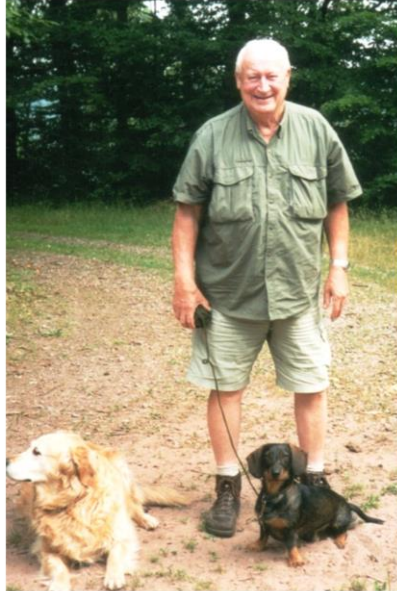




## Das Fahrer - ABC

..... und noch ein paar Namen von erfolgreichen Zündapp-KS 601-Wettbewerbsfahrern.

### Jakob Askani: in der Hölle von Künzelsau



(\* 7.04.1929 in Ludwigshafen, † 10.03.2014 in Pirmasens)

(Jakob Askani war 40 Jahre lang Jäger, Naturfreund, Hundeliebhaber und Wettkampfschütze - auch das Hobby der Ehefrau Monika)

Ja, so fing es an. Anlässlich einer kleinen Spritztour durch den Pfälzer Wald kam ich an einer Kontrollstelle der „Pfälzischen Zuverlässigkeitsfahrt“ vorbei, schaute längere Zeit zu und bekam dabei Lust mitzumachen. Gesagt getan, ich meldete mich an einer kleinen Veranstaltung in der Nähe von Heidelberg an. Es gab für mich nur zwei Probleme: Beiwagen und Mitfahrer

Auf einem Schrottplatz fand ich einen Beiwagen in einem entsprechenden Zustand, riss das zerdrückte Boot herunter, machte eine Pritsche auf das Fahrgestell, einige kleine Zutaten und fertig war der „geländetaugliche“ Seitenwagen. Einen Benutzer der abenteuerlichen Konstruktion zu finden war viel schwieriger, so dass zum Schluss meinem älteren Bruder nichts anderes übrig blieb meinen Versprechungen und den Appell an seinen Mut und Männlichkeit nachzugeben, was er mir später lebenslang nachgetragen hat.

Fazit der 1. Geländefahrt: Der „grüne Elefant“ und ich überstanden das Desaster einigermaßen gut. Aber das Fahrgestell des „Geländeseitenwagens“ war nicht mehr als solches erkennbar. Heute würde man sagen „künstlerische Metallverbiegung“. Mein armer Bruder war nicht nur am ganzen Körper gefärbt, sondern litt noch wochenlang an Muskelkater, körperlich und geistig.

Aber ich hatte, wie man so schön sagt, Blut geleckt. Mit neuem Eifer, aber kontrollierter und ruhiger. Mein grüner Elefant bekam einen soliden, nach dem Muster von Volker Schach – Geländeseitenwagen -, und ich einen soliden zuverlässigen Mann vom Fach, Autoschlossermeister Klaus Jakoby. Er konnte, wenn notwendig zupacken und das war im Gelände öfters der Fall als uns lieb war. Leider war seine Frau absolut dagegen, so dass ich im Jahr 1960 einen neuen „Schmiermaxe“ suchen musste und fand. Arno Wenz auch vom Fach aber er wog die Hälfte von Klaus und war entsprechend wendiger, was uns in den Sandsonderprüfungen zu Gute kam. Wir lagen gut und hatten keinen einzigen Ausfall. Das hatte seinen guten Grund: Mein Leitfaden war, erstklassige Fahrzeugwartung.

Im Gelände war ich immer besonders an Streckenabschnitten wo viele Zuschauer waren ganz besonders vorsichtig.

Auf der Strecke wo keine Menschen standen, die Piste gut war, wurde gefahren als wäre der Leibhaftige hinter uns her.

Leider hatte ich Mitte des Jahres auf einer Verbandstagung, in dessen Vorstand ich war, einen Kreislaufkollaps. Mit viel Glück, dem Talent zum Schnellfahren des Rettungswagenfahrers und der zufälligen Aufnahmebereitschaft des Krankenhauses am Sonntag, hatte ich es zu verdanken dem Leibhaftigen von der Schippe springen zu können.

Nach dreimonatiger Kur im Schwarzwald konnte ich wieder in meine Firma zurückkehren, musste aber auf ärztlichen Rat meiner Leidenschaft „Zuverlässigkeitsfahrten“ endgültig ade sagen.



Der Versuch mit einem anderen Seitenwagen - ging in die Hose.



....lustig war die Schwere Schwäbische in Künzelsau (nur 2 kamen ins Ziel)



Pfälzische Zuverlässigkeitsfahrt, Juni 1959



Rhön-Zuverlässigkeitsfahrt, August 1959



Nordrheinische Zuverlässigkeitsfahrt, März 1960 (das Boot nunmehr nach Art von Volker Schach umgebaut)



Schwere Schwäbische Geländefahrt, Mai 1960



Südwestfälische Zuverlässigkeitsfahrt, Mai 1960



Nach jedem Rennen wird die Maschine zerlegt.



Der Seitenwagen in seiner letzten Form nach Art von Volker Schach.



Auch mal mit anderen Untersätzen unterwegs.

1959: Bester Ausweisfahrer – Jakob Askani/Klaus Jakoby

1960: Westdeutsche Zuverlässigkeitsfahrt 5. Platz

Pfälzische Zuverlässigkeitsfahrt 5. Platz

Südwestfälische Zuverlässigkeitsfahrt 5. Platz

Schwere Schwäbische Geländefahrt 2. Platz

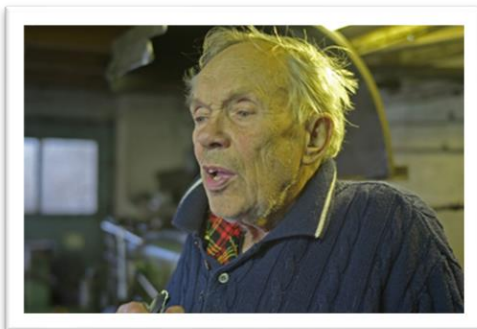
Endwertung in der Deutschen Geländemeisterschaft der schweren Seitenwagen-  
klasse: 5. Platz Jakob Askani/Arno Wenz

Quelle: Archiv Askani / Jakob Askani / Monika Askani-Busch



Selbst Fahrer aus den Ländern hinter dem „Eisernen Vorhang“ bekamen ein Zündapp-Werksgespann für die Six-Days 1956 in Garmisch-Partenkirchen. Hier kämpften sich die Polen Ryszard Barczkowki und Eugenii Dziednig den alten Ettaler Berg hoch. Das Ergebnis: Silber. Mehr ist über diesen Fahrer nicht in Erfahrung zu bringen gewesen. Vielleicht kann jemand den Text ergänzen.

## Hans Bauhs: ...der letzte Ausweisfahrer auf Zündapp KS 601 bei der Deutschen Meisterschaft



\* 18. Oktober 1933 - † 18. Januar 2018

Foto: Leo Hauck

Zur Geländefahrt kam ich durch einen zufälligen Besuch einer Geländefahrt in Bielstein. Zum KS-Geländegespann kam ich durch Kauf bei Willi Laub aus Odenheim. Es war ein ehemaliges Werksgespann, es lässt sich jedoch nicht mehr feststellen, welcher der drei Musketiere der ursprüngliche Fahrer war. Danach hatte es Hans Käser, von dort kam es zu Volker Schach und über Willi Laub dann zu mir. Wer dann der Nachbesitzer wurde ist mir entfallen. Volker Schach habe ich später in Ludwigshafen noch kennengelernt. Mit seinem Eisenhaufen war ich einigermaßen erfolgreich. Aber die KS war damals überholt – nicht standfest. Anschließend fuhr ich BMW (69 S), WASP-BMW und KTM. Das ging viel leichter. Mein damaliger Beifahrer Schönfelder lebt auch noch. Es war eine harte, aber schöne Zeit. Ich möchte sie nicht missen.

Wenn nur das Geld nicht so knapp gewesen wäre. Aber einige, die mehr davon hatten, haben wir trotzdem gepackt. Trotz mehrerer Knochenbrüche bin ich noch gesund und guter Dinge. Motorrad fahre ich nicht mehr. Ich kann das noch. Aber einem nicht lernfähigen Beifahrer sei es gedankt, dass ich nicht mehr fahre. Meine letzten Jahre will ich nicht auf dem Sofa verbringen. Fast täglich arbeite ich noch in meiner Werkstatt und stelle Beiwagenanschlüsse her.

Von meiner Zeit auf der Zündapp gibt es keine Bilder mehr, deswegen lege ich 3 Bilder aus 1973 bei - auch wenn es Bilder von meiner Gelände-BMW sind.

Was habe ich erreicht bei den Ausweisfahrern:

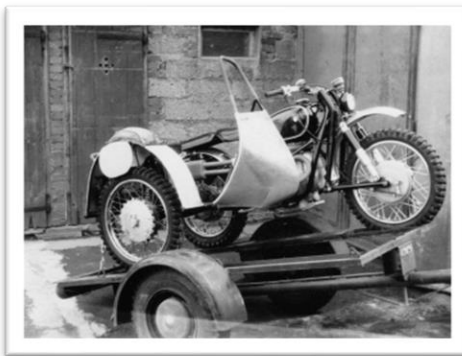
1966: 4. Platz Bauhs / Peikert, Zündapp

1967: 3. Platz Bauhs / Peikert, Zündapp

1968: 5. Platz Bauhs / Springer, Zündapp

1969: 4. Platz Bauhs / Schönfelder, Zündapp





Quelle: Archiv Bauhs / Hans Bauhs



## Ben Emmelkamp: 15 Jahre Zuverlässigkeit mit der KS 601

Ben Emmelkamp, geboren am 9. Februar 1913 in Oosternieland, war ohne Zweifel einer der besten holländischen Seitenwagenfahrer im Gelände und war vor allem von 1952 bis in die sechziger Jahre sehr erfolgreich mit seinem Zündapp-KS601-Gespann unterwegs.

Vor dem Zweiten Weltkrieg hatte er schon als Geländefahrer im Dienst der Polizei an verschiedenen Geländefahrten und Zuverlässigkeitsfahrten teilgenommen und 1947 hat er wieder angefangen mit seinem geliebten 'Hobby'. Anfang der 50er Jahre war einer der vier holländischen Zündapp-Vertreter, Herr Oosterbaan, überzeugt vom Talent von Emmelkamp, stellte ihm für die Saison 1952 eine KS601 mit 'Hollandia'-Seitenwagen zur Verfügung. Mit dem Beifahrer van der Veen war Ben Emmelkamp sehr erfolgreich. Bei den Internationalen-Sechs-Tage-Fahrt 1952 in Bad Aussee, eine Goldmedaille war die Belohnung.

Beim den Teilnahmen an den ISDT in 1954 – 1956 war Emmelkamp leider erfolglos; Ausfall!

Ab 1955 wurde die neue KS601, komplett mit dem letzten Modell von 'Hollandia'-Seitenwagen, eingesetzt.

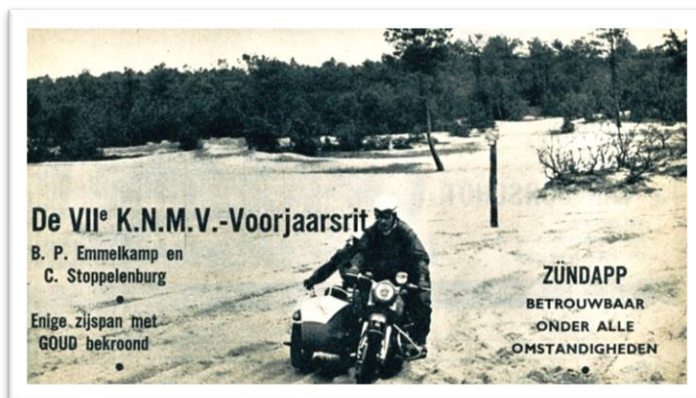
Ben Emmelkamp war in diesen Jahren mit verschiedenen Beifahrern unterwegs, aber Gerrit van Kasbergen fuhr am meisten mit ihm und so war er in nationalen und internationalen Wettbewerben viele Jahre beinahe unschlagbar.

Das Duo wurde mehrmals holländischer Meister in der schweren Seitenwagenklasse bei Zuverlässigkeitsfahrten und immer auf der schnellen und starken Zündapp KS601.

Hinzu zufügen wäre noch, dass Ben Emmelkamp bis zu seinem Tode am 28. Mai 1991 in de Bilt Ehrenmitglied des Zündapp-KS 601-Club war.

Die niederländischen Motorrad-Geländemeisterschaften wurden alljährlich in Form einer 2-Tage-Fahrt im Oktober ausgetragen. Hier ein Auszug aus auffindbaren Ergebnissen:

1953: 2. Emmelkamp/Heinen	Zündapp KS 601	51 Strafpunkte
1954: 1. Emmelkamp/Heinen	Zündapp KS 601	636 Strafpunkte
1955: 1. Emmelkamp/Kasbergen	Zündapp KS 601	4 Strafpunkte
1956: 1. Emmelkamp/Kasbergen	Zündapp KS 601	154 Strafpunkte
1957: 1. Emmelkamp/Kasbergen	Zündapp KS 601	0 Strafpunkte
1958: Ausfall/Unfall/Schlüsselbeinbruch		
1959: 1. Emmelkamp/Kasbergen	Zündapp KS 601	0 Strafpunkte
1960: 1. Emmelkamp/Kasbergen	Zündapp KS 601	35 Strafpunkte



Werbung muss auch mal sein.



Mit seinem 2. Zündapp-Gespann bei einer holländischen Geländefahrt.



In Bad Aussee bei der ISDT1952 – Start zur Sonderprüfung: Gold!



Ben Emmelkamp mit seinem Zündapp KS 601 Gespann bei den Six Days 1954 in Wales.



Unterwegs bei der ISDT 1955 in Gottwaldov



Bei der Sechs-Tage-Fahrt 1956 in Garmisch-Partenkirchen setzten auch die Niederländer auf „grüne Elefanten“, hier das Duo Ben Emmelkamp/Gerrit van Kasbergen.

Quelle: Archiv Didi Emmelkamp / Ron Kros

## Hans Ernst: Einer der drei Musketiere aus der Anfangszeit

Seine großen Erfolge:

Internationale Sechs-Tagefahrt 1952: Gold

Deutschlandfahrt 1951: Gold

Deutschlandfahrt 1952: Gold

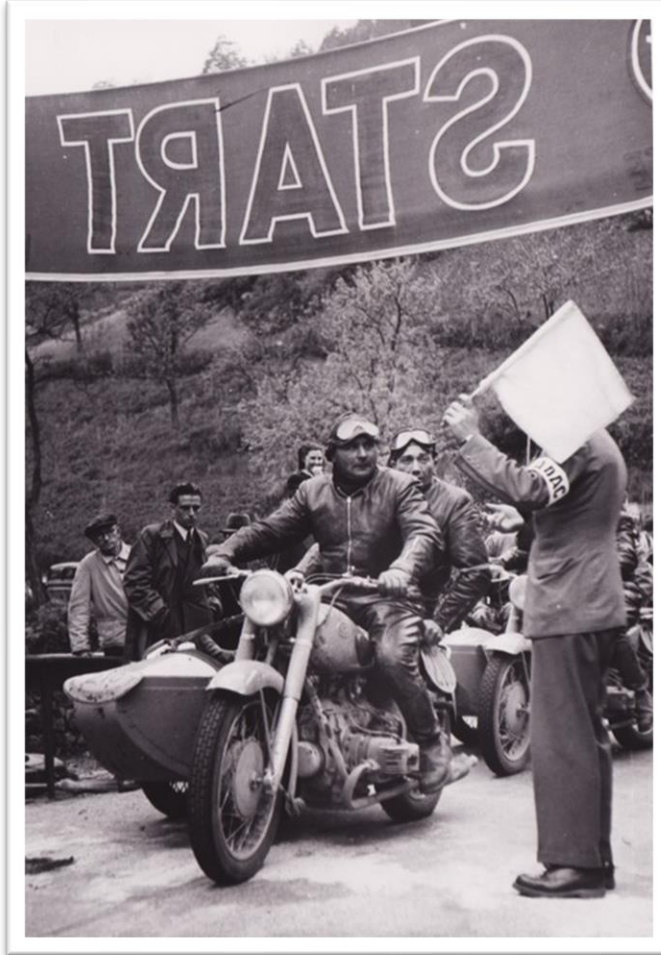
Internationale Österreichische Alpenfahrt 1951: Silber + Edelweiß

Internationale Österreichische Alpenfahrt 1953: Erinnerung

Internationale Österreichische Alpenfahrt 1954: Gold

Internationale Österreichische Alpenfahrt 1955: Gold

Fahrt durch Bayerns Berge 1951: Gold



Start zur Deutschlandfahrt 1951



Bei der Deutschlandfahrt 1951



Nochmals Ernst/Sörgel bei der Deutschland Fahrt 1952



Hans Ernst/Erwin Sörgel bei der Fahrt durch Bayerns Berge 1951



Bei der Internationalen Sechs-Tage-Fahrt 1952 in Bad Aussee



Das Duo Ernst/Sörgel bei der DMV-Zwei-Tage-Fahrt 1953



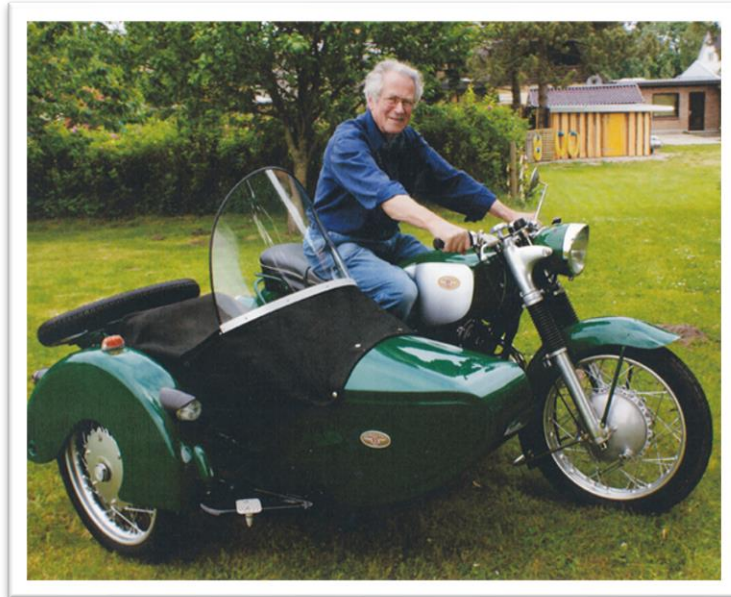
Hans Ernst bei der Österreichischen Alpenfahrt 1953 in den „Wasserböden“.  
(Nachlass: Erwin Jelinek)

Quelle: siehe unten



Louis Francois war Mitglied/Ehrenmitglied des Zündapp-KS601-Club e.V. Zumindest ist er in der Mitgliederliste von 2003 noch aufgeführt. Jedoch keiner der befragten langjährigen Mitglieder, auch Gründungsmitglieder, konnten noch zu seiner Person etwas sagen. Traurig, traurig! Was ist bekannt? Er hatte eine große Zündapp-Handlung/ Werkstätte in Saint Ouen. Beteiligte sich an Gespannsfahrten mit einer Zündapp-KS 601. So z.B. mit Jean Bourdonneau beim 24 Std. Bol d'Or 1956 in Monthlery im Wechsel als Fahrer bzw. dann als Beifahrer und verbesserte dort den Seitenwagenrekord von Duprat, da gab es keinen Ablösefahrer, mit einer 1.000 ccm Vincent aus 1953 von 2.019,739 km auf 2.217,218 km. Diese Leistung konnte er im nachfolgenden Jahr zusammen mit Werner Kritter auf einer werkspräparierten KS 601 nicht verbessern. Vielleicht kann jemand den Text erweitern.

Quelle: Moto-Revue Nr. 1.294 / Lionel Derrien



(\*6.04.1935 in Sörup)

Zu meiner Geländesportzeit. Im Reigen der großen und kleinen KS601-Fahrer bin ich eigentlich nur eine Randfigur, aber einer der letzten Zeitzeugen. Für 1963 hatte ich erstmalig eine KS 601. Die stammte vom Ostwestfälischen Meister Martin Brede sen. und wurde mit kleinen Änderungen erst mal so in den Wettbewerb gebracht, mit mäßigem Erfolg.

Für 1964 schon mal stark verändert, fuhr ich mit meinem Beifahrer Rainer Vollertsen die Saison der Norddeutschen Geländemeisterschaft mit und erreichte den Ersten Platz. Es ging um 3,4 Sekunden in der Sonderprüfung und um einen Wertungspunkt gegenüber Manfred Schneider und Jürgen Schuricht (BMW).

Was mich heute noch freut, den Deutschen Meister Karl Ibscher besiegt zu haben, und das als Ausweisfahrer. Es war wohl das letzte Mal, dass er nicht erster wurde. Karl Ibscher soll später mal gesagt haben, das Verlieren wäre nun nicht so schlimm, aber ausgerechnet gegen einen „GRÜNEN“.

1965 reichte es nur noch zu einem dritten Platz in der Meisterschaft, als selbstständiger Handwerker fehlte einfach die Zeit für den Sport und manches ging nur so nebenbei. Gegen den Deutschen Meister Steenbock mit einem 750 cm<sup>3</sup> Kayser-Motor hatte man mit der KS601 nur noch in Dreck und Sand eine Chance, auf guter Strecke war er nicht zu halten.

Die Maschine wurde 1965 grundlegend überarbeitet und neu aufgebaut. Gebaut und repariert wurde in Eigenregie und beim Dorfschmied. Wir hatten immer eine „tannengrüne“ Straßenmaschine für den TÜV und eine „lindgrüne“ für den Wettbewerb. Ab 1965 mussten wir die Lizenz der OMK nehmen. Bis 1969 fuhr ich sporadisch bei den Läufen der Norddeutschen mit, durchaus erfolgreich. Mein Beifahrer in diesen Jahren, Heinz Hibbeln aus Kassel, ist noch heute begeistert und wir stehen immer noch im engen Kontakt.

5 Beifahrer haben nach einer oder zwei Veranstaltungen aufgegeben. Nachdem ich selbst mal im Seitenwagen mitgefahren bin, habe ich dafür volles Verständnis. 1969 fuhr ich mit Heinz Hibbeln meine letzte Veranstaltung „Kreuz und quer durch die Havelberge“ in Berlin. Nach gutem Start sind wir auf einem Waldweg mit gut 90 km/h durch Querrillen aus der Bahn geschleudert und an irgendetwelchen Bäumen gelandet, mit Kopf und Knie. Drei Wochen Krankenhaus.

**Nachtrag:** Hans Heinrich Franzen ist seit seiner Gründung 1974 Mitglied im Zündapp KS601 Club e.V.

Zu seinen größten Erfolgen zählten der Gewinn der Norddeutschen Geländemeisterschaft 1964, der dritte Platz 1965, sowie die Beteiligung an den Gaumeisterschaften Schleswig-Holstein 1964 und 1965





v. lks. Helge Sternitzke und Manfred Schneider (2. Platz), Heiner Franzen (hier ohne Beifahrer Heinz Hibbeln) – der Nord. Meister, und Günter Schaper mit Beifahrer Gerd Daebnitz (3. Platz).



Die erste Geländefahrt mit einer KS 601, 1963 Ostsee – Nordsee, mit Beifahrer Erwin Witt.



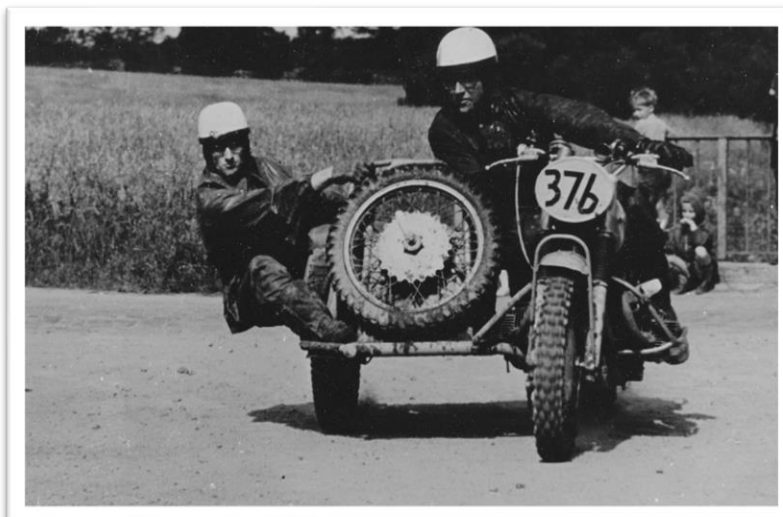
Sachsenwald-Geländeprüfung 1964.



Nordmarkfahrt 1964



Harz-Heidefahrt 1964 mit Beifahrer Rainer Vollertsen.



Sachsenwald-Geländeprüfung 1965 mit Beifahrer Heinz Hibbeln.



Im Wettbewerb mit Beifahrer Holger Zielinski 1966



So sieht die Maschine nach dem Überschlag 1969 in Berlin noch heute aus und wartet darauf, dass ein rüstiger Rentner sie endlich restauriert. Ist auch geplant und bis dorthin wird weiterhin die „tannengrüne“ KS 601 gefahren!



Jetzt aber: Ein bekannter KS-Schrauber aus Tönning hat sie im August 2014 so wiederaufgebaut, wie sie zuletzt ausgesehen hat, mit den alten Teilen, also nicht bis ins letzte gelackt und verchromt. Heinz, mein Beifahrer, und ich denken schon mal an eine Classic-Geländefahrt in 2015. Die Maschine macht das, auch 45 Jahre "danach", da bin ich sicher. Aber der Mensch? Mit knapp Achtzig müsste da wohl doch eine recht ausgiebige körperliche Aufbauphase vorangehen. Mal sehen.



"April 2015: Sie wollen es nochmal wissen! Heiner Franzen (80) und Heinz Hibbeln (78) nach 45 Jahren wieder mit der KS im Gelände auf Trainingsfahrt. Gibt es da nicht die Gelände-Classic-Fahrten?"

Quelle: Archiv Franzen / Hans Heinrich Franzen / Die Sportbilder vom Fotografen August Meyer.

## Rudolf Grenz: „trotz Unterschenkelprothese“ erfolgreich

Rudolf Grenz, der schon vor dem Krieg und auch gleich danach auf Zündapp als Solofahrer erfolgreich war, wurde 1955 nach dem Abtreten der alten Zündapp KS 601 Garde (Weiß, Keitel, Ernst) Werksfahrer. Nach der Aufgabe des Motorsport kümmerte er sich nur noch um sein Fahrzeug-Geschäft, das bis 2009 im Familienbesitz war.

Seine Erfolgsliste in Kurzform:

1955: Deutsche Motorradgeländemeisterschaft:  
6. Platz Grenz/Müller

1956: Deutsche Motorradgeländemeisterschaft:  
3. Platz Grenz/Kittler

1957: Deutsche Motorradgeländemeisterschaft:  
3. Platz Grenz/Kittler

Wintersternfahrt nach Garmisch-Partenkirchen:  
1955 Grenz/Müller Gold  
1956 Grenz/Lex Gold

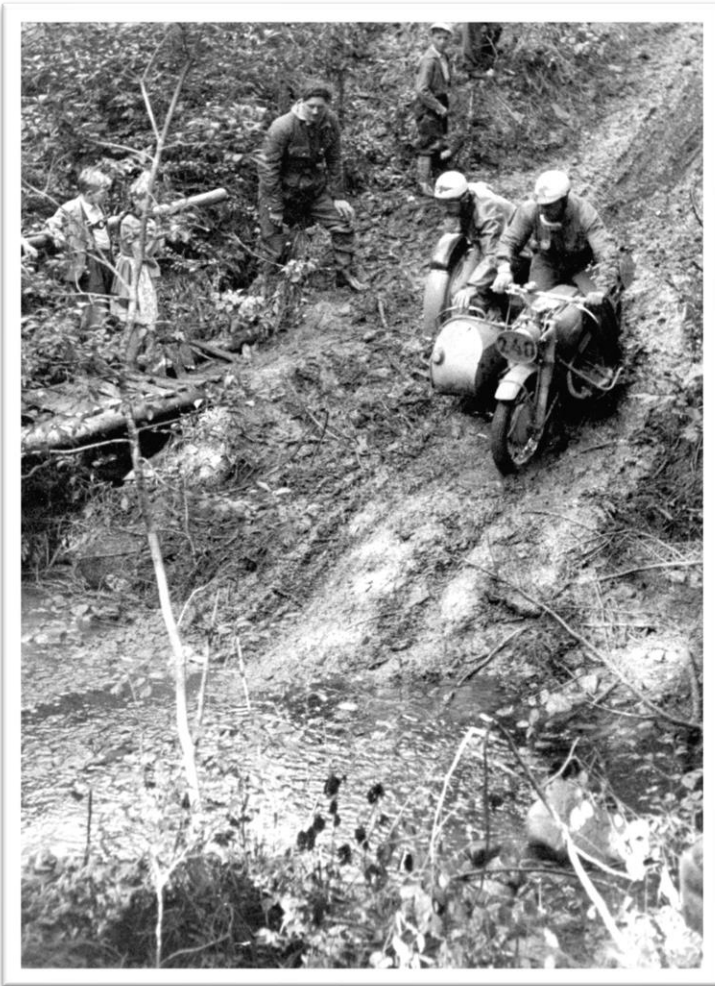
Fahrt durch Bayerns Berge  
1956 Grenz/Kittler Gold



Fahrt durch Bayerns Berge in Isny 1955



Fahrt durch Bayerns Berge 1955 in Isny



Fahrt durch Bayerns Berge 1956 in Garmisch-Partenkirchen: Gold



Internationale Sechs-Tage-Fahrt in Garmisch-Partenkirchen



Internationale Sechs-Tage-Fahrt 1956 in Garmisch-Partenkirchen



Rudolf Grenz und Beifahrer Heinz Kittler bei der Nordbayrischen Zuverlässigkeitsfahrt

Quelle: Archiv Grenz / Herta Grenz

## Ernest Haller: ..... in der Schweiz mit einer KS unterwegs

Der Motorradhändler aus Allschwil fuhr zunächst mit einer KS 600 sowohl bei der ISDT 1950 in Wales und dann auch 1951 in Varese. Beide Male erreichte er nicht das Ziel. Aber 1952, da hatte er schon eine KS 601, hat es geklappt und es wurde Silber. Ferner baute er eigene Seitenwagen, zunächst nach Stoye-Rezept und dann filigrane Ausführungen für das Gelände. Sein Betrieb, jetzt in 3. Generation, ist heute eine FIAT-Garage



... bei der ISDT 1950 mit einer KS 600 unterwegs; hier im Sechstage-Outfit

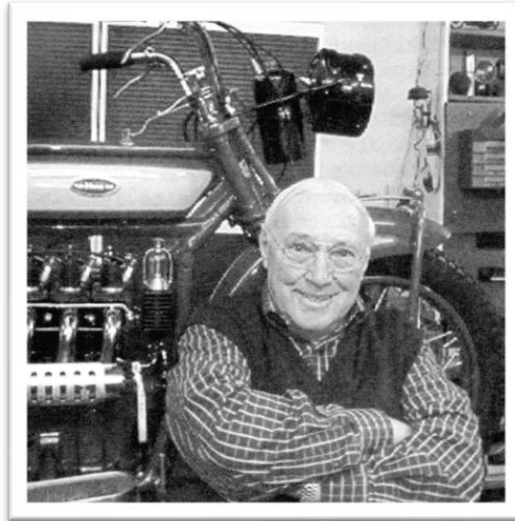


..... und beim nächsten Tritt gehts los



...unterwegs bei der Internationalen Sechstagefahrt 1952 in Bad Aussee: Silber





(\* 24.09.1928 in Darmstadt - † 28.04.2015 in Darmstadt)

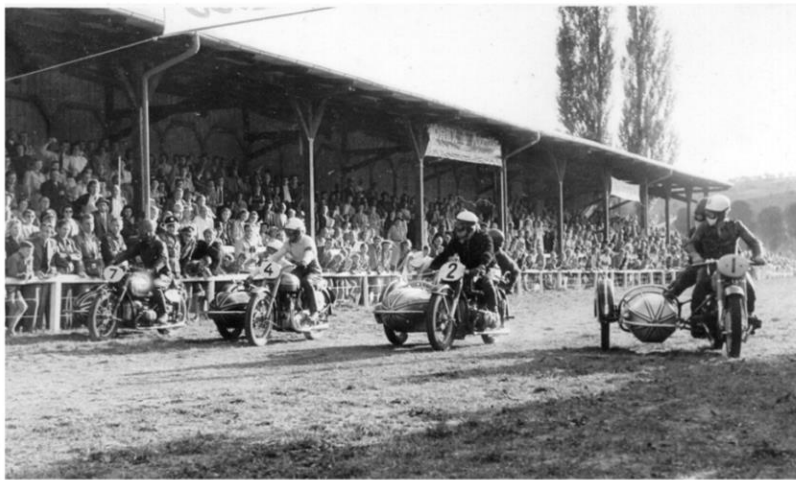
Ich baute bereits 1947 ein Fahrgestell für meine erste Eigenbau-Straßenrennmaschine mit 125 ccm NSU Motor und fuhr damit nach Schotten zu meinem ersten Rennen. Es folgten weitere Rennen in Dieburg, am Riedring, Rund um die Bavaria und am Nürburgring. Später wurde ich auch noch Werksfahrer bei Maico und fuhr u.a. Lüttich-Mailand-Lüttich damit.

Ab 1959 baute ich zeitweilig noch Kart-Fahrgestelle mit verschiedenen Motoren, die laufend verbessert wurden und recht erfolgreich waren, jedoch musste dann die Fertigung zu Gunsten des Ausbaues des Auto-Geschäftes aufgegeben werden. Auch restaurierte ich zum Schluß noch ein Motorrad (1923 - 1925) der erloschenen Maschinenfabrik Hess, ein Vierzylinder, längs eingebaut, mit Kardanantrieb und hängenden Ventilen. Sie ist mein ganzer Stolz.

Jetzt aber zu Zündapp: Mein Vater und ich waren seit 1947 Inhaber einer Motorradwerkstatt mit verschiedenen Marken-Vertretungen; später wurde das Geschäft als Auto-Vertretung erweitert. So waren wir auch Zündapp-Händler und haben von der anlaufenden Fertigung die ersten zwei Maschinen des Typs DB 200 verkauft. Sie wurden ausgeliefert mit einem Pferdefuhrwerk.

Als dann die KS 601 aufkam, hatte ich natürlich auch gleich ein Gespann, mit dem ich Rennen auf der Grasbahn z.B. in Erbach/Odenwald 1952 fuhr und gewann. Damals gab es noch Rennen für Serienmaschinen. Auch an Zuverlässigkeitsfahrten beteiligte ich mich wie z.B. bei der Wintersternfahrt nach Garmisch-Partenkirchen 1953.





Quelle: Archiv Hess / Hermann Hess / Zündapp KS601-Club-Rundschreiben Nr.  
2/2004

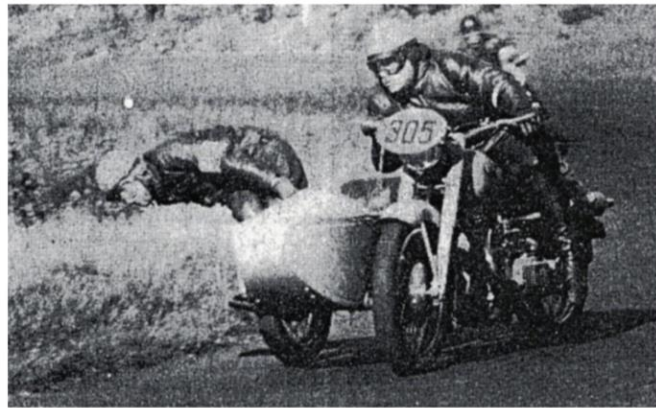
## Fritz Hohm: ...mit Leib und Seele Motorsportler

Der Fahrschullehrer Fritz Hohm wurde 1954 für seine besonderen sportlichen Leistung im Jahre 1953 beim „aktiven Fahrertreffen“ mit der Silbernen Ehrennadel des ADAC ausgezeichnet. In seinen 10 Rennschlachten im Jahre 1953 errang er gegen schärfste Konkurrenz:

6 Goldene      3 Silberne      2 Ehrenpreise    4 Klassensiege    bei einem Ausfall

Die Wettbewerbe waren: Internat. Wintersternfahrt Garmisch-Partenkirchen, Rund um Hannover, Rund um Rheine, Deutschlandfahrt (der einzige Ausfall), Hessenrundfahrt, Achtstunden-Fahrt des Gaues Weser/Ems, 500 km-Dauerprüfung auf dem Nürburgring, Rund um Rastede, Harz-/Heidefahrt und wieder (1954) Internat. Wintersternfahrt.

Im Gesamtklassament 1955 wurde er in der schweren Seitenwagenklasse Dritter und bester Privatfahrer. Ein Jahr später wurde er noch Fünfter und da enden dann die Aufzeichnungen.



Kurvenkampf bei der Dauerprüfung auf dem Nürburgring 1953. Fritz Hohm mit Beifahrer Martin Kahl.



Nordbayrische Zuverlässigkeitsfahrt 1955



ADAC Rheinlandfahrt 1954



ADAC Dreitagefahrt – Durch Bayerns Berge 1955



..... und wie geht es jetzt weiter?

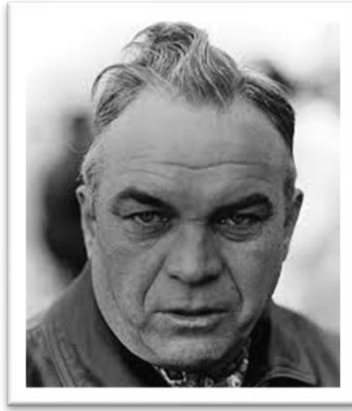


Int. ADAC Wintersternfahrt nach Oberstdorf 1954



Int. ADAC Wintersternfahrt nach Garmisch-Partenkirchen 1955

Quelle: Ammerländer Nachrichten / Stadtarchiv Westerstede / Nachlass Martin Kahl.



25.11.1916 in München - † 29.05. 2006 in München

Mit einer BMW war Karl Ibscher schon im 2. Weltkrieg unterwegs – als Meldefahrer in Russland. Manche Veranstalter von Geländefahrten protzten in den fünfziger Jahren mit „wie beim Russlandfeldzug“. Motorradsport hat jedoch nichts mit Kriegsbedingungen zu tun.

Im Jahre 1950 kauft sich Karl Ibscher eine schwere NSU, mit der er Solo und mit Seitenwagen erfolgreich fuhr. Nach den zwei Jahren auf der Zündapp KS 601 trat BMW an ihn heran und bot ihm die BMW-Werksmaschine von Kraus an. Nach drei Gewöhnungsjahren gelang es ihm dann mehrmals den Deutschen Geländemeistertitel zu erringen.

**Seine Erfolge auf Zündapp KS 601 lesen sich wie folgt:**

1956:	Herbstwertungsfahrt des S.A.M.T.C	Bronze
	Oberallgäuer Bergfahrt	Gold
1957:	Niederrheinische Zuverlässigkeitsfahrt	Gold
	Norddeutsche Küstenfahrt	Gold
	Nordbayerische Zuverlässigkeitsfahrt	Gold
	Mittelrheinische Zuverlässigkeitsfahrt	Gold
	2. Platz in der Wertung für die Deutsche Geländemeisterschaft	



1953: mal versuchsweise auf einer anderen Maschine



## Fahrt durch Bayerns Berge 1956



Mit dem „Grünen Elefanten“ legen sich Karl Ibscher/Max Popp vorbildlich in die Kurve.

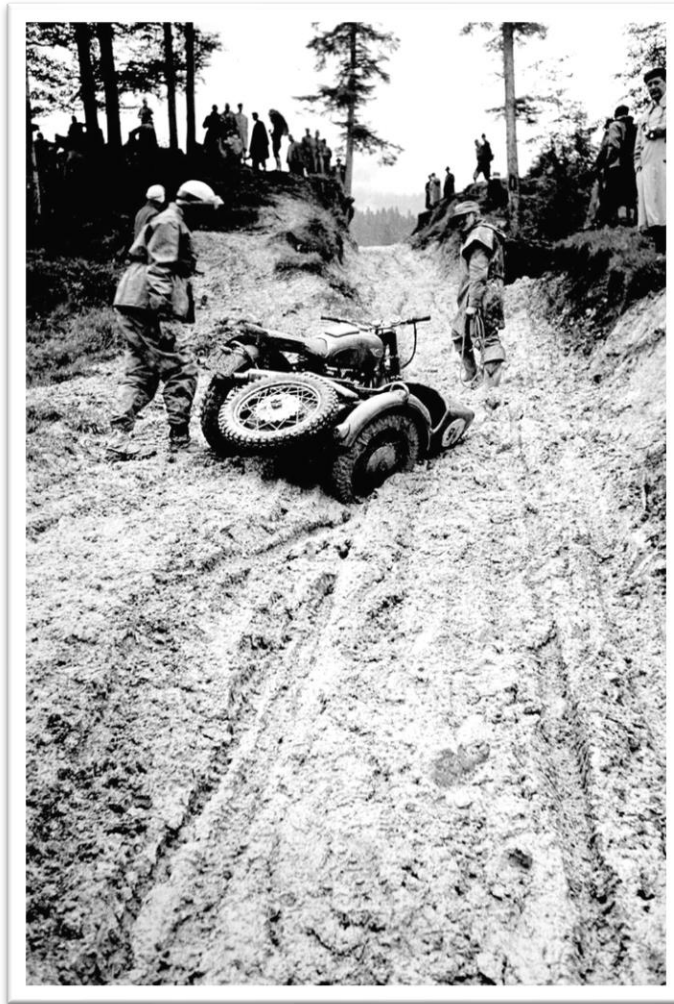


Durch Bayerns Berge 1956

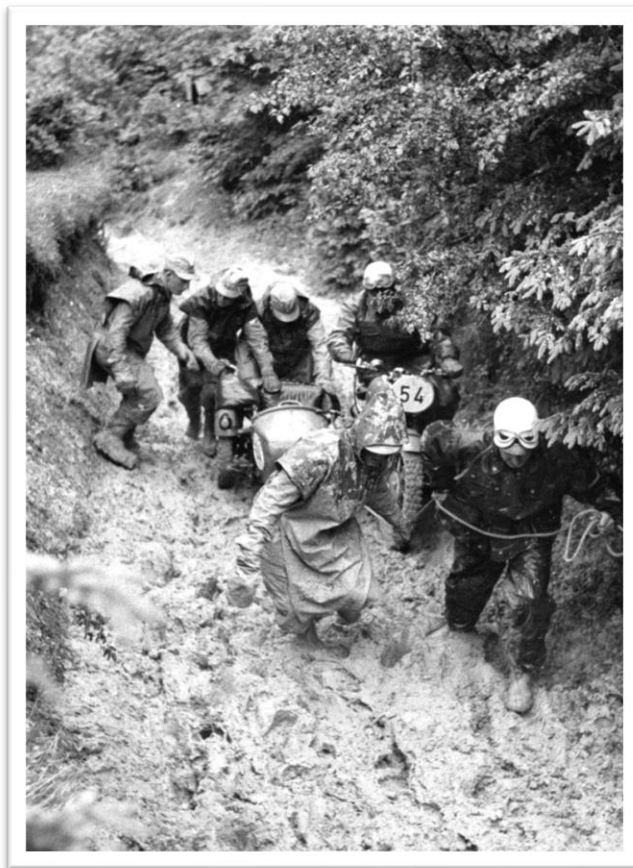


Durch Bayerns Berge 1956: Gleich geht es nicht mehr weiter





... und jetzt wie weiter



Im Loisachtal, da geht es nur mit vereinten Kräften. Erst am kurzen Seil,



..... dann am langen Seil.

Quelle: Archiv Ibscher / Erwin Ibscher / Sepp Hintermaier

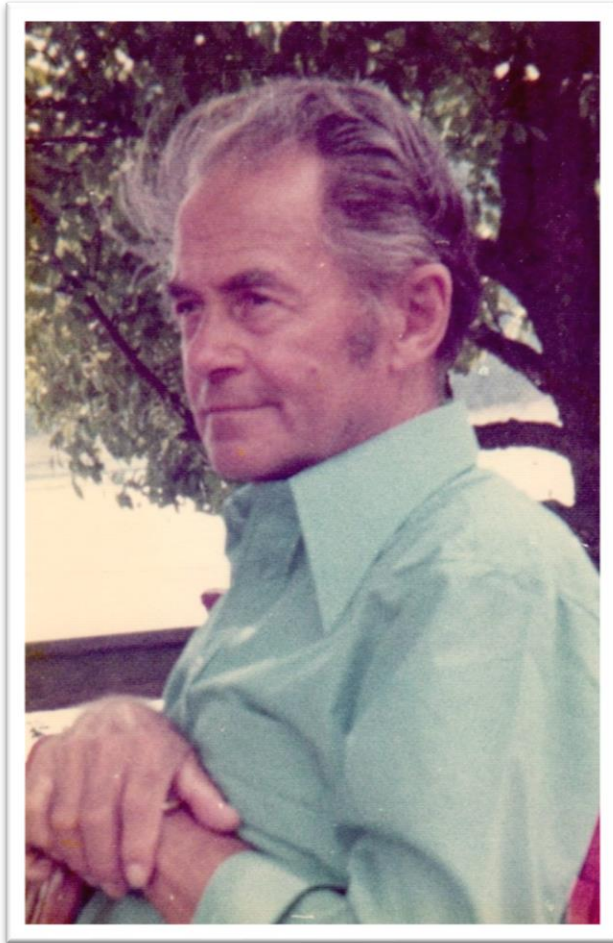
Hallo liebe Leser,  
ich bin der Josef „Sepp“ Hintermaier und wurde im Februar 1929 geboren. Bis vor 2 Jahren fuhr ich noch ein MZ 250 Gespann, aber das ist nun leider vorbei. Aber 2010, da war ich 82 Jahre alt, da stand ich bei der Schönleiten-Berg-Trophy in der Gespannklasse nochmals auf dem Stockerl für einen dritten Platz, zusammen mit den anderen Personen, die nebenstehend abgebildet sind.  
Es war 1951, ich hatte meine Berufsausbildung abgeschlossen, und nun musste ich täglich zur Arbeit fahren. Dazu kaufte ich mir eine Puch 250 GS. Mit dieser fuhr ich Grasbahn- und Sandbahnrennen, sowie Geländewettbewerbe. Man fuhr eben mit dem was man hatte oder bekam. So war das damals. Danach bekam ich eine Puch 250 SGS, mit der ich aber nur noch im Gelände unterwegs war.  
Wir, das waren u.a. Hans Roth und Hans Meier, waren damals alle im AC München. Wir waren so eine richtige Clique. Der Beifahrer Max Popp von Karl Ibscher, wollte aufhören und der Karl suchte einen neuen Mann für den Seitenwagen, das wurde dann letztlich ich.  
Anfänglich fuhren wir noch mit der Zündapp KS 601 hinterher, wurden aber 1957 Zweiter in der Gespannklasse bis 750 ccm.  
Für 1958 bekamen wir dann eine Werksmaschine von BMW, die zuvor von Wiggerl Kraus gefahren wurde. Damit lief es dann schon besser. Aber erst als wir einen verbesserten R 69S Motor hatten, da konnten wir vorne bei den KS 601-Gespannen mithalten. Wir wurden zusammen 1961 und 1962 zweimal in Folge Deutsche Geländemeister in der Schweren Gespannklasse.  
Nach dieser Saison hörte ich auf, ich hatte jetzt andere Interessen. Nach dem letzten Meisterschaftslauf übergoss ich im Parc Ferme meine Kombi und zündete sie an, was beinahe zur nachträglichen Disqualifikation geführt hätte.  
Meine Nachfolge trat zunächst Willy Blunz, dann Edgar Rettschlag, auch Mitglied beim AC, an, der bis 1965 mit Karl Ibscher fuhr und mit ihm 1964 nochmals Deutscher Meister wurde. 1967 und 1968 fuhr Edgar Rettschlag dann noch mit Günter Steenbock.

Josef Hintermaier starb am 24.10.2019 im Alter von 90 Jahren in Agatharied.



Die Fortsetzung mit Karl Ibscher und der BMW ist bei der Artikelserie „Die Deutschen Geländeseitenwagenmeister auf BMW“ nachzulesen.

Quelle: Archiv Hintermaier / Sepp Hintermaier



(\* 15.04.1906 in Mildach/Mfr., † 27.01.1977 in Nürnberg)

..... anbei einige Fotos und zusätzlich ein paar Zeitungsausschnitte, die vielleicht etwas Zeitcolorit vermitteln.

Ich selbst bin als Zeitzeugin kaum nützlich, ich kann nur ein paar private Anekdoten erzählen:

Mein Vater war mit Leib und Seele bei seinem Sport. Man konnte ihn sogar dabei beobachten, wie er im Schlaf mit der rechten Hand Gas gegeben hat.

Als er zum Zeitpunkt einer Geländefahrt krank war (ich weiß nicht mehr, was ihm fehlte) kamen seine Kollegen, halfen ihm in seine Lederkluft, trugen ihn praktisch die Treppe hinunter und setzten ihn auf sein Motorrad. Er gab Gas - und weg war er. Wie es ihm nachher ging, weiß ich nicht mehr.

Es wurde in der Familie auch erzählt, dass er auf einer Bergstrecke mit langgezogenen Serpentinaen seinen Beifahrer Emil Maurer verlor. Der musste dann senkrecht den Hang hinaufklettern, um ihn nach der Kehre wieder zu erwischen

Dass der Emil einiges aushalten musste, zeigte sich, als er einmal durch einen Kollegen aus München vertreten wurde. Der kommentierte die Fahrt am Ende mit den an meinen Vater gerichteten Worten: „Mit dir Drecksau fahr`i nie wieder!“

Ich hoffe, dass von dem Bildmaterial etwas gebraucht werden kann.

Seine großen Erfolge:

Wintersternfahrt nach Garmisch-Partenkirchen 1954: Bronze

Wintersternfahrt nach Garmisch-Partenkirchen 1955: Gold

Internationale Österreichische Alpenfahrt 1957: Gold

Deutscher Motorradseitenwagen-Gelände-Meister 1957



Im Karussell auf dem Nürburgring 1953



Wintersternfahrt 1954



Westdeutsche Zuverlässigkeitsfahrt 1955



Schleswig-Holsteinische Zuverlässigkeitsfahrt 1955



Bei der Niederbayrischen Zuverlässigkeitsfahrt 1955



Fahrt durch Bayerns Berge 1955



Fahrt in 'Irgendwo'.



Käser/Maurer bei der Nordbayrischen Zuverlässigkeitsfahrt 1956



Niederrheinische Zuverlässigkeitsfahrt in Rheydt 1957



Hans Käser, unterwegs bei der Int. Österreichischen Alpenfahrt 1957 (Nachlaß Erwin Jelinek)



Hans Käser, hier nochmals bei der Alpenfahrt 1957, dahinter Otto Keck, ebenfalls Zündapp (Nachlaß Erwin Jelinek)

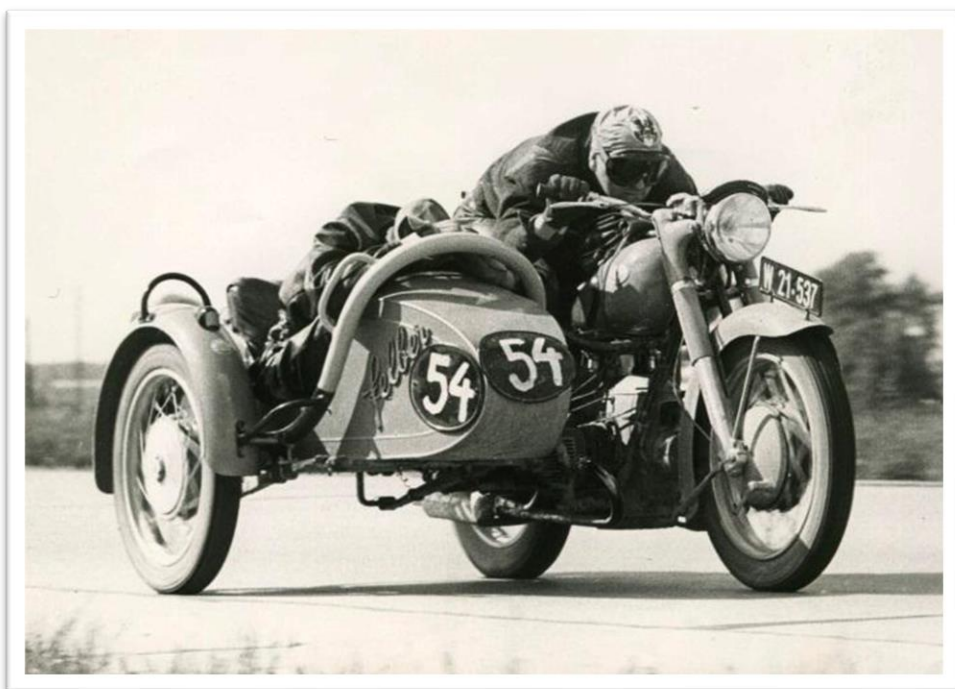


Und so 'vorbildlich' fährt man dann beim Polizeisportfest auf einer KS 600

Quelle: Archiv Käser / Wiltrud Gyssler



*Im Zündapp-Forum vom 08.02.2011 steht es geschrieben: Suche alle verfügbaren Infos zu einem Wiener KS 601... der zumindest 1953 sehr aktiv auf KS601 im Motorsport war. Anbei ein Bild des Gespannes mit Felber-Beiwagen bei der Frühjahrswettfahrt in Salzburg am 03.05.1953.*



*Ich habe Bilder dieses Gespannes bei 4 verschiedenen Veranstaltungen in 1953. Aber leider keinen Namen. Würde mich freuen wenn das hier jemand liest und evtl. mit weiteren Informationen dienen kann. Wäre auch am Verbleib des Fahrzeugs interessiert. Danke und Gruß Patrick*

Zwar gilt auch für den Patrick Christian der Satz: „lass andere nicht machen, was du selbst machen kannst“, gleichwohl kann zumindest teilweise ihm trotzdem damit gedient werden. Siehe Rundschreiben Nr. 2/2007 auf Seite 19, da steht im Zusammenhang mit der Internationalen Alpenfahrt mehrmals bei der Ergebnisaufzählung der Name **Keck**. Das ist er auch.

Der Rest war Internet-Suche und Kontaktaufnahme mit dem PSV Motorsport Wien und dem OMC Wels.

#### **Ehrentafel des PSV MOTORSPORT WIEN**

##### **JAHR NAME Wettbewerb**

<b>1953</b>	KECK Otto	Motorrad-Rennsport-Staatsmeister
<b>1954</b>	KECK Otto	Motorrad-Rennsport-Staatsmeister
<b>1955</b>	KECK Otto	Motorrad-Rennsport-Staatsmeister
<b>1955</b>	KECK Otto	Sieger des Alpenrosenpokals
<b>1963</b>	KECK Otto	Motorrad-Rennsport-Staatsmeister

Auf Anfrage bei Polizei-Motorsport Wien kam folgende Antwort: „Guten Tag, wir haben ihre Anfrage erhalten.

KECK Otto ist in den 80iger Jahren verstorben und in Wien begraben. Zu den Hinterbliebenen bestand nach Rücksprache mit älteren Vereinsmitgliedern kein weiterer Kontakt mehr.

Bzgl. der Maschine sind leider keine Informationen vorhanden.

Sorry, Ihnen nicht mehr helfen zu können.

Mit motorsportlichem Gruß

Christian ROSNER e.h.

Leiter d. Sektion Motorsport der Polizei S.V. Wien

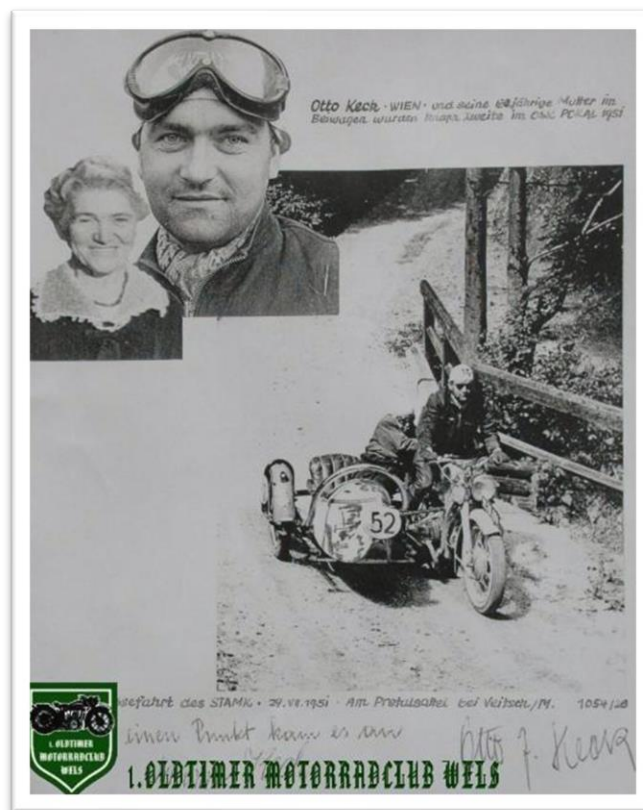
Email: [office@polizeimotorsport.at](mailto:office@polizeimotorsport.at)

Homepage: [www.polizeimotorsport.at](http://www.polizeimotorsport.at)

#### **1. Oldtimer Motorradclub Wels/Ausschnitt aus Wertungssport 1950/51 des ÖAMTC**

Otto Keck und seine 60 jährige Mutter im Beiwagen wurden knapp Zweite im OSK Pokal 1951

**Foto:** Zehnpässefahrt des STAMK, 29.7.1951, am Pretalsattel bei Veitsch/M



Doch vom Obmann des 1. Oldtimer Motorradclub Wels kam nach nochmaliger Anfrage nachstehende Antwort:

„Um ihnen eine adäquate Antwort zu geben müsste ich selbst Nachforschung betreiben, aber nachdem ich Unternehmer bin und eigentlich meine Freizeit sehr begrenzt ist, und ich diese mir selbst für mich und meinen Verein freihalten muss ich sie ersuchen sich selbst darum zu kümmern. mfg. Rosenberger, office@omc-wels.at“

Auch vom OeAMTC in Wien, dem Sachwalter des österreichischen Motorsport kam nichts weiter erhellendes:

„Über ein Archiv in der von Ihnen angedachten Art verfügen wir leider nicht.“



Zufälligerweise hängt bei uns im Büro allerdings ein sensationelles Bild von Otto Keck mit seiner Mutter (man beachte das Kopftuch!) im Seitenwagen, das ich Ihnen als Scan mitgeschickt habe. MFG Ingo Partsch“

ÖAMTC-Motorsport  
Pasettistraße 96-98  
A-1200 Wien

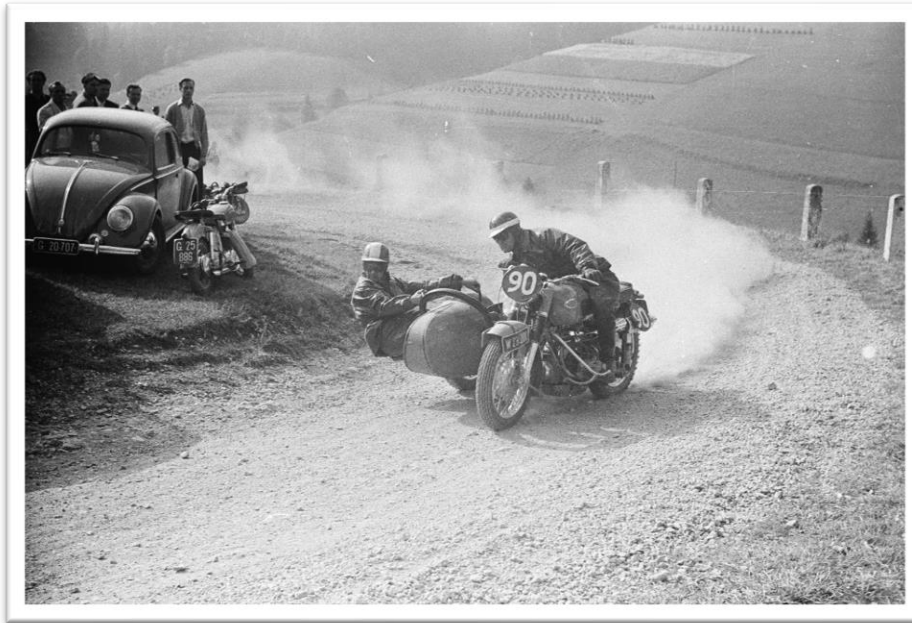
[www.osk.or.at](http://www.osk.or.at/) <<http://www.osk.or.at/>>

Und so kam es, dass Otto Keck - posthum - doch noch drei Seiten im Forum von Meisterdinger.de aus Nürnberg erhielt und „Vater“ für diese Zusammenstellung wurde.

Wie ersichtlich ist es schwierig gute Informationen über Otto J. Keck zu erhalten. Von seinen Teilnahmen an der International Österreichischen Alpenfahrt bei den Seitenwagenmaschinen liest sich das so:

1951: Zündapp KS 600 ausgefallen  
1952: Zündapp KS 600 ausgefallen  
1953: Zündapp KS 601 angekommen  
1954: Zündapp KS 601 Silber  
1955: Zündapp KS 601 ausgefallen  
1956: Zündapp KS 601 ausgefallen  
1957: Zündapp KS 601 Gold

Bei den Fahrten von 1951 und 1952 fuhr er noch mit einem familientauglichen Felber-Beiwagen. Danach dann an der KS 601 (Bj. 1952) hing bereits ein geländetauglicher Felber-Beiwagen dran.



...und hier mit Beifahrer Trenkwald bei der Int. Berglandfahrt 1953 (Nachlass: Erwin Jelinek)



Otto Keck mit Beifahrer Trenkwald bei der Int. Dachsteinfahrt 1955 (Nachlaß Erwin Jelinek).



Otto Keck bei der Int. Österreichischen Alpenfahrt 1953 (Techn. Museum Wien)  
Quelle: wie vorvorstehend

### **Der Alpenrosen-Pokal 1955**

Er wurde 1952 erstmals von den Landesverbänden in Tirol und Salzburg ausgetragen, dem sich dann 1954 der oberösterreichische Club anschloss. Sechs Fahrten für 1955 waren vorgesehen. Frühjahrswertungsfahrten am 3. April und 8. Mai, Innsbrucker Bergwertungsfahrt, Tauernringfahrt, Intern. Dachsteinrundfahrt, Intern. Tiroler Alpenfahrt. Bei 4 Fahrten mussten die Teilnehmer an den Start gehen. Den Alpenrosen-Pokal erhielt wer die Mindestpunktzahl von 120 erreicht hat. Darunter wurde dann noch die Silberne Alpenrose verliehen. Die Wertungen erfolgten getrennt nach Touren- oder Sportmaschine.

Die Beiwagenklassen, seit Jahr und Tag das Stiefkind des österreichischem Wertungssportes, waren auch in diesem Bewerb schwach besetzt, nur in der schwersten Klasse, über 500 ccm, konnten 2 Bewerber die entsprechenden Bedingungen erfüllen.

Otto Keck aus Wien auf Zündapp 600 holte sich nach dem OSK-Preis mit 164 Punkten neuerlich den Alpenrosen-Pokal, den schon 1953 erstmals erringen konnte; im Vorjahr erhielt er die Silberne Alpenrose.

Maßgeblich beteiligt daran ist sicherlich auch sein Beifahrer Trenckwald, der in diesem Zusammenhang nicht vergessen werden darf. Nur ganz knapp abgeschlagen wurde Loisl Wiener aus Hirtenberg auf der Ariel 650, der immerhin 160 Punkte erreichte und damit die Silberne Alpenrose gewann. Nur sein Pech bei der Dachsteinfahrt, bei der er wegen Maschinenschaden ausscheiden musste, brachte ihn um den möglichen Erfolg.

Quelle: Motorrad (Österreich) 1955, Seite 1585; teilweise gekürzt..

## Gustav Keitel: einer der drei Zündapp-Musketiere

Seine großen Erfolge:

Internationale Sechs-Tagefahrt 1951: Gold

Internationale Sechs-Tagefahrt 1952: Gold

Deutschlandfahrt 1951: Gold

Deutschlandfahrt 1952: Gold

Internationale Österreichische Alpenfahrt 1951: Gold

Internationale Österreichische Alpenfahrt 1953: Bronze

Internationale Österreichische Alpenfahrt 1954: Gold + Edelweiß

Internationale Österreichische Alpenfahrt 1955: Gold + Edelweiß

Fahrt durch Bayerns Berge 1951: Gold



Bei der ISDT 1951 in Italien.



Gustav Keitel in der berühmten Schlammauffahrt „Wasserböden“ bei den iSDT 1952



Gustav Keitel bei der Österreichischen Alpenfahrt 1953 (Nachlass: Erwin Jelinek)



Hier nochmals, aber bei der Abfahrt in die berühmten „Wasserböden“. (Nachlass: Erwin Jelinek)



Keitel/Müller bei der Nordb. Zuverlässigkeitsfahrt

Quelle: wie unten

## Lothar Köttgen: .....noch ein erfolgreicher Privat-Fahrer

Die Erfolgsliste:

Deutschlandfahrt 1952: Köttgen/Raven Gold

Deutsche Geländemeisterschaft 1956: Köttgen/Schleich 4. Platz

Deutsche Geländemeisterschaft 1957: Köttgen/Schleich 4. Platz

Deutsche Geländemeisterschaft 1958: Köttgen/Schleich 4. Platz

Danach fuhr er noch Tourenwagenrennen u.a. auf dem Nürburgring, war Fahrleiter bei Zuverlässigkeitsfahrten des Düsseldorfer Auto- und Motorsportclub 05. Sportkommissar bei Bergrennen und Träger des ADAC Sportabzeichens (A/M) Gold mit Brillanten.



Unterwegs bei der Int. Österreichischen Alpenfahrt Köttgen/Raven 1952. (Nachlass: Arthur Fenzlauer)

Anmerkung: Es war einem Vorstandsmitglied des Düsseldorfer AMC 05 innerhalb von 6 Monaten nicht möglich vorhandene Bilder zuzuschicken.



(\* 25.02.1922 in Heilbronn, † 20.05.2005 in Heilbronn)

81 Jahre und 2 Tage: Zum Zündapp KS 601 Club hat Werner Kritter nie einen Draht gehabt. Das Warum blieb ungeklärt, wenn er sich bei der Veterama in Mannheim am Stand vorstellte blieb er unbeachtet. Aber einen Stand des Clubs in Mannheim gab es nicht, nur die Stände die Teile verkauften. Wolfgang Doelle, seines Zeichens damaliger 2. Vorsitzender des Zündapp KS 601 Clubs hat in hanseatischer Gründlichkeit auf seine Art diesen Mißstand behoben. Zum 81. Geburtstag bekam Werner Kritter ein Glückwunschsreiben des Clubs und einen Wimpel. Und Werner Kritter hat sich darüber sehr gefreut.

Paris - Dakar, mit einem Sponsor und mit einer Klasse Seitenwagenmaschine, noch jung genug und ohne 3 Bypässe, das würde ich machen. Das wäre etwas für mich gewesen, so etwas fordert den ganzen Mann.

Denn schon 1932, also mit 10 Jahren, bin ich schon Motorrad gefahren. Alles was Motorrad war habe ich in Angriff genommen, denn mein Vater, der kriegsversehrt war, hatte eine Wanderer. Mein Vater war aber auch ein Beamter und der wollte, dass ich Pfarrer werden solle, folglich schickte er mich auf die Realschule. Nach einem interesselosen Jahr hörte ich auch gleich wieder auf und suchte mir selbst eine Lehrstelle als Maschinenschlosser und das war, wie es das Leben so will, bei den Gebrüdern Richard und Xaver Küchen, die damals den K-Motor bauten und bei der Maschinenbau Gesellschaft Heilbronn zur Miete waren, jedoch bald in Bankrott gingen. Glücklicherweise wurde ich dann von der Maschinenbau Gesellschaft übernommen, nur es gab keine Motoren mehr, sondern Straßenwalzen, Dampfloks, -pflüge, Lokomobile. Alle Stationen vom Kupferschmied bis zum Kesselschmied musste ich durchlaufen.

Nach dem ich 1937/38 ausgelernt hatte, bin ich zu NSU gegangen. Da ich den Führerschein Klasse 4 und eine NSU-Quick hatte, wollte ich in die Motorrad-Reparatur. Gelandet bin ich dann bei der freudlosen Fertigungsmaschinen - Instandhaltung.

Mit 17 Jahren ging ich zur Luftwaffe und wurde im Oktober 1939 Soldat, war jedoch während des Polenfeldzugs auf dem Flugplatz Schwäbisch-Hall bei der Luftwaffen-Baukompanie, einer Nachfolgerin des RAD [Reichsarbeitsdienst, Anm.d.Red.], das war in Comburg und dort war auch eine SS-Junkerschule beherbergt. Unsere Luftwaffen-Uniformen hatten zwar schwarze Spiegel, die waren jedoch so hergerichtet, dass wir beim Ausgang die gelben Spiegel drauf hatten, denn wir waren Flieger und von den "Schwarzen" wollten wir nichts wissen.

In den Kriegsjahren war ich eigentlich nur Flugzeugmechaniker. Jedoch würde diese Zeit noch einige Seiten füllen, es hat zwar immer etwas mit Motoren zu tun und in dieser Zeit habe ich mir auch die Pingeligkeit angewöhnt, die man bei den Flugzeugen ebenso haben muss. Eine Sache, die mir später bei der Vorbereitung meiner Wettbewerbsmaschinen und dann auch in der eigenen Kundendienstwerkstatt zu Gute kam.

Jedenfalls gegen Ende des Krieges war ich in Stellung an der Grenze zur CSSR. Dort sollten die Amerikaner aufgehalten werden. Da Munition und MG-Rohre nicht zusammenpassten, brach der Amerikaner "ohne einen Schuss" durch und ich tauchte in einem Bauernkeller ab. Am dritten Tag fuhr ich mit meinem privaten Fahrrad, ich hatte es immer dabei, in den Zivilklamotten vom Bauern in dreieinhalb Tagen nach Heilbronn zurück und mein Führerschein diente als "Pass".



Ich war jung und habe im Krieg viel gesehen und gelernt, ich war nur mit Flugzeugen und deren Motoren befasst und nicht mit den Kriegshandlungen. Deswegen erzähle ich auch heute noch gerne von meiner Zeit im Krieg, doch möchte ich hier erwähnen, dass ich auch heute noch - mehr als 50 Jahre danach - sagen kann: ich habe nie einen Menschen "verschossen"!

Jetzt haben wir 1949: Zunächst fuhr ich eine NSU-Quickly mit Anhänger. Dann auch in 1949 hatte ich eine NSU 250 OSL aus einer Wehrmachtsmaschine mit einem Steib-Seitenwagen. Es begann aber erst richtig mit Geschicklichkeitsfahrten auf der Zündapp DB 200 bzw. dann mit einer DB 201.

Dann 1950 folgte meine Teilnahme bei der 1. Deutschland-Fahrt, bei der Deutschland-Fahrt 1951 holte ich schon den Klassensieg, ebenso bei der ADAC-8-Stunden-Fahrt. Ich hatte aber auch eine Zündapp-Vertretung und hatte eine Zündapp-KS 601 gekauft und bereits wieder weiterverkauft. Der Käufer, ein Friseur, hatte die Maschine aber noch nicht übernommen und so fuhr ich mit seinem Einverständnis im Juli 1951 ein Rundstreckenrennen in Schweningen. Ich gewann gegen reinrassige Renngespanne.

Es folgten andere Rundstreckenrennen, Bergrennen, die Schwarzwaldfahrt 1951, die Deutschlandfahrt 1952, Rhein-Neckar-Odenwald-Fahrt mit der Ehefrau Zita im Seitenwagen. Die Int. Alpenfahrt 1952 mit Silber, meine 1. Six-Days 1952 mit Gold, die Int. Winterfahrt nach Garmisch mit Gold und Klassensieg. Die Int. Österr. Alpenfahrt mit Gold, 1953 Lüttich-Mailand-Lüttich - 56 Stunden und 2408 km in Non-Stop. Zwar keine Medaille gewonnen, dafür aber das Gesamtklassement. Ich hatte 183 Strafpunkte, der beste Solo-Fahrer 290 Strafpunkte. Abends nach den 56 Stunden, Siegerehrung und Bankett kam in der belgischen Zeitung L'Espoir schon die Meldung über den Sieg.

Das erste Mal bei der ADAC-Zuverlässigkeitsfahrt 1952 in Marbach/Neckar und der Ehefrau im Seitenwagen - 3 Platten haben wir gehabt, jedes Mal repariert und sind doch noch angekommen. übrigens außer der Ehefrau hatte ich noch 4 Beifahrer, davon ist einer verstorben, von den zwei anderen habe ich keine Kenntnis mehr, und mit Rolf Kreuzer, meinem letzten Beifahrer, verbindet mich noch heute die Freundschaft.



Werner Kritter (2003) und sein Beifahrer Rolf Kreuzer (rechts). Letzterer war auch im MSC Heilbronn und fuhr auf einer NSU-Quick zunächst solo. Zum Fototermin kam Rolf Kreuzer dankenswerterweise aus dem benachbarten Flein angefahren.

Wenn meine Ehefrau nicht zufällig selbst, z.B. als Beifahrerin, dabei war, dann hielt sie mir im Betrieb den Rücken frei. Immerhin hatte sie zwei Zündapp-Kundendienstlehrgänge mitgemacht. In dieser Zeit hatte sie auch noch 3 Kinder zu versorgen; ein viertes Kind kam dann 1962 dazu.

1954: wieder als Privatfahrer bei Lüttich-Mailand-Lüttich, ich war noch Privatier, waren die 3 Werksfahrer bereits auf der Hinfahrt ausgefallen. Auf der Rückfahrt über das Stifserjoch, raus nach Füssen und dann auf der Autobahn ging die Kupplung kaputt, also Schalten ohne Kupplung. Am Eichelberg blockierte auch noch das "Ding". Auspuff abgeschraubt, Zylinder runter und hin und her probiert. Auf einmal bewegte sich das "Ding" wieder. Zylinder drauf, Auspuff dran und weiter ging es zur Kontrollstelle nach Landau/Pfalz. Dort warteten schon die anderen, aber die Zeit hatten wir trotzdem geschafft. Weiter durch Luxemburg, durch Belgien nach Lüttich, am letzten größeren Buckel hatten wir nur noch den 1. und 2. Gang zur Verfügung gehabt. Aber in das Ziel sind wir doch noch gekommen, aber damit keiner etwas merkt mit bereits abgestelltem Motor. Jedoch ein aufmerksamer Funktionär ließ uns nochmals den Motor anlassen. Er sprang tatsächlich an.

Was war geschehen? Das hintere Hauptlager von der Kurbelwelle hatte sich aufgelöst und deswegen blockiert. Beim Probieren fielen dann die Kugeln in die Ölwanne und so musste ohne Lager gefahren werden. Beim Kuppeln drückte die Welle nach vorne und die Unterbrecherstellung veränderte sich, also deswegen ging es nur ohne Kupplung. Ich habe aber nur den zweiten Gesamtplatz der Seitenwagenklasse belegt. Den ersten belegte das Victoria-Werksgespann mit Ebert/Tegge.



Der berühmte Medaillenschrank

Andenken an eine große motorsportliche Zeit - Pokale und Plaketten auf und im Medaillenschrank. Weiteres befindet sich in den Schubladen darunter. Insgesamt werde ich annähernd 120 Goldmedaillen erworben haben. Ich bewahre diese in einem Medaillenschrank auf.

Ebenso fuhr ich die 12. Internationale Wintersternfahrt nach Garmisch-Partenkirchen 1955, dort gewann ich den Klassensieg und fuhr die absolut schnellste Bergzeit auf der Strecke zum Eibsee - schneller als Werner Haas (dem Straßenweltmeister) auf einer "Gelände-Spezial"-Max und gegenüber den Sportwagen - hier sei Graf Berge von Trips zu nennen, der mit einem 1600er Porsche kam. Ich nahm viermal an Lüttich-Mailand-Lüttich teil - 1953 mit Gesamtsieg, 1954 mit 2306 Strafpunkten, 1955 mit Silber und 1956 mit Bronze. Das waren meine wichtigsten Erfolge.



Werner und Zita Kritter bei der ADAC Wintersternfahrt

Zunächst war ich bis einschließlich 1954 Privatfahrer. 1955, 1956 und 1957 durfte ich dann Werksfahrer bei Zündapp sein. Aber 1958 war ich wieder Privatfahrer. Die Kollegialität unter den Zündapp-Werksfahrern war nicht übertrieben gut; d.h. die üblichen Eifersüchteleien, jedenfalls eine Kameradschaft war nicht da. Das waren "sture Franken" und ich ein fröhlicher Schwabe aus dem Unterland.

Auch mit der Stallregie war es nicht immer zum Besten bestellt. Am besten zeigt man diese an folgender Situation auf: Bei der Internationalen Alpenfahrt 1954, dem Alpenpokal also, lag ich strafpunktfrei vorne. Der Werksfahrer Weiss lag mit einem Strafpunkt hinter mir. Der fuhr bei der Sonderprüfung wie der Teufel und hatte die schnellste Bergzeit. Nur mein Klassensieg war jetzt weg und der Pokal blieb in Austria.



Solo in Braunschweig bei der Deutschlandfahrt 1951

Zu Anfang meiner Teilnahmen an der Deutschen Geländemeisterschaft mit dem Gespann wurde ich der "Stier" genannt, so konnte ich es ärgerlicherweise vor drei Jahren nochmals in einer Nürnberger Zeitung lesen. Das führte auf einen wenig freundlichen Artikel von "Klacks" zurück. Innerhalb weniger Monate änderte sich jedoch mein Stil und wurde, da ich sehr pfleglich mit meinem Gespann umging, nur noch "Sabu" genannt, nach dem Elefantentreiber aus dem "Dschungelbuch".



Kritter / Opel bei Lüttich - Mailand - Lüttich, 1955 bei der Grenzpassage von Steinebrück. (Foto: Lionel Derrien)

Es gibt aber noch aus dem Geschäftsleben aus jener Zeit unverständliches zu erzählen. 1949 hatte ich zunächst eine NSU-Vertretung, nachdem ich auch noch Zündapp dazu hatte, brachte ein anderer NSU-Händler aus Heilbronn es fertig, dass ich



Werner Kritter bei Bold d'Or 1957



Fahrt durch Bayerns Berge



Werner Kritter bei der Österreichischen Alpenfahrt 1953



Bei der Internat. Sechstage-Fahrt 1956

das "Schild" herunternehmen musste. NSU sah es auch in jener Zeit viel lieber wenn ein anderer Zündapp-Fahrer gewann und nicht der Werner Kritter aus Heilbronn. Das war dem Absatz abträglich und Kritters Werkstatt war allgemein als die bessere angesehen.

Zurück zum Sport: 1952 bei den Six-Days in Österreich brach am 2. Tag der Rahmen und zwar am Steuerkopf, wo die 2 Röhre zusammenlaufen, aber eben noch unterhalb dem oberen Seitenwagenanschluss. Im Seitenwagen hatte ich immer einen Kälberstrick und damit zog ich den oberen und den unteren Seitenwagenanschluss zusammen und spannte das Ganze mit einem Holzknebel. Nun streifte aber der Strick das Auspuffrohr und wurde deshalb mit einer leeren Zweitaktölbüchse abschirmt. So fuhr ich dann bis zum Abend. Dann wurde am Abend das ganze neu mit einem Drahtseil im Parc-fermé für den nächsten Tag neu fixiert und mit Dreck überschmiert, damit das nicht auffiel. Später am 4. Tag, ich hatte mir einen Flansch mit 4 Schrauben besorgen lassen, wurde das ganze nunmehr zusammengesraubt und es hielt bis zum Schluss. Ich gewann mit diesem geschienten Rahmen Gold und 500,- DM waren der Lohn der Angst.

1957 noch immer Werksfahrer, hatte ich 2 üble Stürze (in Nürnberg bei der Nordbayerischen Geländefahrt und der Schwäbischen Zuverlässigkeitsfahrt) und musste die Titelverteidigung als Deutscher Geländemeister - das war ich schon 1955 und 1956 - in der schweren Gespannsklasse abschreiben. Es war ohnehin das große Jahr meiner Markenkollegen Käser/Maurer.

Deswegen beteiligte ich mich an dem damals sehr berühmten 24 Stunden Bol d'Or-Rennen auf dem Rennkurs von Linas-Monthéry, bei dem Motorräder aller Kategorien, also auch reinrassige Rennmaschinen, so z.B. der vielfache französische Staatsmeister George Monneret auf einer AJS 7R, am Start waren. Dort habe ich, obwohl ich 18 von 24 Stunden fahren musste, doch noch den 1. Platz in der Gespannsklasse über 350 ccm belegt.

Zu bemerken wäre, dass die Westkurve eine Steilwandkurve ist und das ist nicht jedermanns Sache. Ich fuhr meist in halber Höhe, da ist die Strecke zwar länger, jedoch lässt sich die Schubbeanspruchung auf die Reifen verringern und auch das Fahrgestell wird nicht so beansprucht.

Das Motorrad war mit ca. 125 km/h auch zu langsam um in der Steilwandkurve noch höher zu fahren. Da wäre es z.B. mit dem legendären 1000 ccm-Kompressor-Vierzylinder-Königswellenmotor von 1938/39, zur Langstreckenversion hergerichtet, mit einem evtl. verstärkten Fahrgestell versehen, schon anders gewesen. Da wäre ich am oberen Kurvenrand entlang gesauert.

Ich hatte einen, schon im Vorjahr mit der KS 601 erfolgreichen, französischen Fahrer mit Namen Louis Francois zum Abwechseln. Ihn stach, nach dem er dran war, der Hafer und er wollte meine Rundenzeiten unterbieten. Das gelang ihm zwar nicht, sondern überschlug sich dabei in der Steilwandkurve. Tapfer schob er die Maschine noch an die Boxen, dort aber beschied ein wachsamer Rennkommissar, dass er, der Louis Francois, wegen zu großer Erschöpfung nicht mehr weiterfahren dürfe. Nach ca. 10 Minuten Reparatur, der rechte beschädigte Zylinderkopf musste ausgetauscht werden, fuhr ich dann das Rennen weiter. Am nächsten Vormittag um 11.30 Uhr kam Francois wieder schiebend aus der Steilwandkurve. Das Kardan war gebrochen. In 6 Minuten war das Kardan ausgetauscht und ich fuhr das Rennen zu Ende. Übrigens die Renntüten sind eigene Fertigung und ebenso

der "Rennpantoffel". Letzterer besteht aus einem Rahmen des Luxus-Steib 500, das Boot war abgenommen, dafür kam ein "Brettle" rein und die Frontverkleidung war ebenfalls Eigenbau. Statt eines Beifahrers gab es 61 kg Bleiballast und mein Beifahrer Rolf Kreuzer (\* 24.02.1931 in Stockheim/Zabergäu) hatte Urlaub.

1957 wurde ich von BMW nach München-Oberwiesenfeld eingeladen. Dort erwarteten mich Klankermeyer und v. Falkenhausen. Im Verlaufe des Gespräches wurde mir dann das Gespann von Wiggerl Kraus angeboten. Wir konnten uns jedoch nicht über den finanziellen Rahmen - er sollte sich wenigstens im Bereich der Zündapp-Konditionen bewegen - einigen. Ich sollte nur die Maschine und den Service bekommen, nicht jedoch die entstehenden Unkosten. "Sie werden 1958 nicht mehr Deutscher Meister" prophezeite Klankermeyer. Ich wurde es trotzdem und BMW und Ibscher, der die Maschine dann übernahm, mussten bis 1961 warten, bis es dann erstmals klappte.

1958 wurde ich zum 3. Mal Deutscher Geländemeister in der schweren Seitenwagenklasse.

Die Klassensiege in den Läufen zu den Deutschen Geländemeisterschaften 1955 - 1958, sie sind viel weniger spektakulär, als die zuvor geschilderten, werden nachstehend tabellarisch aufgeführt:

**1955:**

Schleswig-Holsteinische Zuverlässigkeitsfahrt

Westdeutsche Zuverlässigkeitsfahrt

Nordbayrische Zuverlässigkeitsfahrt

DMV-2-Tage-Fahrt

ADAC-3-Tage-Fahrt

Fahrt durch Bayerns Berge

(nach dem 1955 gültigen Wertungssystem - Goldmedaille und Punkte - waren dies auch teilweise ex-aequo-Wertungen; d.h. einige andere Fahrer waren gleich gut. Die Sonderprüfung, die die Reihenfolge herstellt wurde erst 1956 eingeführt.)

**1956:**

Schwere Schwäbische Geländefahrt in Künzelsau

Nordbayrische ADAC-Geländefahrt in Nürnberg

Pfälzische Zuverlässigkeitsfahrt

Westdeutsche Zuverlässigkeitsfahrt in der Eifel

**1958:**

Schwere Schwäbische Geländefahrt in Künzelsau.

Südwestfälische Zuverlässigkeits-Fahrt in Neunkirchen/Siegen

Pfälzische Zuverlässigkeitsfahrt in Landau



Irgendwo unterwegs.



In der Pfalz.



In der Pfalz 1958.



`Berg auf` - in den Fünfzigern waren die schweren Geländefahrten so populär wie Straßenrennen. Der Fotograf Bernd Dörpinghaus war damals dabei.

Am Ende der Saison 1958 hörte ich auf, aber mir fehlten noch Punkte für die "Brillanten" zur goldenen Sportnadel des ADAC. Viel später, mit einem geliehenen Mercedes 220 SE habe ich dann die Schwarzwaldfahrt (ADAC-

Zuverlässigkeitsfahrt Waldkirchen - Breisgau) mitgemacht und die mir fehlenden Punkte durch einen Klassensieg noch geholt.

Später hatte ich noch zwei eigene Flugzeuge, eine normale und eine Cessna Rockett, mit denen ich dann dreimal den Deutschlandflug ab 1960 mitgemacht habe.

Durch die Fahrerei war ich mit München (dort kommt meine Frau her) und Oberbayern verbunden. Dort haben wir ein Haus gebaut, das wir jetzt nach meiner dritten Bypass-Operation verkauft haben. Zuvor habe ich 3 Geschäfte (Auto und Motorrad) aufgebaut und über 20 Häuser. Mit 70 Jahren habe ich dann noch das letzte Autohaus in Heilbronn errichtet.

Eigentlich, so dachte ich, hätte ich jetzt "mein Haus" bestellt. Vor sechs Jahren starb mein jüngster Sohn. Er betrieb zusammen mit einem älteren Bruder, meinem zweiten Sohn, die Firma. Für meinen zweiten Sohn war das zu viel, wir mussten die Firma verpachten. Es lag ihm dann auch nicht Angestellter in einem Betrieb zu sein, in dem er zuvor Chef war und er kaufte sich einen eigenen kleinen Betrieb, in dem er schraubt. Dort ist er glücklich und das soll er auch sein.

Jeder Leser, der ein Kind verloren hat, kennt meinen Schmerz und der aufgebaute Betrieb - in allerbesten Händen - nicht mehr in eigener Regie betrieben - das ist schlimm.



Nach Aufgabe des Motorsports kam mein Gespann in die Hände der talentierten Nachwuchsfahrer Vogel/Gurr aus Künzelsau, die damit dann auch einen Lauf zur Deutschen Geländemeisterschaft gewannen. Nach einem Unfall war die Maschine Schrott und Vogel/Gurr mussten auf BMW umstiegen. Der Fahrer Vogel verunglückte dann, er war Fahrer eines Sanitätskraftwagens, beim Einsatz tödlich.

Diese Original-Maschine, nachdem sie jahrelang in einer Scheune herumstand, wurde wieder instandgesetzt und steht heute bei einem Zündapp-KS601-Liebhaber in Viernheim. Das ist die ehemalige Werksmaschine von 1951, die bei Classics häufig bewegt wird.

Viel später erwarb ich dann das Gespann des Geländefahrers Kollmer. Nach und nach richtete ich es wieder her. Es war rechtzeitig zu meinem 60. Geburtstag fertig und ich konnte es dort vorstellen.



Mit diesem neu aufgebauten Gespann wurde dann das Schlussrennen in Ettal der Sechstagesfahrt von 1956 nachgestellt.

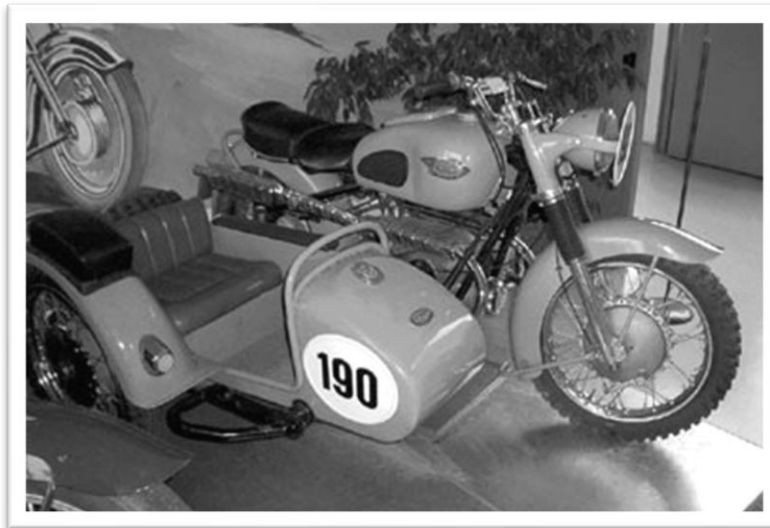
Vor 2 Jahren kam nun dieses KS 601-Geländegespann als Leihgabe nach Nürnberg ins Museum für Industriekultur, dabei handelt es sich also nicht um die authentische Maschine, sondern um eben diesen Nachbau, der der in den Renneinsätzen verwendeten Maschine sehr nahe kommt.

Mir aber trant das Herz, weil ich sie nicht mehr jeden Tag betrachten kann und ich iberlege, ob ich die "Dauerleihgabe" nicht doch wieder zurückholen soll. Das geschah auch, nachdem die Maschine vom Podest im Eingangsbereich nach unten in den Keller verlegt wurde. Nachdem die Maschine dann wieder in der Kritter´schen Garage stand, sollte sie dann an einen Liebhaber verkauft werden. Dazu kam es dann nicht mehr, die Maschine verblieb zunächst beim Sohn Werner Kritter jun. Wurde dann aber zum Leidwesen des Sohnes in die Gegend von Nürnberg verkauft.

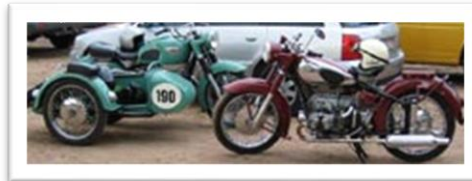
[Aus einem undatierten Artikel der Heilbronner Stimme ist zu entnehmen: Nach der Langstreckenprfung LML über 2600 km machte ihn Belgien zum ´Monsieur Champion` ; um das Rennen ohne Schlaf zu iberstehen, hat er sich nach 35 Stunden mit einem Aufputzmittel wach gehalten, das er als ehemaliger Bordmechaniker der deutschen Luftwaffe kennt (Es handelt sich auch um das bei den Kleinst-U-Booten eingesetzte D IX , später als Pervitin bekannt und bis 1988 auf Rezept in den Apotheken erhältlich), weiter, aber jetzt aus dem erloschenen Neckar-Echo „ ... weil nach der ersten Ergebnisverkndung von dem sterreichischer Puchfahrer Krammer und einigen weiteren betroffenen Fahrteilnehmern Protest eingelegt worden war, dem auch schließlich stattgegeben wurde. Diese Fahrer wurden wegen des Absturzes eines italienischen Militarfahrzeuges am Gavia-Paß bekanntlich aufgehalten worden, ohne eigenes Verschulden, dadurch zahlreiche Strafpunkte einstecken müssen; unter ihnen auch Werner Kritter. Nachträglich wurde es dann doch noch eine Silbermedaille.

Ebenfalls aus einem undatierten Artikel der Heilbronner Stimme ist zu entnehmen: Im Schaufenster des Heilbronner Motorradhauses Werner Kritter (Paulinenstraße) ist seit gestern die Seitenwagenmaschine vom Typ Zündapp KS 601 ausgestellt, jener „grüne Elefant“, mit welchem der bekannte Journalist und Fotoreporter Eitel Lange zusammen mit seinem Sohn Rolf dreizehn Monate lang die Welt befuhr. Wir haben unsere Leser im Rahmen unserer vorweihnachtlichen Buchbesprechungen 1954 bereits mit Langes Buch „Weltfahrt mit Motorrad und Kamera“ bekannt gemacht, das im Verlag M. Frech (Stuttg.-Botnang) erschienen ist und den Erlebnisbericht der beiden Weltfahrer enthält.

<http://meisterdinger.de/fahrer/div/Weiter%20sportliche%20Erfolge%20der%20Marke%20Zndapp.pdf>. Nun zeigt das Heilbronner Motorradhaus Kritter dem Unterlander Publikum die mit Tropheen und Bildern aller Art reich geschmückte Weltfahrt-Maschine, die Herr Kritter am Montag persönlich in Köln abholte und über vereiste Fahrbahnen nach Heilbronn steuerte, um sie in seinem Hause auszustellen. str-. (lg)]



Nürnberg, 4.01.2003 - Werner Kritters Gelandemaschine als Nachbau, aber auf einem Podest. Schlecht zu fotografieren, da beengte Verhältnisse.



Am 21.07.07, anlässlich des Classic - Trial nahe Zirndorf wurde Kritters Gespann, der Nachbau, fotografiert. Die Start-Nr. 190 ist von der ISDT 1956.



Werner Kritter und Alexander Opel - Deutsche Meister 1955

Quelle: Überarbeitete Fassung aus dem Rundschreiben des Zündapp-KS601-Club Nr. 2/2003.

Nachtrag: Archiv Kritter / Werner Kritter jun.





Über Stock und Stein bei der Internationalen Sechstagesfahrt 1954 - aber ohne Glück.

Hans F. Messell fuhr schon bei der 24. ISDT 1949 in Wales eine BMW-Maschine mit Beiwagen und fiel bereits am 1. Tag aus. Ob er auch der einzige norwegische Teilnehmer bei der ISDT 1950 war, der auch ausgefallen ist, das lässt sich aus der vorliegenden Ergebnisliste nicht entnehmen.

Er fuhr so ziemlich alles vom Eisspeedway, über Straßenrennen, Solo und Gespann. Er träumte auch von einem norwegischen Serien-Motorrad, von dem eine Versuchsversion gebaut wurde. Dabei war er etwas von „Vincent“ inspiriert und es war „hellgrün“ in der Farbgebung. Wo die Maschine heute ist, das ist unbekannt.

Daneben betrieb er mit seinem Sohn eine gut etablierte Motorrad- und Ersatzteilehandlung. Sein Markenzeichen war der „Grüne Elefant“ und sein australischer Hut mit einer Schleife.

Sein Original-KS-601-Gespann wurde Ende Oktober 2014 nach Deutschland reimportiert.

Quelle: Nachlass Erwin Jelinek / Norwegischer Oldtimer-Club

**Erwin Müller: er hielt noch lange die Zündapp-Fahne hoch.**

Bester Ausweisfahrer 1964: MÜLLER / BERNATZ, Leydeneck, Zündapp.

4. Platz 1965: MÜLLER / MAY Leydeneck, Zündapp.

3. Platz 1966: MÜLLER / WERTHUBER, Leydeneck, Zündapp.



6. Schwere Badische Geländefahrt 1964





Quelle: Archiv E. Müller / Lutz Didt

## Manfred Paehr:..... die große Zündapp-Zeit noch als Jugendlicher im Seitenwagen erlebt

Hallo, viel Spaß bei der Durchsicht. Nach 30 Jahren Motorsport und weiteren 30 Jahren Motortouristik weiß ich nicht mehr viel was vor 60 Jahren war. Ich habe bis heute etwa 1000 Pokale, ebenso viele Plaketten und viele andere Dinge gewonnen. Außerdem sehe ich auch nicht mehr, was ich schreibe. Deshalb: Noch einmal viel Spaß.

Manfred Paehr ist kein Freund vieler Worte, aber was er zur Auswahl zusandte, das ist schon sehr bemerkenswert. Die Auswahl ist schwer gefallen. Ganz abgesehen davon, dass er zu den Bescheidenen im Lande gehört. Da war die Zeit in der er 1953 als 15-jähriger bei der XIII. ADAC-Jubiläums-Deutschlandfahrt im Beiwagen seines Vaters saß, später selbst das Gespann gefahren hat und zum Schluß dann noch Solo bei Wettbewerben. Und 1974 war er auch noch eines der Gründungsmitglieder des Zündapp KS 601 Clubs. (lg)

Und seine Erfolgsliste für die Zeit von 1953 bis 1969 die liest sich dann so:  
54 Teilnahmen    24 x Gold    12 x Silber    4 x Bronze    2 x Erinnerung  
12 x ausgefallen    3 x Klassensieger



Der 1. Start 1953; hier auf der Solitude.



1954: Westfalen-Lippe-Fahrt - Gold



1955: Rund um Wildeshausen - Gold



Vor dem Start zur der Teutoburger Wald- und Heidefahrt 1956: Erwin Paehr hat mit seinem Sohn Manfred auf einem Beiwagenrad an zahlreichen Straßenrennen teilgenommen. Sie erwarben als begeisterte Motorsportler zahlreiche goldene und silberne Medaillen, Ehrennadeln und Plaketten.



1963: Rund um Rotenburg - Gold



1964: Sauerländische Woche; Gold für Manfred Paehr und Klaus Artl.



1966: Hessen – Rheinland – Nürburgringfahrt – Gold und Klassensieg



1967: 13. Teutoburger Waldfahrt - ausgefallen



1968: 1. ADAC Straßenzuverlässigkeitsfahrt auf dem Schottenring



Hier bei der Fernfahrt Lüttich – Monaco – Lüttich über 1600 km im Esterel-Massiv

Quelle: Archiv Moto Club de Monaco / Daniel Dupont



(\* 6.1.1927 in Halle/Saale, † 3.1.2008 in Worms)

Nach Militärzeit und Kriegsgefangenschaft in Grafenwöhr fand ich 1948 meine endgültige Heimat in Worms. In Worms entdeckte ich auch meine heimliche Liebe zum Motorrad in Form einer Saxonette. Danach folgte eine NSU Pony 100, auf der ich mir vorkam wie auf einem mittelschweren Motorrad. Zwischenzeitlich restaurierte ich eine Zündapp - uralt (Bj.1926/27?).

Mein erstes Fahrzeug für Straßenwettbewerbe war jedoch eine Standard-Rex 350 ccm. Danach begann ich ca. 1950 mit der Teilnahme an lizenzfreien Motocross-Veranstaltungen "Rund um den Kirchturm herum" mit einer NSU-Konsul 350 ccm mit Seitenwagen. Das war 1951/52 und die Maschine war eine Zivilmaschine etwas umgebaut für Gelände- und Zuverlässigkeitsfahrten.

Bei der Schwere Schwäbischen Geländefahrt in Künzelsau kam Gustav Germer, das war der Rennleiter von NSU, auf mich zu und fragte, ob ich nicht für NSU auf einer 250 ccm Seitenwagen-Max fahren wollte.

Die OMK hatte für das Jahr 1955 eine Motorrad-Geländemeisterschaft beschlossen, als Ersatz für die eingeschlafene Zementbahnmeisterschaft.

Noch im gleichen Jahr 1954 bekam ich ein ehemaliges Werksgespann. Dieses Gespann, zusammen mit meinem Beifahrer Eugen Dürkens aus Worms, fuhr ich als werksunterstützter Fahrer von 1955 bis 1957 und wurde 1957 Vizemeister in der Klasse 250 ccm mit Seitenwagen. Die Konkurrenz war im Wesentlichen andere NSU-Werksgespanne und gelegentlich ein Gespann anderer Hersteller.

**Endwertung für die Deutsche Motorrad-Geländemeisterschaft (die 4 besten Läufe wurden gewertet.)**

<b>1955:</b>			5. STEURER/KRATTENM.	NSU	1159 Pkt.
1. SAUTTER/PIWON	NSU	116 Pkt.	6. ULLMER/NIED	NSU	1108 Pkt.
2. DOLLMANN/PFEFFER	NSU	91 Pkt.	7. POENSGEN/TILLMANNS	NSU	795 Pkt.
3. KELLE/SCHILLING	NSU	79 Pkt.	8. SCHUPPAN/HESS	DKW	263 Pkt.
4. MARNET/BECK	NSU	72 Pkt.	9. WERNER/NIED	NSU	166 Pkt.
5. HOFMANN/REINHARD	NSU	65 Pkt.			
6. SCHACH/DÜRKES	NSU	65 Pkt.	<b>1957:</b>		
7. KOLLMAR/NIED	NSU	59 Pkt.	1. SAUTTER/PIWON	NSU	1480 Pkt.
8. STEURER/TRENKLE	NSU	28 Pkt.	2. SCHACH/JANSEN	NSU	1475 Pkt.
			3. STÖGER/SCHIERLE	NSU	736 Pkt.
<b>1956:</b>			4. KRÜGER/ROTH	NSU	434 Pkt.
1. SAUTTER/PIWON	NSU	2218 Pkt.	5. MUNDLOS/WOLTMANN	NSU	369 Pkt.
2. MARNET/BECK	NSU	2210 Pkt.	6. NIETZOLD/BÜLTHOFF	DKW	367 Pkt.
3. KELLE/GEIGER	NSU	1701 Pkt.	7. LIPPKE/FINGER	Maico	68 Pkt.
4. SCHACH/DÜRKES	NSU	1436 Pkt.			

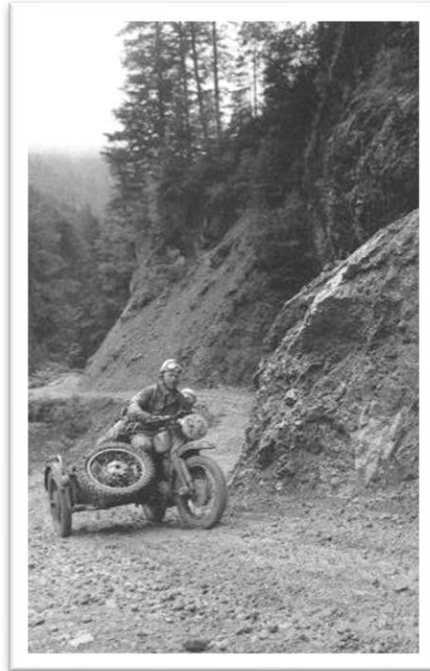


1955: irgendwo bei einem Wettbewerb unterwegs.





ADAC Dreitagefahrt durch Bayerns Berge 1956: Schiebung



ADAC Dreitagefahrt durch Bayerns Berge 1957



1953 beim Grasbahnrennen in Erbach/Odw. einmal im Straßenrennseitenwagen von Ede Jahnsen, der eine BMW fuhr. „....nie mehr wieder“, hat er hinterher gesagt, der Volker Schach.

Nachdem ich den Werksgespannen hinterher fahren musste, die ja mehr PS hatten, stieg ich dann, zusammen mit meinem neuen Beifahrer E. Lhotzky aus Worms, 1958 auf Zündapp KS 601 als Werksfahrer um. Käser / Maurer, die "Deutschen Meister 1957" aus Nürnberg hatten aufgehört.

- Seine Erfolge und Misserfolge aus dieser Zündapp-Zeit sind in dem Büchlein von Robert Poensgen: "12 Jahre Deutsche Geländemeisterschaft" aus dem Jahre 1966 geschildert und werden in seine Erzählung hier eingeflochten.

Ich kam ja aus der 250 ccm-Klasse, ohne Zwischenstation in den mangels ausreichender Beteiligung uninteressant gewordenen Seitenwagen-Klassen 350 und 500 ccm, wurde also von den etablierten Gespannfahrern der Klasse bis 750 ccm etwas belächelt. Die Etablierten, das waren Werner Kritter aus Heilbronn, Deutscher Meister 1955, 1956 (und 1958), sowie Karl Ibscher aus München mit dem BMW-Gespann von Wiggerl Kraus. Ich hatte mein sportliches Feindbild "Werner Kritter".



Jung, fesch, schnell und erfindungsreich auch: Volker Schach

Wer gewinnen will, der muss auch etwas riskieren und an Werner Kritter musste ich vorbei, wenn ich gewinnen wollte. Deswegen ist mein größter, nachhaltiger Erfolg der Sieg gegen meinen Hauptkonkurrenten Kritter bei der Nordbayrischen Zuverlässigkeitsfahrt 1958 in Nürnberg, die ich gewonnen habe und zwar weil ich bei der Sonderprüfung eine um 10 Sekunden bessere Zeit hatte. Den letzten Lauf in Norden - Kritter fehlte - gewann dann Ibscher. Für mich blieb, die schon aus der 250 ccm Seitenwagen-Klasse gewohnte Vizemeisterschaft 1958.

- Die Firmen, die das große Zweiradsterben überlebt hatten, also BMW, Hercules, Kreidler, Zweirad-Union und Zündapp, spuckten gewaltig in die Hände und stellten wieder Mannschaften auf. In der großen Gespannsklasse waren dies Kritter und Schach mit dem "Grünen Elefanten", dessen Produktion 1958 eingestellt worden war und Ibscher mit dem BMW-Gespann.

Ich geriet 1958 an Heinz Roth (\*29.3.1936 in Bensheim), meinen neuen Beifahrer, über den MSC Bensheim im ADAC, da ich im Raum Worms keinen geeigneten Beifahrer mehr fand. Zuvor war dieser Beifahrer bei dem späteren BMW- und URS-Gespannweltmeister Helmut Fath aus Ursenbach. Da war er schon schlimmes gewohnt. [Das bedarf noch einer kleinen Erklärung: Heinz Roth fuhr 1956/57 im Geländeseitenwagen des NSU-Max-Fahrers Krüger aus Bensheim die Deutsche Meisterschaft in der 250 ccm Klasse mit. 1958 suchte der BMW-Seitenwagenfahrer Helmut Fath aus Ursenbach einen neuen Beifahrer und fand ihn in Heinz Roth. Nach Rennen in Hohenstein-Ernstthal und in Barcelona hatte Heinz Roth, nach mehreren schmerzhaften Trainingsstürzen, die Helmut Fath mit brutaler Fahrweise heraufprovozierte, genug und trennte sich von ihm. (Ig)] Noch ein Wort hierzu: wir blieben zusammen, bis ich 1963 den Geländesport aufgab, danach fuhr er noch jahrelang als Solist. Wir blieben immer miteinander in Kontakt und fahren seit einiger Zeit wieder zusammen Classic-Fahrten.

Meine Erfolgsbilanz für die 6 Wertungsläufe 1959, es waren eigentlich nur 5, da bei der "Pfälzischen Zuverlässigkeitsfahrt" in Pirmasens kein schweres Gespann am Start war, liest sich so:

- **Südwestfälische Zuverlässigkeitsfahrt** in Neunkirchen/Siegen:
  1. Schach / Roth auf Zündapp
  2. Kritter / Kreuzer auf Zündapp
  3. Ibscher / Hintermeier auf BMW.
- **Bayerwaldfahrt** in Passau:
  1. Schach / Roth auf Zündapp.
  2. Ibscher / Hintermeier auf BMW.
- **Norddeutsche Küstenfahrt** in Norden:
  1. Schach / Roth auf Zündapp.
- **Oberpfälzische Zuverlässigkeits-Fahrt** in Sulzbach-Rosenberg:
  1. Ibscher / Hintermeier mal wieder auf Zündapp. Volker Schach hatte sich mit seinem Zündapp-Elefanten überschlagen.
- **Rhönring-Fahrt** in Bischofsheim:
  1. Schach / Roth auf Zündapp. Volker Schach trat trotz seiner am vorigen Wochenende erlittenen Wirbel-Verletzung zum Start an, fuhr Gespannbestzeit und wurde damit Deutscher Meister (auf Zündapp) der schweren Beiwagen-Klasse.



Erinnerungen - für die Deutsche Meisterschaft 1959 ein handgetriebener Kupferteller vom MSC Worms.

Besser war die Motorradsituation zum Jahresbeginn 1960 nicht geworden, trotzdem gab es wieder Werksteams Solo und mit der großen Gespannklasse: Schach / Roth auf Zündapp und Ibscher / Hintermeier auf BMW R 69. Für die 6 Wertungsläufe sieht dann das so aus:

- **Nordrheinische Zuverlässigkeitsfahrt** in Düsseldorf:
  - 1. Schach / Roth auf Zündapp.
- **Pfälzische Zuverlässigkeits-Fahrt** in Bergzabern:
  - 1. Schach / Roth auf Zündapp.
- **Südwestfälische Zuverlässigkeits-Fahrt** in Neunkirchen/Siegen:
  - 1. Ibscher / Hintermeier auf BMW.
- **Schwere Schwäbische Gelände-Fahrt** in Künzelsau:
  - 1. Schach / Roth auf Zündapp.
- **Schwere Badische Gelände-Fahrt** in Mauer b. Heidelberg:
  - 1. Ibscher / Hintermeier auf BMW. Zwei schwere Unfälle gab es diesmal leider. Volker Schach ließ sich von BMW-Werksfahrer Ibscher derart hetzen, dass er mit seiner Zündapp gegen einen Baum krachte, und zwar so heftig, dass das Gespann buchstäblich auseinanderbrach.
- **Norddeutsche Küsten-Fahrt** in Norden:
  - 1. Schach / Roth auf Zündapp. Der Kampf der schweren Gespanne endete nach einem Rahmenbruch bei Ibscher doch noch zugunsten der Zündapp-Mannschaft Schach / Roth und reichte zum Titelgewinn.

1961: Zum ersten Mal sah man dort Frau Elisabeth Mann, Hauptgesellschafterin der Zündapp-Werke und Witwe des plötzlich verstorbenen Chefs dieser Firma , Dr. Eitel-Friedrich Mann: "Es ist das Vermächtnis meines verstorbenen Mannes, dass Zündapp im Motorradsport wieder den alten Platz einnimmt Ich werde dafür sorgen, dass es so ist". Für die schweren Gespanne galt dies zumindest nicht. Die KS 601 war den BMWs fahrgestellmäßig unterlegen und Volker Schach konnte nur mit noch mehr fahrerischem Einsatz gegen Ibscher mithalten. Zu einem wettbewerbsfähigen Gespann in Form einer umgerüsteten Zündapp-Elastic und als Erbe der KS wollte sich Zündapp schon vorher nicht entschließen. Die Elastic fand man als nicht geländetauglich und befürchtete Anfälligkeit gegen Defekte.

- **Pfälzische Zuverlässigkeits-Fahrt** in Maikammer:
  - 1. Schach / Roth auf Zündapp.
- **Schwere Schwäbische Gelände-Fahrt** in Künzelsau:
  - 1. Vogel / Gurr auf Zündapp.
- **Südwestfälische Zuverlässigkeits-Fahrt** in Neunkirchen/Siegen:
  - 1. Schach / Roth auf Zündapp.

- **Mittelrheinische Zuverlässigkeits-Fahrt** in Koblenz:
- 1. Ibscher / Hintermeier auf BMW. Pech für Schach / Roth war es, dass sie sich beim vergeblichen Versuch, die Steilauffahrt an der "Grünen Mühle" zu bezwingen, die Kupplung verbrannt hatten, so dass sie später ausfielen.
- **Oberpfälzische Zuverlässigkeitsfahrt** in Sulzbach-Rosenberg:
- 1. Schach / Roth auf Zündapp. Durch Schach / Roth in der schweren Klasse holte sich Zündapp den fünften Klassensieg an diesem Tag, der erste durchschlagende Großerfolg als Lohn für monate- und jahrelange Bemühungen.
- **Norddeutsche Gelände-Fahrt** in Rade b. Hamburg:
- 1. Schach / Roth auf Zündapp. Es war noch einmal ein glänzendes Jahr für Schach / Roth, aber trotz hervorragender Fahrten musste der Titel abgegeben werden an Ibscher / Hintermeier auf BMW, durch ihre Silbermedaille von Neunkirchen. Vizemeister Schach / Roth auf Zündapp.

Der Wachwechsel war da. Das war unübersehbar. Das Jahr 1962 sollte dies endgültig zeigen.

- **Ostsee-Nordsee-Fahrt** in Kiel:
- 1. Ibscher / Hintermeier auf BMW; nachdem Schach / Roth (Zündapp) einen Defekt an der Seitenwagenachse hatten und "langsam" fahren mussten, waren Ibscher / Hintermeier vorn.
- **Pfälzische Zuverlässigkeits-Fahrt** in Elmstein:
- 1. Ibscher / Hintermeier auf BMW.
- **Südwestfälische Zuverlässigkeits-Fahrt** in Neunkirchen/Siegen:
- 1. Ibscher / Hintermeier auf BMW. Interessant war zweifellos die Beobachtung, dass die BMW-Werksmaschine von Ibscher/ Hintermeier nunmehr nicht nur fahrgestellmäßig, sondern auch motorisch so weit war, dass Schach / Roth auf ihrer schon etwas betagten Zündapp dagegen kaum noch eine Chance hatten. Sie riskierten alles, um den Münchnern "Schach" zu bieten - und das sollte ihnen noch schlecht bekommen.
- **Schwere Badische Gelände-Fahrt** in Mauer b. Heidelberg:
- 1. Ibscher / Hintermeier auf BMW.
- **Oberfränkische Zuverlässigkeits-Fahrt** in Weissenbrunn:
- 1. Schach / Roth auf Zündapp. Volker Schach hatte sein Gespann rigoros erleichtert, um mit Ibscher schritt halten zu können, und stellte seinem Beifahrer nur noch ein hartes Brett zur Verfügung. Tatsächlich holte er sich auch den Klassensieg, aber für den braven Heinz Roth war das eine arge Tortur.
- **Harz-Heide-Fahrt** in Bergen b. Celle:
- 1. Ibscher / Hintermeier auf BMW. Böse ging der Endkampf in der schweren Gespannklasse aus. Schach / Roth führen in beiden Sonderprüfungen mit ihrem Elefanten die bessere Zeit, schlugen aber dann in der letzten Runde einen gewaltigen Salto. Volker Schach wurde mit schweren Kopfverletzungen ins Krankenhaus eingeliefert -Schädelbasisbruch- und schließlich auf Kosten von Conti per Flugzeug an den heimatlichen Rhein transportiert. In Anbetracht dessen hatten Ibscher / Hintermeier nicht die rechte Freude an ihrem Klassensieg, der ihnen zugleich die zweite Deutsche Meisterschaft bescherte. Für Schach / Roth blieb die Vizemeisterschaft.

1963: Abgesang.

- **Schwere Schwäbische Gelände-Fahrt** in Biberach/Riß:
- 1. Ibscher / Hintermeier auf BMW. Schach / Roth auf Zündapp waren ausgefallen.
- **Westfalen-Lippe-Fahrt** in Helpup b. Bielefeld:
- 1. Ibscher / Hintermeier auf BMW. Volker Schach, der nach seinem schweren Sturz beim vorjährigen Meisterschafts-Endlauf mit seinem Gespann in Biberach angetreten war, aber geschlagen wurde, wollte das Schicksal mit Gewalt zwingen. Am Ende der Sonderprüfungsstrecke geriet er über eine böse Welle ins Schleudern und überschlug sich. Mit Rückenverletzungen musste er abermals ins Krankenhaus - und das war dann auch der letzte Start für ihn. Nach langem Krankenlager glücklicherweise wieder voll hergestellt, gab er den aussichtslos gewordenen Kampf gegen Ibschers BMW-Werksgespann endgültig auf - ein großer Kämpfer nahm Abschied vom aktiven Sport.



Rhön-Zuverlässigkeitsfahrt 1959



Nordrheinische Zuverlässigkeitsfahrt 1960



Norddeutsche DMV-Küstenfahrt 1960



Im Jahre 1963 wurde ich mit der goldenen ADAC-Sportnadel mit goldenem Schild ausgezeichnet. Auf die Brillanten habe ich gern verzichtet. Die beiden Deutschen Meistertitel waren mir lieber.

Nachdem ich 1963 den Geländesport aufgegeben hatte, begann ich mein eigenes Geschäft aufzubauen und machte mich 1965 selbstständig. Das Geschäft,

Maschinen zur Herstellung von Alu-Verschluß-Kapseln für Getränkeflaschen, habe ich bis zum Jahre 2000 geführt.

Über alle die vielen Jahre hatte ich in meiner 1984 verstorbenen Ehefrau eine gute Betreuerin und die immer zu mir hielt, auch wenn sie mich von der Beteiligung an Wettbewerben dem Straßenrennseitenwagen abhielt, sowohl für die Vorbereitung als auch unterwegs im Wettkampf und als Managerin.

Wie sich das z.B. auswirken konnte, soll am Beispiel einer Geländefahrt 1956 mit der NSU-Max in Zschopau gezeigt werden. Man jagte uns westdeutsche Fahrer kurz vor Schluss nochmals in eine "U-förmige" Umleitung, während die DDR-Fahrer geradeaus geschickt wurden. Die DDR-Konkurrenten waren jetzt natürlich vorne dran und wir waren wegen Überschreiten der Maximalzeit nicht mehr in der Wertung. Meine Ehefrau legte Protest ein, es gab viele böse Worte durch die DDR-Funktionäre, aber letztlich bekamen wir dann doch noch "Silber".

Vielleicht hier noch ein Wort zu den Wettbewerbern von "damals". Durch Ehrgeiz und den sportlichen Erfolgsdruck, in unverantwortlicher Weise auch von der einschlägigen Motorradpresse so herbeigeschrieben, war mein Verhältnis zu meinem Hauptkonkurrenten Werner Kritter immer gespannt; das hat sich heute geändert und darüber bin ich froh.

Seit 1983/84 bin ich für den DMSB als Lizenzinhaber Sportkommissar und Fahrleiter. Auch war ich Organisator der Wormser Nibelungen-Fahrt von 1984 bis 1998. Dann wurde sie nicht mehr genehmigt.

Da ich 1963 mein Geländegespann verkauft hatte, ich wüsste übrigens gerne, wo es sich heute befindet, begann ich 1994 den Aufbau eines neuen Gespannes, das dem alten gleicht und beteilige mich seit 1999, wieder zusammen mit Heinz Roth, an Classic-Geländefahrten. So wie nachstehend.



Beim Aufbau des neuen Gespannes unterstützte mich, wie schon früher, mein Freund Erhard Trahmer aus Worms. Nicht zu vergessen sei hier das langjährige Club-Mitglied Willi Gießler, heimlich "Der Zündapp-Papst" genannt, er hat mir in der Neuzeit viel geholfen. Vor allem mit neuen Erkenntnissen, die sich im Laufe der Jahrzehnte ergeben haben.

Mein 1966 geborener Sohn Justus fuhr einige Jahre solo mit Sachs und KTM Maschinen, letztlich aber beteiligte er sich dann doch mit einer WASP-Honda am Enduro-Swg.-Sport. Er wird auch eines Tages die Nachfolge auf meiner KS antreten. Irgendwann, vermutlich Anfang der 90iger Jahre durch Harald Hans, kam ich in Bensheim mit dem Zündapp KS 601 Club in Kontakt und wurde dann danach zum Ehrenmitglied ernannt.

Mein Wunsch an den KS 601 Club wäre, dass die Clubmitteilungen weiter im bisherigen Sinne beibehalten werden, jedoch besser bebildert und textlich ausführlicher sind. Ebenso der Klamottenmarkt, damit man nicht im Internet suchen muss.



Mauer b. Heidelberg; 7.9.2002 - Schwere Badische Gedächtnisfahrt; Volker Schach und Heinz Roth mit dem Zündapp KS 601 Gelände-Gespann. Aber ohne Sturzhelm, denn es war Vermummungsverbot angesagt.

#### Das letzte aktive Motorsportjahr 2006

(7.11.2006) Es war eigentlich kein gutes Jahr, eher ein schwaches, denn vom 20. Februar bis zum 13. März lag ich nach einer Knieoperation im Krankenhaus und danach noch bis zum 3. April in einer REHA-Klinik. Nun, alles geht vorbei.

So konnte ich am 6. Mai in Bad Bergzabern beim "Küchen-Treffen" die touristische Veranstaltung mit ein bißchen Geschicklichkeit usw. auf einer WASP-Suzuki mitmachen, sah also Start - und Zielflagge.

Zu Beginn Juni war ich dann beim Jahrestreffen des Zündapp KS 601 Clubs in Schwandorf. Das war mein letztes Auftreten mit dem KS-Gespann.

In Schönleiten/Österreich, einem Bergrennen, war ich auch mit dem WASP-Gespann am Start, fuhr die schnellste Zeit der Gespanne und unser Klubmitglied Bernhard Weiser gewann wie im Vorjahr wieder die Gleichmäßigkeitwertung.

Am 21. Juli in Heilbronn, wieder mit der WASP, bei fürchterlicher Hitze ging es für meinen Beifahrer nicht mehr weiter. Ein guter Beifahrer muss ja ein mehrfaches des Fahrers leisten und schon im Vorjahr hatte es sich in Weiher (5. Juni) abgezeichnet, dass mein Beifahrer stark abbaut.

In Winnweiler am 19. August bei einer Touristikfahrt nahm ich teil, wenn auch ohne Erfolg und auch ohne Beifahrer.

Dann kam der traurige 9. September bei der schweren Schwäbischen Gelände-Classic in Mauer bei Heidelberg. Ich fuhr wieder die WASP-Suzuki, die Baujahr 1983/84 ist, sie ist für mich einfacher zu fahren und mit meinem bewährten Heinz Roth als Beifahrer. Nach 2 Runden, meinem Beifahrer war nicht so recht, mussten wir aufhören.

Von 1958 bis 1963 bei den Läufen zur Deutschen Geländemeisterschaften und wieder von 1995 bis 2006 fuhren wir miteinander.

Jetzt sagte mir Heinz Roth, dass ich mir einen anderen, jüngeren Beifahrer suchen sollte, denn er könne nicht mehr. Dem stimmte ich nicht zu und sagte: "wir haben zusammen angefangen und wir hören auch zusammen auf, denn auch mir fällt das Fahren eines schweren Geländegespannes schwer." Wobei ich nicht ausschließen will, dass ich noch hin und wieder bei Kurzstreckenveranstaltungen, die mich kräftemäßig nicht so fordern, am Start sein werde.

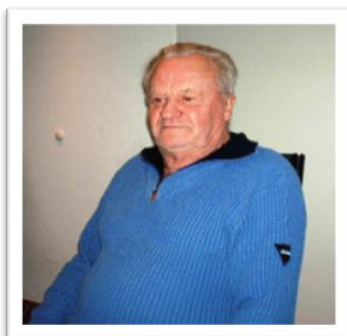
Und meinem Beifahrer Heinz Roth, der mich durch dick und dünn begleitete, sage ich auch von dieser Stelle aus: "Danke"!





Quelle: Zusammenstellung aus Rundschreiben des Zündapp KS 601 Club e.V. Nr. 4/2002 und Nr. 4/2006

Nachtrag: Archiv Schach / Justus Schach



Ich heiße Heinz Roth und wurde am 29. März 1936 im (damals) noch eigenständigen Auerbach geboren. Später erlernte ich den Beruf eines Werkzeugmachers und irgendwann richtete ich eine Suzuki-Werkstatt ein, die ich dann schloss, als ich mich zur Ruhe setzte. Heute habe ich noch 3 Suzuki-Maschinen in meinem Keller, dazu eine NSU-Max und eine seltene Zündapp-KS 601 EL. Auf die beiden letzten Maschinen komme ich am Ende zurück.

Ich interessierte mich eigentlich immer für Motorräder. Ernst Krger war Mllergeselle, hier in

unserer Dorfmühle und als ich ihn kennenlernte, hatte er eine NSU-Fox, mit der er motorsportliche Veranstaltungen fuhr. Das hatte mich interessiert. Daher kam es zu der Idee zusammen mit einem Max-Gespann zu fahren. Das ging bis Ende 1957. Er wollte dann eine Familie gründen und eine Spedition aufbauen.

Sein NSU-Max-Gespann hatte einen Seitenwagen, bei dem das Untergestell von einem Steib stammte und das Oberteil war Eigenbau. Ab 1955 fuhren wir damit wilde Veranstaltungen, z.B. in den Kiesgruben. Das war damals sehr beliebt. Aber unser Seitenwagen war zu breit und hielt nicht die Spur. Daher bauten wir 1956 einen Kali-Seitenwagen an, der aber nicht viel besser war. Der Seitenwagen war meist unser Ausfallgrund. Ernst Krüger war ein recht harter Fahrer und hat kräftig hingelangt und da war der Seitenwagen eben die Schwachstelle. Wir fielen damit bei den DM-Läufen 1956 immer aus.



Links: Mit dem Kali-Seitenwagen bei der ADAC- Wintersternfahrt in Garmisch-Partenkirchen 1957. Rechts: 1. Lauf zur DM 1957 in Rheydt mit dem Gelände-Steib.

Für 1957 schaffte ich einen gebrauchten Gelände-Steib von Heinz Marnet aus Königstein an. Mit diesem Seitenwagen kamen wir zumindest in die Punkteränge.

#### 1957:

1. SAUTTER / PIWON	NSU	1480 Pkt.
2. SCHACH / JANSEN	NSU	1475 Pkt.
3. STÖGER / SCHIERLE	NSU	736 Pkt.
4. KRÜGER / ROTH	NSU	434 Pkt.
5. MUNDLOS / WOLTMANN	NSU	369 Pkt.
6. NIETZOLD / BÜLTHOFF	DKW	367 Pkt.
7. LIPPKE / FINGER	Maico	68 Pkt.

Das NSU-Gespann wurde danach getrennt verkauft. Danach fuhr ich zunächst Solo bei Gauläufen. Wir hatten beim MSC Bensheim mit Heinz Degen, ansonsten Leiter der Straßenwacht für Rheinland-Pfalz und Hessen, einen fähigen Mann, der sich darum kümmerte, dass unsere Mitglieder Ersatzteile bekamen usw. Er wusste auch, dass Ernst Ohr, mit dem Helmut Fath zuletzt gefahren war, aufhörte, ein neuer Beifahrer wurde gesucht und so wurde ich es.

Die Trainingsfahrten absolvierten wir auf der Ortsstraße am Rande von Ursenbach. Es stellte sich jemand oben und unten hin und achtete darauf, dass uns niemand in die Quere kam. Na ja, es ging. Ein Umstieg vom 250er Geländeseitenwagen in einen 500er Straßenrennseitenwagen ist nicht so einfach und war für mich, rückwärts betrachtet, eine Nummer zu groß.



Das erste Rennen 1958 war der Große Preis der DDR in Hohenstein-Ernstthal, übrigens kein WM-Lauf, dabei wurden wir fünfte. Für mich war das gut, für Fath nicht. Der wollte den Sieg. Von diesem Rennen gibt es kein Bild, nicht bei mir, nicht beim ADAC Sachsenring und von den Erben von Helmut Fath war auch nichts erhältlich. Deshalb hier nur die Erinnerungsplakette.

Das nächste Rennen auf der Montjuich-Strecke bei Barcelona, brachte dann den Verdruss. Fath war mit der Schnelligkeit mit der ich mich im Rennseitenwagen bewegte, nicht einverstanden und er hatte so seine eigene

Art einen Beifahrer zu erziehen, d.h. es setzte einen Fußtritt mit dem Rennstiefel, wenn ich mich bewegen sollte oder er tippte beim Training mal ganz kurz in einem unverhofften Moment die Vorderradbremse an und ich flog aus dem Seitenwagen. Schmerzhaft Prellungen waren die Folge. Es herrschten damals eben sehr rauhe Sitten im Seitenwagensport. Bei diesem Rennen fielen wir aus, die Einspritzpumpe wollte nicht mehr. Auf der Rückfahrt sagte ich zu Helmut Fath, dass dies meine letzte Fahrt mit ihm wäre. Es wurde eine unterkühlte Heimfahrt.

Fath fuhr dann die restliche Saison mit Fritz Rudolf. Bei den vier WM-Läufen wurde er bei der Isle of Man Dritter und bei der Dutch TT ebenso. In der WM-Wertung 1958 wurden Fath/Rudolf mit 8 Wertungspunkten Dritte.

Ich habe seine motorsportlich Laufbahn nur noch so am Rande verfolgt, auch den schweren Rennunfall 1961 auf dem Nürburgring bei dem der Beifahrer Wohlgemuth zu Tode kam und Fath selbst schwer verletzt wurde. Die Strecke war nass, es herrschte Nebel, schlechte Sicht und Fath war zu schnell. Ich bin froh, dass ich nicht mehr im jenem Seitenwagen saß. Ich glaube, dass dies jeder verstehen kann.

Ich hatte ohnehin mit Fath keinen Kontakt mehr, bis ich ihn viel später beim Flugplatzrennen in Speyer getroffen hatte. Er betreute dort zwei Superbiker. Vielleicht noch ein weiteres Wort zu Helmut Fath. So unzugänglich er als Mensch war, so blendend war er aber als Konstrukteur. Er hatte 1954 von Florian Camathias einen gebrauchten BMW 500 ccm RS 54 Rennmotor gekauft, den er vervollständigte. Das war u.a. eine Einspritzung, zwar war das Gehäuse von Bosch, aber der Inhalt war von Fath und dazu noch eigene Ventilfedern, die er mit seinem Freund Dr. Peter Kuhn entwickelt hatte, sowie hydraulische Bremsen. Ein eigenes Fahrgestell hatte er auch entwickelt. Es war schon ein Kneeler. Fath war eigentlich immer am Verbessern.

Danach wurde ich von Heinz Degen mit Volker Schach in Kontakt gebracht, der einen neuen Beifahrer suchte. Bei der Rhörringfahrt 1958, es war kein Meisterschaftslauf, versuchten wir es miteinander. Ich kannte Volker Schach schon von den Meisterschaftsläufen der 250 ccm Klasse her. Er war ein wirklich netter Sportskamerad, wir verstanden uns gut und blieben zusammen bis 1963, als er nach dem schweren Sturz aufhören musste. Horst Hartmann, im diesem Jahr 2015 verstorben, war unmittelbar hinter uns und musste das mitansehen.



Di-

verse Rennbilder aus der großen Zündappzeit. Mit Nr. 253 in der Pfalz, die anderen nicht zuordnungsfähig.

Wir wurden zusammen 1959 und 1960 Deutsche Geländeseitenwagenmeister in der schweren Klasse mit einer Zündapp KS 601 GS. Dann war die ganz große Zeit der Grünen Elefanten vorbei. Es reichte nur noch zu 2. und 3. Plätzen in der Meisterschaft. Gegen die Vollschwingen BMWs kamen wir nicht mehr an und Zündapp wollte uns kein Schwingenfahrgestell zur Verfügung stellen. Der Sportleiter Weiß bei Zündapp war der Meinung, und die galt im Werk, dass die Schwinge der KS 601 EL nicht den Anforderungen eines Geländewettbewerbs gewachsen sei. Unsere Erfolge sind leider seit einem Jahr nicht mehr komplett im Internet bei Meisterdinger.de nachlesbar; vielleicht demnächst an einer anderen Stelle wieder. Hier nur die Jahresendwertungen.

#### **1959**

1. SCHACH / ROTH      Zündapp      1479 Pkt.

#### **1960**

1. SCHACH / ROTH      Zündapp      1849 Pkt.

#### **1961**

3. SCHACH / ROTH      Zündapp      1749 Pkt.

#### **1962**

2. SCHACH / ROTH      Zündapp      1845 Pkt.

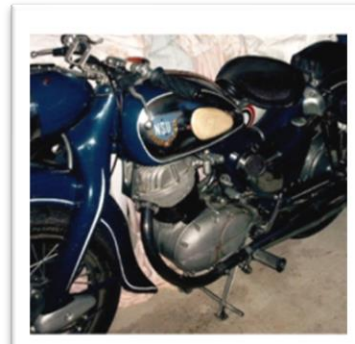
In der Folgezeit fuhr ich dann Solo für verschiedene Werke und war dabei eigentlich viel erfolgreicher als im Gespann. Ich habe das Sportabzeichen mit Brillanten und mehrere Medaillen in Gold bzw. Silber von meinen Teilnahmen an den Internationalen Sechstagesfahrten. Mein ganzes Leben bestand eigentlich aus Motorsport.

Jahre später von 2000 – 2007 fuhren wir wieder miteinander, aber Classic-Veranstaltungen und die 1. Teilnahme erfolgte in Pfungstadt. Wir waren nun beide in die Jahre gekommen und besonders gut ließ sich der schwere Zündapp-Eisenhaufen nicht mehr bewegen. Wir hörten wieder auf.



Von links nach rechts: 2000 in Pfungstadt, 2002 in Mauer und 2005 in Luxemburg

Noch etwas zu den vorgenannten 2 Oldtimern. Die NSU-Max bekommt einen 28 mm Mikuni-Vergaser und wird mittels exzentrischem Hubzapfen auf ca. 300 ccm umgebaut. Die Teile, mit Ausnahme eines abgeänderten Pleuels, habe ich schon hierzu.



Die KS 601 EL ist fahrfertig; bei der NSU-Max ist der Platz für den Mikuni-Vergaser bereits vorbereitet.

Die rote KS 601 EL hat ebenfalls 28 mm Mikuni-Vergaser, Aluschutzbleche vorne und hinten. Dazu musste eine stabile Gabelbrücke angefertigt werden, die das Schutzblech hält. Der Stoßdämpfer ist von Moto Guzzi. Das wären die wichtigsten Äußerlichkeiten. Im Inneren ist vieles von anderen Herstellern, z.B. leichte Suzuki-Kolben. Die Ventile sind von Suzuki – schlank und leicht, daher genügt auch eine einzige Suzuki-Ventilfeder. Nicht, dass ich damit große Wettbewerbe fahren will, nein, es macht mir nur Freude, wenn das alles funktioniert. Aber kleinere Oldtimer-Wettbewerbe fahre ich schon mal. Mal sehen wie es weiter geht. (lg)

Quelle: Archiv Roth / Heinz Roth

Extrakt, mit geringen Veränderungen, aus Gespann-News Nr. 1 / 2017



\*24.06.1937 in Sangerhausen

In hanseatischer Bescheidenheit wird von ihm nur stichwortartig auf seine Zeit mit der Zündapp-KS 601 eingegangen. Er hat die Maschine übrigens immer noch. Allerdings in zurückgebautem Zustand. Das waren z.B. die 30er Dell`Orto-Vergaser, anderer Luftfilter, größere Ventile, vergrößertes Ölvolumen, größere Kolben für ein bisschen mehr Hubraum, den Motor 55 mm höher gesetzt usw. Manfred Schneider ist übrigens Mitglied des Zündapp-KS601-Clubs e.V.

#### **Hier einige Ergebnisse der Norddeutschen Gau Meisterschaft.**

1963 Klassensieg Rund um die Hühngräber, Delmenhorst  
1963 Klassensieg Nordmarkfahrt

1964 Klassensieg Hühngräber, Delmenhorst  
1964 Klassensieg Nordmarkfahrt  
1964 Klassensieg Hildesheimer Zuverlässigkeitsfahrt

3. Platz Deutsche Geländemeisterschaft 1964, hätte besser sein können, aber aus finanziellen und auch zeitlichen Gründen konnten wir an den Süddeutschen Läufen nicht teilnehmen.

1965 2. Norddeutschen Gau Meisterschaft.  
1966 Norddeutscher Geländemeister  
1966 Klassensieg Hühngräber  
1966 Klassensieg Nordmarkfahrt

Über die restlichen Klassensiege kann ich nichts mehr sagen, aber es waren mehr. Die Meisterschaft bestand ja immer aus ca. 8 Läufen.

1967 2. in der Norddeutschen Gau Meisterschaft.  
1967 Klassensieg Hühngräber  
1967 Klassensieg Rund um Rotenburg  
1967 Klassensieg Nordsee- Ostsee Fahrt

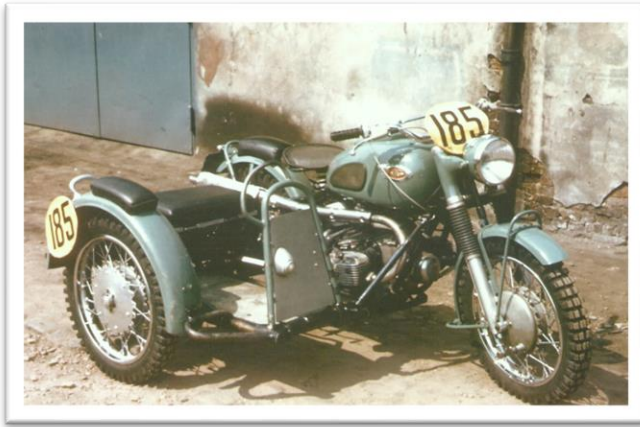
1968 3. in der Norddeutschen Gau Meisterschaft.

1969 Meisterschaft konnte nicht bis zum Herbst gefahren werden.  
1969 Klassensieg Nordmarkfahrt  
1969 Ende

Eigentlich kein schlechtes Ende für eine inzwischen antiquierte Maschine, deren 1. Exemplar am 8. Oktober 1950 bei der Nordbayrischen Zuverlässigkeitsfahrt unter Weiß/Brendl ihr Debut gab und gewann. Ebenso am 28./29. Oktober mit H.J. Wuis und seinem Beifahrer die Holländische Geländemeisterschaft.

Manfred Schneider schreibt: „Die Aufstellung ist leider nicht komplett. Ab 1966 konnten wir endlich Sportnaben montieren. Da hatten wir plötzlich 15 Kg weniger ungefederte Masse. Im Sand und Schlamm ging es immer noch sehr gut, aber wenn die Sonderprüfung voller Löcher war, konnte das Hinterrad die Kraft nicht

mehr auf den Boden bringen. Ab ca. 1966 habe ich in den Sonderprüfungen beim Schalten das Gas stehen lassen und nur noch die Kupplung gezogen. Getriebe hat immer gehalten. Die Kardanwelle nicht.“



So steht seine Maschine heute nicht nur vor der Garage,



oder nur zu einem Fototermin,



Nein, sie wird auch bei Classics, so wie hier, rennmäßig bewegt



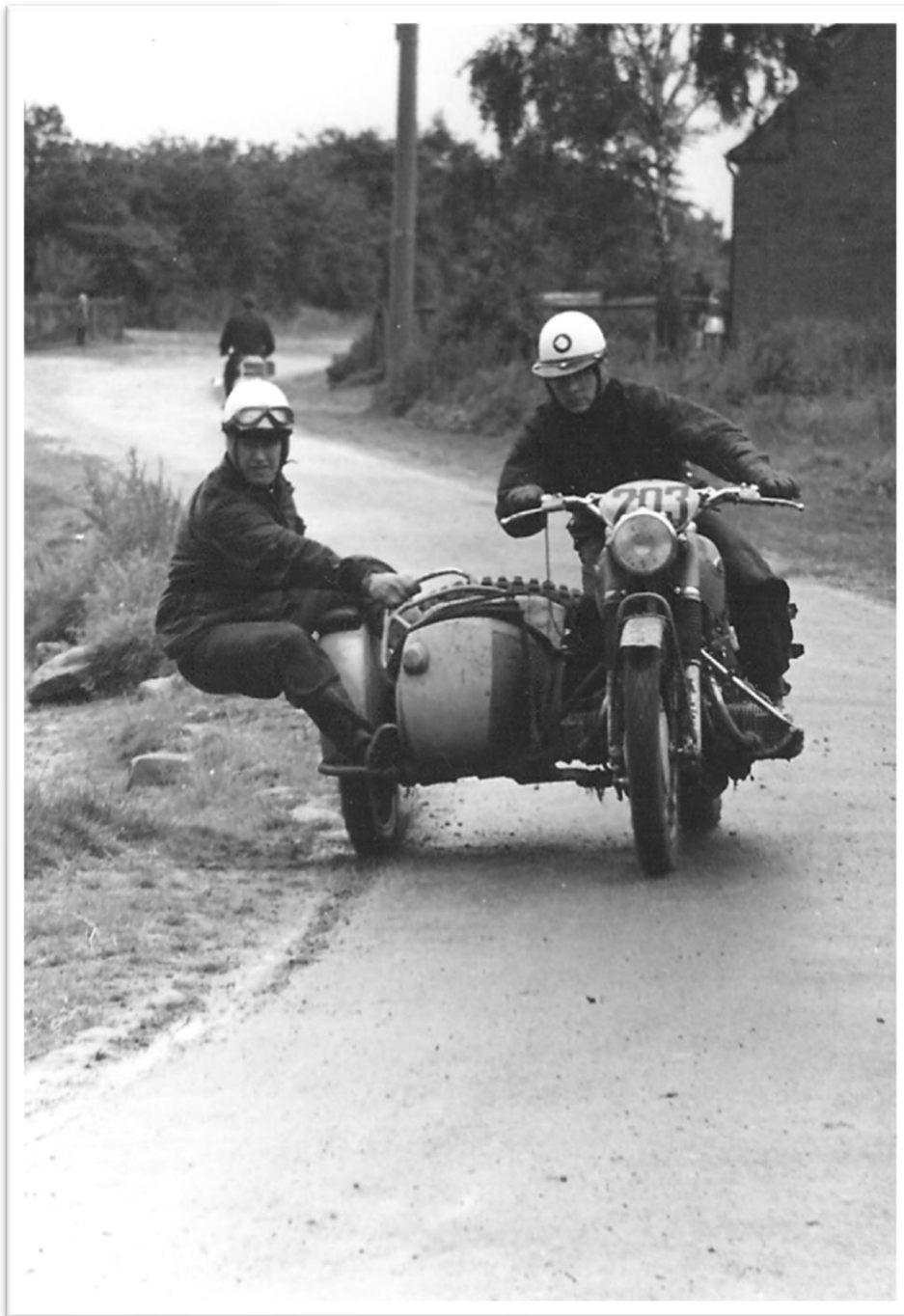
...und dies mit der alten Besatzung.



Schieben, das gehört dazu.



ADAC Heidefahrt 1965



ADAC Hansa-Fahrt 1965



Beginnende Schlamm Schlacht am 8. Oktober 1967 in Hannover: nur Bronze





Einem auftauchenden U-Boot nicht unähnlich: Vor den „Toren Hannovers“ 1963



„ Steil abwärts geht’s bei dieser Tour“ denkt Beifahrer Helge Sternitzke nur. Hier bei der Harz-Heidefahrt 1964

Quelle: Archiv Schneider / Manfred Schneider



\* 1925 in Algier - † 3. Dezember 2017 in Antibes

Bei seinem Renndebüt hat Georges Triay, ein Algerien-Franzose, noch nicht mit seiner Sportmaschine dabei, sondern die selbst von ihm vorbereitete Tourenmaschine, die Teile zum Aufrüsten gab es schon.

Das Rennen zwischen den Docks von Algier selbst wurde vom Moto-Club Algier ausgerichtet.



Im Fahrerlager vor dem Rennen: Georges nimmt eine letzte, sehr konzentrierte Inspektion seiner Maschine vor. Rechts von ihm, mit schwarzem Pullover und Mütze steht Marcel Gesta, der Mann im Seitenwagen.



Bei voller Geschwindigkeit agieren Fahrer und Beifahrer. An der Walkarbeit des Vorderradreifens ist zu sehen, dass dies kein Schauspiel ist.



Kurz vor dem Ziel die (schon leicht betagte) Norton Manx liegt an der Spitze (Nr. 72). Georges setzt bereits zum Überholen an.

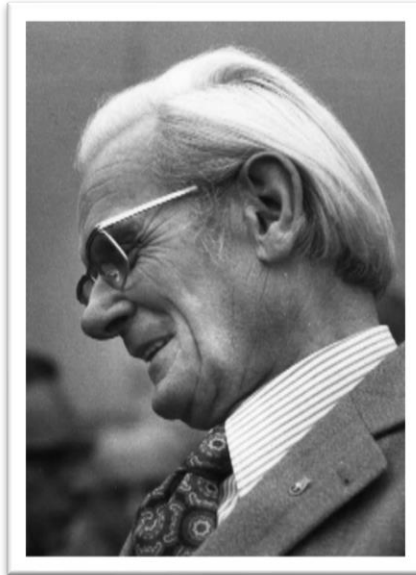


Der erste Platz im Ziel für das Team mit der Zündapp-KS601 Tourenmaschine und gewinnt gegen die DOHC-Norton Manx Rennmaschine.



Auf dem Podium neben Georges das ist der Co-Pilot Marcel, der dem Streckensprecher seine Eindrücke vom Rennen vermittelt.  
Noch nicht zu sehen sind die Ehrenjungfrauen, diese kommen erst zur Preisverteilung.

Als man 1925 begann in Nordafrika Rennen aufzuziehen, tat der italienische Herrenfahrer Graf Giulio Masetti, der stets gut aufgelegt war und recht gut deutsch konnte, zu seinen deutschen Freunden jenen herrlichen Ausspruch: „Sie werden machen ein Rennen in Afrika, erster Preis ein Mädchen sehr schön, zweiter Preis ein Mädchen nicht so schön“ Dieser Ausspruch machte noch lange Jahre die Runde, vor allem wenn die Gespräche auf die Rennen von Tunis oder Tripolis kamen. Graf Masetti ist beim Großen Preis von San Sebastian 1925 tödlich verunfallt. Dies hat Richard von Frankenberg 1963 so aufgeschrieben.



\*16.5.1909 in München - † 13.11.2008 in München

Der am 16. 05. 1909 geborene Georg Weiß ist am 13.11.2008 im stolzen Alter von 99 Jahren in München verstorben. Er war einer der erfolgreichsten deutschen Motorrad-sportler und später als Sportdirektor bei Zündapp über viele Jahre hinweg nicht weniger erfolgreich. Extrakt aus: [www.trialsport.de](http://www.trialsport.de).

Das war also eine kurze Meldung über einen verstorbenen Menschen, der sein Leben dem Motorsport als Fahrer und Betreuer widmete.

Der große Zündapp-Kenner Günter Sengfelder hat einen abendfüllenden Vortrag über das Leben von Georg Weiß erstellt, aus dem hier stichwortartig Teile wiedergegeben werden.

Ab September 1924 absolvierte er in der väterlichen Werkstatt eine Lehre als Motorrad-Mechaniker. Der Vater übernahm dann die Dorko-Werke in Bamberg (DWB), die von 1924 bis 1926 existierte und Motoren für andere Marken herstellte. Danach war Georg Weiß in verschiedenen Werken tätig u.a. bei Herkules-Jap. Diese Maschinen für er bei Aschen-, Gras- und Sandbahnrennen, weiterhin bei Bergrennen auf unbefestigten Straßen.

1933 kam er dann zu Zündapp. Dort wurde er meist als Beifahrer bei den Gespannen oder als Solo-Fahrer mit der DS 350, Geländefahrer mit der SS, bei der Deutschen Alpenfahrt, Großklocknerstr., auf der KKS 500 und der KS 600 eingesetzt. An der Int. Sechstagesfahrt 1939, die wegen des Beginnes des 2. Weltkrieges ohne Ergebnis blieb, nahm er als SS-Oberscharführer, eine Sache, die ihm nach 1945 noch einige Unannehmlichkeiten bereiten würde, mit einer DS 350 teil.

Im 2. Weltkrieg wurde er in der Fahrzeuginstandsetzung und bei der Erprobung des Trippel-Schwimmwagen SG6 eingesetzt. In dieser Zeit entdeckte er auch sein Talent als Ansager, Humorist und Zauberer. Da er SS-Angehöriger gewesen war, wurde er in Dachau interniert und war dann im Transportbereich eines Krankenhauses tätig. Eine Rückkehr zu Zündapp war zu jener Zeit nicht möglich.

Nach Entnazifizierung 1947 war er bei einer Puch-Vertretung tätig und konnte dort wieder Motorsportluft schnuppern.

Erst 1949 kam er wieder zu Zündapp, nahm an der Deutschlandfahrt 1950 auf einer DB 202 teil und kümmerte sich um die Serienreifmachung der KS 601.

Neben seiner Tätigkeit als Kundenbetreuer war auch nach Ende seiner Fahrerlaufbahn 1955 inoffizieller Sportbetreuer. Diese Funktion nahm er dann ab 1957 offiziell wahr bis zu seiner Verrichtung.

Seine größten Erfolge:

Fahrt durch Bayerns Berge 1951: Gold

Internationale Sechs-Tage-Fahrt 1951: Gold

Deutschlandfahrt 1951: Gold

Internationale Österreichische Alpenfahrt 1951: Silber

Deutschlandfahrt 1952: Gold

Internationale Österreichische Alpenfahrt 1953: Silber + Edelweiß

Internationale Österreichische Alpenfahrt 1954: Gold

Internationale Österreichische Alpenfahrt 1955: Gold



Erprobungsfahrten mit der KS 601 1950 auf dem Nürburgring



Bei der Nordbayerischen Zuverlässigkeitsfahrt fuhren Georg Weiß und Beifahrer Brendel die erste KS 601 (Rahmennummer 550001) und waren damit sofort erfolgreich. Die neue, schmale Seitenwagenausführung entstand auf Veranlassung von Georg Weiß bei Steib.



Georg Weiß bei einer Rundfahrt in der Nähe von Wunsiedel



Die Zündapp-Mannschaft nach der Int. Österreichischen Alpenfahrt 1951



Die Zündapp-Werksmannschaft bei der Deutschlandfahrt 1951



Einmal auf einer Solomaschine erfolgreich bei der 8-Stundenfahrt auf der Solitude.



..... bei dem es zuvor einen Le-Mans-Start gab.



Vor dem Start zum Motorrad-Ultramarathon Lüttich-Mailand-Lüttich 1953 als Favorit gehandelt, jedoch nicht im Ziel. (Das Bild und der damit verbundene Presetext vom „Sieg“ sind ein großer Schwindel.)



Weiß/Mages bei der Deutschlandfahrt 1952



Georg Weiß bei der Österreichischen Alpenfahrt 1953; dahinter Werner Kritter.  
(Nachlass: Erwin Jelinek)



Georg Weiß bei der ISDT 1951 in Italien.





Start am Reichsparteitagsgelände zur Nordbayrischen Zuverlässigkeitsfahrt 1953:  
In der 1. Reihe 8 KS 601 Gespanne



Vor dem Start zur Wintersternfahrt 1955: Am Gespann von Käser/Maurer Georg Weiß in seiner neuen Rolle als Sportbetreuer.



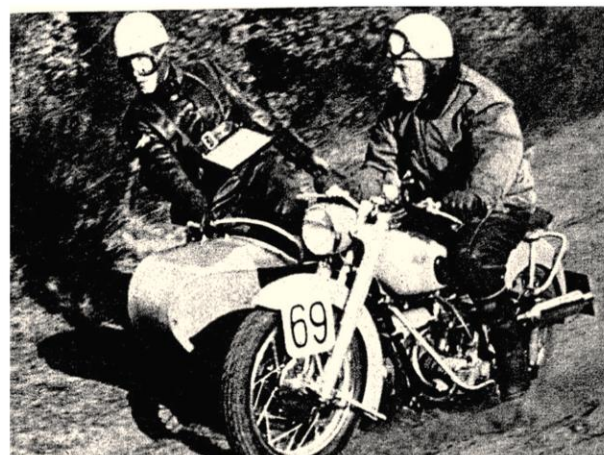
Georg Weiß mal anders. Hier als Cowboy verkleidet zu Werbezwecke für die Exportausführung der KS 601 für den US-Markt. Tenor: Nach einer kurzen Einweisung in die KS 601 hätten sich die Cowboys für den Kauf einer K 601 entschieden und ihre Pferde verkauft.

Quelle: Archiv G. Sengfelder

## D.J. Wuis: .... als erster Ausländer mit einer KS 601 erfolgreich

Die holländische Geländemeisterschaft wurde in den letzten Oktobertagen zu Ende gefahren — vorausgegangen waren zwei je eintägige Zuverlässigkeits- bzw. eben Geländefahrten. Der Endlauf ist bemerkenswert durch seine Schwere, Gesamtstrecke 950 km, in drei Etappen geteilt. Davon runde 80 % Gelände, viel Sand, sehr schlechtes Wetter. Kontrollen ungewöhnlich eng, gelegentlich nur 25 km Abstand, meist 35 bis 40 km. Desgleichen sehr knappe Sollzeiten — Reifenpanne brachte unfehlbar Ausfall. Die drei Etappen waren nur durch zwei Hauptpausen von 2 bzw. 2½ Stunden unterbrochen, sonstige Zwangspausen höchstens viertelstündig. Zweck der Übung: Erfahrungsgemäß machen sich bei schweren Prüfungen nach den ersten 400 km die Dinge langsam selbständig. Bei so kurzen Pausen kann man kaum mehr schlossern, eine Maschine muß also schon von Hause aus fit sein. Jenseits des fünfhundertsten Kilometers läßt auch die Spannkraft des Fahrers rapid nach, er kommt der Maschine nicht mehr zu Hilfe und nimmt sie statt dessen heran, so daß sich abermals schwache Stellen herauschälen. An diesem dritten Lauf von 950 km Länge holte sich jeder Punkte, auch ein KS 601-Gespann und ein 1200er-Harley-Gespann, die in den Vorläufen strafpunktfrei geblieben waren. Gewinner der großen Seitenwagenklasse wurde Wuis mit der 601 bei 23 Punkten, Zweiter wurde ein KS 600-Gespann mit L. v/d Noll, 44 Punkte, Dritter ein Harley-Gespann unter Kemper mit 56 Punkten. Man kann also wohl sagen, daß die Zündapp-Leute mit der 601 den Anschluß an den internationalen technischen Stand durchaus geschafft haben.

**(Anmerkung:** Deutsche Motorradfahrer durften erst ab 1951 wieder bei Veranstaltungen im Ausland teilnehmen.)



D.J. Wuis mit ungenannt gebliebenem Beifahrer bei der Zwei-Tagefahrt bei Arnheim am 28./29. Oktober 1950.

**Rudolf Zimmermann:..... nicht nur siegreich auf der AVUS, sondern auch beim Trial**

Mitte der fünfziger Jahre brachte Carl Jurisch aus Schottland die Nachricht von Trialwettbewerben mit nach Hause.

Diese Art im Gelände Motorrad zu fahren war bis dahin bei uns unbekannt. Bei Solomotorrädern wird u.a. jede Bodenberührung mit den Füßen mit Strafpunkten belegt. Mit Seitenwagen kann nur Stillstand und das Verlassen der Sektion gewertet werden.

Ohne jede einschlägige Erfahrung wurde aus einigen Rohren ein leichtes und schmales Fahrgestell zusammengeschweißt und ein Boot von einer 250er Victoria draufgesetzt. Dann wurde einfach mal begonnen. In der Folgezeit wurden nach meiner Kenntnis nur wenige Trialwettbewerbe für Seitenwagen durchgeführt. Doch hat sich eine kleine Gruppe von Liebhabern etabliert, wo mit hochspezialisierten, extrem leichten Maschinen dieser Sport mit viel Hingabe betrieben wird. Vermutlich handelte es sich hier um eine der ersten Veranstaltungen dieser Art in Süddeutschland bei der auch Gespanne teilnehmen konnten. Von diesem Wettbewerb eines örtlichen Motorsportclubs stammen die nachstehenden Aufnahmen.



Anni Heinritz, inzwischen achtzig Jahre jung, ist die Lady mit der Fahne und als Passagier im Seitenwagen Walter Peschek.





Die Bilder aus jenem Jahr mussten schon vorher kräftig nachbearbeitet werden, wurden deswegen zwar nicht besser, sprechen aber trotzdem für sich.

Zu seinen Erfolgen gehört ferner ein 1. Platz beim 1. Internationalen Motorrad-Treffen am Attersee 1961 in der Klasse Beiwagen über 350 ccm. (Die Bilder von seinen Teilnahmen an motorsportlichen Wettbewerben sind bei einem Umzug in Verlust geraten.)

Auch der 1. Platz beim 24-Stunden-Avus-Rennen 1963 mit einer damals schon überalterten KS 601 gegen moderne BMW R 69/S ist auch nochmals zu erwähnen.

Quelle: Archiv Zimmermann / Rudolf Zimmermann

## Nachbetrachtung

Die Bebilderung beruht auch in Teilen auf dem Archiv von Günter Sengfelder/Oberasbach, dem Archiv von Karlheinz Brunner/Altdorf, Auszügen aus den Büchern Motorrad Profile Nr. 1 von Reiner Scharfenberg, Zündapp Sport von Thomas Reinwald und der Internet-Seite „speedtracktales.wordpress.com“. Ferner aus dem Nachlass von Erwin Jelinek bzw. Arthur Fenzlau, der beim Technischen Museum Wien archiviert ist. Soweit insgesamt Autorenrechte usw. verletzt wurden, wird hiermit bereits um Nachsicht gebeten. Die gesamte, vorstehende Zusammenstellung dient nicht erwerbswirtschaftlichen Zwecken. (lg)

Bezüglich der Deutschen Geländemeisterschaften in der schweren Seitenwagenklasse sind die Ergebnisse von Lauf zu Lauf und die Jahresendergebnisse von 1955 bis 1962 und dann nur noch die Jahresendergebnisse von 1963 – 2012 unter „[http://meisterdinger.de/fahrer/div/Endwertung\\_Deutsche\\_Motorrad.pdf](http://meisterdinger.de/fahrer/div/Endwertung_Deutsche_Motorrad.pdf)“ aufgeführt.

---

### **Ernst Schmidt, Vater von KS 601 und deren Fahrern!**

Beitrag von [web24](#) » 03 Jul 2007: 00 15

Liebe Freunde der Meisterdinger

R.L. vom KS 601-Club hat die Verbindung zum Sohn des Nürnberger Konstrukteurs Ernst Schmidt hergestellt - vielen Dank! So bin ich in der glücklichen Lage euch hier bei [meisterdinger.de](http://meisterdinger.de) mit dem 'Vater' so bekannter Konstruktionen wie der Zündapp KS 601, auch bekannt unter dem Namen 'Grüner Elefant', der Zündapp 'Bella' und auch des NSU 'Kettenkrades' bekannt zu machen. Ernst Schmidt ist auch für den Zweiliter Zündapp - Flugmotor verantwortlich, dessen Konstruktionsprinzipien in der Zündapp DS 350 Eingang fanden! Vielen Dank an Werner Schmidt für den Artikel!

Diesen interessanten Artikel findet ihr bei den Konstrukteuren ...  
<http://meisterdinger.de/kon/ernst-schmidt/index.htm>