Dabeisein, mitmachen, ans Ziel kommen...

Das gilt beim Sport, das gilt beim Sparen. Wir haben ein umfangreiches Angebot, informieren, beraten und arbeiten Ihnen gerne ein individuelles Sparprogramm aus. Machen Sie mehr aus Ihrem Geld. Kommen Sie zu uns.

Volksbank Meckesheim eG

mit Zweigstellen in
Bammental, Lobenfeld, Mauer, Mönchzell,
Spechbach, Wiesenbach, Zuzenhausen

ENDURO - EUROPA - MEISTERSCHAFT

ADAC Nordbaden

MOTOR-SPORT-CLUB e.V. MAUER 1950 A.D.A.C.

MSC ODENHEIM e.V. 19 5* IM ADAC

14./15. JULI 1984
MAUER

uvex

uvex

uvex

BERU

PS Die Motorrad Zeitung

Moto Cross AKTUELL

BERU

KTM

motorrad reisen & sport

BERU

BRIDGESTONE
Ihre Sicherheit liegt uns am Herzen.

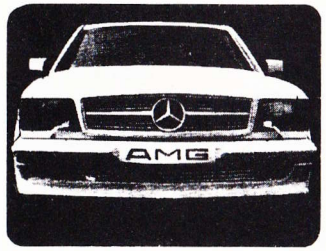
ENDURO

E9

Was ist eigentlich

Motorrad-ENDURO-Sport

Damit Sie sich, verehrte Motorsportfreunde, ein besseres Bild vom Motorradgeländesport machen können, hier ein paar erklärende Worte:
Die zu fahrende Gesamtstrecke beträgt in 2 Tagen zus. über 500 km. Da im Geländesport Zuverlässigkeit ganz groß geschrieben wird und ein Rennen vermieden werden soll, wurde ein Rundkurs von ca. 76 km festgelegt, der am ersten Tag 4 mal, und am zweiten Tag 3 mal durchfahren werden muß.
Die vom Veranstalter vorgegebenen Sollzeiten von ZK zu ZK müssen vom Fahrer mit der Präzision einer Uhr angefahren werden, wobei pro Tag bis zu 2 Minuten Zeitüberschreitung strafpunktfrei möglich ist. Zu spätes oder zu frühes Einfahren in eine ZK bedeutet 60 Strafpunkte pro Minute.
Bei den oft sehr schwer zu befahrenden Wald- und Wiesenwegen sowie den steilen Auf- und Abfahrten bedeutet dies für den Fahrer sieben Stunden äußerste Konzentration. Die Tücken des Geländes und die hohe Beanspruchung des Maschinenmaterials lassen so nicht immer den Schnellsten Sieger werden, sondern dern den Zuverlässigsten. Damit weitgehende Chancengleichheit für alle Teilnehmer besteht, werden die Motorräder entsprechend der Leistungskraft ihrer Motoren in Hubraumklassen unterteilt. Ermittelt werden die Sieger und die nachfolgend Placierten in den einzelnen Klassen, vor allem aber in der CROSS-PRÜFUNG, einem besonders abgesperrten Streckenabschnitt auf dem Gelände, wo auf Höchstleistung, also so schnell wie möglich, gefahren werden muß.
Die für die Cross-Prüfung benötigte Zeit wird in Punkten: pro Sekunde = 1 Strafpunkt, den übrigen Punkten der Geländefahrt hinzugezählt, so daß am Ende derjenige Fahrer in jeder Klasse Sieger ist, der neben einer strafpunktfreien Geländefahrt die schnellste Fahrt in der Cross-Prüfung gefahren ist.
Die interessantesten Streckenabschnitte für den Zuschauer entnehmen Sie bitte dem Streckenplan.



Autohaus Auer

Werkstatt für Mercedes-Fahrzeuge

Industriestraße 54

6922 Meckesheim

Telefon (0 62 26) 22 40

Tuning an Mercedes-Fahrzeugen · Einbau und Verkauf von AMG-Teilen

ENDURO-INTERPRETATION

Geländesport	=	deutsch
Wertungsfahrt	=	österreichisch
Reliabylity	=	englisch
Cross-Country	=	amerikanisch
Regolarita	=	italienisch
Todo-Toreno	=	spanisch
ENDURO	=	international

Viele Bezeichnungen für ein und dieselbe Sportart.
Motorrad-Gelände-Zuverlässigkeitsfahrten sind gemeint,
oft auch Six-Day-Sport oder Zwei-Tage-Fahrt genannt.
Mehr als 70 Jahre eine faszinierende männliche, ja oft abenteuerliche Art und Weise, sich im Gelände mit dem Motorrad zu bewegen. Vergleichbar im System mit dem Wagen-Rallye-Sport müssen die Piloten zu bestimmten vorgesehenen Zeiten an den Zeitkontrollen sein, um ihre Stempelkarte vorzulegen. Zu frühes oder zu spätes Stempeln wird mit 60 Punkten **pro** Minute bestraft. So wird die Tagesetappe kontrolliert, die meistens um die 300 km umfasst, und die Zuverlässigkeit von Fahrern und Maschinen getestet.
Die Geschwindigkeit wird bei einer Beschleunigungs-Prüfung und beim Cross-Test geprüft, wo der Fahrer für jede gefahrene Sekunde 1 Punkt erhält. Der Fahrer mit der niedrigsten Punktzahl ist Sieger.
Bei früheren internationalen Meisterschaften waren auch Seitenwagen (in der Bundesrepublik heute noch) und Motorroller beteiligt. Aber die immer besser und stärker werdenden Motorräder verlangten schwierigere Strecken, die nur noch für Solo-Kräder ausgerichtet wurden. Die verwirrende Anzahl von 11 Klassen ist ab 1981 auf 6 und ab 1983 auf 5 reduziert. 80 ccm - 125 ccm - 250 ccm - 500 ccm und über 500 ccm und über 500 ccm reserviert für 4-Takt-Motoren, haben viel zur Transparenz beigetragen. Besonders die 4-Takt-Klasse hat Industrie und Fahrer zu neuen Konstruktionen und zu progressiver Ingenieurkunst angeregt.
Zur Zeit gibt es für den Solo-Fahrer die Enduro-Europameisterschaft als höchstens erreichbaren Titel. Für Nationalmannschaften (6 Fahrer) die Weltmeisterschaft (Sixy-Day's). Sie kann nur von einem Team gewonnen werden.
Die Schaffung einer eigenen Kommission im Weltverband zeigt die große Bedeutung, die dem Enduro-Sport zugemessen wird und alle 5 Kontinente sind dabei beteiligt.

Enduro-Sport: Das Jahr der Wende?

Von Robert Poensgen

Dieses Jahr, 1984, wird die 17. Europameisterschaft im Enduro-Sport ausgetragen. Die Fahrer aus der Bundesrepublik haben diesen Titelwettbewerb zweieinhalb Jahrzehnte lang beherrscht, wie die Tabelle der Titelgewinne zeigt. 1984 wird das erste Jahr sein, in dem die Bundesrepublik leer ausgeht. Einzig der Hesse Joachim Sauer aus Dipperz bei Fulda konnte sich einen Platz unter den ersten Zehn erobern. Aber nicht allein die Deutschen, auch die Nation mit dem größten Fahrer-Aufgebot im Enduro-Sport: Italien, wird voraussichtlich leer ausgehen. So, wie die Situation jetzt, vor dem sechsten und letzten Titelkampf aussieht, hat die DDR jenen Platz eingenommen, den früher die Bundesrepublik inne hatte. DDR-Fahrer liegen in den vier Klassen, die sie belegen, an der Tabellenspitze.

Wie konnte es soweit kommen?

Es ist klar, daß in diesem Spitzen-Wettbewerb, in dem die besten Gelände-Spezialisten unseres Erdteils aufeinandertreffen, die reinen Privatfahrer kaum eine Chance haben. Jene Fahrer, die vom Kauf und der Wartung ihrer Maschine bis zu den hohen Reisespesen ihre sämtlichen Kosten selber tragen müssen. Im Gegensatz zu den Rennsportarten, sei es auf der Straße oder der Bahn, kennt der Endurosport weder Preisgelder, noch Spesenersatz durch den Veranstalter. Wer also nicht von Haus aus begütert ist, daß er die 20 000 bis 30 000 Mark für eine Saison aus der Hosentasche bezahlen und obendrein die benötigte Urlaubszeit aufbringen kann, die eine Enduro-Europameisterschaft erfordert, ist darauf angewiesen, daß ihn die Industrie unterstützt – finanziell und mit Material.

Die Motorrad-Industrie in den westlichen Ländern, vor allem in der Bundesrepublik und in Italien, hat aber das Interesse am Enduro-Sport weitgehend verloren. Er hat seine Werbe-Wirksamkeit eingebüßt, seit sich die Presse, allen voran die Motorrad-Presse, anderen Themen zuwendet. Der Rennsport, das Moto Cross, der Bahnsport sind attraktiver, überschaubarer, Publikums-wirksamer. Man kann es einer Motorradfirma nicht verdenken, wenn sie ihre Sport-Mittel lieber dort investiert, wo Erfolge breite Publicity versprechen. Das beste Beispiel ist das deutsche Zündapp-Werk. Zündapp beherrschte mehr als ein Jahrzehnt nahezu unangefochten vor allem die kleinen Hubraum-Klassen in der Enduro-Meisterschaft. Der Zündapp-Einsatz begann zu einer Zeit, da Berichte von großen Enduro-Ereignissen – damals nannte man sie noch: Geländesport – in der Berichterstattung der Fachpresse selbst die Reportagen von Straßenrennen in den Schatten stellten. Unter den Journalisten aber wuchs eine neue Generation heran, der der sportliche Wettkampf im Waldesdunkel nichts mehr sagte, die sich mehr, ja ausschließlich für spektakuläre Schräglagen auf Rennstrecken und abenteuerliche Sprünge auf Moto Cross-Pisten begeisterte. Allenfalls zu der erst Ende der 60er-Jahre zur Weltmeisterschaft aufgestuften Internationalen Sechstagefahrt findet sich noch eine Gruppe sachkundiger Berichterstatter ein. Was Wunder, daß Ende 1982 die Zündapp-Werke ihren Entschluß bekannt gaben, sich vom Enduro-Sport zurückzuziehen und die zur Verfügung stehenden Sport-Mittel in den Straßen-Rennsport zu investieren. Mit geringerem finanziellen Aufwand erzielte man somit eine bedeutend bessere Öffentlichkeitswirkung.

Damit aber war auch dem deutschen Enduro-Sport praktisch die Basis entzogen. Schon vorher hatten die Nürnberger Hercules-Werke die Sportbeteiligung eingestellt und die dritte namhafte deutsche Sportmotorrad-Marke, Maico, geriet finanziell so stark in die Klemme, daß sie ihren Fahrern jegliche Unterstützung streichen mußte. In Italien traten die großen Marken, wie Guzzi, Morini, Benelli, Gilera, nur ganz sporadisch auf den Plan. Man überließ das Feld den Importeuren ausländischer Marken (Husqvarna, KTM, Puch) und jener Vielzahl kleiner Hinterhoffirmen, die für den Markt am Mittelmeer-Raum so typisch sind: Accossato, AIM, Aprilia, T.M., Valenti, und wie sie alle heißen. Einige Jahre lang sah es so aus, als werde die österreichische Firma KTM diese Sportart beherrschen. Aber auch hier mußte man den Rechenstift ansetzen und die Investitionen in den Enduro-Sport, vor allem vom deutschen und vom italienischen Importeur forciert, zurückdrehen. So kommt es, daß von der westlichen Motorrad-Industrie zur Zeit allein die schwedische Marke Husqvarna im Enduro-Sport eine nennenswerte Rolle spielt. Und die Japaner sind von vornherein nur mit halber Kraft eingestiegen.

Ganz anders liegen die Dinge im Ostblock. Man darf davon ausgehen, daß alle DDR-, polnischen und tschechoslowakischen Enduro-Fahrer, die an der Europameisterschaft teilnehmen, Werksfahrer im wahrsten Sinne des Wortes sind. Viele von ihnen sind nämlich Angestellte der Motorradfabriken, deren Erzeugnisse sie fahren. Und in diesen Ostblock-Staaten legt man weniger Wert auf die Werbe-, als vielmehr auf die politische Wirkung sportlicher Erfolge. Sie dienen der Selbstbestätigung, dem Nationalbewußtsein. Die Fahrer aus der CSSR hatten jahrelang überragende Erfolge in den mittleren und großen Hubraumklassen der Enduro-Wettbewerbe, insbesondere bei den Six Days. Das gleiche gilt für die DDR. Dann wurden sie von der überlegenen westlichen Technologie etwas ins Abseits gerückt. Aber CSSR und DDR gaben nicht auf, blieben zäh am Ball, und vor allem die DDR-Fahrer können heute wieder an die Erfolge anknüpfen, die sie vor allem in der zweiten Hälfte der 60er und anfangs der 70er Jahre hatten. Man treibt dort mit staatlicher oder halbstaatlicher Unterstützung eine ganz systematische Nachwuchs-Pflege, während hierzulande der junge, talentierte Nachwuchs mehr oder minder auf sich allein gestellt ist. An diesem Nachwuchs nämlich, an der Basis, fehlt es dem

J. Sauer (D) 125 ccm

H. Stößenreuther (D) 500 ccm

deutschen Enduro-Sport mitnichten. Der Andrang junger Fahrer zu dieser Sportart ist nahezu ungebrochen. Die meisten Veranstalter von Enduro-Wettbewerben müssen Nennungen ablehnen, weil zu große Starterfelder organisatorisch nicht zu bewältigen sind.

Wozu allerdings die Tatsache kommt, daß auch die Zahl dieser Wettbewerbe von Jahr zu Jahr rückläufig ist. Behördliche Verbote, das oftmals überschärfte Bewußtsein für den Natur- und Umweltschutz tragen daran ebenso schuld, wie die Frustration mancher Veranstalter, die ihre aufwendigen Bemühungen um die Organisation von Enduro-Wettbewerben weder materiell, noch ideell belohnt sehen. Schuld der Industrie und Schuld der Fachpresse!

Dabei gäbe es gerade heute ein Stichwort, unter dem man dem Enduro-Sport viel öffentliche Anerkennung verschaffen könnte und müßte. Denn es ist unbestritten, daß es für den Motorradfahrer auf der Straße kein sinnvolleres Sicherheits-Training gibt, als das Fahren im Gelände. Nirgendwo anders absolviert er besser die hohe Schule der Maschinenbeherrschung in unverhofften Gefahren-Situationen als hier. Wer es gelernt hat, auf unsicherem Untergrund, auf Sand, Geröll, im Matsch, zu bremsen, zu beschleunigen und zu lenken, ohne zu stürzen, den bringt auch auf der Straße so rasch nichts mehr aus dem Gleichgewicht. Wir könnten tausende, ja zehntausende von Motorrad-Unfällen im öffentlichen Straßenverkehr vermeiden, wenn alle die, die heute eine schnelle 80er oder einen der berühmten „Heißen Öfen" reiten, im Gelände gelernt hätten, das Mögliche vom Unmöglichen zu unterscheiden!

Unter diesem Gesichtspunkt wäre es nur logisch und geradezu verdienstvoll, wenn sich alle dafür zuständigen Behörden darin überbieten würden, dem Endurosport Austragungs-Möglichkeiten zu eröffnen. Warum geben Bundeswehr und Standort-Verwaltungen ihre Truppen-Übungsplätze nur so selten für Geländefahrer frei? Warum sperren sich Gemeinde- und Kreisverwaltungen so vehement dagegen, Enduro-Fahrer auf abgelegenem Brachgelände ihren Sport betreiben zu lassen? Der Möglichkeiten gibt und gäbe es ungezählte, bloß der gute Wille, die bessere Einsicht in das Notwendige und Fördernswerte fehlt an vielen Orten.

Dies gilt – muß man das extra betonen? – nicht für das Gebiet, in dem in diesem Jahr der deutsche Lauf zur Enduro-Europameisterschaft stattfindet. Im Rhein-Neckar-Raum treffen sich einsichtsvolle Behörden und Politiker mit einsatzfreudigen und verantwortungsbewußten Clubs und Funktionären. Nicht allein Mauer, auch Odenwald, Schatthausen, Unterschönmattenwag und Östringen sind Jahr für Jahr Schauplätze geländesportlicher Großveranstaltungen, gleich ob Enduro oder Trial. Sicher trägt dazu auch bei, daß gerade der Gausportleiter des ADAC Gaues Nordbaden, Peter K. Schroeder, sich im letzten Jahrzehnt zu einem der führenden Köpfe im Welt-Endurosport heraufgedient hat. Vom Vorsitzenden des OMK-Gelände-Ausschusses avancierte er mittlerweile zum Präsidenten der Trial- und Endurokommission beim Motorradsport-Weltverband FIM. Von ihm gehen immer wieder neue Impulse für den Endurosport aus, die das Ziel haben, diese Wettbewerbe auch für das Publikum attraktiver, durchschaubarer zu machen und zu seinen eigentlichen Quellen zurückzuführen. Unter seiner Federführung wurde in diesem Jahr der „Eisenbahn-Fahrplan" international durchgesetzt, der es den Fahrern verbietet, auf der Strecke eingehandelte Zeitverspätungen durch schnelleres Fahren in anderen Abschnitten aufzuholen. Damit soll die Entwicklung von der Gelände-Zuverlässigkeitsfahrt zum „Langstrecken-Moto Cross" gestoppt, das oft gefährliche Tempo auf unbekannter Strecke gedrosselt werden. Unter Piet Schroeders Federführung wurde den, in ihrer Bedeutung überbewerteten, Cross-Prüfungen (die eigentlich gar nicht Enduro-typisch sind) die Spezialprüfungen auf einem vorher nicht bekannten Gelände-Abschnitt zur Seite gestellt. Die allzugroße Zahl von Hubraumklassen wurde auf das überschaubare Feld von fünf Klassen gedrosselt, die bei den Zuschauern so beliebte (und der Wirklichkeit auf der Straße entsprechende) große Viertakt-Klasse eingeführt. Das in vielen Punkten von der technischen Entwicklung überholte Reglement wurde durchkämmt und den modernen Erfordernissen angepaßt. Das alles hat dem Enduro-Sport gut getan und sollte die Sicherheit für die Fahrer verbessern, dem Publikum neue Attraktionen bieten, den technischen Fortschritt fördern und, nicht zuletzt, den Gegnern dieses Sports die Waffen aus der Hand schlagen.

In diesem Sinne könnte 1984 auch für den Enduro-Sport ein Jahr der Wende sein. Jetzt sind Industrie und Presse dazu aufgerufen, das Beste daraus zu machen.

Sportliche Freiheit mit TE Kontaktlinsen

Die neuen, unsichtbaren TE Kontaktlinsen – spontan- und langzeitverträglich.

Besser sehen – natürlich aussehen.

Titmus Eurocon

Optik SAUER GmbH

Fachgeschäft für Augenoptik

6908 WIESLOCH
Hauptstr. 97, ☎ 06222 - 2220

6922 MECKESHEIM
Friedrichstraße 17
☎ 06226 - 1674

Klasse 1 bis 80 ccm

Start-Nr.	Fahrer/Bewerber	Wohnort /Nat.	Marke
	MSC Pfungstadt e. V. /ADAC		
1	Will, Uwe	Pfungstadt	Ancilotti
2	Zijlstra, Dinand	Niederlande	Honda
3	Bräutigam, Bernd	Lahr	Kawasaki
4	Boom, Ruud	Niederlande	Simson
5	Przybyla, Zbiginiev	Polen	Simson
	Erk-Kawasaki-Racing, Deutschland		
6	Brinkmann, Bernhard	Bottropp	Kawasaki
	ADAC-Westfalen-West, Deutschland		
7	Sliwa, Bruno	Bochum	Suzuki
8	Olzewski, Stanislav	Polen	Simson
	ERK-Kawasaki-Racing Deutschland		
9	Erk, Hans-Jürgen	Kassel	Kawasaki
10	Renner, Rudi	Schlierbach	Ancilotti
11	Dolci, Angelo	Italien	Accossato
	Beru-Zündkerzen, Deutschland		
12	Ehrlicher, Jochen	Neustadt/Co.	Accossato
13	Muraglia, Franco	Italien	Accossato
	AC Rendsburg, Deutschland		
14	Dudek, Jens	Westerrönfeld	Yamaha
15	Rossi, Marco	Italien	TM
16	Milani, Mario	Italien	Moto-AIM
17	Teuchert, Arnulf	Simmelsdorf	KTM
18	de Felce, Felice Marco	Italien	Kram-IT
	ADAC-Hessen, Deutschland		
19	Schwebel, Michael	Darmstadt	Ancilotti
20	Passeri , Stefano	Italien	Accossato
	MC Augsburg e. V. /ADAC		
21	Steinle, Robert	Agawang	Fantic
22	Lumina, Maurizio	Italien	KTM
	IFA-Mobile, DDR		
23	Geissenhöner, Horst	DDR	Simson

Seit über **50** Jahren
im Dienst für den Kraftfahrer

Ihr

OPEL-
Dienst

ESSO-
SB-Station

Auto-Heckel

6921 Zuzenhausen
Meckesheimer Straße 5 · Telefon (06226) 1347

6921 Angelbachtal-Eichtersheim
Bruchsaler Straße 5 · Telefon (07265) 477

Eigene Karosserie- und
Lackierabteilung

Vertragslieferant von
HERCULES - Zweiradfahrzeugen

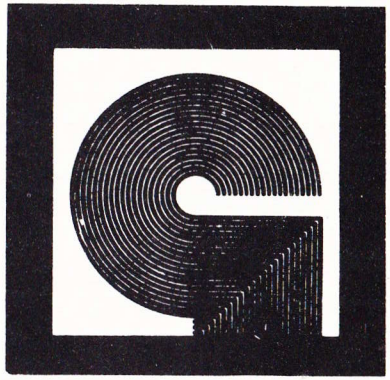
Klasse 1 bis 80 ccm - FORTSETZUNG -

Start-Nr.	Fahrer/Bewerber	Wohnort/Nat.	Marke
24	Volpi, Giorgio	Italien	Accossato
25	Brick, Alan	England	Suzuki
26	Salvi, Dario	Italien	Valenti
	Side-Car-Service Hartmann, Deutschland		
27	Hartmann, Stephan	Ingelheim	Kramer HMT
28	Bombardieri, Mario	Italien	Valenti
	MVN Franken e.V., Deutschland		
29	Spitzer, Eddy	Nürnberg	KTM
30	Gelmi, Carlo	Italien	Valenti
31	Inhofer, Norbert	Regensburg	Puch
32	Micozzi, Adriano	Italien	Mico
33			
34	Tassi, Luca	Italien	Kramer
35	Kern, Herbert	Weißenbrunn	Suzuki
36	Grisse, Jürgen	Neunkirchen	Zündapp
	Motorsport-Schöpf, Culmbach		
38	Kaspar, Walter	Unterasbach	Yamaha
	Cross-Team Rottler, Ingolstadt		
42	Klingenschmidt, Heinz	Ingolstadt	Puch
43	Placito, Marcello	Italien	KTM
	IFA-Mobile, DDR		
46	Thalmann, Jens	DDR	Simson

Personalie

Robert Poensgen, 64, ist Redakteuer beim Motorradmagazin „mo". Er zählt zu den besten Kennern der Enduro-Szene, denn er nahm selbst in den Jahren zwischen 1950 und 1956 erfolgreich auf BMW, NSU und Tornax an zahlreichen Enduro-Wettbewerben, darunter auch Drei- und Sechstagefahrten teil und wurde dafür mit den Goldenen Motorsportabzeichen des ADAC und des DMV, sowie mit der Großen goldenen ADAC-Sportnadel ausgezeichnet. Als Journalist hat er von 1951 bis heute mehr Sechstagefahrten beschrieben als jeder andere und über den Endurosport auch lesenswerte Bücher („Geröll, Motoren, feine Kerle", „12 Jahre deutsche Geländemeisterschaft", „Sieger in allen Sätteln") verfaßt.

Ihre Fenster
für
Neu- und Altbau
vom Fachmann



GERHARD HAKE
Glaserei – Fensterbau
6901 Mauer/Heidelberg – Kirchenstraße 10
Telefon 0 62 26 / 35 48

Bäckerei · Konditorei
ERWIN BUNDSCHUH

6901 Mauer

Sinsheimer Straße 8 · Telefon (06226) 1281

Bekannt für seine Torten und
Brotspezialitäten

Klasse 2 bis 125 ccm

Start-Nr.	Fahrer/Bewerber	Wohnort/Nat.	Marke
100	de Vos, Bert	Niederlande	SWM
101	de Vos, Jan	Niederlande	SWM
102	Kyösti, Tuuli	Finnland	KTM
103	Beru-Zündkerzen, Deutschland Fischer, Hans-Friedrich	Diespeck	Honda
104	Willems, Jan	Niederlande	Husqvarna
105	T. Jansson, Schweden Nilsson, Mikael	Schweden	Husqvarna
106	ADAC-Hessen, Deutschland Metz, Henning	Neunkirchen	Kawasaki
107	IFA-Mobile, DDR Lämmel, Bernd	DDR	Simson
108	Myllys, Petri	Finnland	KTM
109	Schmidt, Michael	Kronach	Yamaha
110	Heinaho, Ilkka	Finnland	KTM
111	Seppenwoolde, Henk	Niederlande	Honda
112	di Mauro, Paolo	Schweiz	KTM
113	MSC Odenheim e. V. /ADAC Schiek, Reinhard	Oberderdingen	KTM
114	MK Orion, Schweden Lundqvist, Jonas	Schweden	Husqvarna
115	Zimmermann, Jean-Claude	Schweiz	KTM
116	Viwakainen, Pekka	Finnland	Husqvarna
117	Lorenz, Heinz	Schweiz	Husqvarna
118	KTM, Schweiz Hansammann, Hans Rudolf	Schweiz	KTM
119	Niechoj, Axel	Lauffen	KTM
120	Andreas-Racin-Vertrieb, Berlin Wolter, Clemens	Berlin	Honda
121	ADAC-Südbayern, Deutschland Holz, Andreas	Senden	Yamaha

Klasse 2 bis 125 ccm - FORTSETZUNG -

Start-Nr.	Fahrer/Bewerber	Wohnort/Nat.	Marke
122	Andersson,Tommy	Schweden	Yamaha
123	Gancewski, Ryszard	Polen	Simson
124	Vogel, Peter	Waldmichelbach	Husqvarna
125	Rosen, Bengt	Schweden	Husqvarna
126	Klujszo, Zbigniev	Polen	Simson
127	Steiding, Johnny	Schweden	Husqvarna
128	Attiger, Christoph	Schweiz	KTM
129	MOTOTRAIL OY, Lahti, Finnland Nuuttila, Juha	Finnland	Husqvarna
130	Horn, Manfred	Österreich	KTM
131	Trattner, Hubert	Österreich	KTM
132	Ruch, Charles	Schweiz	Aprilia
133	Beru-Zündkerzen, Deutschland Bratke, Günter	Iffezheim	KTM
134	Beru-Zündkerzen, Deutschland Rauh, Michael	Burscheid	KTM
135	MN-Renntechnik, Niederhausen Gömmel, Jürgen	Schwabach	KTM
136	Dätwyler, Oskar	Schweiz	Yamaha
137	Ebenau, Uwe	Eschwege	Honda
138	Finnigan, Nigel	England	Yamaha
139	Marinoni, G. Paolo	Italien	Cagiva
140	ADAC-Nordbaden, Deutschland Renken, Heinz	Östringen-Od.	Puch
141	Wurzer, Jürgen	Österreich	Husqvarna
142	ADAC-Südbayern, Deutschland Listl, Paul	Sinzing	Honda
143	ADAC-Nordbayern, Deutschland Wagner, Herbert	Obernzenn	Yamaha

Klasse 2 bis 125 ccm - FORTSETZUNG -

Start-Nr.	Fahrer/Bewerber	Wohnort/Nat.	Marke
144	Moto-Thome Racing, Much Müller, Gerd	Much	Aprilia
145	ADAC-Hessen, Deutschland Schöppner, Michael	Freigericht	Suzuki
146	IFA-Mobile, DDR Hübler, Rolf	DDR	Simson
147	KTM, Deutschland Sauer, Joachim	Dipperz	KTM
148	KTM-Farioli, Italien Signorelli, Angelo	Italien	KTM
149	Reese, Frank	Ottendorf	Husqvarna
150	KTM-Farioli, Italien Pegurri, Renato	Italien	KTM
151	KTM, Australien Lovett, Phil	Australien	KTM
152	Ohlsson, Olle	Schweden	Yamaha
153	Marinoni, Andrea	Italien	Aprilia
154	Grasso, Giorgio	Italien	Kram-IT
155	Mayr, Franco	Italien	Kram-IT
156	Zuffa, Enrico	Italien	KTM
157	Buscarini, P. Angelo	Italien	Cagiva
158	Brissoni, Gualtiero	Italien	Husqvarna
159	Orioly, Edy	Italien	Puch
160	Sandrinelli, Luciano	Italien	Villa
161	Cisar, Jiri	CSSR	Jawa
162	van Dommele, Michel	Belgien	Aprilia
163	Wagenvoort, André	Niederlande	Honda
164	Schmidt, Günther	Neunkirchen	Zündapp

Klasse 3 bis 250 ccm

Start-Nr.	Fahrer/Bewerber	Wohnort/Nat.	Marke
	IFA-Mobile, DDR		
200	Schubert, Frank	DDR	MZ
201	Eichenberger, Claude	Schweiz	Yamaha
202	Medardo, Luigino	Italien	Puch
203	Karlsson, Kent	Schweden	Husqvarna
204	Muller, Gerrit	Niederlande	Honda
	MSC Pfungstadt e. V./ADAC		
205	Sigmund, Hermann	Darmstadt	KTM /175
	AMC Rodheim/Bieber e. V. /DMV		
206	Gerlach, Thomas	Biebertal	Husqvarna /175
	IFA-Mobile, DDR		
207	Klaedtke, Reinhard	DDR	MZ
	Beru-Zündkerzen, Deutschland		
208	Karcher, Klaus	Baden-Baden	Husqvarna
209	Bergman, Raoul	Finnland	KTM
210	Schmider, Erwin	Wolfach	KTM /175
	Yoko-Team Schütz, Deutschland		
211	Schmidt, Heiner	Neunkirchen	Honda
212	Flüeli, Rolf	Schweiz	Aprilia
	ADAC-Nordbayern, Deutschland		
213	Walther, Arndt	Sonnefeld	KTM /175
	ADAC-Hessen, Deutschland		
214	Steenbock, Jörg	Rosbach	KTM
215	Conrad, Valentin	Schweiz	Husqvarna
	ADAC-Hessen, Deutschland		
217	Schneider, Stefan	Weimar	Yamaha
218	Ytterberg, Tomas	Schweden	Husqvarna
	IFA-Mobile, DDR		
219	Weber, Uwe	DDR	MZ
	ADAC-Nordbaden, Deutschland		
220	Wagner, Richard jun.	Mannheim	KTM

Klasse 3 bis 250 ccm - FORTSETZUNG -

Start-Nr.	Fahrer/Bewerber	Wohnort/Nat.	Marke
	Beru-Zündkerzen, Deutschland		
221	Klingauf, Jürgen	Kehlheim	Maico
	MSC "Supero" Pirmasens e. V. /ADAC		
222	Traxel, Wolfgang	Dahn	Suzuki
223	Herbertz, Holger	Langenfeld	KTM /175
	AC München e. V. /ADAC		
224	Böschl, Robert	Kelheim	Maico
225	Löwer, Gernot	Heppenheim	KTM
	Aprilia-Deutschland		
226	Dieterich, Manfred	Salzwoog	Aprila /175
227	Singler, Anton	Schuttertal	Maico
228	Röder, Werner	Lautertal	SWM /175
229	Egger, Rudolf	Österreich	Husqvarna
230	Jarledal, Po	Schweden	Husqvarna
231	Gritti, Alessandro	Italien	KTM
232	Augustyn, Ryszard	Polen	Jawa
233	Jönsson, Christer	Schweden	Husqvarna
234	Pellegrinelli, Tullio	Italien	Kram-IT
	ADAC-Württemberg, Deutschland		
235	Mayer, Jürgen	Remseck	Maico
236	Andersson, Mats	Schweden	Husqvarna
237	Cecconi, Maurizio	Italien	Husqvarna
	MSC Wieslauftal e. V. /ADAC		
238	Fritz, Hartmut	Backnang	Maico
239	Grassi, Sergio	Italien	KTM
240	Meckel, Richard	Lautertal	Jawa
241	Budny, K.	Polen	Jawa
242	Renner, Horst	Weschnitz	KTM /175
243	Pigni, Maurizio	Italien	KTM

Klasse 3 bis 250 ccm - FORTSETZUNG -

Start-Nr.	Fahrer/Bewerber	Wohnort/Nat.	Marke
244	Beppler, Rolf	Appenhofen	Husqvarna
245	Stanco, Mikael	Polen	Jawa
246	Schaffter, Jean-Paul	Schweiz	Husqvarna
247	Marchini, Alberto	Italien	Husqvarna
248	Pullen, André	Niederlande	Husqvarna
249	Fasola, Fabio	Italien	Husqvarna
251	Sägesser, Hans-Jörg	Schweiz	Kram-IT
252	Zucchetti, Carlo	Italien	KTM
253	Ruch, Albert	Schweiz	Aprilia
	MSC Mauer e. V. /ADAC		
254	Stuhlmüller, Hans-Joachim	Eppingen	Puch
	Knoke Sportmotorräder, Laatzen		
255	Knoke, Karl	Laatzen	KTM
	ADAC-Hessen, Deutschland		
256	Peter, Manfred	Freigericht	KTM /175
257	Meßmer, Martin	Ammerbuch	Maico
258	Auer, Karlheinz	Österreich	Husqvarna
259	Gustafsson, Peder	Schweden	Husqvarna
	Triumph-Club Wien		
260	Czernuschäk, Franz	Österreich	KTM
261	Hennig, Jörg	Winningen	KTM
	Kraft-Egli-Racing-Team, Deutschland		
262	Wegele, Herbert	Bad Waldsee	Honda /175
	MSC "Supero" Pirmasens e. V. /ADAC		
263	Beppler, Dieter	Schindhard	Husqvarna
	MSC Nordmark, Kiel		
264	Schönfeld, Wolfgang	Quarnbek	Husqvarna
265	Vallon, Marc-Henri	Schweiz	Aprilia
266	Eindhoven, Aris	Niederlande	KTM

Was den Zuschauer interessiert

1. Attraktivste Punkte bei der Enduro-Europameisterschaft:

A) Cross-Prüfung im Gänsegarten

B) Zigeunerplatz in Richtung Gauangelloch

Fahrtrichtung auf der rechten Seite

C) Schuttplatz Bammental, gleiche Strecke wie bei B), nur auf der linken Seite

D) Kallenberg Öschelbronn

Für Ihr leibliches Wohl wird gesorgt:

A) Im Fahrerlager

B) Bei der Cross-Prüfung in Meckesheim

WICHTIGE HINWEISE FÜR DIE ZUSCHAUER

1. Gemäß § 265a StGB ist jeder Zuschauer verpflichtet, im Besitze einer Eintrittskarte zu sein. Jeder, der sich dieser Verpflichtung zu entziehen versucht, macht sich strafbar. Im Umkreis von 250 m Luftlinie um die Fahrlinie hat der Veranstalter für die Dauer der Veranstaltung das HAUSRECHT. Der berechtigte Inhaber - einer Eintrittskarte - ist im Rahmen der Zuschauer-Unfall-Versicherung bei der Gothaer Allgemeinen Versicherungs AG während der Dauer der Veranstaltung versichert.
2. Alle Anweisungen der Polizei und der Funktionäre sind verbindlich und dienen dem Schutze der Fahrer und Zuschauer.
3. Der Veranstalter haftet nicht für selbstverschuldete Unfälle.
4. Bitte befolgen Sie alle Anweisungen der Polizei, den Männern der Freiwilligen Feuerwehren, den DRK-Helfern und allen gekennzeichneten Beauftragten der Fahrtleitung und helfen Sie mit, der Veranstaltung einen harmonischen und einwandfreien Verlauf zu geben.
5. Kinder bis zu 12 Jahren dürfen sich nur in Begleitung Erwachsener an der Strecke bewegen.
6. Schonungen dürfen nicht betreten werden.
7. Flurschäden sind unbedingt zu vermeiden. Hunde dürfen an der Strecke nicht mitgebracht werden, denn sie haben schon schwere Unfälle verursacht. Bei Zuwiderhandlung wird der Hundebesitzer zur Verantwortung gezogen.
8. Nach Beendigung der Veranstaltung ist bei der Abfahrt besondere Verkehrsdisziplin erforderlich, um andere Verkehrsteilnehmer nicht unnötig zu gefährden.
9. Rauchverbot im Wald beachten!

Enduro-Europameisterschaft
MAUER 1984

ca. Zeiten der ersten Teilnehmer:

RUNDE	Start + Fahrerlager	Beschl.-Pr.	ZK 1	ZK 2	ZK 3	CROSS	ZK 4	ZIEL
1	7⁻	7¹⁰	7²⁰	7³⁰	7⁵⁵	8⁻	8³⁵	
2	9⁻		9²⁰	9³⁰	9⁵⁵	10⁻	10³⁵	
3	11⁻		11²⁰	11³⁰	11⁵⁵	12⁻	12³⁵	13⁻

Enduro-Europameisterschaft
MAUER 1984

ca. Zeiten der ersten Teilnehmer:

RUNDE	Start + Fahrerlager	ZK 1	CROSS	ZK 2	ZK 3	ZK 4	Beschl.-Pr.	ZIEL
1	7⁻	7²⁵	8⁻	8⁰⁵	8³⁰	8⁴⁰	8⁵⁰	
2	9⁻	9²⁵	10⁻	10⁰⁵	10³⁰	10⁵⁰		
3	11⁻	11²⁵	12⁻	12⁰⁵	12³⁰	12⁵⁰		13⁻

TELEX-AKTUELL

AKTUELLER EUROPAMEISTERSCHAFTSSTAND !

Klasse bis 80 ccm :	1.	Thälmann	DDR	Simson	161 P.
	2.	Muraglia	I	Accossato	147 P.
	3.	Geissenhöner	DDR	Simson	131 P.
Klasse bis 125 ccm:	1.	Hübler	DDR	Simson	137 P.
	2.	Signorelli	I	KTM	119 P.
	3.	Cancewski	P	Simson	117 P.
Klasse bis 250 ccm:	1.	Sturm	DDR	MZ	158 P.
	2.	Lalay	F	KTM	144 P.
	3.	Weber	DDR	MZ	139 P.
Klasse bis 500 ccm:	1.	Scheffler	DDR	MZ	189 P.
	2.	Schützler	DDR	MZ	163 P.
	3.	Cyffka	DDR	MZ	140 P.
Klasse über 500ccm:	1.	Charbonnier	F	HQ	147 P.
		Andreini	I	Honda	147 P.
	3.	Charles	F	HQ	110 P.

(Stand nach dem 5. Lauf zur Enduro-Europameisterschaft)

Bei der Enduro-EM werden für jeden Lauf getrennt jeweils für die ersten 15 der Wertung Punkte nach folgendem Schema vergeben:
20 - 17 - 15 - 13 - 11 - 10 - 9 - 8 - 7 - 6 - 5 - 4 - 3 - 2 - 1 -

Fällt ein Fahrer jedoch am ersten Tag aus so darf er im Gegensatz zum Motocross am zweiten Tag, also zu zweiten Lauf nicht mehr antreten.

Klasse 3 bis 250 ccm - FORTSETZUNG -

Start-Nr.	Fahrer/Bewerber	Wohnort/Nat.	Marke	
	Aprilia-Team Fichtenkamm			
267	Thielmann, Volker	Neunkirchen	Aprilia	
268	Selling, Maurice	Niederlande	KTM	
	MSC Imbach, Österreich			
269	Danzinger, Hans	Österreich	KTM	
270	Klein-Brinke, Jan	Niederlande	SWM	
271	Hughes, Tim	England	Maico	
272	Orrvik, Ulf	Schweden	Yamaha	
273	Lewis, Wayne	England	KTM	
274	Williams, Calvin	England	KTM	
275	Edmondson, Derrik	England	Honda	
276	Pettersson, Karl-Ake	Schweden	Husqvarna	
277	Peters, Alex	Niederlande	Husqvarna	
278	Hagmann, Lasse	Schweden	Husqvarna	
279	Scalkwijk, Martin	Niederlande	Honda	
	ADAC-Nordbayern, Deutschland			
280	Rossel, Manfred	Petersaurach	KTM	
281	Hübner, Robert	Lütjensee	Honda	
282	Auer, Roman	Österreich	Husqvarna	
283	Schäfer, Norbert	Groß-Nordsee	Husqvarna	
	ADAC-Nordbayern, Deutschland			
284	Wagner, Werner	Obernzenn	KTM	
285	Gock, Horst	Schweinfurt	Maico	
286	Bates, Alan	England	Suzuki	
	IFA-Mobile, DDR			
287	Sturm, Harald	DDR	MZ	
	Team Moto-Freitag			
288	Edelmann, Uwe	Neunkirchen	Cagiva	/175
289	Rademacher, Karsten	Hamburg	Aprilia	/175
	KTM, Deutschland			
290	Spitznagel, Richard	Weitnau	KTM	

Werner
GUTRUF

Gartengeräte

■

6901 MAUER
Telefon (06226) 1370

Volker Pfungstädter

Meisterbetrieb

für Heizungsbau + Sanitärinstallation
Brennerkundendienst · Wasserenthärtungen

Zuzenhauser Straße 27/41 · 6922 Meckesheim
Telefon (06226) 8098

Klasse 3 bis 250 ccm - FORTSTZUNG -

Start-Nr.	Fahrer/Bewerber	Wohnort/Nat.	Marke	
	Team Torricelli, Deutschland			
291	Theuring, Bernd	Henstedt-Ulzburg	KTM	
292	Lalay, Gilles	Frankreich	KTM	
293				
294	Peri, P. Luigi	Italien	KTM	
295	Cunderlik, Emil	CSSR	Jawa	
296	Vladimir, Janous	CSSR	Jawa	
	KTM Musch, Ketsch			
297	Messmer, Peter	Angelbachtal	KTM	
	MSC Lippe-West e. V./ADAC			
298	Kriete, Guido-Michael	Bielefeld	Yamaha	/175
	Team Moto-Freitag			
299	Nickolai, Rolf	Neunkirchen	Aprilia	
429	Brouwer, Arjan	Niederlande	KTM	

Rationalisieren mit System
Bizerba hat das komplette System

Bizerba Waagen- u. Maschinenfabriken

HELMUT WELZ · Verkauf und Kundendienst

6901 MAUER · Telefon (06226) 1213

GASTHAUS
„Zum Ochsen"
Familie Willi Vogt

6901 MAUER
Telefon (06226) 1359

gutbürgerliche Küche
Spez. Hähnchen
Nebenzimmer
schöner Saal
ff Weine
Schlossquell Bier

Elsenz-Apotheke

Hartmut Ehmann

6901 MAUER

Heidelberger Straße 30 · Tel. (06226) 1094

Garten- und Pflanzen-Markt Becker

Alles für den Gartenfreund:
Pflanzen in Großauswahl,
Baumaterialien für den Garten,
Düngemittel, Geräte (auch im
Miet-Service) – Fachberatung!

Zuzenhausen, Gewerbegebiet
an der B45, Telefon 06226-6233

Klasse 4 bis 500 ccm

Start-Nr.	Fahrer/Bewerber	Wohnort/Nat.	Marke
	IFA-Mobile, DDR		
300	Cyffka, Andreas	DDR	MZ
301	Lundberg, Hakan	Schweden	Husqvarna
302	Ahola, Tomi	Finnland	Husqvarna
303	Helminen, Juhha	Finnland	Husqvarna
	MSC Augsburg e. V. /ADAC		
304	Bernhard, Albert	Augsburg	KTM
305	Lennermann, Per	Schweden	Husqvarna
306	Claudy, Claus-Peter	Herdecke	Maico
307	Larsson, Tony	Schweden	Husqvarna
	Motorsport-Schöpf, Culmbach		
308	Singer, Heinz	Stein	Husqvarna
	MSC "Supero" Pirmasens e. V. /ADAC		
309	Hoffelder, Karl	Bundenthal	Maico
310	Johansson, K.-G.	Schweden	Husqvarna
311	Sjöberg, Björn	Schweden	Husqvarna
312	Serwin, K.	Polen	Jawa
313	Gottschalk, Björn	Schweden	Husqvarna
314	Groth, Z.	Polen	Jawa
315	Holmberg,Mikael	Schweden	Husqvarna
316	Schwind, Hubert	Waldmichelbach	KTM
317	Haag, Jürgen	Marbach	Maico
318	Banasik, Z.	Polen	Jawa
319	Karlsson, Johan	Schweden	Husqvarna
	MSC "Supero" Pirmasens e. V. /ADAC		
320	Knoll, Günther	Hinterweidenthal	Husqvarna
321	Persson, Peter	Schweden	Husqvarna
	ADAC-Nordbayern, Deutschland		
322	Kiener, Gerd	Hersbruck	KTM

Klasse 4 bis 500 ccm - FORTSETZUNG -

Start-Nr.	Fahrer/Bewerber	Wohnort/Nat.	Marke
323	Jacobsson, Magnus	Schweden	Husqvarna
	IFA-Mobile, DDR		
324	Scheffler, Jens	DDR	MZ
325	Wahlberg, Stephan	Schweden	Husqvarna
326	Fluit, Jan	Niederlande	Montesa
327	Winkler, Dieter	Gundelfingen	Maico
328	Behrens, Detlef	Elvershausen	Husqvarna
	ADAC-Nordbaden , Deutschland		
329	Wantzlick, Arno	Rheinstetten	Husqvarna
330	Reidemar,Anders	Schweden	Husqvarna
	ADAC-Nordbayern, Deutschland		
331	Wiemann, Alfons	Forchheim	Husqvarna
332	Zolles, Christian	Dietenhofen	KTM
333	Boersma, Wieger	Niederlande	Honda
	Torricelli Raffaele-Team, Hamburg		
334	Sauff, Ulrich	Wentof	KTM
335	Poorte , Henk	Niederlande	Honda
336	Surini, Walter	Italien	Puch
337	Kerr, Douglas	Schottland	Husqvarna
338	Williams, Aled	England	Maico
339	Lindbom, Bo	Schweden	Husqvarna
340	Jones, Geraint	England	KTM
341	Lehnert, Reinhard	Österreich	KTM
342	Hazebroeck, Geert-Jan	Niederlande	Montesa
343	Deinhammer, Christian	Österreich	Husqvarna
344	Wilken, Benny	Niederlande	Honda
345	Laduron, Bernard	Belgien	Husqvarna
	Husqvarna, Norddeutschland		
346	Drews, Bernd	Bad Oldesloe	Husqvarna-Aut.
347	Stepbach, Klaus	Munster	Husqvarna

Klasse 4 bis 500 ccm - FORTSETZUNG -

Start-Nr.	Fahrer/Bewerber	Wohnort/Nat.	Marke
	Erk-Kawasaki-Racing, Deutschland		
348	Schulz, Kurt	Mayen	Kawasaki
349	Wurm, Rudolf	Österreich	Husqvarna
350	Morales, Marc	Frankreich	Husqvarna
	IFA-Mobile, DDR		
351	Schuetzler, Jochen	DDR	MZ
352	Calvi, Sergio	Italien	Puch
353	Capello, Marco	Italien	Husqvarna
354	Croci, Angelo	Italien	KTM
355	Provencano, Corrado	Italien	KTM
	KTM, Deutschland		
356	Pohlenz, Walter	Böblingen	KTM
	KTM, Deutschland		
357	Strössenreuther, Harald	Höchstädt	KTM
358	Braakhekke, Johan	Niederlande	Montesa
359	Walhof, Harrie	Niederlande	Honda
360			
361	Posik, Jiri	CSSR	Jawa
362	Chovancik, Jozef	CSSR	Jawa
363	Posledni, Bohumil	CSSR	Jawa
364	Hellegers, Henk	Niederlande	Yamaha

Der neue Fiat Ritmo Abarth 130 TC. Für Männer mit Benzin im Blut.

8,0 Sekunden auf 100. Ca. 195 km/h. 2-l-Doppelnocken-wellen-Aggregat. Selbstverständlich 5-Gang, 185/60/HR/14

Niederquerschnitts-Reifen auf Leichtmetall-Felgen. Digiplex-Zündung für zivile Verbrauchswerte.

FIAT

Moto-Cross- und Geländesport-Motorräder
Geländesport-Bekleidung und Zubehör
Reparatur und Ersatzteile

PUCH

moto SWM campione italiano e mondiale

Auto- und Motorradhaus

HEINZ RENKEN

FIAT-HÄNDLER

7524 Östringen-Odenheim
Nibelungenstraße 74-76
Telefon (07259) 235

Klasse 5 über 500 ccm - Viertakt

Start-Nr.	Fahrer/Bewerber	Wohnort/Nat.	Marke
400	d'Incau, Mario	Schweiz	Husqvarna
401	Kemppainen, A.-J.	Finnland	Husqvarna
402	Sendes, Hermann	Herten	Yamaha
403	Österberg, Ingemar	Schweden	Husqvarna
404	Renner, Werner	Schönhofen	KTM
405	ten Dam, Johan	Niederlande	Honda
406	Beney, Raynald	Schweiz	KTM
407	Fischer, Peter	Heddesbach	KTM
408	AC München e. V. /ADAC Peres, Laszlo	München	Kawasaki
409	AC München e. V. /ADAC Egerland, Heinz	Haar	Yamaha
410	Kastenmeier, Horst	Sinzing	KTM
411	Witzel, Fritz	Sennfeld	Husqvarna
412	ADAC-Südbayern, Deutschland Holzmann, Armin	Stadtbergen	KTM
413	Gustavsson, Thomas	Schweden	Husqvarna
414	Schreck, Theo	Kreuzthal	Yamaha
415	Team-Green-Kawasaki, Deutschland Janssen, Reemy	Köln	Kawasaki
416	MSC Lippe-West e. V. /ADAC Wrobel, Hans-Ulrich	Steinhagen	Heos
417	Honda-Niederlande Wolsink, Gerrit	Niederlande	Honda
418	Rank, Rudolf	Hammelburg	Yamaha
419	Gaack, Bernd	Bad Oldesloe	Kawasaki
420			
421	Taiocchi, Augusto	Italien	KTM

BOSCH SHOP

ERMÄCHTIGTE WERKSTATT §57b StVZO FÜR FAHRTSCHREIBER

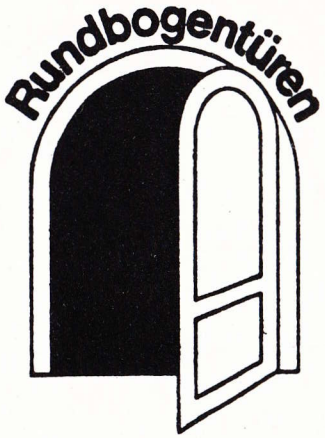
DVG VERGASER SERVICE

Elektronische Einspritzung · Autofunk · Blaupunkt Autoradio
Original Bosch Ersatzteile
Austausch-Lichtmaschine · Anlasser von Bosch

MACK

AUTO-ELEKTRIK
Spezialwerkstätte für Einbau und Instandsetzung von
BOSCH-Kraftfahrzeugausrüstung sowie Vergaserdienst · Diesel-Dienst
6922 MECKESHEIM
Leopoldstraße 29-31 · Telefon (06226) 3274

Ihr Spezialist für: Modernen Innenausbau



- Einbaumöbel
- Holzdecken
- Türelemente
- Trennwände
- Spezial-anfertigungen

alles bei

Schreinerei
Seltenreich
GmbH
Zuzenhäuser Str. 31
6922 Meckeshelm
Tel. 0 62 26 / 32 52

Rufen Sie an, wir beraten Sie gerne!

Klasse 5 über 500 ccm - Viertakt - FORTSETZUNG -

Start-Nr.	Fahrer/Bewerber	Wohnort/Nat.	Marke
422	Thompson, Jan	England	Yamaha
423	Andreini, Guglielmo	Italien	Honda
424	Browning, Arthur	England	Yamaha
425	Elbert, Gerrit	Niederlande	Frigerio
426	Monti, Danilo	Italien	KTM
427	van Veen, Jan	Niederlande	Yamaha
428	Cattaneo, Aimone	Italien	KTM
	Honda-Niederlande		
430	Schram, Simon	Niederlande	Honda
	Bergmans-Motor ab Boras		
431	Andersson, Bert	Schweden	Husqvarna
432	van den Brink, Bas	Niederlande	Honda
433	Charles, Jean-Paul	Frankreich	Husqvarna
434	van Appeldoorn, Wim	Niederlande	Yamaha
435	Kornauer, Franz	Wangen	Yamaha
436	Straubel, Manfred	Hameln	Yamaha
437	Charbonnier, Thierry	Frankreich	Husqvarna
	KTM, Deutschland		
438	Schalber, Richard	Hindelang	KTM
439	Gaden, Peter	Augustdorf	KTM
440			
441	Fossati, Danilo	Italien	KTM
442	Sachenbacher, Thomas	München	Puch
443	Zloch, Stanislav	CSSR	Jawa
444	Jud, Michael	Neunkirchen	Husqvarna
445	Wittmann, Henning	Darmstadt	Husqvarna

ENDURO

Norbert Bauer Chef-redakteur bei Enduro

Publikums-RennerEnduro

Enduro – was denn sonst!

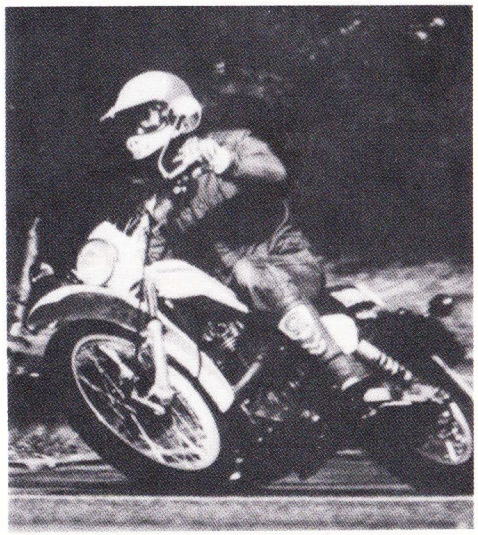
Längst ist es müßig geworden, über den Sinn von Enduro-Maschinen zu diskutieren. Denn längst haben sich diese Motorräder den Ruf der Allzwecktauglichkeit in höchstem Maße erworben als Reise-, Alltags-und Hobby-Geräte. Von den Moto Cross-Apparaten stammt heute die hochmoderene Technik – und alle fahren gut damit.

„Come out on Honda" – erinnern Sie sich noch? Mehr als zehn Jahre sind vergangen, seit dieser fast zaghafte Werbespruch die Motorradfans erstmals aufforderte, auf einer anderen als einer reinen Straßenmaschine hinaus zu fahren. Scrambler hieß damals der Versuch, den Leuten die sanfte Art des Geländefahrens schmackhaft zu machen; verkörpert in nichts anderem als biederen Straßenmaschinen mit breitem Lenker, hochgelegtem Schalldämpfer und grobem Reifenprofil, deren prominenteste Vertreter die CB 250 und die legendäre CB 450 waren.

Obschon diesem Vorstoß von Honda in die Gefilde abseits fester Straßen nicht einmal ein bescheidener Erfolg beschieden war, wagte Yamaha 1972 einen ganz ähnlichen Anlauf und offerierte bereits ein richtiges Programm mit Offroad-Maschinen von 125 bis 360 Kubikzentimeter. Und dabei wurde auch zum erstenmal die Bezeichnung Enduro publik, Enduro für Zähigkeit, Ausdauer, Zuverlässigkeit in Form anspruchsloser Zweitakt-Einzylinder: Yamaha-Enduros, Motorradfreuden mal ganz anders! hieß es auf der Reklame. Und weiter: Abseits der Straße, im Gelände, quer durch den Wald, allein in der Natur; für Männer, die mehr erleben und entdecken wollen!

Heute kann man unbefangen sagen, daß der Texter jener Anzeige nicht die glücklichste Hand bei der Wahl seiner Worte hatte. Denn auch damals war es hierzulande wie heute verboten, sich mit motorisierten Fahrzeugen woanders als auf Straßen zu bewegen. Zu schön wäre diese Vision für Enduro-Freaks gewesen, die die Werbeleute einfach aus dem Land der unbegrenzten Möglichkeiten übernommen hatten.

So ist denn auch der Kanon begreiflich,, mit dem die Fachpresse im selben Jahr unter der Headline „Sind Enduro-Modelle sinnvoll?" reagierte: „Wir haben weder die Freiheit noch die Weite und geologische Beschaffenheit für Enduros, wie sie gedacht sind." Und: „Was man in unserem Land mit der Enduro darf, macht auch jede Straßenmaschine." Nun, dieser erste Pessimismus hat es nicht verhindert, daß wenig später Honda mit der XL 250 an die

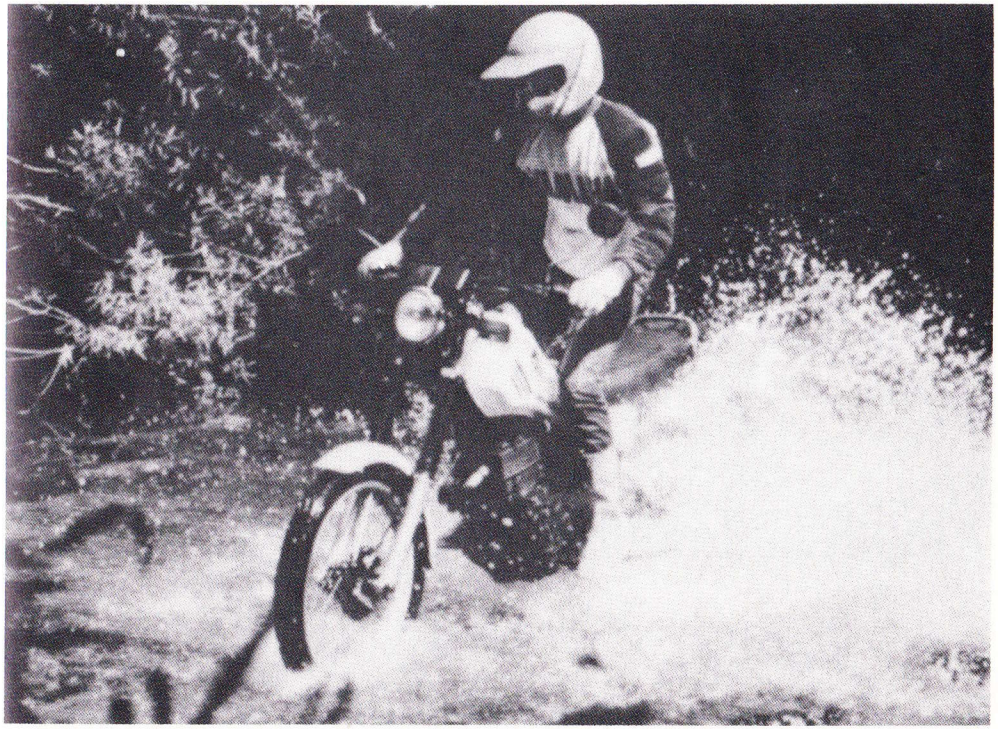


Suzuki DR 500 S: Spitzenfahrwerk für die Straße

Öffentlichkeit trat und der schnell wachsenden Zahl von Fans noble Viertakt-Technik mitt dem modernen Einzylinder zu vermitteln suchte. Und als schließlich Yamaha 1976 mit der XT 500 den ganz großen Wurf landete, war der Bann endgültig gebrochen. Unaufhaltsam begann der Vormarsch der Enduros, die mit diesem Halbliter-Viertakter gewissermaßen salonfähig wurden. Keine Marke, die etwas auf ihren Namen hielt, kam fortan mehr an einer Enduro-Modellpalette vorbei, wobei das Erscheinen der R 80 G/S vor rund drei Jahren von einem traditionsgemäß konservativen Hersteller wie BMW geradezu als Paukenschlag gewertet wurde. Nicht zuletzt aber überzeugte die bayerische Nobel-Enduro auch den letzten Zweifler, daß diese Richtung Zukunft haben muß.

Die allgemeine Entwicklung in der Motorradtechnik brachte es mit sich, daß die einst wegen ihrer pseudosportlichen Parallele zu Wetttbewerbs-Geländemaschinen verpönten lauten Zweitakt-Enduros umweltfreundlichen, überaus mordernen und hochinteressanten Viertakt-Konstruktionen gewichen sind. Im Laufe der über ein Jahrzehnt alten Geschichte heutiger Enduros hielt auch die Technik der Moto Cross-Maschinen Einzug bei diesen „zivilen" Offroad-Geräten, was sich heute vor allem in leistungsfähigen Fahrwerken zeigt. Waren die ersten Enduros noch mehr oder minder geschickt umgewandelte Straßenmodelle, so haben die jetzigen Enduros ihren Ursprung ohne Zweifel im Wettbewerbssport. Davon profitiert der Fahrer in Gestalt langer Federwege und progressiver Federungssysteme. Das ergibt einen unvergleichlichen Fahrkomfort, von dem Besitzer von Straßenmotorrädern nur träumen können.

Apropos Straße: Laut Statistik bewegen sich über 90 Prozent aller Enduros ausschließlich auf fester Fahrbahn. Womit das Anfangsargument der angeblichen Nutzlosigkeit dieser Maschinen hierzulande nachhaltig entkräftet ist. Denn längst wurden Enduros als problemlose Motorräder erkannt, günstig in Anschaffung und Unterhalt und anpruchlos in der Wartung. Mit anderen Worten: Viel Fahrspaß gibt's für relativ wenig Geld. Und das hat gezündet. Werfen Sie aber auch noch einen Seitenblick auf jenes zweifelhafte Argument gegen Enduros, das ausgeprägte Straßenfetischisten gern in die Waagschale drücken: Die Straßenmaschine sei doch viel



Yamaha XT 550: Mächtig Dampf abseits vom Asphalt

schneller, heißt es da oft. Auf der Autobahn, gewiß. Aber wenn schon dem ständig bis zum Anschlag offenen Gasschieber das Wort geredete sein soll, dann wollen wir doch der Wahrheit die Ehre geben. Auf einer sehr kurvenreichen Bergstrecke beispielsweise, auf Sträßchen mit vielen engen Kurven – also dort, wo Motorradfahren nach allgemeiner Ansicht das größte Vergnügen bereitet – hat auch der schnellste Straßenbolzen etwa gegen eine R 80 G/S, eine XTT 550 oder eine XL 600 nicht einmal die Spur einer Chance. Dort spielt die Enduro ihr geringes Gewicht, ihr Superhandling, den Durchzug und das Spurtvermögen ihres großen Einzelhubraums voll aus.

Man braucht sich aber keineswegs in derlei Details zu ergehen, um heute über den Sinn von Enduro-Motorrädern zu diskutieren. Schauen wir einfach, mit welchen Maschinen Reisen unternommen werden, kurze und lange und vor allem ganz abenteuerliche: Mit Enduros – mit was denn sonst. Vollbeladen oft bis zur Unkenntlichkeit haben sich Enduros vor allem dank der Robustheit ihres Fahrwerks einen Namen als Reisemaschinen gemacht, vor allem dann, wenn es auch mal über Stock und Stein oder durch tiefen Sand gehen soll.

Mit Fug und Recht kann heute behauptet werden, daß die moderne Enduro das Allround-Motorrad schlechthin ist. Oder sagen wir es einfacher: Mit keiner anderen Art von Motorrad läßt sich so viel anfangen wie mit der Enduro. Daß dies nicht die verträumte Ansicht weniger Fantasten ist, erhellt auch Hondas jüngste Verlautbarung: „Während auf dem Markt Straßenmaschinen stagnieren und Chopper rückläufig sind, ist die Tendenz bei den Enduros steigend. „Die gewaltige Programmerweiterung der großen Hersteller auf dem Endurosektor belegt es. Wir Enduro-Fans freuen uns darüber. Nicht zuletzt ist es aber auch die Faszination des Moto Cross-Sports, die diese Bewegung mit beeinflußt hat; die Faszinationn, die Sie heute hier geboten bekommen.

Publikums-Renner

Enduro

DIE EUROPAMEISTERMASCHINE

Accossato CE 80 GS mit TÜV-Abnahme und KFZ-Brief

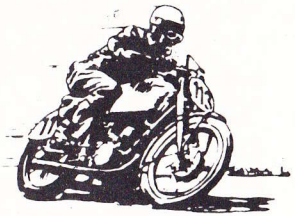
MOTO CAMPIONE D'ITALIA ACCOSSATO

SWM-Ersatzteilservice u. ACCOSSATO-Generalvertretung

METI-IMPORT Elisabethstraße 26, 6900 Heidelberg 1, Telefon 06221/82097

Werde Mitglied

im Motorsport-Club MAUER



ORGANISATIONSPLAN

Schirmherr der Veranstaltung:	Gerhard Mayer-Vorfelder Minister für Kultus und Sport
Jury Präsident:	E. Schmidt, Wien, Vizepräsident CTE
Fahrtleiter:	H. Huxel, Heidelberg
Stellv. Fahrtleiter:	O. Lederer, Meckesheim G. Bolich, Odenheim
Fahrtsekretär:	M. Schaller, Karlsruhe
Jury Sekretärin:	M. Eisenstein, Karlsruhe
Betreuung der Presse:	P. Fleisch, Karlsruhe
Streckensprecher:	G. Rosteck, Denkendorf
Lautsprecheranlage:	AMC Neckarelz
Dolmetscher:	F. Mentel, Odenheim
Organisation:	H.P. Ries, Meckesheim P. Halter, Mauer K. Jünger, Mauer A. Ganzhorn, Mauer
Sportkommissar:	Dr. H. Ritter, Bruchsal
Obmann Techn. Kommissare:	Hans Sterba, Mannheim
Phonmessung:	J. Horn, Rheinhausen
Zeitnahme und Auswertung:	Team ADAC-Nordbaden SCS Germering
Obmann:	J. Fahr, Königsbach
Zeitkontrollen:	Zeitnahme Team ADAC-Nordbaden
Obmann:	E. Granget, Birkenfeld
Auswertung:	M. Jünger, Mosbach
Obmann Cross-Prüfung:	W. Reich, Weiler
Obmann Beschleunigungsprüfung:	F. Rössler, Odenheim
Obmann Parc fermé:	J. Reich, Weiler
Obmann Fahrerlager:	L. Bender, Sinsheim
Start:	R. Lütke-Verspohl, Meckesheim
ZKS:	MSC Mauer, MSC Odenheim
DKS:	MSC Mauer, MSC Odenheim, TFMSC Eberstadt, MSC Ulfenbachtal
Ärzte:	DR. K. Rofall, Meckesheim
Sanitätsdienst:	DRK-Ortsgruppen, Meckesheim, Mauer Zuzenhausen, Öchselbronn
Streckensicherung:	Freiwillige Feuerwehr Meckesheim, Meckesheim, Öchselbronn, Lobenfeld Funkrettungsdienst »Puma«, Mannheim

Zeitablauf

Donnerstag 12.07.1984	Eintreffen der Teilnehmer
Freitag 13.07.84 10.00 Uhr – 20.00 Uhr	Fahrzeugabnahme beim Schulzentrum Mauer
Samstag 14.07.1984	
7.01 Uhr	Start des 1. Fahrers beim Schulzentrum Mauer
ab ca. 8.00 Uhr	Beschleunigungsprüfung in der 1. Runde
ab ca. 10.00 Uhr	Cross-Prüfung in der 2. und 3. Runde, in Meckesheim, alte Zuzenhausener Straße
ca. 16.00 Uhr	Ende der Geländefahrt am 1. Tag (1. Tag = 3 Runden gefahren im Uhrzeigersinn)
ca. 18.00 Uhr	Aushang der Ergebnisse beim Fahrerlager ca. 1 Stunde nach Eintreffen des letzten Fahrers, danach gemütliches Beisammensein in der Festhalle
Sonntag 15.07.84	
7.01 Uhr	Start des 1. Fahrers beim Schulzentrum Mauer
ab ca. 7.30 Uhr	Cross-Prüfung in der 1. und 2. Runde, in Meckesheim, alte Zuzenhausener Straße
ab ca. 8.00 Uhr	Beschleunigungsprüfung in der 1. Runde
ca. 16.00 Uhr	Ende der Geländefahrt (2. Tag = 3 Runden gefahren gegen den Uhrzeigersinn)
ca. 18.00 Uhr	Aushang der Ergebnisse ca. 1 Stunde nach Eintreffen des letzten Fahrers im Schulzentrum Mauer
20.00 Uhr	Siegerehrung mit Ehrung der Europameister in der Festhalle in Mauer