Die deutschen Geländeseitenwagenmeister auf Motoren von BMW

Norbert Degenhardt

Uwe Fleck

Die Hartmann-Brüder aus Ingelheim

Die Hartmann-Brüder aus Schnaitheim

Karl Ibscher

Peter Kunel

Die Noss-Brüder

Die Reich-Brüder

Günther Steenbock

und noch

Peter Römer

Version 23.09.20

Norbert Degenhardt

Angefangen hat es mit dem Interesse von Norbert am Geländesport damit, dass sein Vater in den 60er Jahren, der Schrauber von dem in der Gelände-Meisterschaft schon sehr erfolgreichen Zündapp KS 601 Gelände-Gespann Wenderoth/Schäfer war. Sein älterer Bruder hat dann später auch schon seine ersten Sporen als Solofahrer und auch als Gespannfahrer verdient, sowie Schwager und Maico Werksfahrer Jürgen Grein hat natürlich auch dazu beigetragen, dass bei ihm das Feuer für den Motorsport entflammt ist. Dann kam 1982 der Anfang seiner Gespann-Karriere mit Beifahrer Bernd Köhler. Nach einem sehr schweren Trainingssturz 1984 und dem dadurch bedingten Ausfall für ein paar Jahre, ging es dann 1988 wieder weiter bis Ende der neunziger Jahre mit Enduro. Ab und zu fährt Norbert immer noch sehr erfolgreich Classic Enduro mit H.W. Bauss, ehemaliger Beifahrer von Enduro Legende Alfons Kampelmann. Als seine Beifahrer beim Moto-Cross sind nun auch die beiden Söhne Nick und Kris eingestiegen und diese beiden fahren vermehrt auch selbst zusammen Moto-Cross Rennen auf ihrem Gespann. So bleibt der Name Degenhardt auch in Zukunft dem Gespannsport erhalten und solange es noch geht, wird Norbert natürlich selber auch immer noch das machen, welches er am besten kann - kräftig am Gasgriff drehen.

Seit 2002 betreiben seine Frau Gaby und er in Eschwege eine sehr gut florierende Motorrad Reparatur Werkstatt und sie werden auch hier unterstützt von den beiden Söhnen.

Endwertungen und Platzierungen in der Deutschen Gespann-Meisterschaft

1982 - 8. Platz	OMK Gelände Pokal	Bernd Köhler	Yamaha-Wasp
1988 - 3. Platz	"	Carsten Kamith	Yamaha-Wasp
1989 - 2. Platz	"	Carsten Kamith	Yamaha-Wasp
1990 - 2. Platz	Enduro DM	Carsten Lieberum	Zabel-Wasp
1991 - 2. Platz	"	Carsten Lieberum	Heos-Zabel
1992 - 8. Platz	"	Carsten Lieberum	Heos-Zabel
1993 - 6. Platz	"	Carsten Lieberum	Heos-Zabel
1994 - 3. Platz	"	Carsten Lieberum	Hewa
1995 - 2. Platz	"	Carsten Lieberum	Heos-Zabel
1997 - 9. Platz	"	Carsten Bachmann	EML-Zabel
1998 - 1. Platz	"	Carsten Bachmann	EML-BMW
1999 - 3. Platz	"	Carsten Bachmann	EML-BMW
2007 - 1. Platz	Enduro-SW-Cup	Carsten Bachmann	EML-BMW
2008 - 6. Platz	"	Franz Herrmann	BSU-Husky

Um keine Verwechslungen aufkommen zu lassen in den Gelände- Meisterschafts-Tabellen: es gab schon Anfang der siebziger Jahre noch einen „Namensvetter" Norbert Degenhardt aus Ziegenhagen, der damals auch schon auf BMW-Gespannen recht schnell in der Meisterschaft unterwegs war und auch sein Bruder Dieter hatte sich mehrere Jahre mit vielen Erfolgen im Gelände-Gespann Sport behauptet.

Text: Joachim Reich

Links: Nick u. Norbert Degenhardt
Rechts: Mauer 2018, Norbert Degenhardt/Hans-Werner Bauss auf Wasp-Yamaha 680ccm Einzylinder

Links: Sulzbach-Rosenberg 2007, Norbert Degenhardt/Carsten Bachmann auf EML-BMW 710ccm Einzylinder (Enduro Seitenwagen Cupsieger in 2007)
Rechts: Uelsen 1998, Norbert Degenhardt/Carsten Bachmann auf EML-BMW 710ccm Einzylinder (Deutscher Meister Enduro Seitenwagen in 1998)

Links: Kempenich 1997, Norbert Degenhardt/Carsten Bachmann auf EML- Zabel
Rechts: Uelsen 1991, Norbert Degenhardt/Carsten Lieberum auf HEOS-Zabel

Links: Mainz-Kastell 1983, Norbert Degenhardt/Bernd Köhler auf Wasp-Yamaha 880ccm Zweizylinder.
Rechts: Deutscher Meister Enduro Seitenwagen in 1998 auf EML-BMW 710ccm Einzylinder

Quellen: Archiv Degenhardt, Enduro-Klassik

Zusammenstellung erfolgte durch (lg)

Uwe Fleck

Zum Geländesport kam der 1960 geborene Elektromeister und Wahl-Langenhainer durch Motorsport Klubkollegen des MSC Waldkappel. Diese hatten sich zum Spaß ein Gespann gekauft und da blieb es nicht aus, dass auch er damit mal einige Proberunden drehte. Dabei blieb es aber nicht lange und er startete mit seinem damaligen Co-Piloten Eduard Saakel dann 1983 die Gespann-Karriere bei seiner ersten Geländefahrt „Rund um Hannover". In diesem Jahr dann gleich der erste größere Erfolg als OMK Pokalsieger. Danach folgten dann mehr als drei Jahrzehnte sehr erfolgreicher Gelände, Enduro und Moto-Cross Gespannsport mit insgesamt 7 Deutschen Gelände-Meistertiteln (1 x Ausweis + 6 x Lizenz). Damit ist er einer der erfolgreichsten Titelsammler in der Geschichte des Geländegespann-Sports. Zwischen 1999 und 2008 hat er auf BMW rund 40 Enduro DM Läufe gefahren, alle ohne Ausfall und immer als Sieger beendet. WOW! Die letzte Enduro Fahrt machte er 2014 in Sonnefeld.

Das war es aber noch lange nicht mit seiner Gespann Laufbahn. Im Moto-Cross war und ist er noch immer aktiv und kann da auch herausragende Erfolge bei der IMBA Europameisterschaft vom DAMCV, sowie im Veteranen Moto-Cross-Cup vorweisen und das noch aktuell bis zum heutigen Datum.

Ausfälle und Stürze pflasterten natürlich auch seine Laufbahn, ebenso wie auch ungewöhnliche Anekdoten. Die wohl Außergewöhnlichste: 1996 auf einer Heos-Zabel beim DM Lauf in Delmenhorst ist das Gespann zwar angesprungen, lief aber etwas seltsam. Da man aber bei den Fahrten die Startprüfung erfüllen muss, das heißt laut Statuten und Regel-Vorschriften, mit dem Motorrad soll man eine nach dem Start in zwanzig Meter Entfernung gezogene Linie mit eigener Motorkraft überfahren. Als er dann mit dem stotternden Motor losfahren wollte, da ging es aber nicht vorwärts, sondern rückwärts los. Was nun tun? Blitzschnell erfasste er die Situation, drehte das Gespann um und fuhr noch innerhalb der geforderten 60 Sekunden rückwärts und mit eigener Motorkraft über diese Linie. Also Startprüfung erfüllt, so dachte er zumindest. Nun kamen aber die "Regelwächter" und wollten ihm für eine nicht erfüllte Startprüfung 20 Strafpunkte/Sekunden verpassen. Nach einigen Diskussionen kam es dann aber doch nicht dazu, denn in der Ausschreibung steht ja nur, dass man diese Strecke „mit eigener Motorkraft" zurücklegen muss. Ob vor- oder rückwärts, davon steht da nichts. Ist also gut gegangen und auch ohne „Bestrafung". Allerdings lief das Ganze unter großem Gelächter und Beifall der zahlreichen Zuschauer ab, denn so etwas hat vermutlich noch niemand gemacht bzw. gesehen. Was für außergewöhnliche Geschichten der Sport doch manchmal schreibt!

Endwertungen und Platzierungen in der Deutschen Gespann-Meisterschaft:

1983 - 1. Platz	Beifahrer Eduard Saakel	Wasp-Yamaha (Ausweisfahrer)
1985 - 18. Platz	Beifahrer Sieghardt Grebestein	Wasp-Yamaha
1991 - 7. Platz	Beifahrer Sieghardt Grebestein	Wasp-Yamaha
1995 - 10. Platz	Beifahrer Sieghardt Grebestein	Wasp-Yamaha
1996 - 8. Platz	Beifahrer Carsten Bachmann	Heos-Zabel
1997 - 1. Platz	Beifahrer Sieghardt Grebestein	EML-Zabel
1998 - 5. Platz	Beifahrer Markus Mader	EML-Zabel
1999 - 2. Platz	Beifahrer Markus Mader	EML-BMW

2000 - 1. Platz	Beifahrer Markus Mader	EML-BMW
2002 - 1. Platz	Beifahrer Markus Mader	EML-BMW
2003 - 1. Platz	Beifahrer Markus Mader	EML-BMW
2004 - 1. Platz	Beifahrer Markus Mader	EML-BMW
2005 - 5. Platz	Beifahrer Sieghardt Grebestein	EML-BMW
2007 - 7. Platz	Beifahrer Markus Mader	EML-BMW
2008 - 1. Platz	Beifahrer Sieghardt Grebestein	EML-BMW

In den fehlenden Jahren dazwischen ist er im Moto-Cross-Gespannsport erfolgreich unterwegs gewesen. 1999 wurde er mit Markus Mader Deutscher Moto-Cross Pokalsieger und erzielte internationale TOP Platzierungen in der Sidecar-Moto-Cross IMBA- Europameisterschaft des DAMCV, u.a. den 6. Platz im Jahr 2001 ebenfalls mit Beifahrer Markus Mader. Mit Stefan Kleine wurde er auch noch Vizemeister 2019 im deutschen Moto-Cross-Gespann-Veteranen-Cup.

Weiter war er einer der Hauptinitiatoren, dass im Jahr 2015 das erste Treffen der ehemaligen (und auch z. Teil noch aktiven) Gelände-Gespannfahrer + Beifahrer stattgefunden hat. Dafür stellte der MSC Waldkappel die Räumlichkeiten in ihrem Clubheim neben der eigenen Cross-Strecke in Sontra zur Verfügung und Uwe Fleck mit seiner Mannschaft bewirteten die ca. 40 anwesenden Fahrer, Beifahrer und Gäste bei diesem ersten Wiedersehen. Inzwischen ist das ja schon fast Tradition, dass man sich alle zwei Jahre erneut trifft, damit die „alten Geschichten und Erfolge" nicht verloren gehen und man sich auch nicht ganz aus den Augen verliert. Gespannfahrer sind ja schon immer ein ganz „spezielles Grüppchen", beim Wettkampf erbitterte Gegner, aber sonst eine absolut verschworene Gemeinschaft.

Text: Joachim Reich

Fleck/Mader

Fleck/Grebestein

Markus Mader - Schrauber Marcel Cziollek - Uwe Fleck

Fleck/Saakel

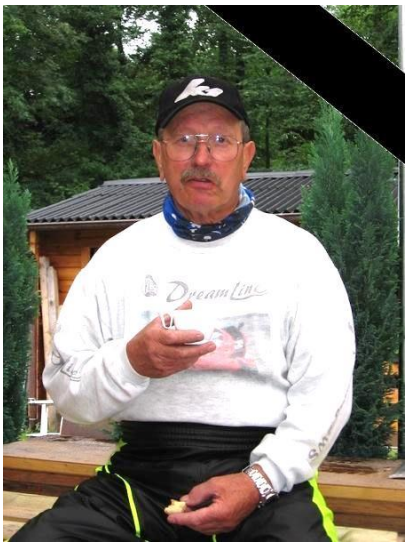
Fleck/Grebestein

Fleck/Mader u. Mechaniker Karsten Schröder

Quellen: Archiv Fleck, MSC Waldkappel

Zusammenstellung erfolgte durch (lg)

Hartmann Brüder aus Ingelheim



Horst und Falk Hartmann

Das Motorrad-Zeitalter begann bei Horst damit, dass er sich eine Horex-Regina mit Beiwagen gekauft hat, anstatt den vorhandenen Opel P4 zu nutzen, Falk dagegen hat sich vom ersten Lehrlingsgehalt als Koch ein BMW Motorrad angeschafft. Der Vater war da nicht gerade begeistert von diesen Sachen. Später dann besuchte Horst mit seiner Frau Helga diverse Rennveranstaltungen, bekam nun immer mehr einen "Juckreiz" in der Gashand und wollte mit ihr dann Straßenrennen fahren. Da sich aber dann Nachwuchs ankündigte und das alles finanziert werden musste, verlegte man sich auf den damals schon sehr attraktiven und Publikumswirksamen Geländesport. Bruder Ingo unterstütze Horst dann am Anfang als Co-Pilot und zur Saison 1963 stieg dann Falk ins Boot. Das Gespann war eine BMW mit modifiziertem Steib Beiwagen.

Der erste Klassensieg der beiden folgte gleich beim zweiten Lauf der Saison im tiefen Sand von Helpup (Westfalen). Beim letzten Lauf des Jahres in Schweinfurt, schlug dann das Pech zu, das Beiwagenrad brach zusammen und man musste sich etwas einfallen lassen. Mit einem Kantholz, das genau in den Beifahrer-Ausstiegsbügel passte, wurde das fehlende Rad ersetzt. Mit einer Schleifspur hinter sich herziehend, schafften sie es gerade noch ins Ziel und konnten damit in dieser Saison den zweiten Platz im OMK Pokal erringen. Für 1964 bauten sie sich wieder ein neues BMW Gespann auf und montierten das Reserverad auf die Beiwagenschnauze (durch einen Defekt dieser Art wollte man nie mehr ausfallen), was sich aber später als schwerer Fehler entpuppte. Dadurch wurde das Gespann zu kopflastig und die Folge waren einige schlimme Stürze und Überschläge. Also handelten sie und sattelten kurz entschlossen auf ein ehemaliges BMW Werksgespann (Ibscher) um, in das ein R 69 S Motor eingebaut wurde.

das Ersatzrad vorne: kopflastig

Zwillingsbereifung hinten: auch nicht bewährt

Der erste große Erfolg 1965 war dann der Klassensieg in Künzelsau. Im Jahr darauf sollte das alles noch besser werden, denn da wurden die Brüder zum ersten Mal Deutscher Meister und bekamen nach der so erfolgreichen Saison von BMW einen Werksmotor für die Zwei-Tage-Fahrt Epen in Holland. Dieses 590 ccm starke Triebwerk vertrug ca. 10.000 U/min. und war genau das richtige für den tiefen Sand, das brachte ihnen dann auch den Sieg ein. 1967 wollte man noch mehr und baute in dieses Gespann zwei Hinterräder nebeneinander ein, um mehr Vortrieb zu haben. Das entpuppte sich aber nicht als Vorteil und wurde wieder verworfen. 1968 holten Horst und Falk ihren zweiten DM-Titel, aber es gab danach auch mehrere Tiefschläge, u.a. 1969 eine völlig ausgebrannte Werkstatt, wobei nicht nur das letztjährige Meistergespann zerstört wurde, sondern auch noch weitere Motorräder einschließlich dem ganzen Inventar. Falk hatte dann bei BMW nachgefragt, ob es von dort noch Material ehemaliger Werksmaschinen zu erwerben gibt, aber es kam eine Absage. Allerdings bekam man darauf hin von BMW einen Zuschuss (1500 DM) für ein neues Gespann, das sie dann vom amtierenden Meister Günther Steenbock kauften. Pech für den Verkäufer, denn mit die-

sem Gerät fuhren ihm die „Hartmänner" in der Meisterschaft prompt zum dritten Titel auf und davon.

Nach diesen großen Erfolgen trennten sich nun ab 1973 die sportlichen Wege von Horst und Falk. Horst fuhr dann noch mit verschiedenen Beifahrern in der Geländemeisterschaft weiter bis in die achtziger Jahre und das noch mit 50 Jahren. Nach einer Pause von einigen Jahren „juckte" es dann aber schon wieder in der Gashand und so fuhr er noch verschiedene Klassik Veranstaltungen, selbst mit über 80 Jahren. Falk wollte es dann 1978 auch noch mal mit einem EML-Yamaha Gespann probieren, fand aber keinen geeigneten Beifahrer und verlegte seine sportlichen Aktivitäten, wie Horst auch, neben der Geländefahrerei auf die Straße, Teilnahme bei Langstreckenrennen wie z.B. DMV-Euro-Trophy oder Lüttich-Nizza-Lüttich waren angesagt. Die ganzen früheren Erfolge hat Falk akribisch aufgeschrieben, jede Kleinigkeit, sogar welches Öl, welcher Sprit, welcher Ausfallgrund usw. Das liest sich unglaublich und auch was da alles zu Bruch ging, das gäbe allein ein ganzes Büchlein voller Triumphen, aber auch Misserfolgen.

Durch eine Zusammenarbeit mit EML Gründer Henny Winkelhuis, den sie schon 1969 kennen lernten, bauten Horst und Henny dann, die neuen BMW Motoren ab 1973 in diese belastbaren Fahrgestelle mit Schwinggabeln ein. Die neuen BMW Solo Motorräder waren ja nicht mehr beiwagentauglich und so verlegten sie sich darauf, den EML Vertrieb in Deutschland anzukurbeln (*wie es überhaupt in Deutschland dann mit EML angefangen hat, ist in den etwas weiter untenstehenden extra Zeilen zu lesen). Weil sie ihr Hauptgeschäft mit Touren- und Sportgespannen machten, lag es nahe, auch als Fahrwerks-Lieferant in die Straßenrennsport-Szene einzusteigen. So entstand noch in den siebziger Jahren die Idee, einen Boxer-Cup mit identischen EML-Gespannen aufzuziehen. Das Projekt scheiterte aber an den Kosten und es blieb bei einigen dieser Cup-Rennen. Ab 1988 gingen die Brüder dann auch geschäftlich getrennte Wege. Falk führte den EML-Vertrieb in Ingelheim weiter und Horst gründete im benachbarten Heidesheim-Uhlerborn die Firma HGT, um seine schon zuvor entwickelten Beiwagen zu vermarkten.

Ende 2009 hat er dann sein Geschäft abgemeldet, mit Falk war er jedoch im gemeinsamen Unternehmen SideCarHome nach wie vor aktiv. Falk war ab 1988 auch 1.Vorsitzender des Gespannhersteller-Verbandes BVHK. Immer war Umgang mit Gespannen präsent und so haben die beiden deshalb ihr Hobby auch letztendlich zum Beruf gemacht. Viele ihrer Gespanne fahren noch heute durch das Gelände und auf der Straße.

EML Gespanne – wie es in Deutschland angefangen hat:

(jr) In der Deutschen Geländemeisterschaft fuhren die Gespann Teams in der großen Hubraumklasse bis Mitte der sechziger Jahre hauptsächlich die grünen „Zündapp-Elefanten" und später auch immer mehr BMW Schwingen Modelle zum Bsp. R 69 S mit Steib oder Eigenbau Beiwagen. Im aufkommenden Moto-Cross Gespann Sport waren aber dann Anfang der siebziger Jahre da schon wesentlich leichtere und auch in Länge und Breite, erheblich größere Eigenbauten unterwegs.

Nun hatte im Winter 1972/73 Horst Hartmann aus Ingelheim die Idee, so etwas auch in den Geländesport zu bringen. Da er den Niederländer Henny Winkelhuis schon länger kannte und dieser mit solchen Eigenbauten in Holland dort schon Moto-Cross gefahren ist, wurde dann in Hennys Garage neben seinem Privathaus, über den Winter ein Gelände-Gespann mit einem 750ccm BMW/5 Motor auf die Füße gestellt. Im Frühjahr 1973 beim ersten Lauf zur Deutschen Geländemeisterschaft in Biberach, stand dann plötzlich Horst mit so einem nagelneuen, längeren und breiteren, aber viel leichterem Moto-Cross Fahrwerk incl. dem eingebauten BMW Motor, im gut gefüllten Fahrerlager. Der Rahmen war sogar noch blank, also weder lackiert bzw. vernickelt. Ungläubiges Staunen und Zweifel unter den Anwesenden machte sich breit, ob das wohl mit diesem Gerät, das so ganz anders ausgesehen hat als die bisherigen Gespann Modelle, funktionieren würde. Es hat und wie das ging.

Dieses Gespann hat er dann auch in diesem Jahr eingesetzt, zusammen mit Reinhold Noss als Beifahrer, beim WeIsh Two Day Trial in Llandrindod Wells. Herausragendes Ergebnis war der Sieg in der Gespann Klasse und die beiden waren damit auch die ersten „ausländischen" Sieger bei dieser, hauptsächlich für Gespannfahrer, sehr schweren und legendären Traditions-Veranstaltung in Wales. 1974 dann der nächste Paukenschlag mit einer Weiterentwicklung, zusammen mit Beifahrer Helmut May, der Sieg in der Deutschen Gelände Gespann-Meisterschaft. Das alles hat dann innerhalb von zwei Jahren einen völligen Umbruch in der Gespann Szene bewirkt, bezüglich der Gespann Modelle.

Auch steckt hinter diesem ersten Gespann so viel Geschichte, was EML überhaupt betrifft. Es war unter anderem auch der Grund, warum dann auch Straßengespanne mit dem Namen EML gebaut wurden. Horst hat nämlich auch noch im Jahr 1974 an einer Straßen-Zuverlässigkeitsfahrt (mit extra aufgezogener Straßenbereifung) auf dem Nürburgring teilgenommen und hat da sofort mit großem Abstand den 1. Platz belegt. Direkt nach Beendigung dieser Veranstaltung haben ihn mehrere Mitstreiter gefragt, ob er auch Straßengespanne bauen würde. Er konnte das und zusammen mit Henny entstanden so die ersten Straßengespanne, die ja bekannter weise bis heute auch noch da unterwegs sind.

Wie es dann später weiter ging bei/mit EML und das bis heute, ist unter „EML –Fahrzeughersteller" bei Wikipedia nachzulesen.

Und was bedeutet bzw. wie entstand der Name EML – laut NL Übersetzer - „Eigen MakeLij" (Eigenfertigung) und laut Horst Hartmann ist es in Deutsch die Abkürzung von – E I N M A L I G

Falk ist am 28.10.2014 und Horst am 03.04.2016 verstorben.

Endwertungen und Platzierungen in der Deutschen Gespann Meisterschaft:

1963	- 2. Platz	Beifahrer	Falk Hartmann (als Ausweisfahrer)
1964	- 4. Platz	Beifahrer	Falk Hartmann
1965	- 2. Platz	Beifahrer	Falk Hartmann
1966	- 1. Platz	Beifahrer	Falk Hartmann
1967	- 2. Platz	Beifahrer	Falk Hartmann
1968	- 1. Platz	Beifahrer	Falk Hartmann
1969	- 7. Platz	Beifahrer	Falk Hartmann
1970	- 1. Platz	Beifahrer	Falk Hartmann
1971	- 2. Platz	Beifahrer	Falk Hartmann
1972	- 7. Platz	Beifahrer	Falk Hartmann
1973	- 5. Platz	Beifahrer	Norbert Wild u. verschiedene
1974	- 1. Platz	Beifahrer	Helmut May
1975	- 9. Platz	Beifahrer	Burkhard Jäger
1976	- 3. Platz	Beifahrer	Burkhard Jäger
1977	- 3. Platz	Beifahrer	Werner Hartmann
1978	- 3. Platz	Beifahrer	Werner Hartmann
1979	- 5. Platz	Beifahrer	Werner Hartmann
1980	- 5. Platz	Beifahrer	Werner Hartmann
1981	- 10. Platz	Beifahrer	Manfred Wenzel
1982	- 12. Platz	Beifahrer	Manfred Wenzel
1983	- 8. Platz	Beifahrer	Manfred Wenzel

Internationale Platzierungen:

1966 - 1. Platz mit Falk Intern. Zwei-Tage-Fahrt Epen NL
1967 - 1. Platz mit Falk Intern. Zwei-Tage-Fahrt Tilbourg NL
1968 - 1. Platz mit Falk Intern. Zwei-Tage-Fahrt Epen NL
1973 - 1. Platz mit Reinhold Noss Intern. Zwei-Tage Fahrt Hellendoorn/NL
1973 - 1. Platz mit Reinhold Noss Welsh Two Day Trial Llandrindod Wells (Wales)

Horst hatte in seiner Motorsport Laufbahn insgesamt 62 (!!!) Beifahrer.

Mitte der siebziger Jahre beim Moto-Cross Frickenhausen in der „Alten Ziegelei": Franz und Erwin Bichler waren da auch am Start mit ihren Norton-Wasp-Gespannen und ich glaube, es war der Franz, der suchte gerade einen neuen fahrbaren Untersatz. Also hat ihm Horst seine EML-BMW geliehen zum Probieren. Dafür gab es für Horst und mich dessen Gespann im Tausch für das Rennen. Nun hatte natürlich das englische Gerät die Bremse links und den Schalthebel rechts, also genau umgekehrt wie die bisher benutzte BMW. War das ein Spektakel, wenn Horst der Gewohnheit nach hoch schalten wollte, dann hat er gebremst und wenn es langsamer werden sollte durch die Bremse, wurde es durch das Hochschalten immer schneller. Das hat mich teilweise fürchterlich durchgerüttelt und ein ums andere Mal gegen den Beifahrer-Haltebügel gedonnert. So viele blaue Flecken hatte ich sonst im Laufe einer ganzen Saison nicht. Schön war es aber trotzdem – Gespannfahren macht immer Spaß !

Text: Joachim Reich

Horst (82 Jahre) und seine Boxergespanne

Südwestfälische Neunkirchen/Siegen

EML-Geländegespann 1975

Grenzlandfahrt in Pirmasens 1966

Kampionsrit 1967 mit Falk Hartmann

In Dahn mit Werner „Jim" Hartmann.

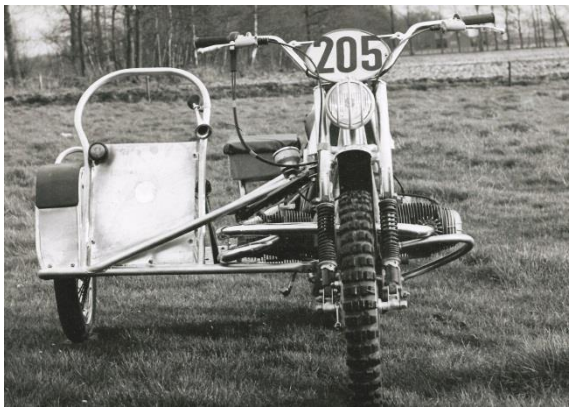
Grenzland Fahrt Dahn 1967

Hellendoorn/Holland 1973 mit Reinhold Noss

Rheinlandfahrt mit Burkhard Jäger

Kempenich 1982 mit Manfred Wenzel

Am Jochpass 2015: das letzte Renngespann als Kneeler.



Links: Das erste EML-Gespann von Horst Hartmann und Henny Winkelhuis von 1973
Rechts: Horst Hartmann + Beifahrer Helmut May 1974

Bielstein im Meisterjahr mit EML Nr. 2 Horst mit Helmut May

Ein letztes gemeinsames Bild der Brüder Falk und Horst Hartmann aus Ingelheim

Zusammenstellung: (lg)

Quellen: Archiv Hartmann, Oldtimer Markt, Sidecar-Traveller, Classic-Motorrad

Hartmann Brüder aus Schnaitheim

Manfred

Die Schnaitheimer Brüder waren im allgemeinen Jargon als „Bartmänner" unterwegs und wegen ihres meist sehr spektakulären Fahrstils auch immer besonders beliebt bei den Zuschauern. Doch es kam auch schon mal vor, dass einige jüngere Zuschauer sagten: „schaut mal wie schnell die zwei Opas noch Motorradfahren können". Vermutlich hatten sie den Brüdern, ob ihres „wilden" Bartwuchses, dieses überhaupt nicht mehr zugetraut!

Doch zurück zum Anfang ihrer motorsportlichen Karriere:

Manfred machte eine Ausbildung als Kfz. Mechaniker und war da natürlich mit Motoren und fahrbaren Untersätzen täglich konfrontiert. So kam es logischerweise dann mit 16 Jahren zu einem ersten Einsatz im Motorsport. Er baute sich eine 50ccm NSU Quickly geländetauglich um und startete in Hüttlingen bei einem Moped Rennen. So war der Motorsport Virus schon früh eingeimpft. Das nächsten Fahrzeug war ein 250ccm Adler Gespann welches nach einiger Zeit dann auch auf den Geländesport getrimmt wurde. Mit seinem knapp zwei Jahre älteren Bruder und gelerntem Kaufmann Werner, der überall nur „Jim" genannt wurde (wie Werner zu „Jim" wurde: er fuhr jahrelang zur See und von dort hatte er diesen Namen mitgebracht) fuhren sie bei diversen Geländefahrten nicht nur mit, sondern mischten die Konkurrenz meistens ziemlich auf. 1957 startete Manfred als Solofahrer, mit einer 100er Zündapp bei der Geländefahrt in Biberach. Doch irgendetwas auf der rechten Seite fehlte da immer, ein Beiwagen, deshalb blieb es bei dieser Fahrt als Solist.

1958 dann war die Sechstagefahrt in Garmisch-Partenkirchen und dazu baute das Adler Werk in Frankfurt 14 Geländemaschinen mit 250ccm extra für diese Veranstaltung, um einige Werksfahrer und auch sehr gute Privatfahrer damit auszurüsten. Eine davon blieb übrig und die hat sich Manfred „unter den Nagel gerissen". Dieses Motorrad wurde dann mit einem Beiwagen bestückt und damit fuhren er und Werner mehrere Jahre Geländefahrten und DM Läufe. Das Motorrad hat Manfred übrigens immer noch und erst vor einiger Zeit wieder TOP restauriert. Für die Saison 1968 kauften sich die Brüder ein BMW R 69 S Gespann von Günther Steenbock und da ging die Sache natürlich ganz anders voran, was Leistung und Fahreigenschaften betraf. Jährlich wurde das Gespann auf den neuesten Stand gebracht, aber die Konkurrenz hat ja auch immer aufgerüstet. Im Jahr 1969 holten sie sich damit bereits den Titel „Bester Ausweisfahrer der OMK". Dieses Gespann wurde dann bis Ende 1973 benutzt und sie kamen damit auch zu Meisterehren in diesem Jahr. Außerdem wurden sie in dieser Saison zusammen mit Herbert Schek und Egbert Haas auch noch Deutsche Mannschaftsmeister. Ab Ende 1974 bis 76 fuhren sie ein französisches SPP-Fahrwerk, aber da passte alles nicht so ganz wie es sein sollte und es gab damit einige Ausfälle wegen Kardanwellen Schäden durch die etwas eigenwillige Rahmengeometrie. Da Manfred ab 1975 dann die Kfz.- Meisterprüfung anging, blieb natürlich weniger Zeit für den Sport, denn die eigene Kfz. Werkstatt mit Tankstelle in Schnaitheim, die er bis heute immer noch leitet und täglich tatkräftig mitarbeitet, benötigte „ab und an" auch mal ihren Chef. 1977 machte dann Manfred eine Pause vom Sport und sein „kampferprobter" Mitbewerber Horst Hartmann aus Ingelheim (nicht verwandt und nicht verschwägert), der da ja schon einige Jahre die sehr gut funktionierenden EML Gespanne nach Deutschland brachte, schnappte sich seinen Bruder Werner ab dem DM Lauf in Bielstein als Co-Pilot. Das war für diesen dann eine reine Wohltat, reiste nur zu den Veranstaltungen mit dem Köfferchen an und fuhr nach verrichtetem Werk wieder schnurstracks nach Hause. Die Arbeit unter der Woche mit dem Motorrad blieb dann allein bei Horst. Aber der war natürlich sehr glücklich, hatte er doch einer der besten deutschen Co-Piloten für sich gewinnen können. Das machte dann wieder alles andere wett.

Nach diesem Jahr Pause baute Günther Steenbock für Manfred ein neues Gespann, aber noch mit Kardanantrieb. Das war dann ein Quantensprung in der Fahrwerkstechnik und auch im Fahrverhalten sowie der Motorleistung. Steenbock hatte Manfred zu der benötigten Motorleistung und Hubraum gefragt, was er haben wolle und die Antwort kam sofort von ihm: „so viel wie möglich ist" und das setzte Günther in der Tat dann auch um. Manfred brauchte nun für die Saison 1978 noch einen Beifahrer und wurde im heimischen Motorsportclub fündig. Heinz Theilacker stieg bei ihm ins Boot und wurde für die nächsten drei Jahre sein Passagier. Belohnt wurde das dann mit drei Jahre Meistertitel in Folge. Werner blieb dann auch bis 1980 bei Horst Hartmann im Boot und Manfred mit Heinz fuhren im selben Jahr auch ihre letzte Saison. Danach war Schluss.

Natürlich gab es auch Dinge bei diesen Veranstaltungen, die nicht so liefen wie geplant oder ziemlich kurios waren. Nachstehend einige davon:

Mitte der siebziger Jahre fuhren Manfred und Werner mit ihrem Mercedes Kastenwagen, der ja als Motorrad Transporter und Campingwagen diente, nach Berlin um an der dortigen Geländefahrt „Kreuz und quer durch die Havelberge" teilzunehmen. Sie waren damals eine der ganz wenigen Gespannfahrer, die mit einem so großen Transporter unterwegs waren, während die meisten Mitbewerber noch mit PKW und Hänger anreisten. Als Betreuer hatten sie sich den Clubkollegen Manfred Maier mitgenommen. Da man damals ja noch durch die Zone fahren musste, versteckte sich dieser in der Schlafkabine, da der Kastenwagen ja nur zwei Sitze hatte. Er saß dort in dieser sehr lange zusammengekauert und in Berlin angekommen konnte er kam mehr gehen, so taten ihm die Knochen weh. Bemerkt wurde er allerdings nicht von den VoPo`s, sonst wäre die Geländefahrt wohl gelaufen gewesen.

Anfang der siebziger Jahre bei einem Meisterschaftslauf in Gefrees ging es darum, bei einer engen und steilen Sonderprüfungs-Schlucht-Durchfahrt mit einer größeren Abbruchkante, ob man da mit dem Gespann runterspringen oder fahren konnte. Das Springen hätte natürlich einige Sekunden gebracht, aber war auch ein großes Risiko. Also wurde am Veranstaltungstag der eigene Helfer dort postiert und sollte Zeichen geben, damit Manfred und Werner wussten wie die Konkurrenz das handhabt. Daumen nach oben sollte bedeuten, die anderen springen runter und Daumen nach unten, die Mitbewerber fahren runter. Der Helfer hat dann aber das irgendwie verwechselt und hat das Gegenteil angezeigt. Die zwei kamen dann „angeschossen", sahen den Daumen, gaben nochmal kräftig Gas und sind gesprungen, während die anderen aber alle runtergefahren sind. Das aber ging dann so fürchterlich daneben mit einem kapitalen Überschlag und bedeutete den Ausfall. Gottseidank ohne größere Verletzungen bei der Besatzung, aber stark malträtiertem Gespann.

1978 der erste Start mit der neuen Steenbock BMW in Unter-Schönmattenwag (Schimmeldewog). Das Gespann fuhr sich prächtig, doch der neue Beifahrer Heinz tat sich relativ schwer zu Beginn der Saison als ehemaliger Solofahrer. Das blieb dann auch nicht ohne Folgen. Beim zweiten Durchgang in der Cross-Prüfung waren sie „etwas zu schnell" in Richtung Ziel unterwegs und bekamen die letzte Kurve kurz von dem Ende Schild nicht in den Griff. Im Hurra über die Ziellinie und mitsamt dem Zeitmessgerät und Ende-Schild ging es in die Büsche. Salopp gesagt – im Sinne der Ausschreibung – „das Ziel ist fliegend zu durchfahren". Genauso machten es die beiden, allerdings ungewollt. Das führte dann am Abend bei der Siegerehrung natürlich zu Protesten, klärte sich aber dann doch noch auf und die erste Fahrt mit neuem Gespann + neuem Beifahrer endete mit dem Klassensieg. Was für ein tolles Ergebnis!

1978 erhielten Manfred und Werner das ADAC Motorsportabzeichen in Gold mit Brillanten in München überreicht.

Werner ist am 28.12.2013 verstorben.

Text: Joachim Reich

Endwertungen und Platzierungen in der Deutschen Gespann-Meisterschaft

1969: 1.Platz	mit Beifahrer	Werner Hartmann	BMW (Ausweisf.)
1970: 3. Platz		Werner Hartmann	BMW
1971: 3. Platz		Werner Hartmann	BMW
1972: 3. Platz		Werner Hartmann	BMW
1973: 1. Platz		Werner Hartmann	BMW
1974: 3. Platz		Werner Hartmann	BMW
1975: 12. Platz		Werner Hartmann	SPP-BMW
1976: 10. Platz		Werner Hartmann	SPP-BMW
1978: 1. Platz		Heinz Theilacker	Steenbock-BMW
1979: 1. Platz		Heinz Theilacker	Steenbock-BMW
1980: 1. Platz		Heinz Theilacker	Steenbock-BMW

Erfolge von Werner „Jim" als Beifahrer bei anderen Fahrer

1977: 3. Platz	mit Fahrer	Horst Hartmann	EML-BMW
1978: 3. Platz	mit Fahrer	Horst Hartmann	EML-BMW
1979: 5. Platz	mit Fahrer	Horst Hartmann	EML-BMW
1980: 5. Platz	mit Fahrer	Horst Hartmann	EML-BMW

Rangau Fahrt 1972 Uehlfeld,

1972 Neunkirchen/Siegen links Noss/Noss, rechts die „Bartmänner"

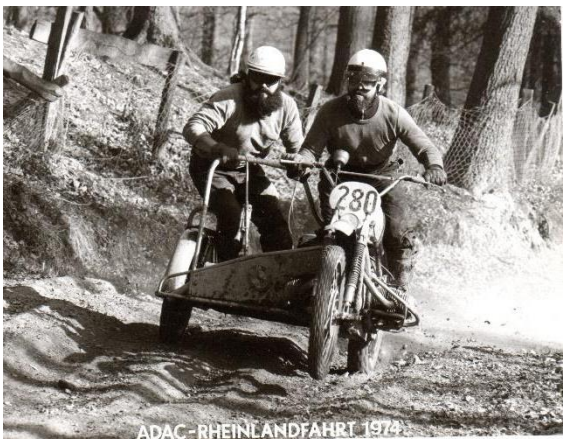
Rangau Fahrt 1970 Uehlfeld

DM Lauf Bielstein 1972

Neunkirchen/Siegen 1972

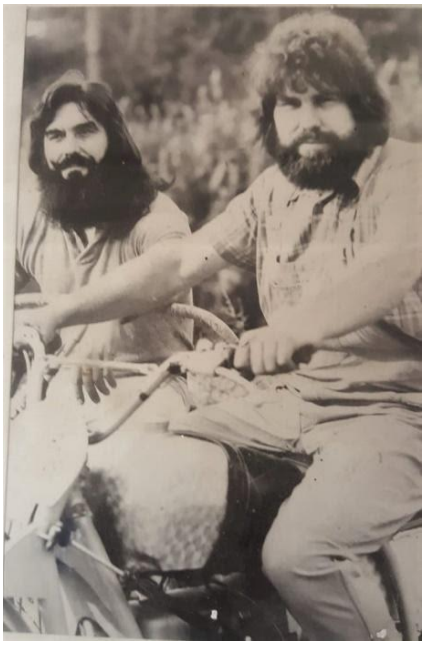
mit Heinz Theilacker 1979 Worms, Start Nr. 1
als amtierender Meister auf der Steenbock-BMW

DM Lauf Biberach 1973
als einziges Gespann im Ziel



Rheinlandfahrt Bielstein 1974

Wahner Heide Köln-Porz 1971



Manfred und Werner, Anfang der 70er Jahre

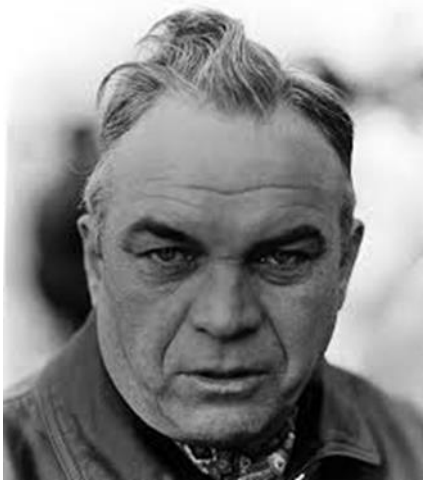
Manfred auf der 100er Zündapp
1957 Biberach

Manfred, Werner und ihr Betreuer im Beiwagen mit der notwendigen Lichtquelle für die techn. Abnahme in der Hand (Batterie)

Quellen: Archiv Hartmann, MSC Uehlfeld

Zusammengestellt durch (lg)

Karl Ibscher



Karl („Kare") der Große (187 cm)

1916 wurde er in München geboren und hat auch bis zu seinem Tode am 29. Mai 2006 dort gelebt. 1937 musste er, immer schon ein Draufgänger gewesen, zum Militär einrücken und wurde in der Münchener Panzerkaserne als Kradmelder eingeteilt. Im Krieg kam er auf BMW Wehrmachtsgespannen, u.a. im kalten Winter 1941/42, bis vor die Tore von Moskau. 1945 dann, nach Ende des Krieges, konnte sich Karl aus der Gefangenschaft zu Fuß bis in seine Heimatstadt München durchschlagen. Trotzdem stammt aus dieser, so harten und entbehrungsvollen Zeit, die Liebe zu der Geländefahrerei. 1950 hatte er sich schon eine schwere NSU gekauft und hat damit als Solo und auch Gespannfahrer an div. Geländefahrten erfolgreich teilgenommen. Nach einigen Jahren mit einem Zündapp KS 601 Gespann, trat dann das BMW Werk an ihn heran und gab ihm für 1958 das ehemalige Gespann von Wiggerl Krauss. Das hat gleich sehr gut funktioniert, aber viel besser wurde es noch, als man dann einen R69S Motor eingebaut hat, der noch spezieller auf die Anforderungen des Geländesports getrimmt war. Dadurch konnte man den damals dominierenden Zündapp - Gespannen erstmals Paroli bieten. Nach dem zweiten und dritten Platz in der Meisterschaft (59+60) dann der erste Deutsche Meistertitel 1961. Diesem folgten auch noch in den nächsten Jahren drei weitere Deutsche Meisterschaften. 1966 beendete er dann seine sehr erfolgreiche Motorsport Karriere und kümmerte sich dann ganz um seine eigene Bauschreinerei. Die ganzen Erfolge und Meisterschaften errang er mit verschiedenen Beifahrern, wie in der nachstehenden Auflistung zu lesen.

Einige interessante Anekdoten während seines Gelände Sportler Lebens gab es natürlich auch: 1963 bei der Zweitage-Fahrt in Eschwege brach der Rahmen. Also fuhr er mit seinem damaligen Beifahrer Rettschlag in das nächstgelegene Dorf und suchte einen Spengler auf. Dieser kam gerade im guten Anzug von dem Kirchgang heim und kroch mit der sauberen Kleidung sofort unter das Gespann und schweißte den Bruch zusammen. Ein bisschen von dem reichlich vorhandenen Dreck darüber geschmiert und wieder ab auf die Strecke.

Später erzählte er mal darüber: "das ist doch Eisen, das muss das doch aushalten", wenn wieder mal etwas in die Brüche ging und nicht aushielt, was er alles damit anstellte. Aber als "Holzbearbeiter" hatte er trotzdem endloses Vertrauen in das „Eisen" und wurde auch immer wieder unterstützt mit Verbesserungen durch den BMW Werks-Rennstall.

Im Anhang noch ein Foto, aufgenommen auf der Geburtstagsfeier zu Karls 80sten im Jahre 1996. Das RS54-Renngespann wurde vom in der Szene bekannten "Metzger Rudl"(in der Mitte hinten) zur Verfügung gestellt, und ein damals über 90jähriger Exrennfahrer (Name vergessen) fuhr das mit offenen Megafonen bestückte Gerät mit mehr als 130dBA in die Hallen der ibscherschen Bauschreinerei. Da rieselte der Holzstaub von der Decke.
(vorne links: Edgar Rettschlag, daneben Sepp Hintermaier und im Sattel Karl Ibscher)

Text: Joachim Reich

Endwertungen und Platzierungen in der Deutschen Gespann Meisterschaft

1957 - 2. Platz	mit Beifahrer	Max Popp	Zündapp KS 601
1958 - 3. Platz	mit	Max Popp	BMW
1959 - 2. Platz	mit	Josef (Sepp) Hintermeier	BMW
1960 - 3. Platz	mit	Josef Hintermeier	BMW
1961 - 1. Platz	mit	Josef Hintermeier	BMW
1962 - 1. Platz	mit	Josef Hintermeier	BMW
1963 - 1. Platz	mit	Willy Blunz	BMW
1964 - 1. Platz	mit	Edgar (Jupp) Rettschlag	BMW
1965 - 3. Platz	mit	Edgar Rettschlag	BMW

Rechts und links: Karl Ibscher mit Edgar Rettschlag.

Quellen: ACM München, Archiv Ibscher, Archiv Hintermeier

Zusammenstellung erfolgte durch (lg)

Peter Kunel

Geländemeister, Baumeister, Sportgeräte-Konstrukteur, Fitnesstrainer

Geboren wurde Peter 1958 in der Wagner-Stadt Bayreuth und motorsportlich "belastet" war er durch seinen Vater, der in früheren Zeiten schon in Mitterteich Geländefahrten organisiert und auch selbst daran teilgenommen hat. Mit fünf Jahren bekam er ein ausgedientes Miele Moped mit Handschaltung für 5 DM und rumpelte damit über Stock und Stein. Mit so guter Unterstützung durch den Vater (die Mutter hatte allerdings immer was dagegen) fuhr er dann auch schon mit 15 Jahren in der 50 ccm Bayr. Meisterschaft. Nach dem Gymnasium (Schule musste leider halt auch sein) dann eine Lehre auf dem Bau und anschließend die Meisterprüfung als Betonbauer und Maurer.

Aber schon während dieser Zeit hat er mit 18 Jahren ein Motorradgeschäft mit einer KTM Vertretung eröffnet. Im weiteren Verlauf dann auch noch mehrere Fitness-Studios eröffnet und passend dazu, die dafür benötigten Geräte konstruiert, gebaut und auch weltweit vermarktet. 1997 dann in einem radikalen Schnitt alles verkauft und nach Spanien/Ibiza ausgewandert, dort Solartechnik und Wasseraufbereitung betrieben. Außerdem hat er auch noch dort an der Hochschule Solartechnik unterrichtet. Der nächste Lebensabschnitt dann 2014, da ging es in den (Un-)Ruhestand und Umzug nach Phuket in Thailand.

Endwertungen und Platzierungen in der Deutschen Gespann Meisterschaft:

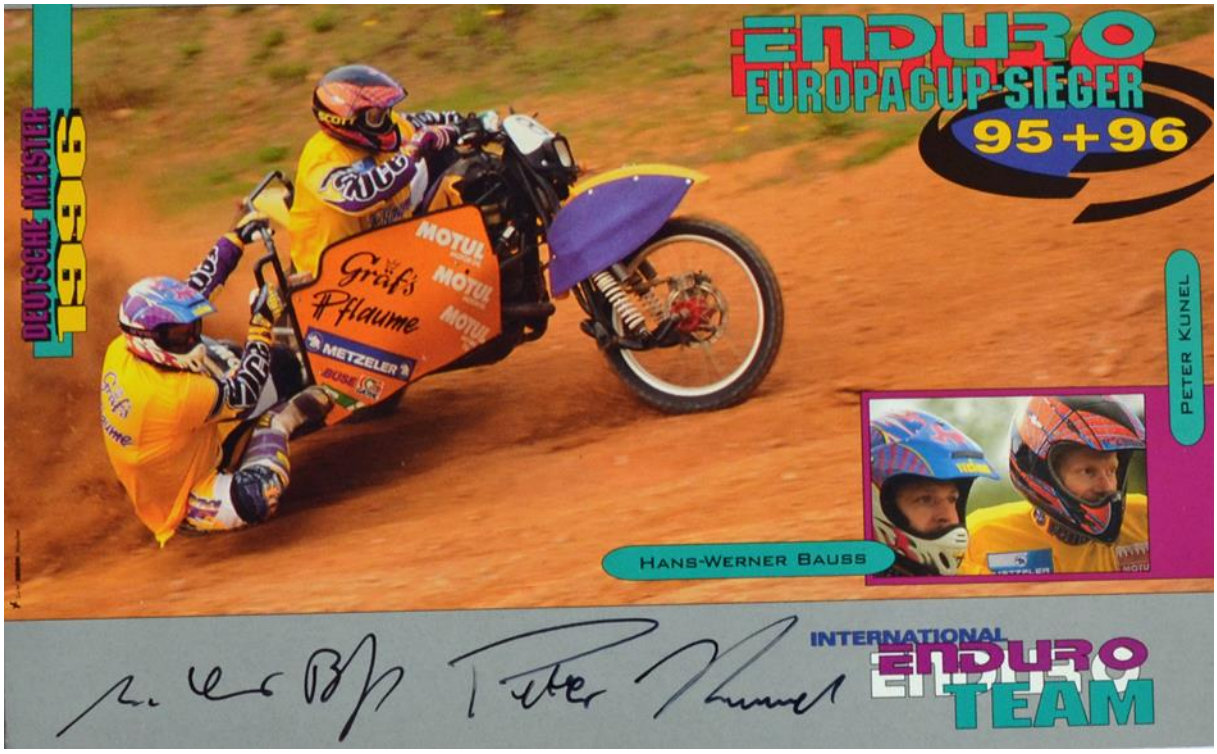
1981: 2. Platz	mit Thomas Mannl	OMK Enduro-Pokal	EML-BMW
1982: 3. Platz	"	Enduro-Meist.schaft	EML-BMW
1983: 1. Platz	"	"	Steenbock/ Krauser-BMW
1984: 1. Platz	"	"	"
1985: 4. Platz	"	"	"
1986: 4. Platz	"	"	"
1989: 2. Platz	mit Alex Schaumberger	"	EML-Jumbo
1990: 4. Platz	"	"	"
1995: 1. Platz	mit Hans-Werner Bauss	Enduro Pokal	Gräf`s-MTH
" : 1. Platz	"	Enduro Europa-Cup	"
1996: 1. Platz	"	Enduro Meist.schaft	"
: 1. Platz	"	Enduro Europa-Cup	"
1997: 3. Platz	"	Enduro Meist.schaft	"
" : 2. Platz	"	Enduro Europa-Cup	"

Hier noch ein Auszug aus herausragenden anderen nationalen und internationalen Erfolgen auf Solo Motorrädern im Zeitraum von 1973 bis 2019

1979 bis 2016 - 9 x Teilnahme bei den Internationalen Six Days ISDT/ISDE
mit 1 x Gold, 1 x Silber und 3 x Bronce Medaillen
2008 bis 2014 - jeweils 1. Platz Balearische Enduro-Meisterschaft Spanien
2016 bis 2018 - jeweils 1. Platz Südthailändische Enduro-Meisterschaft
1983 ADAC Sportabzeichen Gold mit Brillanten

In seiner Motorsport-Vita sind "unzählige" nationale und internationale Meisterschaften mit Solo Motorrädern sowie Gespannen und auch Abstecher in die Go-Kart Szene notiert und das auch noch bis zum heutigen Tag. Natürlich gab es auch viele Verletzungen (Knochenbrüche aller Art) und kuriose Geschichten bei diesen Veranstaltungen, u.a. 1992 bei der Enduro WM in Portugal: Ausfall wegen Verlust der Kontaktlinsen nach sintflutartigen Regenfällen, da ein Fahren mit Schutzbrille nicht mehr möglich war. Sachen gibt es!!

Text: Joachim Reich



Training in Mitterteich 1997

Welsh 2 Days Trial 1997 – Strada Florida

Trainig Mitterteich 1997

"The Natterjack Enduro" England 1996

Zusammenstellung erfolgte durch (lg)

NOSS BRÜDER

Edgar heute

Edgar wurde im beschaulichen Hau und Reinhold im benachbarten Gassenhagen geboren, beides Stadtteile von Wiehl. In der Jugendzeit war noch kein Interesse zum Motorsport abzusehen. Da aber ganz in der Nachbarschaft der MSC Bielstein sein Zuhause hat, ging man dann später doch ab und zu dahin, um die dortigen Geländefahrten oder Moto-Cross Veranstaltungen anzuschauen.

Reinhold lernte im Maschinenbau und war nach der Lehre dann später an der Fachhochschule in Köln tätig. Edgar hatte sich nach Beendigung seiner Lehre als Maschinenschlosser selbstständig gemacht und arbeitet seit dieser Zeit, wie auch heute noch, in der Forstwirtschaft.

Edgar hatte sich dann irgendwann ein Zündapp KS 601 Gespann zugelegt und wollte nun auch mal an so einer Geländefahrt teilnehmen. Also wurde an der Zündapp der Beiwagen abgeschraubt und er startete als Solofahrer bei einer Fahrt mit diesem Gerät. Irgendwie passte das aber an vielen Ecken nicht so ganz und er sowie Maschine hatten des öfteren unsanfte "Bodenberührungen". In den Jahren danach ist er dann noch mit verschiedenen Solo Motorrädern bei div. Geländefahrten angetreten. Aber irgendwann war dann nichts mehr mit Solo fahren. Doch der Motor-Sport Virus hatte da schon kräftig zugeschlagen und nun, was tun. Bruder Reinhold war bereit, da dann auch mit zu machen und man kaufte sich 1963 bei Horst Hartman dessen BMW R 69 S Gespann. Viele hatten Edgar davon abgeraten, Gespann fahren wäre so schwer und das kann nur schief gehen, nichts davon traf ein, es passte auf Anhieb und das war der Beginn einer sehr erfolgreichen Motorsport Laufbahn. 1966 dann der erste große Erfolg mit dem Titel "bester Ausweisfahrer der OMK" in der Gespannklasse. Danach folgten noch weitere fünf Deutsche Meistertitel. Zuerst auf den von ihnen selbst aufgebauten BMW R 69 S Gespannen und ab 1975 dann auf EML-BMW von Hartmann. 1979 haben die Brüder dann ihre überragende und sehr erfolgreiche Motorsport Karriere beendet.

Bemerkenswert bei ihnen war immer, egal wie es stand nach der ersten Durchlauf in der Sonderprüfung oder Cross-Prüfung (wie es später hieß), die beiden konnten immer noch einen Zahn zulegen, selbst wenn man schon auf dem Zahnfleisch ging, einfach nur bewunderungswert !

Eine kleine Anekdote noch von mir dazu: wir hatten ja 1971 unser erstes Gespann bei ihnen gekauft und sie waren auch immer unsere großen Vorbilder und Lehrmeister.
Mitte der siebziger Jahre beim DM Lauf in Karlshafen, Fahrtleiter war damals der selbst aktive Gespann-Fahrer Hans-Christian Wehmeier, wurde in den ersten Runden B-Zeit gefahren und da war es schon ganz schön knapp, in der letzten Runde dann A-Zeit. Das war dann aber fast nicht zu schaffen, die Noss-Brüder starteten eine Minute hinter uns und es war klar, passieren durfte nichts, sonst reicht die Zeit nie und nimmer. Sie hatten uns auch dann schon nach wenigen km eingeholt und machten uns klar, wir sollen uns an sie dranhängen und machten für uns dann den „Schrittmacher". Das hat dann dazu geführt, dass wir an den Zeitkontrollen gerade noch rechtzeitig zum Stempeln angekommen sind. Das ging über die ganze 80 km Runde so und war eine ganz feine Geste der beiden uns gegenüber. So waren sie als Sportsmänner - immer hart, aber fair und äußerst hilfsbereit!

Reinhold ist am 15.02.2017 verstorben

Text: Joachim Reich

Endwertungen und Platzierungen in der Deutschen Gespann Meisterschaft:

1966	1. Platz	Ausweisfahrer	
1967	9. Platz	Lizenzfahrer	
1968	5. Platz	"	
1969	1. Platz	"	
1970	2. Platz	"	
1971	1. Platz	"	
1972	1. Platz	"	
1973	3. Platz	"	
1974	2. Platz	"	
1975	1. Platz	"	
1976	1. Platz	"	
1977	2. Platz	"	
1978	2. Platz	"	
1979	4. Platz	"	

Intern. Platzierungen:

Intern. Zwei-Tage Geländefahrt Hellendoorn (Holland) 1973 - 1. Platz Reinhold mit Horst Hartmann

Welsh Two Day Trial Llandrindod Wells Wales 1973: 1973 - 1. Platz Reinhold mit Horst Hartmann

Bielstein 1972 Noss-Brüder

1974 Noss-Brüder bei der Rheinlandfahrt

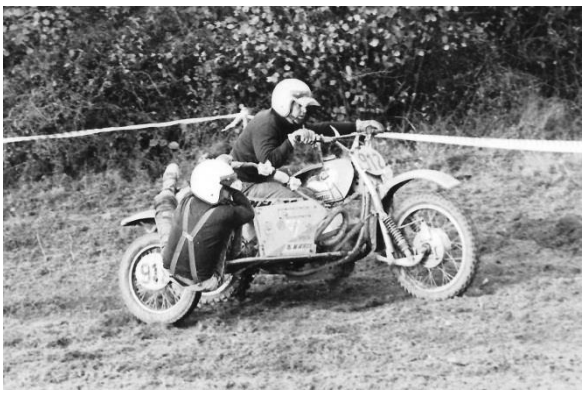
Hannover 1966

Neunkirchen/Siegen 1972

Ühlfeld 1972

Odenheim 1976

Eschwege 1977



Kettenbach 1977

Quellen: Archiv Noss, MSC Bielstein

Zusammenstellung durch (lg)

Die Reich-Brüder

Wolfgang und Joachim Reich. (heute)

Bis in die Jugendzeit hatten wir keinerlei Beziehung zum Motorsport. Ab dem Mopedzeitalter wurde dann schon geschraubt und versucht, den fahrbaren Untersatz schneller zu machen. Das erste Fahrzeug war eine NSU 2-Takt Quick, mit dieser sind wir im häuslichen Garten um die Bäume gefahren. Wolfgang hatte dann 1965 eine 250ccm Maico gekauft und versuchte sich damit mehr schlecht als recht bei ersten Geländefahrten. Dadurch kamen wir mit Ludwig Konrad in Kontakt, er war schon ein richtig guter Maico-Fahrer und BMW Gespannfahrer und auch da recht erfolgreich. Zusammen mit Gustav Leucht errang er 1963 den Titel: bester Ausweisfahrer der OMK in der Geländemeisterschaft Klasse Gespanne bis 750ccm. Er nun brachte Wolfgang dazu, bei ihm im Seitenwagen eines Schwenker ESO-Gespannes bei Sand- und Grasbahnrennen mitzufahren. Das ging dann zwei Jahre so und mancher Siegerkranz wurde dabei um den Hals getragen.

Ich versuchte mich auf einer Zündapp GS75 dann im Jahr 1968 auch zum ersten Mal als Geländesportler. Leider oftmals etwas zu ungestüm und ich fand mich oft neben meinem Moped liegend im Dreck wieder. Nach einigen errungenen Medaillen von Erinnerung- bis Gold, war nach dieser Saison Schluss mit Solo.

Irgendwie waren wir vom Gespann-Bazillus eingeholt und wir schmiedeten Pläne, mit welchem "Dreirad" wir einsteigen wollen. So bauten wir uns 1969 ein 250 ccm NSU Max-Gespann mühsam zusammen. Zu kaufen gab es leider keines. Das original Rohr-Hinterteil hat dann auf Vermittlung von Heinz Ilzhöfer (ein guter Helmut Fath Bekannter), kein geringerer als Wilhelm Herz dazu gesteuert und das auch noch kostenlos. Er hat das sogar selbst bei mir in Sinsheim vorbeigebracht. Ein sehr feiner Zug von einem noch viel feineren Herrn. Über Winter wurde dann das Gespann fertig und wir gingen 1970 dann achtmal an den Start bei div. Geländefahrten und kamen mit jedes Mal einer "Goldenen" nach Hause. So wollten wir dann den nächsten Schritt wagen. Wir nahmen mit den Noss-Brüdern im Spätjahr Kontakt auf und kauften deren Meister-Gespann von 1969 mit dem sie auch 1970 Vizemeister wurden.

In der ersten Saison (1971) mit dem viel stärkeren Gespann reichte es uns dann sofort zum Titel: "bester Ausweisfahrer der OMK" in der Gespannklasse. Über Winter hat uns dann Helmut Fath persönlich (wieder auf Vermittlung durch Heinz Ilzhöfer, der hat das aber nur gemacht, weil ich ab und zu, wenn keine Geländefahrten waren, bei ihm im Links-Seitenwagen seines BWM Strassen-Renngespannes mitgefahren bin. Mann war das eine Umstellung für mich) den BMW Motor gerichtet und wie der danach ging, eine wahre Freude. Da wir dann für 1972 die Lizenz nehmen mussten und uns mit richtig starker Konkurrenz herumbalgen mussten, reichte es trotzdem zum fünften Platz in der Meisterschaftswertung.
1973 dann ein erster größerer Erfolg mit der deutschen Vizemeisterschaft hinter den Siegern Gebr. Hartmann aus Schnaitheim (die Bartmänner genannt). 1974 dann immer noch mit der Noss-Schwingen BMW auf dem vierten Platz in der Endwertung. Jetzt musste mal wieder etwas neues her, denn inzwischen waren durch Horst Hartmann (Ingelheim) einige EML-BMW Gespanne in Deutschland am Start. Das waren Welten zwischen den "alten" BMW Gespannen und den neuen "Moto-Cross Fahrwerken". Und auch ging es mit den Hubräumen der BMW /5er Modellen steil nach oben. Unter 750 ccm ging da nichts mehr. Also wieder Kontakt zu den Noss Brüdern und wieder wurden wir mit den Zweien einig und kauften für die Saison 1975 deren EML Gespann. Das war dann in dieser Saison eine größere Umstellung und ein „ganz anderes Fahren mit den neuen Fahrgestellen und auch der erhöhten Motorleistung".

Nach der Saison kauften wir beim EML Importeur Hartmann in Ingelheim ein neues Gespann mit noch mehr Hubraum und beendeten die Saison 76 mit dem vierten Platz in der Meisterschaft. Jetzt wollten wir es wissen. Im Herbst wieder bei Hartmann den neuesten Typ Gespann mit Hinterrad Luftfederung gekauft. Sofort den Motor ausgebaut und zum BMW Tuner Willi Michel gebracht. Dieser hat dann etwas mehr als 1000ccm, eine kpl. verstärkte Kupplung, spezielle Nockenwelle und extra angefertigten Kolben eine kleine "Wunderwaffe" geschaffen. So ging es dann gleich beim ersten 77er Meisterschaftslauf in Bielstein, auf der Noss-Hausstrecke, für uns mit dem Klassensieg

los. Da haben einige Konkurrenten aber Augen gemacht und der zweite Streich folgte kurze Zeit später beim zweiten Lauf in Gerstetten - wieder Klassensieg!

So war nun ein Grundstein gelegt für eine sehr erfolgreiche Saison und das wurde beim Endlauf in Mauer, vor heimischen ca. 20.000 begeisterten Zuschauern, mit dem dritten Platz bestätigt - Deutsche Geländemeister der Gespannklasse 1977. Was waren wir stolz darauf, dass wir uns beim Heimatverein, dem MSC Mauer, die "Krone" aufsetzen durften. Da wir aber noch mehr wollten und das Meistergespann unserem Klubkameraden Dieter Jünger (†) verkauften (wie schon auch die Gespanne vorher) holten wir uns wieder das neueste EML Fahrwerk. Wieder den Motor zu Willi Michel und noch mehr Dampf gefordert, was dann auch vorhanden war, uns aber wegen fast zu viel Leistung und einiger Ausfälle, nur den sechsten Platz jeweils in der Saison 1978 u. 1979 einbrachte.

1980 dann sind wir nur noch sporadisch angetreten und 1981 noch mal ein kurzes Intermezzo auf einem leichten Honda-Wasp 500ccm Gespann von Otto Hermeling zur Verfügung gestellt, zum Test ein paar Geländefahrten gefahren. Das war es dann mit der Motorsportkarriere, Helm an den Nagel - haben fertig! Zu erwähnen wäre noch, dass wir 1978 das ADAC Sportabzeichen in Gold mit Brillanten überreicht bekamen und auch von BMW einige Male Preise für die erfolgreiche Teilnahme am BMW-Sportpokal erhielten.

Ein letztes Mal noch, nach 27 Jahre Abstinenz, sind wir in unserem Geburtsort Weiler bei der Klassik Geländefahrt "Rund um den Steinsberg 2008" auf einem Wasp-BMW Gespann gestartet und auch recht vernünftig ins Ziel gekommen, das habe ich Wolfgang zum 60. Geburtstag versprochen und auch eingehalten.

Das war es aber dann auch für mich, nach rund 50000 km in Gelände-, Strassenrennen und Motocross-Beiwagen. Feierabend!

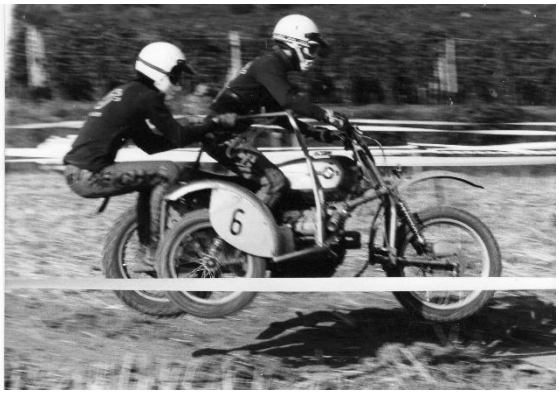
Endwertungen und Platzierungen in der Deutschen Gespann-Meisterschaft

1971:…-…	1. Platz	BMW	(Ausweisfahrer)
1972:…-…	5. Platz	BMW	(Lizenzfahrer)
1973:…-…	2. Platz	BMW	"
1974:…-…	4. Platz	BMW	"
1975:…-…	7. Platz	EML-BMW	"
1976:…-…	4. Platz	EML-BMW	"
1977:…-…	1. Platz	EML-BMW	"
1978:…-…	6. Platz	EML-BMW	"
1979:…-…	6. Platz	EML-BMW	"

Text: Joachim Reich

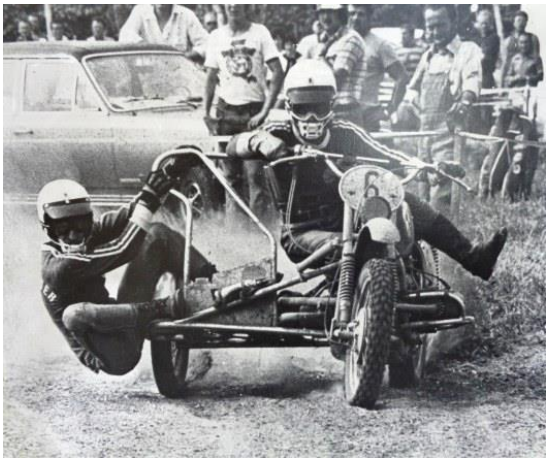
Hier im Anhang noch eine Bilderauswahl aus diesen 50.000 km im Seitenwagen.

Eigenbau NSU Max Gespann 250 ccm bei der 9. DMV-Untertaunus Geländefahrt 1970 (verkauft im Winter 1970 an Herbert Ernst in Spechbach.)



Mit der ex-Noss EML-BMW 750 ccm bei der Geländefahrt Mainz 1975. Verkauft im Winter 1976 an Dieter Jünger – siehe oben.

Mit dem ex-Noss R 69 Gespann bei der Geländefahrt von Porz/Köln 1971. (Verkauft im Winter 1974 an den MSC Mauer Clubkameraden Dieter Jünger, Biberach.)



1975 bei der Geländefahrt in Mainz-Kastell.

Mit dem vorgenannten Gespann bei der Ulfenbach-Geländefahrt 1971

DM-Lauf 1976 in Neunkirchen-Siegen.

Mit der ex-Noss-BMW R 69S bei der „Schweren Schwäbischen" in Biberach.

Auf einer Wasp-Honda 500 ccm bei der Rheintal-Geländefahrt in Philippsburg

Beim Welsh 2 Days Trial 1977 mit einer EML-BMW mit ca. 1000 ccm, einem Michel getunten Motor, Fahrwerk mit Hinterrad-Luftfederung (verkauft im Winter 1977 an Dieter Jünger)

Joachim Reich auf „Abwegen" im Seitenwagen von Heinz Ilzhöfer beim Flugplatzrennen 1972 in Mainz-Finthen auf BMW 500 ccm.

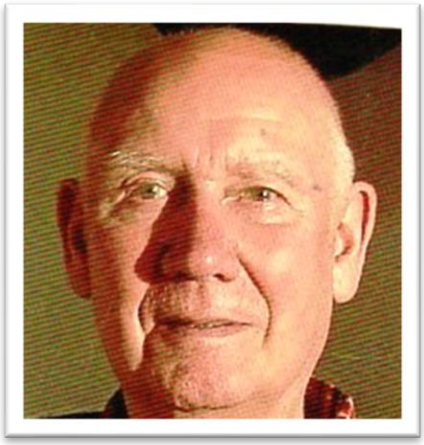
Mit einer WASP-BMW mit 650 ccm bei der Klassik „Rund um den Steinsberg", unsere letzte Fahrt 2008.

Beim DM-Lauf 1978 in Dahn.

Im Ulfenbachtal 1979 mit einer EML-BMW

Zusammenstellung erfolgte durch „Isabelle"

Günther Steenbock

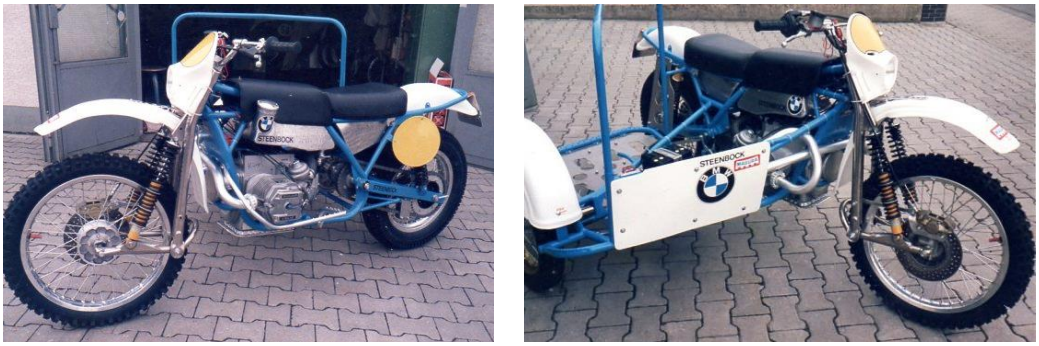


Konstrukteur, Erbauer und erfolgreicher Fahrer

Angefangen hat es bei Günther Steenbock im Jahr 1963, als er von Frankfurt/Main auf eigener Achse zum 24-Stunden-Rennen zur Avus nach Berlin fuhr, um am 1000km Langstreckenrennen teilzunehmen. Bei dem Gespann baute er einen Tank in den Beiwagen und bei Bedarf pumpte er dann das Benzin während der Fahrt einfach um. Ergebnis war ein hervorragender 3. Platz.

vlnr.: Dieter Simon, Renate Bartsch, Eberhard Bartsch, Günter Steenbock

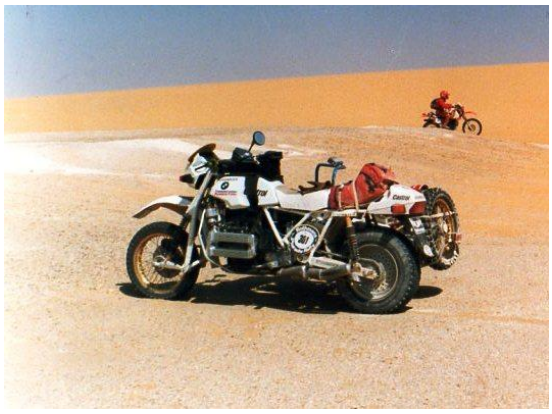
1965 dann der Einstieg in den Geländesport mit einem BMW R 69S-Gespann und Dieter Kistner als Beifahrer. Ihm war von Anfang an aber auch klar, dass er nur eine Chance gegen das BMW-Werksteam Ibscher/Rettschlag haben würde, wenn er mehr Leistung und weniger Gewicht an den Start bringen konnte. Also hat er spezielle Kayser-Zylinder mit 760 ccm montiert und einen leichten Holzboden in das Boot geschraubt. Dadurch wurde das Gespann um ca. 40 kg. leichter. Das brachte auch gleich den ersten deutschen Meistertitel 1965 ein, sowie im Jahr darauf schon den Vizemeister-Titel.



Der Umbau auf einen leichteren Kettenantrieb

Nach vielen DM Platzierungen (immer unter den ersten drei in der Meisterschaftswertung) kam ihm nach einem Besuch bei Robin Rhind Tutt, dem Hersteller der bekannten Wasp-Fahrwerken in England, die Idee, selbst Gespanne zu bauen. Also gesagt, überlegt und es ging ans Werk. In den Bau dieser Gespanne ließ er permanent die Erfahrung aus zahlreichen Geländefahrten in die Entwicklung mit einfließen. Auf einem solchen Steenbock-Gespann wurde dann 1979 Manfred Hartmann zusammen mit Co-Pilot Heinz Theilacker Deutscher Meister. Für 1981 konstruierte er eine neue Hinterrad-Schwinge und baute das Gespann auf Antrieb mit Kette um. Die Vorteile waren das geringere Gewicht, den besseren Dämpfungseigenschaften sowie geringere ungefederte Massen.

Mit dieser selbst entwickelten Neuerung wurde er dann auch 1981 im Alter von 49 Jahren zusammen mit Hans Georg „Peppi" Peppinghaus, zum zweiten Mal Deutscher Meister, sowie auch schon 1976 Vizemeister („Peppi" war ja da schon ein sehr erfolgreicher Solo Moto-Cross und Gespannbeifahrer). 1985 dann baute er ein Gespann mit einem BMW K100 Motor für die Pharao-Wüsten-Rallye, das er selbst gefahren hat. Jedoch überschlug er sich am zweiten Tag dabei und ein Oberschenkelhalsbruch bedeutete natürlich das Aus.



Durch die Wüste mit dem K100 Motor

Auch im Jahr 1987 war er damit wieder am Start, jedoch ging die Rallye in der Ténéré-Wüste für ihn und seinen Beifahrer Thomas Herz auch jäh zu Ende. Ein Ventil hatte sich bei fast 50 Grad Außentemperatur verabschiedet und da der "Lumpensammler" das Gespann nicht aufladen konnte, wurde es 1000 km von Agadez entfernt zurückgelassen und erst später von einem Reiseveranstalter geborgen und zurück nach Deutschland gebracht.

Doch nicht nur auf drei Rädern nutzte er sein Können und Wissen. Er baute Ende der siebziger Jahre eine einzigartige Parallelogramm-Schwinge für die Solo-BMW von Manfred Liese. Günther Steenbock bereicherte die BMW-Szene also nicht nur auf drei Rädern. Auch die Solofahrer können immer noch, auch heute, von den Erfahrungen des engagierten Tüftlers und Schraubers profitieren.

Die Parallelogramm-Schwinge an der Solo-Maschine von Manfred Liese

Tatkräftig gemanagt und betreut wurde er während seiner gesamten, sehr erfolgreich Laufbahn von seiner Gattin Elfriede, einer absolut sachverständigen Mechanikerin.
Insgesamt wurden zehn Deutsche Meisterschaften auf einer Steenbock-BMW errungen.

An Heiligabend 2014 ist er verstorben.

Text: Joachim Reich

Weitere Bilder

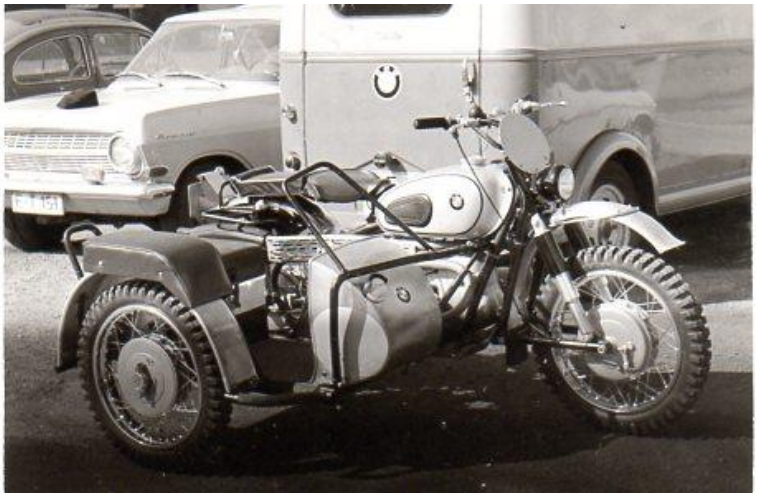
So serienmäßig fing es an

Zum Geländesport aufgerüstet und mit einem Steib-Geländeseitenwagen

Zusammen mit seinem ersten Beifahrer Dieter Kistner (aus dessen Archiv)

Der Erbauer probiert sein Werk

Elfriede Steenbock in Aktion …



noch in Frankfurt gefahren

Endwertungen und Platzierungen in der Deutschen Gespann-Meisterschaft

1965 – 1.Platz mit Beifahrer Dieter Kistner

1966 – 2. Platz mit Beifahrer Dieter Kistner

1967 – 3. Platz mit Beifahrer Edgar Rettschlag

1968 – 2. Platz mit Beifahrer Edgar Rettschlag

1969 – 2. Platz mit Beifahrer Alfred Habiger

1976 – 2. Platz mit Beifahrer Hans Georg Peppinghaus

1981 – 1. Platz mit Beifahrer Hans Georg Peppinghaus

Quellen: Archiv Steenbock, Motorrad + Klassik

Zusammenstellung erfolgte durch „Isabelle".

Peter Römer

Peter heute

Gespannbauer und Firmengründer, Geländesport-Urgestein, Vielfahrer, Motorrad Weltenbummler - ein Leben auf zwei und drei Rädern.

Schon im Laufe meiner Schul- und Gymnasialzeit war die Geografie mein Lieblingsfach und Reiselektüren sowie Atlanten wurden von mir fast verschlungen. Mit 14 Jahren fuhr ich mit dem Rad zu Verwandten ins Allgäu und im nächsten Jahr mit Bruder Wolfgang nach Österreich. Dann mit 16 Jahren kaufte ich mir ein Zündapp Moped, mit dem ich dann schon Südfrankreich und Italien bereiste. Das erste Motorrad, eine Puch, musste nach einem Jahr einer Horex Regina weichen und mit dieser ging es zusammen mit einem Arbeitskollegen (wegen Kostenteilung) bis nach Portugal /Algarve.

Meine ersten Geländefahrten in Baden-Baden war mit einer Puch 250SGS und anschließend mit einer auf Schwinge umgebauten englischen Triumph in Odenheim. Mein Bruder Wolfgang hat zu dieser Zeit in Karlsruhe studiert und da wir es auch mal zu zweit versuchen wollten, das Geld aber regelmäßig knapp war, kauften wir uns einen Steib LS 200 Beiwagen, schnitten die Kuppel vorne ab und hängten diesen an die Puch. Das ging dann ein Jahr so und dann kam aber schon der Sinn nach mehr Leistung. So kauften wir uns eine Solo BMW R50/2 und montierten einen Steib-Rahmen dran, nur bestückt mit einer Fuß-Plattform, einem Haltebügel und einer kleinen Sitzkiste. Als Federung für diesen bauten wir eine gezogene Stahlschwinge mit Federbein ein. Der 500ccm Motor war uns aber bald für die inzwischen gefahrenen großen Geländefahrten und DM Läufe zu schwach. Also legten wir uns einen R 69 S Motor mit 600ccm zu und dieser wurde dann ab 1968 mit 750ccm Kayser-Zylinder bestückt. 1970 heiratete dann mein Bruder und baute sich ein Haus, brauchte Kapital und dazu musste dann leider schweren Herzens unser so zuverlässiges BMW Gespann verkauft werden. Der neue Besitzer war Gerhard Würz vom MSC Mauer, der mit Beifahrer Hans Dietz zusammen, ebenfalls erfolgreich Geländesport betrieb. Ich selbst kaufte mir eine BMW R75/5 und fuhr damit ZUVI-Veranstaltungen auf dem Hockenheim- und Nürburgring.

Ein Jahr später juckte mich dann wieder das Fernweh! Im MOTORRAD Heft las ich von einer Tourist-Motorrad-Tour von Paris über die Türkei nach Persien. Also gleich angemeldet und auf der Achse nach Paris zum Start gefahren. Alle zwei Tage gab es eine Kontrollstelle nach einer Übernachtung und die Fahrt durch die Türkei glich schon eher einer Geländefahrt als einer Tourist-Reise. Über Teheran ging es dann nach Isphahan, wo dann im Palast des Schah Bruders das Reiseziel war. Nach einer durchgefeierten Nacht (sowas musste natürlich „begossen" werden) transportierten die meisten Teilnehmer ihre Motorräder per Bahn zurück nach Frankreich. Ich selbst tat mich mit einem Schweizer Paar zusammen und wir fuhren auf eigene Faust über Kabul nach Bamiyan zu den damals noch nicht von Rebellen zerstörten, bis zu 50 m hohen Buddha Statuen und danach zurück wieder nach Deutschland. Dabei benutzte ich eine Yamaha XS 650, die bis auf ein kleines Tank Leck, die insgesamt 17.500 km klaglos überstand.

Nun hatte ich „Blut geleckt" und wollte zusammen mit meiner Frau im nächsten Jahr durch die Sahara fahren. Ein Freund vom Baden-Badener Motorradclub baute mit mir einen Hilfsrahmen um die Ölwanne herum, an den wir einen Gelände-Beiwagen incl. Haube und Sitz dranbauten. Die Probefahrten waren ok und schon ging es los von Paris aus über Spanien, Marokko, Algerien, quer durch die Sahara und über Tunesien sowie Italien wieder zurück in die Heimat. Allerdings lag in den Alpen zeitweise noch ziemlich viel Schnee, es war sehr kalt und meine Frau erklärte mir dann zu Hause, dass sie so eine Tour nicht mehr so schnell mitmachen würde. Das Gute an dieser Reise war, dass der benutzte Hilfsrahmen sich bestens bewährt hat und uns dann für viele Jahre beim Gespann Aufbau immer wieder geholfen hat.

Da 1970 bei der Deutschen Geländemeisterschaft nur noch höchstens 9 Teilnehmer gestartet sind, erwog die OMK, die Gespanne aus der Meisterschaft auszumustern. Da es ja auch keinen Gespannhersteller mehr gab, hatten die Dreiradfahrer auch keine Lobby mehr bei der Sportbehörde. Günther Steenbock aber hatte einen guten Draht zu dem damaligen OMK Chef Werner Haupt und er

sorgte auch dafür, dass wir einen Termin für ein Treffen bei ihm bekamen, an dem dann die Ingelheimer Hartmann Brüder, Reinhold Noss, Günther Steenbock und ich teilnahmen. Dabei wurde vereinbart, dass wir Gespannfahrer dafür sorgen würden in den nächsten drei Jahren die Starterzahl bei den Gespannen auf ca. 30 Teilnehmer hochzuschrauben. Die Hartmann Brüder hatten ja auch schon ihre Fühler nach Holland ausgestreckt zu Hennie Winkelhuis und später wurden von ihm dann auch EML Fahrgestelle nach Deutschland geliefert. Ich hatte mit Hermeling–Zabel auch Kontakt und von denen kamen auch schon die ersten WASP Moto-Cross-Rahmen von der Insel herüber. Ab 1976 bin ich dann auch wieder mit einem BMW EML-Gespann bei Geländefahrten und Meisterschaftsläufen zusammen mit Co-Pilot Bernd Schäfer an den Start gegangen. Ich machte mir zur Aufgabe einige Gespannfahrer und Beifahrer anzulernen und später dann auch mit kpl. Gespannen auszustatten. So hatte ich im Laufe meiner aktiven Zeit ca. 30 Beifahrer, die überwiegend von mir angelernt wurden und zum Teil dann in anderen Teams untergekommen sind. So kam es auch manchmal, dass Friedhelm Zabel angerufen hat, dass im Moto-Cross Lager ein Beifahrer gesucht wird, wenn da mal einer wieder „geschrottet" bzw. ausgefallen ist. Weiter hatte ich damals meine Fühler auch nach Italien ausgestreckt, von wo ich zusammen mit meiner Frau neue Stiefel, Fahrerklamotten und auch Acerbis-Kunststoffteile importierte, die wir dann bei Veranstaltungen aus dem Bus heraus verkauften. Irgendwie muss man ja die „Rennerei" finanzieren. Anfang der achtziger Jahre verbaute ich dann zuerst Wasp und später auch Heos-Rahmen, die mit verschiedenen Motoren nach Kundenwunsch bestückt wurden. Das alles geschah mit Hilfe meines Sohnes Michael und meiner Frau, denn ich musste ja das alles auch noch neben meinem normalen Außendienst Beruf für ein schwedisches Elektrounternehmen machen und dieser Firma blieb ich 36 Jahre bis zu meiner Pensionierung treu.

Oft kauften wir gebrauchte Moto-Cross Gespanne mit Yamaha XS 650 Motoren, überholten diese, bauten Beleuchtung dran und fuhren zwecks einer Zulassung nach Bremerhaven, da dort der einzige TÜV war, der uns hierfür die notwendigen Papiere dazu ausstellte. So kamen dann ca. 30 Wasp-Gespanne zusammen, welche dann nur noch mit ca. 40 Heos-Rahmen von Willi Heitmann aus Ostbevern getoppt wurde. Mit ihm hatten wir bis zum seinem leider viel zu frühen Tod eine sehr erfolgreiche Zusammenarbeit. Damit ist es gelungen bis 1989 dann wieder Gespann-Starterfelder von 40 und mehr Teams bei der DM am Start zu haben. Allerdings waren schon Anfang der achtziger Jahre einige Sportchefs der Werksteams bei den Solofahrern dafür, dass die Gespanne nur noch bei B-Lizenz Veranstaltungen starten durften, mit fadenscheinigen Erklärungen wie z. Bsp. die Gespanne würden ihre Fahrer behindern bzw. die Strecke zu sehr ramponieren. So wurden dann die Meisterschaftsläufe bis zum Jahr 2000 dort ausgetragen und danach gab es nur noch einen SW-Cup bis zum unrühmlichen Ende der Deutschen Gespann-Meisterschaft im Jahr 2012.

Schon im Jahr 1987 hatte ich meine Fühler nach Spanien ausgestreckt, dort gab es nämlich die 5-Tage Geländefahrt Transpana, von Madrid bis nach Benicasim am Mittelmeer. Dort habe ich insgesamt drei Mal teilgenommen, wobei ich 1988 nach vier Tagen ohne Beifahrer, der konnte nach dem ersten Tag nicht mehr und dann habe ich einfach einen großen Stein ins Boot gepackt als Ballast. Nachdem ich dann auch noch trotzdem die Gespannklasse gewonnen hatte, hielt das aber nur vier Stunden an, denn meine vier deutschen Gespann-Kollegen hatten Protest eingelegt, dass laut Sportgesetz der Beiwagen mit einer Person besetzt sein müsste und ich wurde aus der Wertung genommen. Das war das Schlimmste, das ich in meiner langen aktiven Zeit erleben musste. Die Heimfahrt im Bus, mit meinem zerschundenen Körper, gezeichnet von den vielen Stürzen und Überschlägen, war grausam. Weiter nahm ich von 1987 bis 89 im Oktober über 11 Tage mit verschiedenen Beifahrern an der Pharaonen-Rallye teil, das sollte der Probelauf für die Dakar sein. 1988 konnte ich mit Rolf Beppler einen sehr aktiven und konditionsstarken Solo-Geländefahrer (zwanzig maliger Sechstage- Teilnehmer) als Beifahrer gewinnen. Wir setzten einen vom Heos Erbauer Willi Heitmann speziell dafür geschaffenen Rahmen ein, bestückt mit einem Yamaha FZ 4-Zylinder 1000ccm Motor ein. Nach 11 Tagen und 4560 km war das dann bei extremer Hitze der Klassensieg. Im Jahr darauf wiederholten wir den Start abermals, hatten dann durch einen Elektronik- Schaden am achten Tag rund fünf Stunden Zeitverlust und beim Aufholen in der Nacht, ging uns auch noch der Sprit aus. Also machten wir uns zu Fuß auf zum 20 km entfernten Etappenzielort um Sprit zu holen. Mit Hilfe eines Unimog Fahrers, der uns samt Benzin zurückbrachte, wurden wir wieder flott und kamen dann aber am Morgen eine Stunde zu spät zum Start und waren dadurch aus der Wertung. Nach dem ganzen Durcheinander verzichtete ich dann auf solche Rallyes, da auch die Kosten enorm waren.

Da die Teilnahme an der Dakar ja das große Ziel war, aber die Gesamtkosten dafür in Höhen gingen, die unser Denkvermögen zu sprengen drohten, wollte ich unter keinen Umständen meine Familie darunter leiden lassen. Trotz großer Bemühungen nach Unterstützung bzw. Sponsoren war hier in Deutschland absolut niemand dazu bereit.

Ich nahm auch von 1977 bis 1998 beim Klassiker - Welsh International Two-Day-Trials - in Wales teil. Das ist ja das Mekka der Gespannfahrer schlechthin und Teilnehmerfelder von 40 und mehr Gespannen sind da die Regel. Bei dieser knüppelharten und landschaftlichen wunderschönen Veranstaltung (meistens bei bekanntem englischen Regen) war das trotzdem immer ein Hochgenuss. Bei nur vier Ausfällen sprang sonst immer ein Platz zwischen 4 und 18 heraus. heraus. Nach meinem letzten Start dort bei dieser Traditionsveranstaltung war ich auch zum ersten Mal bei der Siegerehrung anwesend. Der Veranstalter hat mich dabei mit einem großen Ehrenpokal geehrt, für die zwanzigmalige Teilnahme. Das hat mich natürlich dann auch sehr stolz gemacht, da das bis dahin noch niemand gemacht hat bzw. gelungen ist. Ab 1994 ging ich auch wieder bei div. Geländefahrten an den Start, um beim Fahrervolk auch in Deutschland präsent zu sein. Von 1995 bis 2010 startete ich auch immer bei der Enduromania, wobei hier in fünf Tagen bis zu 1000 km in recht hartem und unwegsamen Gelände in den Karpaten zurückgelegt werden mussten. Hierbei organisierte ich für mehrere Endurofahrer von uns hier den Transport dorthin und stand auch vor Ort

hilfreich jedem zur Seite. In der Team Wertung belegten wir mehrere erste Plätze, wobei ich die letzten Jahre mit div. Teilnehmern vom MSC Mauer dort unterwegs war.

1997 erfuhr ich von einem Bekannten, dass in Brasilien eine Dakar ähnliche Rallye stattfindet, die von Sao Paulo bis ganz nach oben in den Norden nach Fortalezza ging, Brasilien von Süd nach Nord über 14 Tage und 7000 km. Der Bekannte organisierte dort vor Ort für Klaus Malzer mit Co-Pilot und mich u. Beifahrer Jörg Schröder, dass wir daran teilnehmen durften. Klaus fiel allerdings nach sechs Tagen mit Motorschaden aus und wir erreichten das Ziel, wobei uns kurz vorher noch der Motor aufgrund der schlechten Kraftstoff Qualität in die Binsen ging. Wir erreichten aber trotzdem das Ziel und wurden als Klassensieger gewertet. Eine extrem tolle Geste des Veranstalters bei dieser so harten Veranstaltung in wunderschöner brasilianischer Fauna und Flora. So etwas bleibt immer in Erinnerung.

2011 erlitt ich einen unverschuldeten Unfall, dabei fuhr mir ein rasender BMW-Fahrer (PKW) ungebremst und frontal in unseren Transporter auf meiner Fahrerseite. Dabei wurde ich eingeklemmt, erlitt 8 Brüche, was mir dreimal einen Klinikaufenthalt bescherte und ein Jahr an den Rollstuhl fesselte. Zurück blieb ein 10cm kürzerer linker Fuß und diverse lange Schrauben ab dem Becken nach unten. So verzichtete ich dann auf das auch von mir sehr geliebte Solofahren auf der Straße und fahre seitdem nur noch Gespann. Ich mache natürlich wieder mit meinem „Brasilien"- BMW-Wasp-Kettengespann, mit dem ich 2007/2008 für 3 Monate durch Südamerika gereist bin, diverse Reisen nach Skandinavien, Polen, Rumänien und in die Slowakei. Motorräder haben mich immer seit meiner Jugend begleitet und werden es so Gott will, auch bis zum Ende meines Erdenlebens tun.

Endwertungen und Platzierungen in der Deutschen Gespann-Meisterschaft

1967: 7. Platz	mit Beifahrer Wolfgang Römer	BMW
1969: 3. Platz	Wolfgang Römer	BMW
1970: 9. Platz	Wolfgang Römer	BMW
1976: 11. Platz	Bernd Schäfer	EML-BMW
1978: 5. Platz	Bernd Schäfer	EML-BMW
1979: 7. Platz	Bernd Schäfer	EML-BMW
1980: 9. Platz	Udo Zitterbart	EML-BMW
1982: 7. Platz	Bernd Schäfer u. andere	Wasp Yamaha
1983: 7. Platz	Bernd Schäfer	Wasp Yamaha
1984: 7. Platz	Bernd Barth	Wasp Yamaha
1985: 7. Platz	Bernd Barth	Heos Yamaha
1986: 9. Platz	Marcus Römer	Heos KTM
1988: 21. Platz	Marcus Römer	Heos KTM
1989: 16 .Platz	Rolf Beppler	Heos KTM
1990: 14. Platz	Hermann Eisenmann	Heos KTM
1991: 19. Platz	Werner Ringhofer	Heos Rotax
1992: 12. Platz	Werner Ringhofer	Heos Rotax

Text: Peter Römer/Joachim Reich

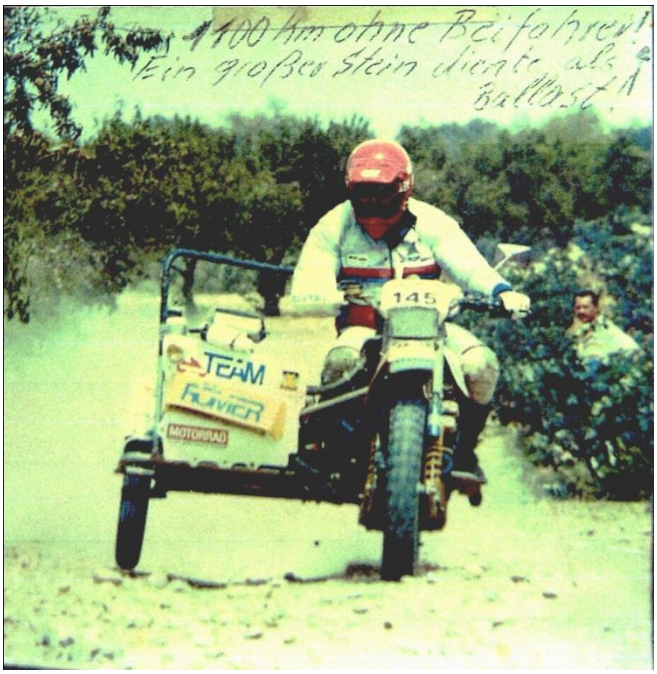
Bild vom Vater der Römer Brüder auf einer BMW R32, mit der er 1927 über den St. Gotthard-Pass nach Italien gefahren ist.

Peter und Wolfgang Römer auf BMW

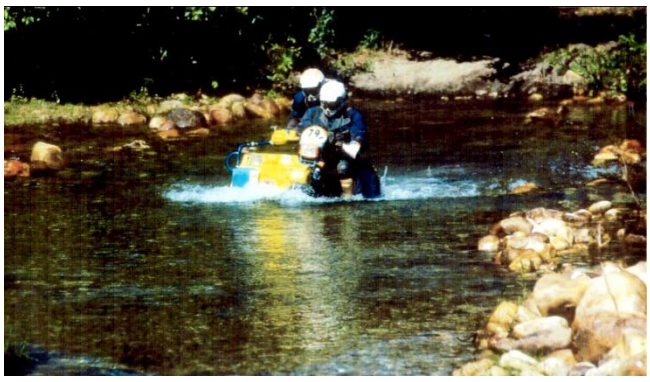
Peter Römer und Bernd Schäfer 1979

Peter und Wolfgang Römer Ulfenbachtalfahrt

8. DMV Untertaunus-Geländerfahrt

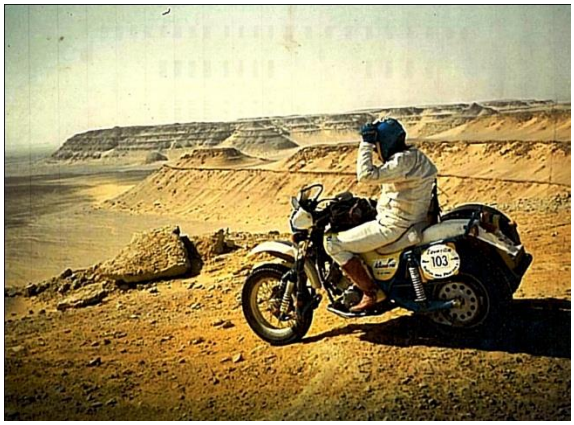
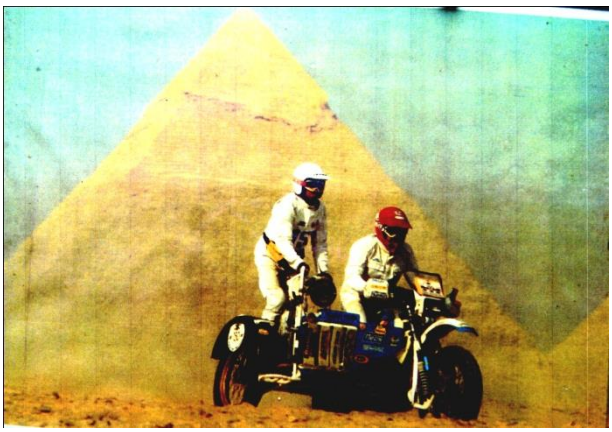


Transpaña 1987 – 4 Tage ohne Beifahrer



Mit Joerg Schroeter bei der Dos Sertos-Rallye 1997 Durchfahrt durch den Rio San Fransisko. Der Beifahrer muss dann auch noch die Wassertiefe testen.

Pharaonenrallye 1988 – links die Vorbeifahrt an einem im Wüstenkrieg 1944 abgestürzten deutschen Heinkel-Flugzeug

Start zur Pharaonen-Rallye 1988 mit Rolf Beppler, dem konditionsstärksten Beifahrer, den ich je hatte.

Enduromania 2008 und der Kampf mit dem weggebrochenen Weg und Hebebalken und Seil.

Erinnerung an die Enduromania 2009 und die Freunde mit den Rothemden vom MSC Mauer.

Die Zusammenstellung erfolgte durch (lg)

Quelle: Archiv Römer

Warum, so wird sich vermutlich mancher Leser fragen, erscheint Peter Römer hier bei den Deutschen BMW Meistern, ihn hat aber das Fahren und die Technik interessiert, nicht der Titel. Aber er hat sich immer um diesen Sport gekümmert, dabei sein unter Sportkameraden und diesen geliebten Sport ausüben, das hat für ihn gezählt und stand auch immer an erster Stelle. Dazu war dieser Mann fast von Anfang an in der Gespannmeisterschaft sehr erfolgreich gewesen und war auch noch bis in die neunziger Jahre dort aktiv. Als 2014/15 bekannt wurde, dass es eine Zusammenstellung über die Deutsche Geländemeisterschaft der Seitenwagen geben wird, die in mühsamer Detailarbeit zusammengestellt wurde, da kümmerte sich Peter darum, dass die „Alten" Fahrer und Beifahrer von ehemals sich zu einem ersten Treffen verabredeten.

Dies ist insgesamt diesen Artikel wert und seine Veröffentlichung bei dieser Serie, das ist die Meinung der Autoren: (jr) + (lg)

Nachwort zu den BMW Meistern:
Insgesamt wurden von 1961 bis 2008 durch neun verschiedene Fahrer 28 Deutsche Meistertitel in der Gelände-Gespann-Meisterschaft mit BMW Motoren errungen. Diese Anzahl wurde mit keiner anderen Motoren Marke erreicht.

Version: 23.09.20