

FESTSCHRIFT



25 Jahre
Motor-Sport-Club
Bietigheim e. V.



1949 ————— 1974

zeiten,
schreibsbilder,

arate, Filmkameras,
äte,
und Tonprojektoren,
-Kameras,
en und Spielfilme

chnell, preiswert und
n Fotohändler:

O-Tomek
ETIGHEIM/ENZ

elefon (071 42) 55286

Zum Geleit

Im Jahr 1974 werden zahlreiche Ortsclubs im ADAC Württemberg ihr 25-jähriges, zum Teil sogar 50-jähriges Jubiläum feiern können. Dazu gehört auch der MSC Bietigheim, zu dessen 25-jährigem Jubiläum der ADAC Württemberg seine herzlichsten Glückwünsche aussprechen darf.

Seit der Gründung des MSC im Jahre 1949 durch Otto Kohfink hat sich dieser aktive Ortsclub bemüht, mit den Problemen des ständig zunehmenden Autoverkehrs fertig zu werden und darüber hinaus durch motorsportliche und gesellschaftliche Aktivitäten die Zusammengehörigkeit und Kameradschaft unter den Kraftfahrern zu fördern. Der MSC Bietigheim hat sich in den vergangenen Jahren durch vielerlei Veranstaltungen hervor getan. Signalschauen und Pannenkurse, Go-kartennen, Altenausflugfahrten und sonstige gesellschaftliche Veranstaltungen standen Jahr für Jahr auf dem Programm und haben diesem Ortsclub stets Anerkennung gebracht. Wir wünschen dem MSC Bietigheim auch für die Zukunft ein erfolgreiches Wirken im Dienste der Autofahrer.

Vorsitzender des ADAC Gau Württemberg
(Schächterle)



Liebe Motorsportfreunde!

Dem Motorsport-Club Bietigheim e. V. entbiete ich namens der Bürgerschaft, des Gemeinderats, der Stadtverwaltung und vor allem persönlich zu seinem 25-jährigen Bestehen die herzlichsten Glückwünsche.

Aus bescheidenen Anfängen hat sich der Motorsport-Club zu einer aktiven und bedeutenden Vereinigung von Motorsportfreunden entwickelt. Die auf gute Kameradschaft gegründete Gemeinschaft hat nicht nur auf regionaler Ebene, sondern auch auf dem nationalen und internationalen Feld beachtliche motorsportliche Erfolge errungen und die Farben der Heimatstadt stets würdig vertreten.

Mit besonderer Anerkennung darf ich auch das stets gute Verhältnis zur Stadtverwaltung und zu den übrigen Vereinen in Bietigheim hervorheben. Ebenso darf auch der Einsatz des Motorsport-Clubs bei den Altenfeiern und die Mitwirkung bei örtlichen Veranstaltungen lobend erwähnt werden. Ich wünsche dem Motorsport-Club auch für die Zukunft gute Fahrt auf der Straße des Erfolgs.

Karl Mai
Oberbürgermeister

SUPER-THERM-ZYLINDER

NEU



KS 50 SUPER SPORT

50 ccm, 6,25 PS, 5-Gang-Fußschaltung, Cockpit mit Tacho und Drehzahlmesser.
Führerschein 4, ab 16 Jahren.

ZÜNDAPP

7121 Löchgau

Erligheimer Straße 20

ARAL-Tankstelle

Telefon 071 43/78 88

Reparatur-Service

Der ADAC Gau Württemberg gratuliert

Sicher haben es sich die Gründer des MSC Bietigheim vor 25 Jahren nicht träumen lassen, daß in 2 1/2 Jahrzehnten aus einem Land, in dem es zwar genug Straßen aber zu wenig Kraftfahrzeuge gab, ein Land werden würde, in dem es zuviel Kraftfahrzeuge für zuwenig Straßen gibt.

Eines ist jedoch damals wie heute Gesprächsstoff der vielen MSC'ler: Die Sorge um ausreichenden und preiswerten Treibstoff.

Und noch eines ist geblieben, heute wie damals sind die Ortsclubs eine der Säulen des ADAC.

Gerade weil die Mitglieder des ADAC heute nach Millionen zählen, sind die Motor-Sport-Clubs besonders wichtig, denn sie sorgen für einen persönlichen Kontakt der Mitglieder untereinander, sie nehmen sich der örtlichen Verkehrsprobleme an, sie beraten und informieren ihre Mitglieder individuell und ihre Arbeit prägt zu einem großen Teil das Bild des ADAC in der Öffentlichkeit.

Dieser Arbeit hat es der ADAC zu einem großen Teil zu verdanken, daß er heute der größte Automobil-Club des Kontinents ist.

Ich freue mich daher besonders, daß ich einem Club zu seinem 25-jährigen Jubiläum gratulieren kann, der in vorbildlicher Weise die Ortsclubarbeit durchführt und dessen Mitgliederbewegung zeigt, daß es hier ein lebendiges, akti-

ves Clubleben gibt. Dies ist im Einzugsbereich einer Großstadt nicht selbstverständlich, denn die Clubleistungen stehen stets in vielfältiger Konkurrenz zu dem großen Kultur- und Freizeitangebot Stuttgarts.

Daß es die Mitarbeiter und Vorstandsmitglieder des MSC trotzdem verstanden, ihrem Club immer wieder neue Impulse zu geben und auch im Rahmen des Bezirksbezirks in kameradschaftlicher Weise an den zu bewältigenden Problemen mitarbeiten, dafür möchte ich an dieser Stelle danken. Ich wünsche dem Motor-Sport-Club Bietigheim, daß er, wie in der Vergangenheit, auch in der Zukunft immer die Mitarbeiter und Vorstandsmitglieder finden möge, die sich mit ganzem Herzen für ihren Club einsetzen und dafür sorgen, daß die Clubarbeit im gleichen Rahmen auch in den nächsten Jahrzehnten fortgesetzt wird, zum Wohle der Mitglieder des ADAC und des MSC, aber auch zum Wohle der Stadt Bietigheim.

H. U. Friedrich

Beiratsmitglied des ADAC Gaus
Württemberg für den Kreis Ludwigsburg

HELLA

ernsehen

handel

-Platz, Tel. 51842



Von einer kleinen Schar motorsportbegeisterter Männer 1949 gegründet, wurde der Club schon bald durch mehrere Mitglieder auf den Rennstrecken in Europa bestens bekannt. Aber auch der Nachwuchs konnte an die Erfolge dieser Männer anknüpfen, so daß heute noch der MSC unter den 150 Clubs im ADAC Gau Württemberg einen guten Namen hat. Nicht nur sie haben den Club und die Stadt bekannt gemacht, sondern auch die zahlreichen sportlichen Veranstaltungen sind allen Motorsportlern in guter Erinnerung. Daneben ist die touristische und gesellschaftliche Seite nie zu kurz gekommen, und auch die Technik wurde nicht vernachlässigt. Diese mannigfaltigen Darbietungen intensivierten das Clubleben, brachten neue Mitglieder und führten letzten Endes zur heutigen Größe.

So ist der MSC zu einem bestimmenden Faktor im sportlichen und gesellschaftlichen Leben unserer Stadt geworden und ich hoffe, daß er auch in Zukunft stets eine entsprechende Resonanz finden wird.

Dank sei allen, die in der Vergangenheit und Gegenwart zur Entwicklung des Clubs beigetragen haben. Der besondere Dank gilt allen Helfern, die bei der Vorbereitung für das 25-jährige Jubiläum mitwirkten. Für den Festabend wünsche ich allen Mitgliedern und Freunden angenehme und spannende Stunden.

H. P. Siemers

1. Vorsitzender

Aus der Geschichte des Motorsportclubs Bietigheim e. V. im ADAC

(de) Am 10. Oktober 1949 fand sich ein kleines Häuflein zusammen im Waldcafé, um den Motorsportclub Bietigheim zu gründen. Bislang war man bei den Ludwigsburgern gefahren, mit großem Erfolg. Als Untergruppe schloß man sich vorerst dem MSC Ludwigsburg an. Ein Vorstand wurde bestimmt. Er hieß Rudolf ILLENBERGER. Er stand dem Club nur eine kurze Zeit vor.

Wenn man sich an eine Geschichte, die den Ablauf eines Geschehens widerspiegeln soll, heranwagt, stellt man sich die Frage: Nimmt man einfach Fakten und reiht sie aneinander oder hebt nur einige der Höhepunkte heraus und fügt dieselben in eine kurze Betrachtung ein? Entscheiden wir uns für das letztere. Die erste Sportfahrergruppe – und das waren bald alle, ist mit den Namen wie Bitzer, Gürlich, Heidelbauer, Huber, Peter, Weller, Betz, Gläser, Breier, Palme, Fink, Kromer, Klumpp, Eisele, Zluhan, Kaiser, Kiesel, Bender, und nicht zu vergessen Otto Kohfink, verknüpft. Gleich in den ersten zwei Jahren trat der Club mit beachtenswerten Veranstaltungen an die Öffentlichkeit. Es waren dies die Ballon-Suchfahrt und die Fuchsjagd mit Geschicklichkeits-Wettbewerb am 21. 5. 1950. Die Gesamtleitung lag damals in den Händen von Dr. M. Bürger, Ludwigsburg. Als Schirmherr zeichnete der seinerzeit für den Sport aufgeschlossene Bürgermeister der Stadt Bietigheim Karl Mai. Fuchsjagden, Gelände- wie Orientierungsfahrten, Geschicklichkeitswettbewerbe und Ausfahrten rundeten im ersten Jahrzehnt das Clubleben ab. Die Sportfahrergruppe war nicht untätig und half den Ludwigsburgern, unter deren Namen sie zum Teil mitfahren, zu beachtlichen Erfolgen. Es brillierten die Fahrer Heidelbauer, Huber, Weller und Peter,

wie es in der Festschrift des MSC Ludwigsburg zum 35jährigen Jubiläum heißt.

1951 wählte sich der MSC einen neuen Vorstand: Karl Bitz. Die ersten großen Veranstaltungen fielen in die Jahre seiner Vorstandschaft, und die Trial- und Geländefahrer eilten von Sieg zu Sieg. Wenn es bei Ausschreibungen hieß: die Bietigheimer sind am Start, war das bald ein Anrecht der Bietigheimer auf die ersten Plätze. Von 1951 bis 1957 dauerte die Vorstandschaft von Karl Bitz. Berufliche Belastung ließ ihn das Amt zur Verfügung stellen. Die Hauptversammlung wählte dann 1957 Otto Kohfink zum 1. Vorsitzenden, der das Amt bis 1961 innehatte. Inzwischen hatte der Club auch das Lokal gewechselt und traf sich zu den Clubveranstaltungen im Hotel Rose/Combe.

Zu Anfang des zweiten Jahrzehnts wählte die Hauptversammlung als Nachfolge des bisherigen Vorstandes Otto Kohfink den Versicherungskaufmann Werner Wilde zum 1. Vorstand. Der neue Vorstand konnte auf eine altbewährte Mannschaft von Funktionären zurückgreifend die Aufbauarbeit des Clubs weiterführen. Es waren dies zum Teil Männer der ersten Stunde, wie Schriftführer Horst Betz, Beiratsmitglieder Karl Bitz und Fred Kreisser, Sportleiter Fritz Huber (später Ernst Bauer) und als Ehrenvorsitzenden Otto Kohfink. Als 2. Vorstand war zuerst Ernst Ernst Groß und später Rolf Schlegel tätig. Tourenleiter Erich Weller wurde unterstützt durch Kurt Nägele. Fahrervertreter waren in der Reihenfolge Herrmann Bitzer, Werner Bauer und Hans Trinkner. Der Festausschuß wurde durch Fred Kreisser und Hans Koschella vertreten. Die erste große Veranstaltung dieser Vorstandschaft war das 1. Trial in Bietigheim, das als 5. Lauf zur deutschen Trial-Meisterschaft 1964 und zur ADAC-Gaumeisterschaft gewertet wurde. Das Trial war am 5. 1. 1964.

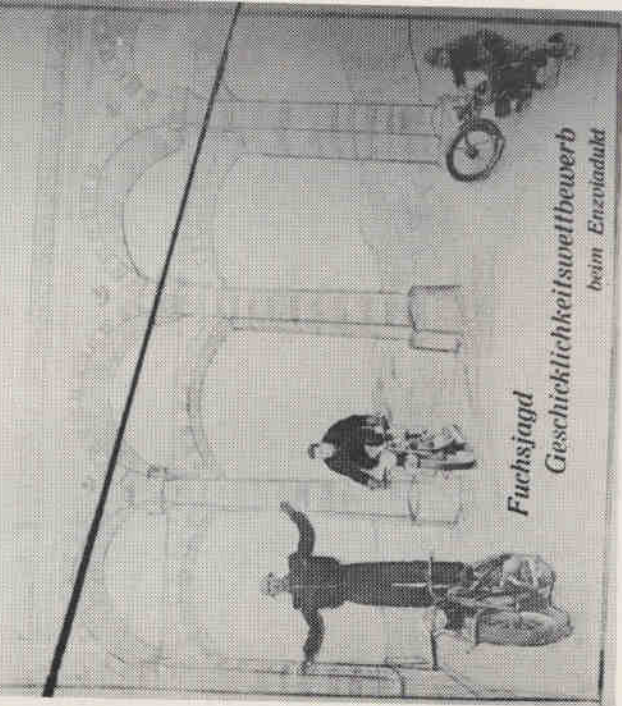
udwigsburg zum 35jäh-

den Vorstand: Karl Blitz.
feien in die Jahre seiner
reiändefahrer eilten von
bungen hieß: die Bietig-
ein Anrecht der Bietig-
51 bis 1957 dauerte die
iche Belastung ließ ihn
Die Hauptversammlung
. Vorsitzenden, der das
hatte der Club auch das
en Clubveranstaltungen

: wählte die Hauptver-
rigen Vorstandes Otto
in Werner Wilde zum
ite auf eine altbewährte
ckgreifend die Aufbau-
ren dies zum Teil Män-
rer Horst Betz, Beirats-
isser, Sportleiter Fritz
Ehrenvorsitzenden Otto
Ernst Groß und später
ch Weller wurde unter-
reter waren in der Rei-
auer und Hans Trinkner.
ed Kreisser und Hans
e Veranstaltung dieser
tigheim, das als 5. Lauf
64 und zur ADAC-Gau-
ial war am 5. 1. 1964.

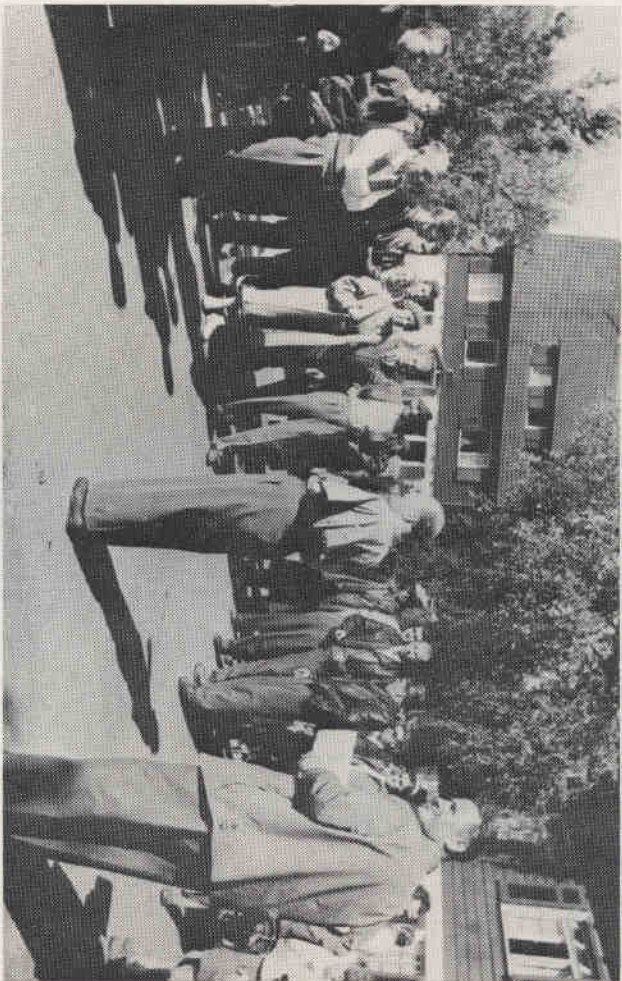
1. Motorsporttag in Bietigheim

am Sonntag, den 21. Mai 1950



Fuchsjagd

Geschicklichkeitswettbewerb
beim Enzofadukt



Fahrtbesprechung für eine Bildersuchfahrt

Im Jahre 1964 hatte die Stadt B...
 stehen zu feiern. Der MSC ver...
 läßlich dieses Stadtjubiläums, ...
 geschrieben war. Eine Medallie...
 Feier, wurde vom MSC an die Z...

Der Club, nun auch zum gesser...
 rend, benötigte größere Lokal...
 Clubfahrer-Ehrung. Die Zahl de...
 100 überschritten. In der Reih...
 Rose/Combe, Waldcaté, Fests...
 Bissingen, Liederkranzhaus Bis...
 in Bietighelm. 1974 ist man da...
 neuen Festräumen der Stadt B...

Dieses zweite Jahrzehnt des Cl...
 eines neu aufkommenden Spor...
 Auch zählte der Club erstmals...
 Reihen, der auf großen Renn...
 vertrat: Dieter Kleiner! Aber zu...
 bewährten Team der Funktic...
 4 Gokart-Rennen in Bietighel...
 setzten sich zur Durchführung...
 Einsatz der Rennleiter Ernst E...
 Rolf Schlegel ein. Das 1. Bietig...
 und zugleich 3. Lauf zur Württ...
 Meisterschaft war am 5. 6. 1966...
 deutschen Gokart-Meisterscha...
 4. Lauf zur Württembergischen...
 ADAC-Pokal-Rennen am 23. 6. ...
 4. Lauf zur Württembergischen...
 Sonntag, dem 29. 6. 1969.

Im Jahre 1964 hatte die Stadt Bietigheim ihr 600jähriges Bestehen zu feiern. Der MSC veranstaltete eine Zielfahrt anlässlich dieses Stadtjubiläums, die bis zum 31. 10. 1964 ausgeschrieben war. Eine Medaille, die einzige zur 600-Jahrfeier, wurde vom MSC an die Zielfahrer ausgegeben.

Der Club, nun auch zum gesellschaftlichen Leben tendierend, benötigte größere Lokale zur alljährlichen Feier mit Clubfahrer-Ehrung. Die Zahl der aktiven Mitglieder hatte die 100 überschritten. In der Reihenfolge war man im Hotel Rose/Combe, Waldcafé, Festsaal Großingersheim, 08-Heim Bissingen, Liederkranzhaus Bissingen und Aurain-Festhalle in Bietigheim. 1974 ist man dann im Kronen-Zentrum, den neuen Festräumen der Stadt Bietigheim.

Dieses zweite Jahrzehnt des Clubs stand unter dem Zeichen eines neu aufkommenden Sports der kleinen Flitzer: Gokart! Auch zählte der Club erstmals einen Rennfahrer in seinen Reihen, der auf großen Rennen der Formel V Bietigheim vertrat: Dieter Kleiner! Aber zurück zum Gokart. Unter dem bewährten Team der Funktionäre gelang es dem Club, 4 Gokart-Rennen in Bietigheim austragen zu lassen. Hier setzten sich zur Durchführung dieser Rennen im selbstlosen Einsatz der Rennleiter Ernst Bauer und sein Rennsekretär Rolf Schlegel ein. Das 1. Bietigheimer ADAC-Gokart-Rennen und zugleich 3. Lauf zur Württembergischen ADAC-Gokart-Meisterschaft war am 5. 6. 1966. Es folgten der 10. Lauf zur deutschen Gokart-Meisterschaft der ONS am 2. 7. 1967, der 4. Lauf zur Württembergischen ADAC-Gau-Meisterschaft und ADAC-Pokal-Rennen am 23. 6. 1968 und als letzter Lauf der 4. Lauf zur Württembergischen ADAC-Gau-Meisterschaft am Sonntag, dem 29. 6. 1969.

Dann war es aus mit den Gokart-Rennen. Die anfangs so sportfördernde Gemeinde legte Hindernisse und Beschwerden dem Club in den Weg, daß es bis heute nicht gelang, wieder ein Gokart-Rennen nach Bietigheim zu bringen. Bei diesen Gokart-Rennen hatte der MSC einen Clubfahrer, der die Farben Bietigheims nicht nur auf dem eigenen Platz hochhielt: Werner Bauer.

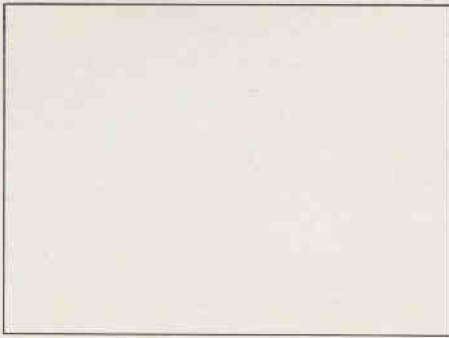
Nicht nur der Sport, auch das touristische und gesellschaftliche Leben des Clubs hatte Vorrecht. Zielfahrten führten den Club nach Meran, Goslar und Subingen. Clubveranstaltungen wie Diskussionsabende mit Verkehrsrichtern, Polizei, Reisebeschreibungen durch Dia und Film, Faschingsdienstagausklang, Rot-Kreuz-Lehrgang, Pannenkurse für Damen und Herren, Automobilturniere, Wanderungen und vieles mehr runden das Bild der Clubarbeit ab.

Infolge beruflicher Belastung und der Meinung, daß 10 Jahre Vorstandschaft genug seien, um einen Nachfolger den Club weiterführen zu lassen, stellte Werner Wilde sein Amt zur Verfügung. Bei der Hauptversammlung 1971 entschied sich der Club für Hanns Peter Siemers als 1. Vorstand.

Werner Wilde



Die bisherigen 1. Vorsitzenden des MSC



Rudolf Jllenberger
1949 — 1951



Karl Blitz
1951 — 1957



Otto Kohfink
1957 — 1961

Werner Wilde
1961 — 1971

hebel sein
sdrängen
htige Route finden
d entgegenkommend

che Druckerei

**SETDRUCK
KORTNER**

HEIM
Tel. 0 71 42/4 44 29

„Goldgräber“ Siegfried Gienger

Unter den zwei Assen bei der 42. Internationalen Sechstagesfahrt in Zakopane 1967 hieß das eine As: Siegfried Gienger! Er erreichte das Ziel als bester Einzelfahrer unter 314 gestarteten Fahrern und erhielt bei allen sechs Sonderprüfungen die höchsterreichbare Zahl von 60 Gutpunkten. Seit 1958 fährt Gienger Motorrad und gewann zunächst eine deutsche Meisterschaft im Trial auf DKW. 1959 folgte dann für den damals 22jährigen der württembergische Gau-meister im Motorradtrial. Die erste internationale Veranstaltung brachte 1961 den Trial-Vizemeister ein. Auf Antrieb gelang es ihm, 1962 deutscher Geländemeister zu werden. Wie sahen die weiteren Erfolge aus:

1962 Sechstagesfahrt in Garmisch-Partenkirchen (Goldmedaille).

1963 Trial-Vizemeister.

1964 Im Trial und Geländefahren jeweils 2. Stelle in der Meisterschaft.

1965 deutscher Geländemeister und Goldmedaille bei der Sechstagesfahrt auf der Insel Man (England).

1966 deutscher Geländemeister, Goldmedaille bei der Sechstagesfahrt in Schweden.

1967 Zweiter deutscher Geländemeister und Goldmedaille bei der Sechstagesfahrt in Polen (Zakopane).

1968 erfolgreichstes Jahr: Gelände-Europameister, deutscher Meister und Gewinn der Trophy, heute offizielle Weltmeisterschaft. Silbernes Lorbeerblatt vom Bundes-

präsidenten verliehen. Alle Erfolge wurden auf einer Zündapp KS 100 gefahren.

1969 letztes Sportjahr auf Zündapp KS 125. Jeweils 2. Europameister und deutsche Geländemeisterschaft. Goldmedaille bei der Sechstagesfahrt in Garmisch. Insgesamt 6 Sechstagesfahrten bestritten und jeweils eine Goldmedaille errungen.

In einem Interview gefragt, was er gern machen würde, wenn er aufhört, und welches Hobby es neben dem Motorradsport gibt, antwortete Siegfried Gienger: „Ich baue sehr gerne Modelle, vor allem Fesseiflug- und Freiflugmodelle. Wenn ich einmal nicht mehr aktiv bin, werde ich mich diesem Hobby ganz widmen.“



Fe



„Goldgräber“ Siegfried

Unter den zwei Assen bei der 42. Interfahrt in Zakopane 1967 hieß das eine Er erreichte das Ziel als bester Einz starteten Fahrern und erhielt bei allen gen die höchsterreichbare Zahl von 1958 fährt Gienger Motorrad und g deutsche Meisterschaft im Trial auf T für den damals 22jährigen der w meister im Motorradtrial. Die erste in tung brachte 1961 den Trial-Vizemeis lang es ihm, 1962 deutscher Geländen sahen die weiteren Erfolge aus:

- 1962 Sechstagesfahrt in Garmisch-Partenkirchen (allein).
- 1963 Trial-Vizemeister.
- 1964 Im Trial und Geländefahren je Meisterschaft.
- 1965 deutscher Geländemeister und Sechstagesfahrt auf der Insel Man.
- 1966 deutscher Geländemeister, G Sechstagesfahrt in Schweden.
- 1967 Zweiter deutscher Geländemeister bei der Sechstagesfahrt in Polen.
- 1968 erfolgreichstes Jahr: Geländemeister und Gewinn der Trial-Weltmeisterschaft. Silbernes Lorbeerblatt.

KLEINER

stoffe

gheim

n 071 42 / 4 42 51

Go-kart

Der Motorsport-Club Bietigheim e. V. im ADAC brachte erstmals 1966 ein Go-kart-Rennen nach Bietigheim. In den darauf folgenden Jahren 1967, 1968, 1969 wurden weitere 3 Rennen in Bietigheim auf dem idealen Platz am Enzviadukt ausgetragen.

Was ist Go-kart eigentlich? Go-kart ist keine technische Spielerei, sondern ein vollwertiger Motorsportzweig, es steht zwischen dem Automobil- und dem Motorrad-sport. Vom Automobil stammt die Grundkonzeption - also das Vierrad-fahrgestell, - vom Motorrad der Zweitaktmotor. Schaltge-triebe, Differential und Federungen sind nach dem Regle-ment nicht gestattet.

Vom ursprünglichen Gedanken, einen finanziell für jeden erschwinglichen Volks-Motorsport zu schaffen, ist nur noch wenig geblieben. Tatsächlich liegen heute die Kosten für eine Rennsaison mit einem wettbewerbsfähigen Go-kart in der Nähe der kleinen Tourenwagenklassen bei Bergrennen. Die heutigen Go-karts sind perfekte und spezifizierte Renn-apparate und damit vom primitiven Fahrzeug der Ur-Idee, bestimmt für die Freude am Spass, weit entfernt.

Das Go-kart, woher kommt das?

So genau kann man das gar nicht beantworten. Fest steht eigentlich nur, daß die USA das Ursprungsland sind. Als „Urzeit“ im Go-kartsport gilt das Jahr 1956 und als Erfinder der Ingenieur Art Ingeles aus Los Angeles. Er soll damals einen Rasenmähermotor auf ein Rohrgestell montiert haben. Darauf fuhr er mit seinen Söhnen im Garten umher.

Und tatsächlich wurden ab 1957 in den USA die ersten Rennen ausgetragen, von Jugendlichen, auf Sportplätzen mit allen erdenklichen Eigenbaukonstruktionen.

Das Jahr Null im Deutschen Go-kartsport war 1960. Anfang Februar gründete man in Wiesbaden den Go-kart-Club von Deutschland e. V. Auf der Gründungsversammlung legte man ein erstes Reglement fest. Diese Bestimmungen ließen dem Bastler noch reichlich Raum für seine Ideen. Genau definiert war eigentlich nur der Hubraum der Motoren: Eine Klasse bis 100 ccm und eine bis 200 ccm. Von Anfang an waren nur Zweitaktmotoren zulässig.

Die Jahre der technischen Experimente waren dann 1961 und 1962. Die Fahrgestelle wurden über den Winter für die Saison 1961 verbessert, was vor allem der Straßenlage zu-gute kam. Man experimentierte mit der Starrachse und aus den USA kamen schon die ersten Kart's mit einer Scheiben-bremse. Zu den deutschen Kart's-Herstellern gesellte sich das Motorradwerk Hercules. Die Reglement-Experimente fanden dann 1963 und 1964 statt. Für 1963 hat die CIK in Paris ein neues Reglement entworfen. Danach teilte man die Motoren in zwei Kategorien ein. Alle zu einem Rennen zugelassenen Motoren müssen bei der FIA homologiert sein, das bedeutet, daß der Hersteller von jedem Motorentyp genaue Zeichnungen der CIK/FIA vorlegen muß. Die im Rennen gefahrenen Motoren dürfen in ihren Einzelteilen und Schlitzabmessungen nicht außerhalb der in den Zeichnun-gen angegebenen Fertigungstoleranz liegen.

Zu Beginn des Jahres 1965 wurde die Trennung zwischen Sport und Rennkategorie aufgehoben. Das Gewichtslimit für die Klasse bis 100 ccm wurde beibehalten und jenes für die Klasse bis 200 ccm auf 140 kg erhöht.

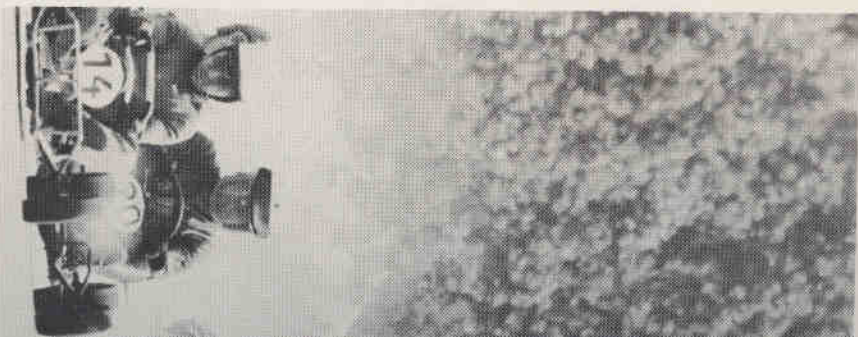
Werfen wir einmal bei dem Go-kartsport den Blick über die Grenzen. Daß der Go-kartsport noch ein verhältnismäßig junger Sport ist, bestätigt uns dieser Blick sofort. Jede Go-kartsport-Nation sucht durch Experimente ihre eigene, spezifische Klasseneinteilung zu finden. Man startet Versuche in jeder Richtung, von einem Extrem zum anderen. Dies gilt besonders für das Land der unbegrenzten Möglichkeiten, für die USA.

Dort fährt man in 50, 100, 200 und 270 ccm Klassen. Diese wiederum werden nach Gewichten unterteilt. Dann kennt man Sprintrennen; entsprechen etwa unseren Deutschen Wettbewerben, und „Induro-Racing“, Rennen auf großen Automobil-Rennstrecken. Weiterhin gibt es Junioren-, Senioren- und Damenklassen, ja sogar verkleidete Go-karts sind zugelassen. Jedem seine eigene Klasse, möchte man meinen. Ähnlich sieht man es auch in Südafrika und Australien, zusätzlich hat man dort noch eine Getriebeklasse, in der sogar gefederte Fahrgestelle starten dürfen. Zum Antrieb dieser Super-karts benutzt man hauptsächlich japanische Zweizylinder-Motorradmotoren und 6 Getriebegehänge. Die Fahrleistung dieser Monster liegen auf entsprechenden Rennbahnen nicht wesentlich unter denen der dortigen „Tasmanischen Rennformel“, also Rennwagen bis 250 ccm! Im Osten Europas wiederum schwört man auf die Klasse 125 ccm mit Getriebe.

(Auszüge aus dem Buch Go-kartsport von Bodo G. Wagner)

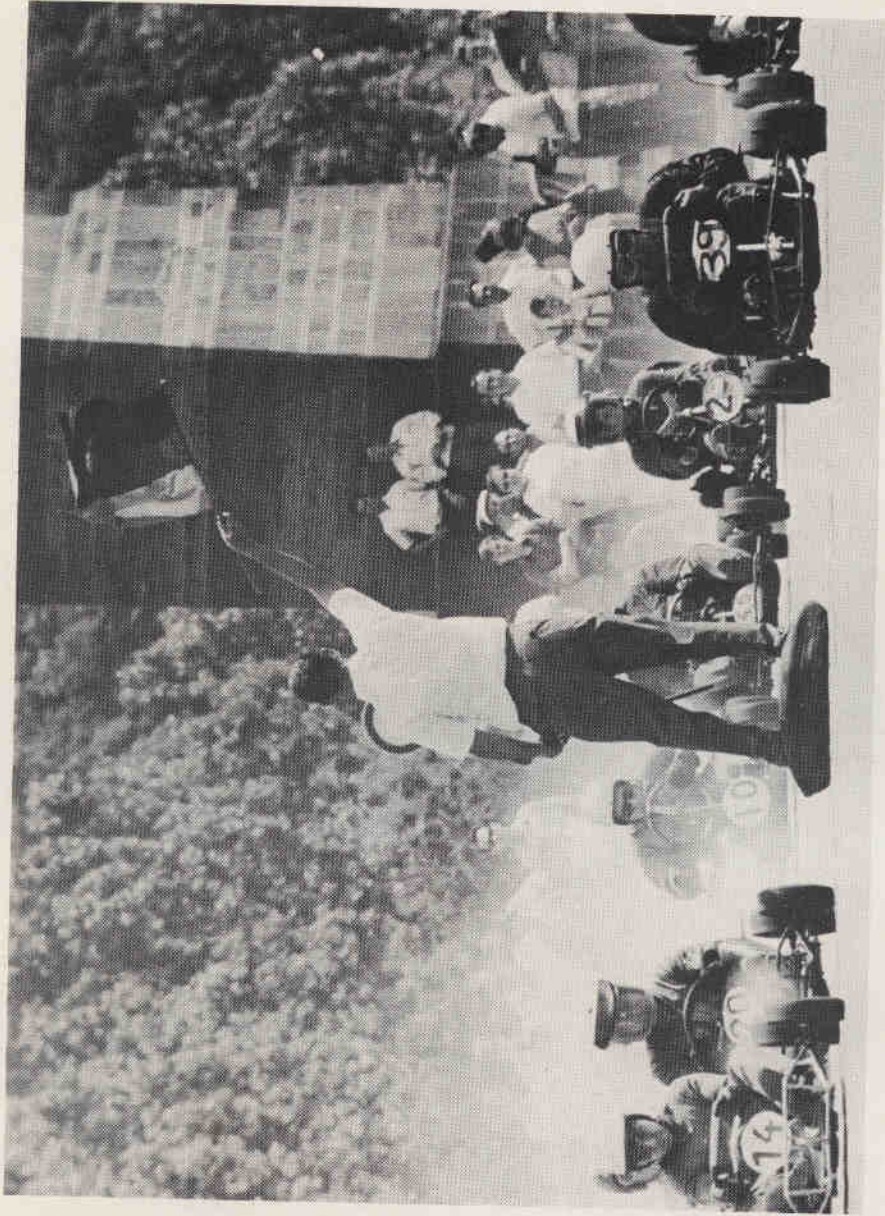


Frau Barth überreicht Pokal zum Edgar-Barth-Gedächtnislauf





cht Pokal zum Edgar-Barth-Gedächtnislauf



Lebenswerk und Erinnerungen des Rennfahrers Otto Kohfink!

Die Geschichte des Verbrennungsmotors ist unlösbar verbunden mit der Geschichte tapferer Männer, welche bereit waren, das „Leben der tausend Gefahren“ zu führen, um in harter Erprobung ihre Rennmaschinen über die Pisten Europas zu jagen.

In unserer Betrachtung wollen wir uns mit einem Manne beschäftigen, welcher durch seinen persönlichen Einsatz als Motorrad-Rennfahrer ein Stück deutscher Motorsportgeschichte mitgestaltet hat. Es ist kein Geringerer als unser Club-Mitglied und Ehrenvorsitzender **Otto Kohfink**. Über 24 Jahre saß er im Rennsattel. Nicht nur gehörte er durch sein überragendes fahrerisches Können und zahlreiche Rennsiege zu der Spitzengruppe deutscher Motorradrennfahrer, sondern auch seine charakterliche Haltung als Mensch und Kamerad machte ihn zu einem der Publikumsliebblinge auf den deutschen Rennstrecken. Als Kamerad unter Kameraden war er einer der hilfsbereitesten deutschen Motorradrennfahrer. Er gab dem jungen Nachwuchs gerne technische und fahrerische Tips, und selbst seinen namhaften Konkurrenten ging er mit Rat und Tat zur Hand. Diesen schönen und selbstlosen Zug kann man nicht allen Fahrergrößen nachsagen.

Die Ehrungen, welche er im Laufe eines reichen sportlichen Lebens empfing, umfassen alle Auszeichnungen, welche der Motorsport für einen überragenden Sportler überhaupt zu vergeben hat. Er blieb trotzdem der schlichte einfache Mensch, welcher er immer war und immer sein wird. Und wenn es auch um Otto Kohfink seit seiner schweren Verletzung beim Feldbergrennen 1950 stiller geworden ist und er

nicht mehr im Brennpunkt der Motorschlachten steht, hat der Name Otto Kohfink seine alte Leuchtkraft trotzdem nicht verloren.

Es war im Jahre 1927, als der damals noch unbekannte Otto Kohfink erstmals im Sattel einer Rennmaschine saß. Zu jener Zeit ahnte noch niemand, daß der Bieltheimer im Laufe der Jahre zur Spitzenklasse der Motorrennfahrer aufzücken würde. In einer kleinen hiesigen Motorrad- und Autoreparaturwerkstätte erlernte er das Kraftfahrzeughandwerk. Seine großen Fachkenntnisse verhalten ihm dann schon frühzeitig zu den Fertigkeiten, wie man ein schnelles Fahrzeug richtet, um zu Erfolgen im Rennsport zu kommen.

Während seiner über 20jährigen Rennfahrerlaufbahn hat sich Otto Kohfink auf vielen Straßen- und Zementbahn-Rennen im In- und Ausland weit über 70 erste Preise geholt und viele zweite und dritte Plätze belegt. Namentlich auf der Zementbahn war er einer der erfolgreichsten deutschen Fahrer. Schon im Jahre 1933 wurde er deutscher Zementbahnmeister der 250er Klasse. Das Jahr 1934 brachte ihm einen weiteren Titel: Deutscher Bergmeister für Beiwagenmaschinen bis 350 ccm.

Im Avustrennen in Berlin fuhr Otto Kohfink im Jahre 1931 erstmals ein Rennen mit Seitenwagen, und zwar auf Montgomery. Er bewies hier sein vielseitiges Fahrertalent und platzierte sich als zweiter Preisträger hart hinter dem Klassensieger. Der Meisterschaftslauf in Grillenburg brachte eine sehr harte Auseinandersetzung in der Viertelliterklasse. Nach einem messerscharfen Kampf mit den superschnellen DKW-Leuten konnte er in ihre Phalanx eine Bresche schlagen und mit seiner UT-Jap als Zweiter einlaufen. Im folgenden Jahre hatte er wiederum Gelegenheit, sich in Grillen-

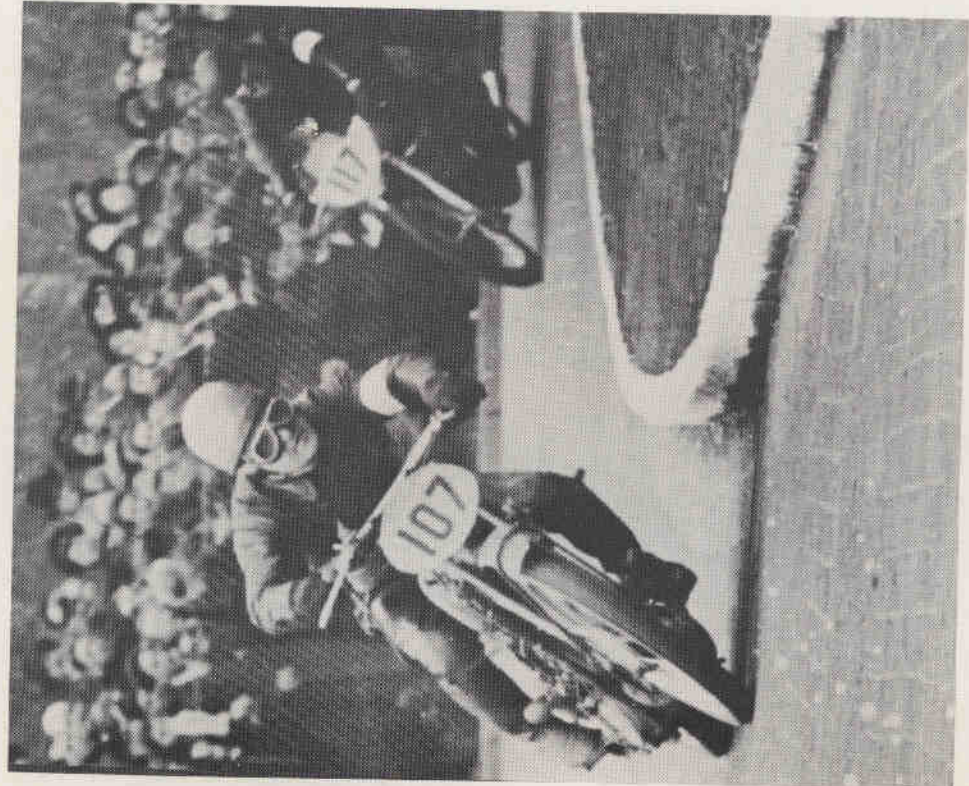


...punkt der Motorschlachten steht, hat
...seine alte Leuchtkraft trotzdem nicht

...s der damals noch unbekannte Otto
...tel einer Rennmaschine saß. Zu je-
...and, daß der Bietigheimer im Laufe
...sse der Motorrennfahrer auf Rücken
...hiesigen Motorrad- und Autorepa-
...er das Kraftfahrzeughandwerk.
...ltnisse verhalfen ihm dann schon
...eiten, wie man ein schnelles Fahr-
...en im Rennsport zu kommen.

0jährigen Rennfahrerlaufbahn hat
...vielen Straßen- und Zementbahn-
...nd weit über 70 erste Preise geholt
...e Plätze belegt. Namentlich auf der
...er der erfolgreichsten deutschen
...1933 wurde er deutscher Zement-
...lasse. Das Jahr 1934 brachte ihm
...utscher Bergmeister für Beiwagen-

fuhr Otto Kohfink im Jahre 1931
...Seitenwagen, und zwar auf Mont-
...sein vielseitiges Fahrertalent und
...Preisträger hart hinter dem Klas-
...schaftslauf in Grillenburg brachte
...ersetzung in der Viertelliterklasse.
...en Kampf mit den superschnellen
...ihre Phalanx eine Bresche schla-
...o als Zweiter einlaufen. Im folgen-
...rum Gelegenheit, sich in Grillen-



burg mit der gesamten Fabrikelite von DKW auseinanderzusetzen.

Im Jahre 1933 war nach Erfolgen in Hockenheim und dem Nürburgring das bedeutendste Erlebnis in Straßenrennen der „Große Preis der Schweiz“. In dem Wettbewerb der 175-ccm-Maschinen wurde er Zweiter auf DKW. Erstmals nach dem ersten Weltkrieg wurde für einen deutschen Fahrer das Deutschlandlied intoniert.

1934 fuhr Kohfink im verstärkten Maße Straßenrennen. Weitere Erfolge des Jahres 1934: Saarlouis (Bergrennen), Großer Preis der Schweiz, in Bern, 2000-km-Fahrt (Goldene Medaille), Hockenheim.

Das Jahr 1935 wurde gekennzeichnet durch eine Reihe überragender Erfolge. Wir nennen Solituderenen, Berlin-Avus, Internationales Eifelrennen, Spalchinger Bergrennen, Großer Preis der Schweiz, Großer Preis von Deutschland, Großer Bergpreis von Deutschland.

1936 startete der erprobte Haudegen in sechs Rundstrecken bzw. Bergrennen und platzierte sich bei sämtlichen Veranstaltungen in der Spitzengruppe.

Das letzte Rennjahr vor dem zweiten Weltkrieg, das schicksalsschwere Jahr 1939, brachte nochmals vier sehr schwere Straßenrennen. Eilenriede- und Eifelrennen, Holländische TT und „Großer Preis von Deutschland“ sind ihre leuchtenden Namen.

Nach dem zweiten Weltkrieg gehörte Otto Kohfink zu jener relativ kleinen Gruppe von Privatfahrern, welche es verstanden, ihre Maschinen so zu „tunen“, daß sie auch durchhalten. Er fuhr nach dem Kriege 49 Rennen in ununterbroche-

ner Folge und war 49mal am Ziel. Das ist wohl ein Rekord, wie er in Deutschland nicht oft vorkommt. Man darf dabei nicht vergessen, daß die Rennen bis zur Währungsreform unter heute fast unvorstellbaren Schwierigkeiten gefahren wurden. Keine Ersatzteile, schlechte Öle, miserable Betriebsstoffe; Reifen und Schläuche kaum aufzutreiben, dazu die schlechte Verpflegung. Es müht fast wie ein Wunder an, daß unsere Aktiven durchhielten und fuhrten.

1950 – das Schicksalsjahr Otto Kohfinks im Rennsport.

1. Oktober 1950. Schwarze Wolken ziehen über die Berge des Taunus. Der Regen klatscht auf den Rundkurs des Feldbergrennens und Schwaden von Nebel lagern über einzelnen Streckenteilen. Besorgt sehen die Fahrer zum regenschweren Herbsthimmel und denken dabei an die Schwere des bevorstehenden Rennens. Selbst Kohfink, dem sonst nichts lieber ist wie ein Regenrennen, bereitet der Strichnebel Sorgen. Bei diesem Rennen geschah es dann in der fünften Runde. War es der stellenweise Strichnebel, welcher oft 100 bis 150 m lange Streckenteile in eine Waschküche verwandelte? Oder die schlüfrige regennasse Straße? Kohfink selbst kann sich an nichts mehr erinnern. Aus einer kurzen Geraden kommend, welcher eine Rechtskurve folgte, fuhr Otto geradeaus. Seine DKW geriet in den Straßen-graben. Er selbst flog direkt gegen einen Baum. Ein Ast durchbohrte den Sturzhelm und brachte ihm eine klaffende Schädelswunde bei. Vier Rippen wurden eingedrückt. Dazu kam eine schwere Gehirnerschütterung sowie ein Schlüsselbein- und Schulterbruch nebst zahlreichen Blutergüssen. Außerdem wurden die Nervenstränge zwischen Wirbelsäule und Schultergelenk durchgerissen. Viele Operationen folgten und Otto Kohfinks starke Natur, sein gutes Herz überstanden die Krise.

Mit dem Rennen war es nun aus und man eines Meisterfahrers sehen. Der Bieltghe fuhr in seinem Leben 308 Motorrädern 282mal bei 265 Siegen und erlebte nur 21 deutet, daß er 91,6% aller Rennen vom durchfuhr und bei nur 8,4% durch Stü defekte ausscheiden mußte. Die Bilanz 1 zweite, 45 dritte, 26 vierte, 18 fünfte, 21 9 achte, sowie je einen neunten und zehndelte sich bei sämtlichen Preisen nur ur des „Großen Motorsports“. Gelände- bzw fahrten fuhr Otto Kohfink ebenso erfolgre holte er sich eine Goldmedaille.

Er erhielt schon im Jahre 1933 das silb abzeichen des ADAC-Gesamtclubs und deutschen Motorsportabzeichen der ONS wurden ihm die goldenen Sportabzeich des DMV verliehen. Dazu kam die gold ADAC-Gesamtclubs und die große golda Kranz des Motorsportclubs Ludwigsbu ihm die goldene Nadel eines deutschen und zwar anlässlich der Deutschen Zeme ten 1933 und der Deutschen Bergmeisters Für den Bieltgheimer Club wird der groß Ehrenvorsitzende seines Clubs immer d mer war: Unser Otto Kohfink. (Auszüge Motoren" von Ludwig Beeg.)

1 war 49mal am Ziel. Das ist wohl ein Rekord, tschland nicht oft vorkommt. Man darf dabei en, daß die Rennen bis zur Währungsreform ast unvorstellbaren Schwierigkeiten gefahren e Ersatzteile, schlechte Öle, miserable Beifen und Schläuche kaum aufzutreiben, dazu Verpflegung. Es mutet fast wie ein Wunder an, tiven durchhielten und fuhren.

nicksalsjahr Otto Kohfinks im Rennsport.

50. Schwarze Wolken ziehen über die Berge e Regen klatscht auf den Rundkurs des Feld- und Schwaden von Nebel lagern über einzel- eilen. Besorgt sehen die Fahrer zum regen- sthimmel und denken dabei an die Schwere enden Rennens. Selbst Kohfink, dem sonst it wie ein Regenrennen, bereitet der Strich- Bei diesem Rennen geschah es dann in der War es der stellenweise Strichnebel, welcher m lange Streckenteile in eine Waschküche der die schlüpfrige regennasse Straße? Koh- an sich an nichts mehr erinnern. Aus einer n kommand, welcher eine Rechtskurve folgte, deaus. Seine DKW geriet in den Straßen- ost flog direkt gegen einen Baum. Ein Ast n Sturzhelm und brachte ihm eine klaffende bei. Vier Rippen wurden eingedrückt. Dazu rare Gehirnerschütterung sowie ein Schlüssel- ulterbruch nebst zahlreichen Blutergüssen. en die Nervenstränge zwischen Wirbelsäule enk durchgerissen. Viele Operationen folg- ohnfinks starke Natur, sein gutes Herz über- e.

Mit dem Rennen war es nun aus und man konnte die Bilanz eines Meisterfahrers sehen. Der Bietigheimer Meisterfahrer fuhr in seinem Leben 308 Motorradrennen, plazierte sich 282mal bei 265 Siegen und erlebte nur 26 Ausfälle. Das bedeutet, daß er 91,6% aller Rennen vom Start bis zum Ziel durchfuhr und bei nur 8,4% durch Stürze oder Motoren- defekte ausscheiden mußte. Die Bilanz lautet: 77 erste, 59 zweite, 45 dritte, 26 vierte, 18 fünfte, 21 sechste, 8 siebte, 9 achte, sowie je einen neunten und zehnten Platz. Es handelte sich bei sämtlichen Preisen nur um Veranstaltungen des „Großen Motorsports“. Gelände- bzw. Zuverlässigkeits- fahrten fuhr Otto Kohfink ebenso erfolgreich und jedesmal holte er sich eine Goldmedaille.

Er erhielt schon im Jahre 1933 das silberne ADAC-Sport- abzeichen des ADAC-Gesamtclubs und 1938 das goldene deutsche Motorsportabzeichen der ONS. Nach dem Kriege wurden ihm die goldenen Sportabzeichen des ADAC und des DMV verliehen. Dazu kam die goldene Ehrennadel des ADAC-Gesamtclubs und die große goldene Ehrennadel mit Kranz des Motorsportclubs Ludwigsburg. Zweimal wurde ihm die goldene Nadel eines deutschen Meisters verliehen, und zwar anlässlich der Deutschen Zementbahnmeisterschat- ten 1933 und der Deutschen Bergmeisterschaft 1934.

Für den Bietigheimer Club wird der große Sportsmann und Ehrenvorsitzende seines Clubs immer das sein was er im- mer war: Unser Otto Kohfink. (Auszüge aus „Im Banne der Motoren“ von Ludwig Beeg.)



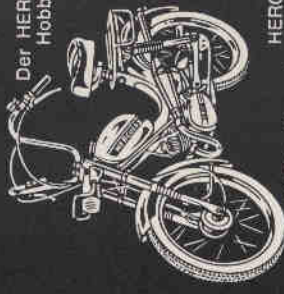
Nicht das Billigste ist preiswert...

Augen auf beim Fahrradkauf!

HERCULES
Das gute Fachgeschäft
- Ihr bester Berater.

Fahr Dich frei.

Fahr **HERCULES**



Der HERCULES
Hobby rider

Die HERCULES
K 50 SE

HERCULES
Motas, Mopeds, Motorräder
In Leistung und Styling immer etwas Besonderes

In Bietigheim nur bei Autohaus

OTTO KOHFINK

Friedrich-Ebert-Straße 6-8 · Telefon 5 22 45
Aral-Tankstelle · Renault-Vertragsservice
Hercules · Benelli-Motorräder · Staiger

Beim Fachmann gekauft — und fachgerecht betreut

Hans Trinkner — Deutscher und Europameister

Das Wort von der „Bietighheimer Phalanx“ hinsichtlich der motorsportlichen Betätigung ist kein leeres Wort, denn der MSC hat nicht nur „Württembergische“ und „Deutsche Meister“ in seinen Reihen, sondern auch Sieger der „Six days“ und zahlreicher nationaler und internationaler Konkurrenzen. Zu diesen Spitzenfahrern gehört der zur Zeit als Fahrervertreter tätige Hans Trinkner aus Löchgau. Hans Trinkner, 32 Jahre alt und glücklich verheirateter KFZ-Mechanikermeister, ist seit 1959 im Motorradgeländesport. Er brachte den Bietighheimer Club in der Bundesrepublik und Europa zur Geltung. Mehrere Württembergische Meistertitel fuhr er heim. 1964—1967 als Werkfaher bei Hercules ist er noch in guter Erinnerung. 1968—1970 wechselte er über als Werkfahrer zu Zündapp. Hier die Liste seiner Erfolge:

1968 Deutscher und Europameister.

1969 Deutscher und Europavizemeister.
Mitglied der siegreichen Silbervase bei der 6-Tage-Fahrt in Garmisch-Partenkirchen.

1970 Deutscher und Europavizemeister bis 75 ccm.
Mitglied der deutschen Nationalmannschaft.

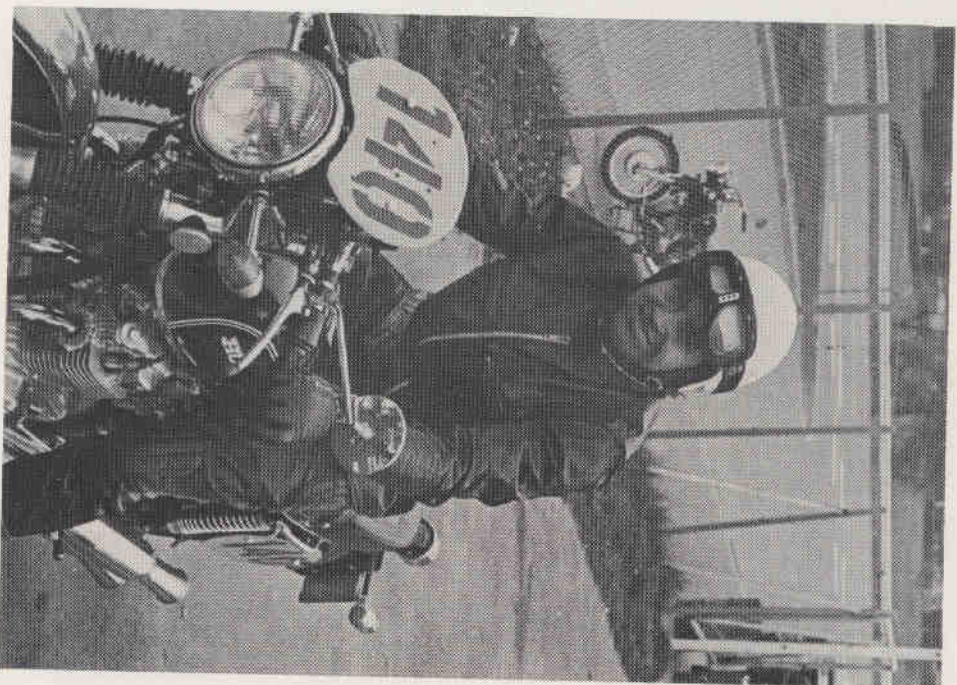
2. Platz bei der 6-Tage-Fahrt in Spanien.

1973 Nach zweijähriger Pause Teilnahme an der deutschen Straßenzuverlässigkeitsmeisterschaft auf Honda CB 500.

Deutscher Vizemeister bis 500 ccm.

Noch ist das Buch der Siege für Hans Trinkner, den immer freundlichen und netten sowie hilfsbereiten Sportkameraden, nicht geschlossen. 1974 ist geplant, vom Zweirad auf das Vierrad umzusteigen. Guten Start und sportlicher Erfolg bleibt uns zu wünschen übrig.

(de)



Wir liefern preiswert:

HÖLZE



ZUM
Bauch
ZUM
Fertig
ZUR
Profil
besten
ZUR
bewäh

Ferner Span- und Tischlerplatte
Wunsch maßgenau zugeschnitten
Wir beraten Sie fachmännisch —
Fr. Bauer OHG, Sä
712 Bietighelm (Württ.), Be

DER MOTORSPORT, seine Bedeutung und seine Zukunft

Der Motorsport steht in der Publikumsgunst in Deutschland an 2. Stelle hinter dem Fußballsport. Laut Ermittlungen der Deutschen Sportbehörden ergab sich im Jahre 1973 eine Gesamtzuschauerzahl von 4 Mill., während der an 1. Stelle stehende Fußballsport auf eine Gesamtzuschauerzahl von 5,5 Mill. kam. Der Motorsport hat also viele Freunde, die dieser technische Sport besonders interessiert, er hat aber auch Feinde in nicht geringer Zahl, die der Ansicht sind, daß durch das zwangsläufige Gefahrenrisiko, die eine Sportart mit hohen Geschwindigkeiten aufweist, diese aus diesem Grunde für unnötig halten. Trotzdem ist eine Existenzberechtigung zu bejahen, da außer dem großen Publikumsinteresse noch andere Faktoren zugrunde zu legen sind.

Der Motorsport tritt auch als Infrastrukturförderer auf, man denke an den wirtschaftlichen Ausbau der näheren Umgebung der beiden permanenten Rennstrecken in Deutschland; das Eifelgebiet mit dem Nürburgring und das Gebiet Karlsruhe — Speyer — Heidelberg mit dem Hockenheimring. Vor- gesehen ist eine wirtschaftliche Verbesserung des Vogelsberggebietes in Hessen durch den geplanten Bau des Schotterrings.

Weiterhin wurde ermittelt, daß durch den Motorsport etwa 4400 Personen unmittelbar direkt im Zusammenhang mit dem Motorsport beschäftigt sind. Der ermittelte Gesamtumsatz beträgt 297 Mill.

Die Anerkennung des Motorsports durch die Presse ist dadurch bewiesen, daß bei der Wahl aller Sportjournalisten der westlichen Welt zum Sportler des Jahres 1973 ein Rennfahrer gekürt wurde, nämlich Jackie Stewart.

Die Probleme des Motorsports liegen darin, daß zur Aus-

übung geeignete Anlagen zur Verfügung stehen müssen, also entsprechende Rennstrecken, deren Streckenlänge doch einige Kilometer aufweisen muß. Da dies in Deutschland nur in 2 Fällen der Fall ist, wobei die Kapazität des Nürburgrings und des Hockenheimrings für die etwa 50 000 Motorsporttreibenden in keiner Weise ausreicht, sind die Veranstalter gezwungen, zum großen Teil Motorsport auf öffentlichen Straßen durchzuführen, also bei Automobili-rallies, Bergrennen, zum Teil beim Motorradsport u. dgl. Daß durch den großen Aufschwung der Motorisierung und der damit wesentlich stärkeren Frequenzierung der Straßen durch den öffentlichen Verkehr Schwierigkeiten auftreten, war zwangsläufig zu erwarten. Öffentliche Straßen für die Durchführung von motorsportlichen Veranstaltungen zu sperren, wurde schwieriger, und teilweise sind die bestragten behördlichen Genehmigungen versagt worden. Es muß deshalb eine Lösung gefunden werden, die Ausübung des Motorsports von der öffentlichen Straße auf permanente Anlagen zu verlegen, d. h., daß im nächsten Jahrzehnt noch für den Motorsport Sportanlagen in ausreichender Anzahl geschaffen werden, die es den Motorsportclubs und Verbänden, wie anderen Sportarten ermöglichen, ihre Veranstaltungen abseits öffentlicher Straßen durchzuführen. Die Schaffung derartiger Anlagen ist nicht leicht, da die hohen Kosten ein ganz schwieriges Problem darstellen. Dies muß das Ziel der Motorsportverbände und Clubs für die Zukunft sein, denn die Zahl der aktiven Sportler wird sich nicht verringern, da das Interesse mit dem Kraftwagen oder Motorrad sich mit anderen im sportlichen Wettbewerb zu messen, weiterhin im Steigen ist.

ADAC Württemberg
Paul Lauer
Sportsekretär

7120 BIETIGHEIM - TEL. 07141 1234
Bahnhofstraße 60 - Bus

Brillen

Kontaktlins

Hörgeräte

Sportfahrer-Bericht

Die Aktiven des MSC Bietigheim haben an über 1000 Veranstaltungen im In- und Ausland teilgenommen. Es waren Geschicklichkeits-, Gelände-, Trial-, Motocross-, Straßen- und Gokart-Veranstaltungen. Auch an Automobilturnieren und Mopedveranstaltungen wurde teilgenommen.

Dabei wurden über 400 Goldmedaillen bzw. 1. Plätze, über 160 Silbermedaillen bzw. 2. Plätze und über 120 Bronzemedaillen bzw. 3. Plätze herausgefahren.

Die Erfolge im einzelnen:

Fritz Huber von 1949–1958, 111mal am Start, dabei 68 goldene, 23 silberne und 18 bronzene Medaillen errungen. Dreimal an der internationalen 6-Tage-Fahrt teilgenommen. Auch an Veranstaltungen in Polen und in der DDR am Start. Er war Werksfahrer bei Herkules. Träger des ADAC-Sportabzeichens in Gold, der goldenen ADAC-Sportnadel und des ADAC-Gausportabzeichens in Gold. Siebenmal war Fritz Huber Klubmeister.

Herrmann Bitzer begann 1951 Motorsport zu betreiben. Er errang zahlreiche Siege und Medaillen. 1955 Württ. Motocross-Juniorenmeister, 1961 deutscher Trailmeister, zweimal 3. dieser Meisterschaft. Träger des ADAC-Sportabzeichens in Gold.

Hans Sentt von 1956–1959, 27 goldene, 19 silberne und 5 bronzene Medaillen errungen. 1956 Bezirksmeister der Klasse bis 175 ccm. Träger des ADAC-Gausportabzeichens in Gold und des ADAC-Sportabzeichens in Silber.

Herrmann Silcher von 1953–1960, 71mal am Start. Er errang 15 goldene, 17 silberne und 11 bronzene Medaillen. Träger des Gausportabzeichens in Silber.

Erich Ries von 1957–1962, 40mal am Start. Er errang 12 goldene, 8 silberne und 14 bronzene Medaillen. Zweimal war er 3. der Württ. Meisterschaft. Träger des ADAC-Gausportabzeichens in Silber, des ADAC-Sportabzeichens in Bronze und der Württ. Sportnadel.

Hans Conrad hat an 18 Veranstaltungen teilgenommen. Er errang 2 goldene, 2 silberne und 4 bronzene Medaillen, außerdem weitere gute Plazierungen.

Werner Bauer begann 1957 mit seinem Moped. 1961 stieg er dann auf das Motorrad um. Er errang 65 goldene, 14 silberne und 8 bronzene Medaillen. 1964 stieg er ins Lager der Gokart-Fahrer um. 44 Siege bei nationalen und internationalen Veranstaltungen. Als Abschluß seiner Erfolge wurde er 1968 Württ. Meister im Gokart-Rennsport. Träger des ADAC-Sportabzeichens in Gold und des goldenen ADAC-Gausportabzeichens.

Manfred Schnitz seit 1959 aktiv im Geländesport. Er errang 68 goldene, 15 silberne und 10 bronzene Medaillen. 1959 Deutscher Juniorenmeister bis 100 ccm. 1961 Württ. Meister bis 175 ccm. Danach war M. Schnitz Werksfahrer bei den Firmen Zweirad-Union, Kreidler und Maico. Auch war er viermal bei der internationalen 6-Tage-Fahrt dabei. 1965 Überwechsel zum Motocross; Start in Schweden, England, Belgien, Österreich, DDR, Italien und der CSSR. Träger des ADAC-Sportabzeichens in Gold und des Gausportabzeichens in Gold.

Reinhold Palme, unser ebenfalls erfolgreicher Sportkamerad, der im Juli 1959 beim Solitude-Rennen tödlich verunglückte, wäre hier ganz besonders zu erwähnen.

Helmut Maier errang 15 goldene, 10 silberne und 10 bronzene Medaillen. Er verstarb im Jahre 1970 allzu jung.

Oskar Schramm errang seit 1964 16 goldene, 2 silberne und 1 bronzene Medaille. Auch war er 6mal auf dem 1. Platz. 1965 war O. Schramm bester Ausweissfahrer im Motocross.

Rainer Altvatter, der Spezialist im Motocross, wurde 1964 2. Platz und 5mal auf dem 3. Platz, zahlreiche Plazierungen folgten. 1973 wurde R. Altvatter Württ. Meister.

Herbert Weigel hatte im 1. Jahr seiner Laufbahn gute Erfolge aufzuweisen. Er war 13mal am Start, dabei 11 goldene Medaillen.

Weitere Fahrer mit guten Erfolgen waren Dieter Siegfried Daub und Peter Mayer, letzterer errang den 3., 1968 den 5. Platz bei der Württ. ADAC-Sportabzeichens in Gold und des Gausportabzeichens in Silber.

on 1957-1962, 40mal am Start. Er errang 12 goldene und 14 bronzene Medaillen. Zweimal war er Meister. Träger des ADAC-Gausportabzeichens in Silber, des ADAC-Sportabzeichens in Bronze.

hat an 18 Veranstaltungen teilgenommen. Er errang 2 silberne und 4 bronzene Medaillen, weitere gute Plazierungen.

er begann 1957 mit seinem Moped. 1961 stieg er auf ein Motorrad um. Er errang 65 goldene, 14 silberne und 4 bronzene Medaillen. 1964 stieg er ins Lager der internationalen Veranstaltungen. Als Abschluß seiner Erfolge wurde er Meister im Gokart-Rennsport. Träger des ADAC-Sportabzeichens in Gold und des goldenen ADAC-Sportabzeichens.

Schnitz seit 1959 aktiv im Geländesport. Er errang 15 silberne und 10 bronzene Medaillen. 1959 wurde er Juniorenmeister bis 100 ccm. 1961 Württ. Meister. Danach war M. Schnitz Werksfahrer bei der Motorrad-Union, Kreidler und Maico. Auch war er Teilnehmer der internationalen 6-Tage-Fahrt dabei. 1965 wurde er zum Motocross; Start in Schweden, England, Österreich, DDR, Italien und der CSSR. Träger des ADAC-Sportabzeichens in Gold und des Gausportabzeichens

me, unser ebenfalls erfolgreicher Sportkamerad, wurde 1959 beim Solitude-Rennen tödlich verunglückt, was besonders zu erwähnen.

Helmut Maier errang 15 goldene, 10 silberne und 8 bronzene Medaillen. Er verstarb im Jahre 1970 allzufrüh.

Oskar Schramm errang seit 1964 16 goldene, 2 silberne und 1 bronzene Medaille. Auch war er 6mal auf dem 1. Platz; 1965 war O. Schramm bester Ausweisfahrer im Gau Württemberg.

Rainer Altvatter, der Spezialist im Motocross, war 60mal am Start. Dabei war er 2mal auf dem 1. Platz, 4mal auf dem 2. Platz und 5mal auf dem 3. Platz, zahlreiche weitere gute Plazierungen folgten. 1973 wurde R. Altvatter Württ. Juniorenmeister.

Herbert Weigel hatte im 1. Jahr seiner Laufbahn gleich sehr gute Erfolge aufzuweisen. Er war 13mal am Start und errang dabei 11 goldene Medaillen.

Weitere Fahrer mit guten Erfolgen waren Dieter Dorsch, Siegfried Daub und Peter Mayer, letzterer errang 1967 den 3., 1968 den 5. Platz bei der Württ. ADAC-Gaumeisterschaft bis 175 ccm und 1969 gab es 5mal Gold für ihn.



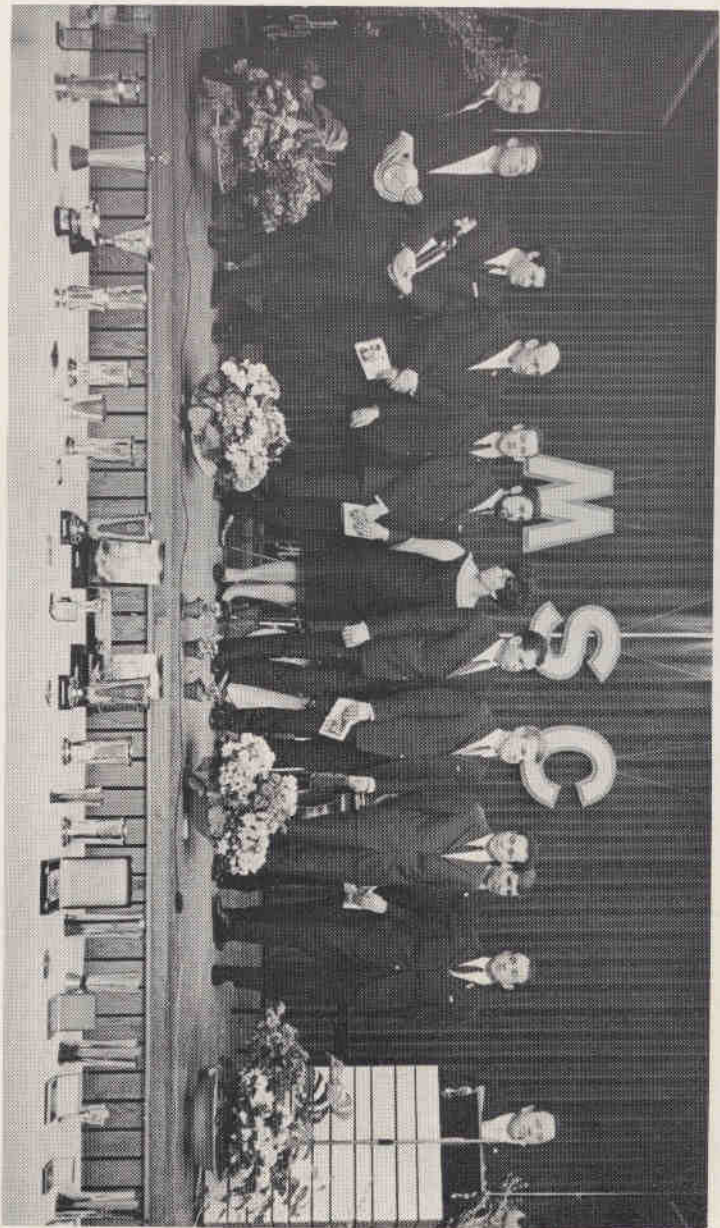
Grohe-Wassermischer für Küche und Bad führt Ihr Fachhändler

HERMANN BITZER

SANITÄR-INSTALLATION
FLASCHNEREI

7123 SACHSENHEIM 1 (WÜRTT.)

Ludwigsburger Str. 17 · Tel. 0 71 47 / 63 59



Sportfahrehrung bei der Jahresfeier in Bissingen

Ri
gut in
Dank



Mannschafts-Staffettenlauf in Echterningen im Juni 1951



du



Generalagentur, 7120 B



Gruppenbild der MSC-Kameraden in Echterdingen

Leber

