



Auch im Audi Forum in Neckarsulm werden allerhand Exponate gezeigt, die Motorräder sind meist Serienmodelle

An Neckar und Sulm

Vor 150 Jahren begannen Christian Schmidt und Heinrich Stoll in Riedlingen an der Donau mit dem Bau von Strickmaschinen. Nach dem Umzug nach Neckarsulm entstand rund 30 Jahre später das erste NSU-Motorrad. NSU und die Nachfolgerin Audi lassen im Rahmen einer Sonderausstellung im Deutschen Zweirad- und NSU-Museum und im Audi Forum Neckarsulm jetzt die Korken knallen. Wir haben sie uns angesehen.

Text: Guido Kupper; Fotos: Deutsches Zweirad- und NSU-Museum Neckarsulm, Guido Kupper (2)

Dass das Neckarsulmer Museum das Kürzel NSU im Namen trägt, ist kein Zufall. Schließlich sitzt man nicht nur in der Stadt an Neckar und Sulm, in der vor 122 Jahren das erste NSU-Motorrad gebaut wurde; man hat auch eine der weltweit größten öffentlichen NSU-Sammlungen im Keller – im Gewölbekeller des modernisierten und erweiterten ehemaligen Deutschordenschlosses im Zentrum der Stadt, der die 85 Exponate der NSU-Dauerausstellung beherbergt.

Bis zum 5. Mai 2024 wird diese Dauerausstellung nun durch eine Sonderausstellung im Museum und im nahe gelegenen Audi-Forum ergänzt, für die auch „Audi Tradition“ seine Depots geöffnet hat. Insgesamt erwarten den interessierten Besucher –

rechnet man Autos und Fahrräder mit – mehr als 160 NSU-Exponate. „Innovation. Wagemut. Transformation“ lautet das Motto der Sonderausstellung. Und wer würde bezweifeln, dass es all das braucht, um ein Unternehmen durch die Fahrnisse von 150 Jahren Geschichte zu bringen? Während bei den insgesamt 22 ausgestellten Mopeds, Motorrollern und Motorrädern im Audi-Forum eher Serientypen im Fokus stehen, konzentriert sich das Museum auf Weltmeister- und Weltrekordmaschinen zusammen mit Prototypen und Sonderentwicklungen. Als roten Faden durch die Ausstellung haben die Macher um Kurator Sven Heimberger prägende NSU-Persönlichkeiten herangezogen, die zu den gezeigten Fahrzeugen in besonderer Beziehung stehen. □



Walter William Moore

NSU 500 SS Bullus von 1930

Konstrukteur Moore war es, der nach seinem Wechsel von Norton in England nach Neckarsulm die NSU 500 Supersport entwarf. Mit der fuhr sein Landsmann Tom Bullus in den 30ern so viele Erfolge ein, dass diese Motorradreihe – auf ihrer Basis entstanden schließlich die OSL-Serienmodelle – bis heute seinen Namen trägt. In England war Moore fürs Design der Norton-Rennmaschinen verantwortlich gewesen. Weil er persönliche Designrechte innehatte, war deren Ähnlichkeit zur neuen NSU kein Zufall. Keine Bullus ist wie die andere, wurden sie doch für den Renneinsatz oft stark modifiziert und individualisiert. Besonderheiten des hier gezeigten Exemplars sind die englische Webb-Gabel, der aus einer Nachfertigung stammende Zylinderkopf aus Aluminium und das NSU-Dreiganggetriebe.

Daten NSU 500 SS:
494-cm³-Einzylinder-Viertaktmotor, ohc, Königswelle, Bohrung x Hub 80 x 99 mm, ca. 30 PS bei 6000/min, Dreiganggetriebe, Gewicht ca. 150 kg



Der englische Rennfahrer Tom Bullus, der in den 30ern jede Menge Erfolge für NSU einfuhr, gab der 500 SS seinen Namen. Aus ihr entstand die OSL-Baureihe

Walter Froede

In der technischen Entwicklung arbeitete NSU unter Leitung von Dr. Walter Froede an bahnbrechenden Erfindungen, die Direkteinspritzung am Superlux-Prototyp und die hydrostatische Ventilsteuerung am OSL-Prototyp sind nur ein kleiner Ausschnitt; hinzu kamen das Feld der Kompressoraufladung, das hydrostatisch-mechanische Getriebe, Aerodynamik, Weltmeisterfahrzeuge und nicht zuletzt der Wankelmotor. In der damaligen Zeit mutete das alles beinahe wie Science-Fiction an.

Daten NSU 251 OSL Prototyp:
242-cm³-Einzylinder-Viertaktmotor, ohv, hydrostatische Ventilsteuerung, Doppelzündung, 10,5 PS bei 5000/min, Höchstgeschwindigkeit ca. 100 km/h



NSU 251 OSL Prototyp mit hydrostatischer Ventilsteuerung von 1951

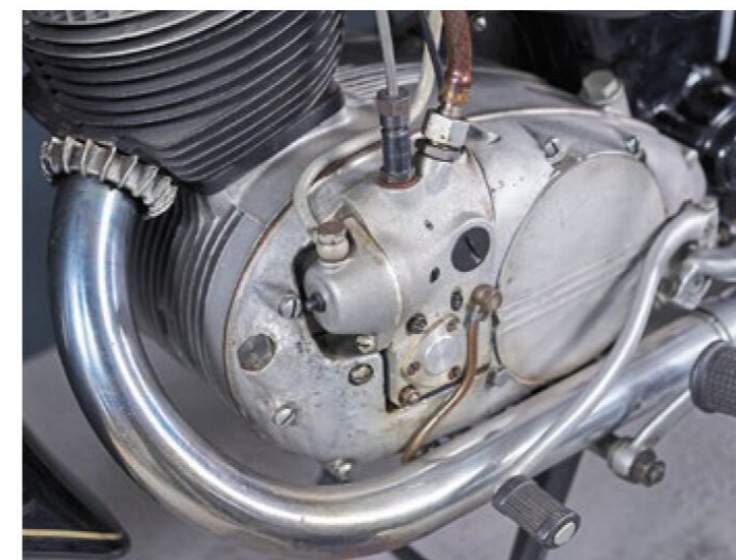
Mit hydrostatischen Ventilsteuerungen hatte sich Froede schon seit Beginn der 40er-Jahre befasst. Beim Prototyp aus dem Jahr 1951 betätigt ein System aus Doppelkolben-Ölpumpe, Doppelkolben-Hochdruckzylinder, Druckkölleitungen und Geberzylindern die Ventile, die konventionell über Ventildfedern geschlossen werden. Durch den Wegfall der Stoßstangen läuft der Motor nicht nur mechanisch ruhiger, auch das Einstellen des Ventilspiels wurde damit überflüssig. Doch offenbar überwogen damals noch die Nachteile: Ganz abgesehen von den hohen Kosten für die hydraulischen Präzisionsteile machten auch Ölleckagen bei hohen Temperaturen und nach längeren Standzeiten Probleme, das System musste zudem mit einer Handölpumpe im Zünd-OT umständlich entlüftet werden.



Teuer und gern undicht: die hydrostatische Ventilsteuerung am Prototyp

NSU Superlux/Prototyp mit Benzin-Direkteinspritzung von 1955

Bei der Direkteinspritzung, die an einer Superlux zum Einsatz kam, wurde eine mechanische Einspritzpumpe von Bosch eingesetzt. Die Vorteile bei Leistung, Verbrauch und Abgasverhalten begeisterten die Techniker zwar, die Regelung und Abstimmung aber bereitete ihnen Kopfzerbrechen. Und schließlich war auch hier der althergebrachte Vergaser die deutlich günstigere und einfachere Lösung. Auch die erwartete Leistungssteigerung von moderaten zehn bis 15 Prozent fiel im Verhältnis zu den elf Serien-PS der Superlux nicht allzu sehr ins Gewicht.



Gibt es bis heute an Motorrädern nicht in Serie: Benzin-Direkteinspritzung am NSU-Prototyp der Superlux

NSU Rennmax R 22 von 1953

Als absehbar war, dass Deutschland wieder im internationalen Rennsport würde mitmischen können, entschied die Firmenleitung, auch für die Viertelliterklasse ein Rennmotorrad zu bauen. Mit der Realisierung wurde Walter Froede beauftragt. Im Gegensatz zum Einzylinder-Zweitakter des Serienmodells Lux, dessen Produktion gerade angelaufen war – ein 250er-Viertaktmodell befand sich noch im Entwicklungsstadium –, plante Froede für die Rennversion R 22 einen 250er-Parallel-Zweizylinder-Viertaktmotor. Auch wenn das fürs Marketing sicher kontraproduktiv war, setzte er beim Chassis zunächst nicht auf den Pressstahlrahmen, sondern verwendete einen Doppelschleifen-Rohrrahmen mit Teleskopgabel. Die ausgestellte Maschine mit Pressstahlrahmen wurde in der Saison 1953 von mehreren Mitgliedern der NSU-Werksmannschaft eingesetzt. Werner Haas konnte sie zweimal auf Platz eins fahren und wurde Weltmeister in der 250er-Klasse. Viele Details zeigen den Aufwand, den die Rennabteilung damals trieb, um diese Siegermaschine aus Aluminium, Stahl und Elektron in Handarbeit aufzubauen. Mit 33 PS bei 10 500/min war die Rennmax der erste 250er-Straßenrenner, der seine Nennleistung oberhalb der 10 000/min-Marke erreichte.



Im Gegensatz zum späteren Max-Serienmodell mit Einzylinder wurde die Rennmax von einem Paralleltwin befeuert



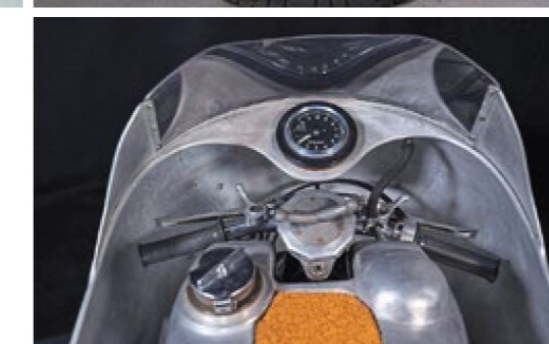
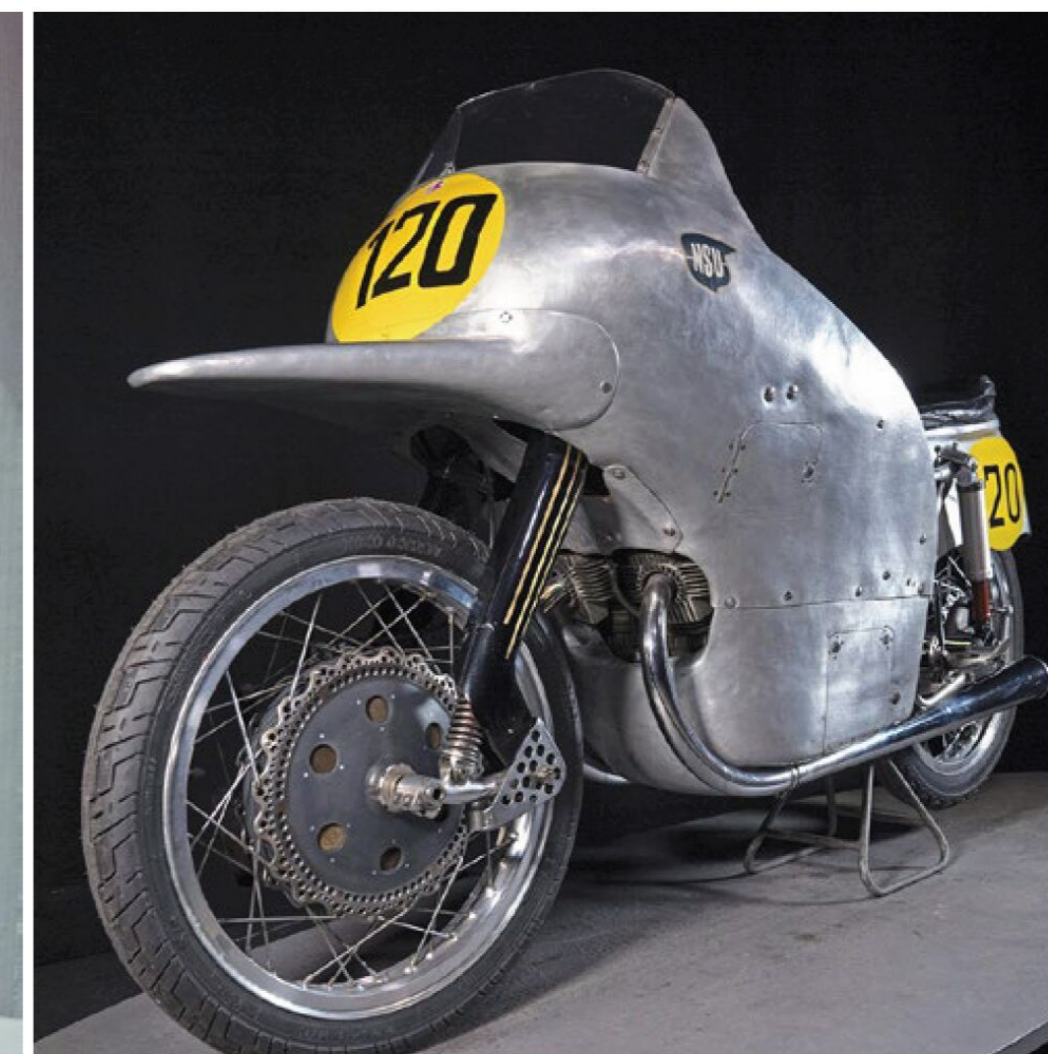
Gleich zwei Königswellen steuerten die Ventile des Zweizylindermotors

Daten NSU Rennmax R 22:
248-cm³-Zweizylinder-Viertakt-Reihenmotor, dohc, zwei Königswellen, Bohrung x Hub 54 x 54 mm, 33 PS bei 10 500/min, Vierganggetriebe, Gewicht 135 kg, Höchstgeschwindigkeit 191 km/h

Rennmax Delphin von 1953

Mit der ausgestellten Rennmax Delphin, so genannt wegen des charakteristischen Aluminiumschnabls ihrer Vollverkleidung, gewann Rupert Hollaus den ersten Weltmeisterschaftslauf 1954 im belgischen Floreffe, bevor die Delphinverkleidungen aus aerodynamischen Gründen von den Blauwalverkleidungen abgelöst wurden.

Daten NSU Delphin:
248-cm³-Zweizylinder-Viertakt-Reihenmotor, dohc, zwei Königswellen, Bohrung x Hub 54 x 54 mm, 33 PS bei 10 500/min, Vierganggetriebe, Gewicht 117 kg ohne Verkleidung, Höchstgeschwindigkeit 199 km/h



Hinter diese Verkleidung geduckt, gewann Hollaus den ersten WM-Lauf 1954



Federung und Rahmen der Rennmax wichen stark vom Serienmodell ab

Albert Roder

Die Konstruktionen dieses gewieften Technikers waren es, die den NSU-Rennmotoren in den 50er-Jahren leistungsmäßig Überlegenheit verschafften und NSU weltberühmt machten. Zu seinen Errungenschaften gehört die „Ultramax-Steuerung“ getaufte Schubstangenbetätigung der obenliegenden Nockenwelle der NSU Max ebenso wie der für die Nachkriegs-NSUs typische Pressstahlrahmen.

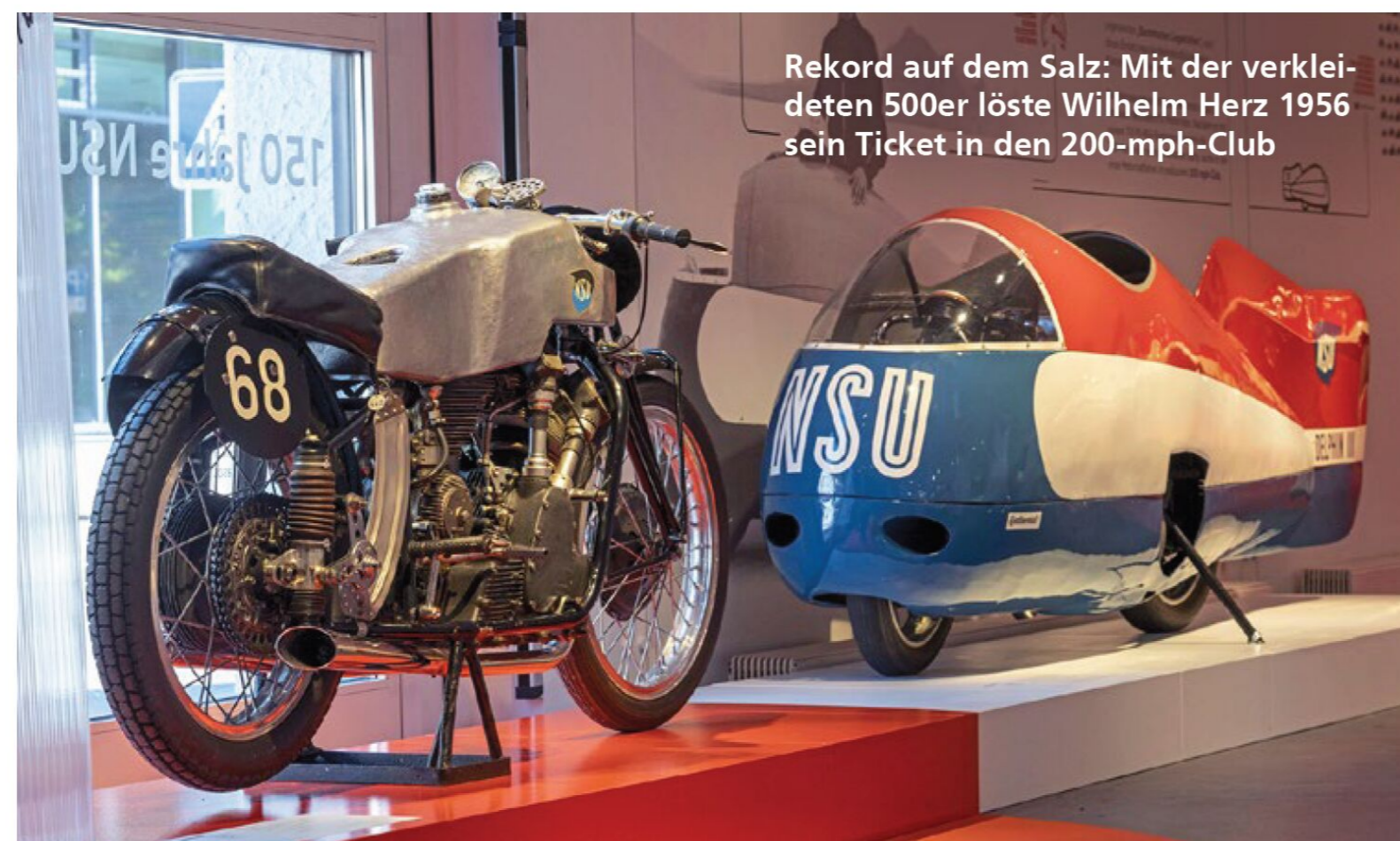
NSU Kompressor von 1950 und Delphin III von 1956

Die Ursprünge des Kompressormotors gehen zwar auf Chefkonstrukteur Walter Moore zurück, mit der Umsetzung des 350-cm³-Zweizylinders allerdings betraute er Roder. Die in V-Form stehenden Königswellen zum Antrieb der beiden obenliegenden Nockenwellen sind dessen Handschrift.

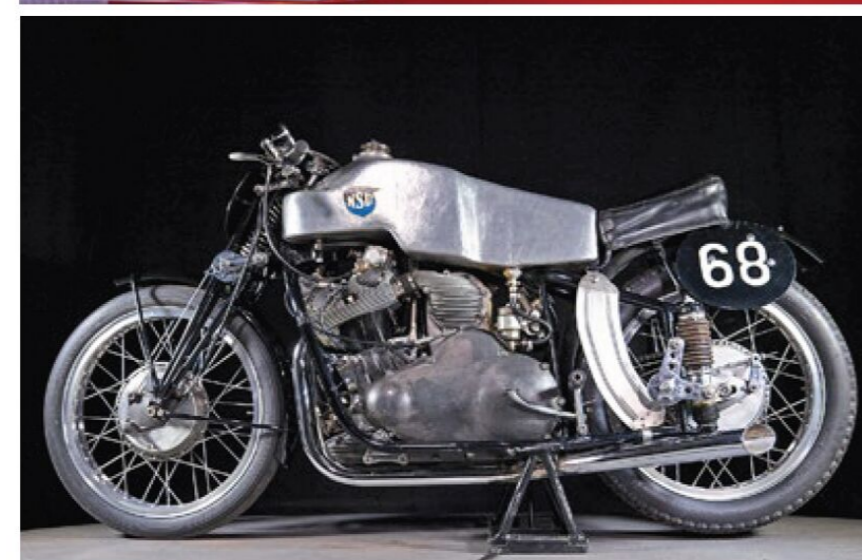
Die ersten Gehversuche der neuen Maschine auf den Rennstrecken in den Jahren 1938/39 verliefen enttäuschend, erst nach dem Krieg sollte der Motor zur Höchstform auflaufen. Wilhelm Herz gewann damit 1948 als Privatfahrer die deutsche Meisterschaft, zwei Jahre später – im letzten Jahr, in dem Kompressoren im Rennsport noch zugelassen waren – tat es ihm Heiner Fleischmann unter NSU-Führung nach. In der Ausstellung ist die 1949 entwickelte 500er-Version zu sehen, die mit standfesten 85 PS in Solo- wie Gespannklasse gleichermaßen zum Einsatz kam. Für 1950 abermals weiterentwickelt, brachte es der Twin auf 98 PS und war damit bei 220 Kilo Gewicht für eine Höchstgeschwindigkeit von 240 km/h gut. Doch das war nach wie vor noch nicht das Ende der Fahnenstange. 1956 nämlich löste Herz mit der vollverkleideten NSU Delphin III in den Bonneville Salt Flats mit einer Maximalgeschwindigkeit von 339 km/h das exklusive Ticket zur Aufnahme in den 200-mph-Club.

NSU Rennfox R 11 von 1953

Nach der Pleite mit dem Vierzylinder beauftragte NSU Albert Roder, einen 125er-Einzylindermotor für den Renneinsatz zu bauen. Bis auf ein Kurbelgehäuse hatte man alle Teile dafür parat: einen Kopf samt Zylinder des R-54-Vierzylinders, Rahmen, Gabel und Schwinge der Serien-Fox. Der schräg stehende Zylinderkopf erregte anfangs Aufsehen, weil Konkurrenz und Öffentlichkeit einen technischen Grund vermuteten. Dabei lag diese Besonderheit einfach daran, dass der Originalzylinderkopf nur so in den Serienrahmen passte. Mit zunächst zwei obenliegenden Nockenwellen, angetrieben von einer rechtsseitigen Königswelle, leistete er rund 15,5 PS bei 10 000/min. Anfang 1953 erfuhren Fahrwerk und Motor einige Änderungen. Der Einzylinder hatte unter anderem einen geraden Zylinderkopf mit nur noch einer Nockenwelle und die Königswelle nun auf der linken Seite, ein Sechsganggetriebe und Batterie- statt Magnetzündung. Weil er sich aber als noch nicht voll einsatzbereit erwies, baute man kurzerhand den bewährten Schrägmotor ins neue Fahrgestell. Die in der Ausstellung gezeigte Maschine dokumentiert diesen Zwischenstand mit dem für Magnetzündung unnötigen Batteriefach im handgefertigten Tank. Im Laufe der Saison 1953 kam später dann doch noch der neue Motor zum Einsatz.



Rekord auf dem Salz: Mit der verkleideten 500er löste Wilhelm Herz 1956 sein Ticket in den 200-mph-Club



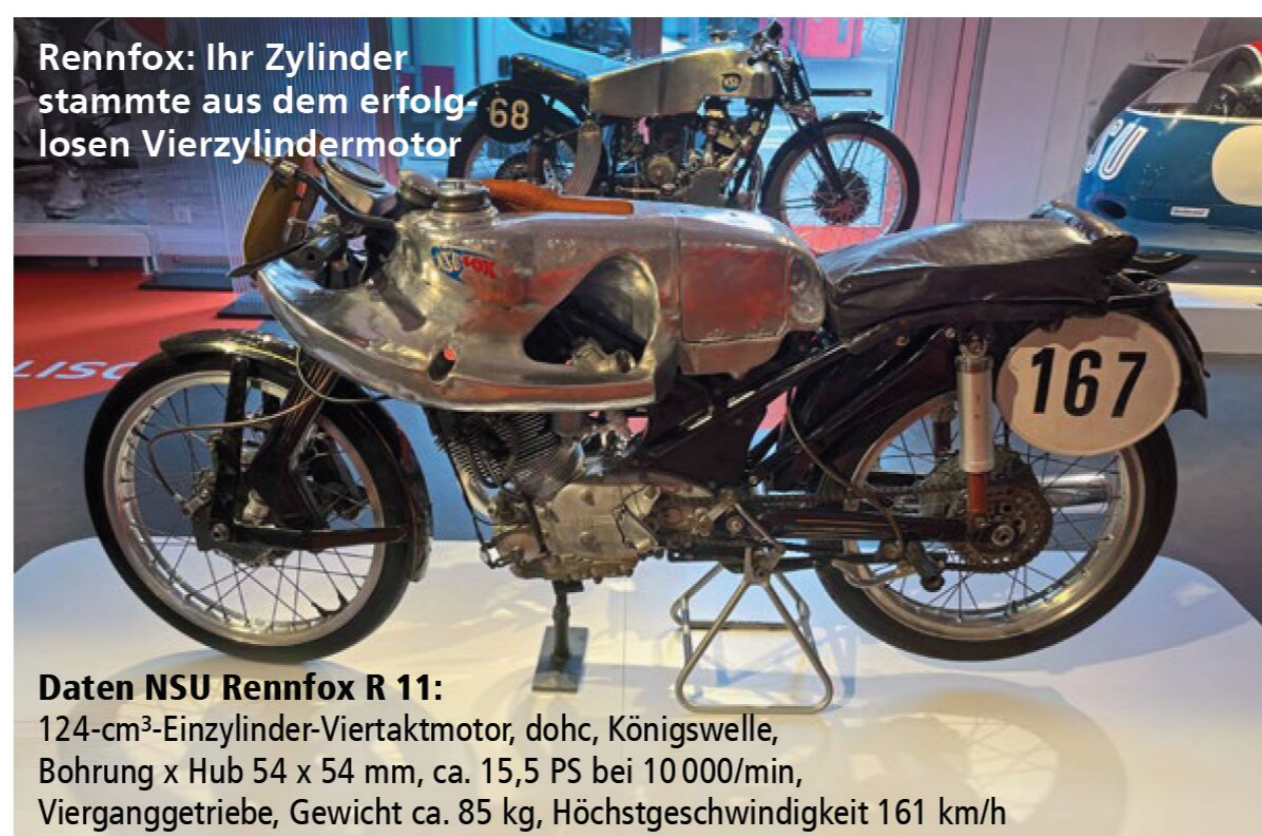
Lief erst nach dem Krieg zu Höchstform auf: NSU Kompressor, hier als 500er von 1949

Daten NSU Kompressor: 499-cm³-Zweizylinder-Viertakt-Reihenmotor, dohc, zwei Königswellen, Kompressoraufladung, 98 PS bei 8500/min, Vierganggetriebe, Gewicht 220 kg, Höchstgeschwindigkeit 240 km/h



Mit 339 km/h traf der Fahrtwind auf die Kuppel der Rekord-NSU

Daten NSU Delphin III: 499-cm³-Zweizylinder-Viertakt-Reihenmotor, dohc, zwei Königswellen, Kompressoraufladung, ca. 110 PS bei 8500/min, Vierganggetriebe, Gewicht 265 kg, Höchstgeschwindigkeit Bonneville 1956: 339 km/h



Rennfox: Ihr Zylinder stammte aus dem erfolgreichen Vierzylindermotor

Daten NSU Rennfox R 11: 124-cm³-Einzylinder-Viertaktmotor, dohc, Königswelle, Bohrung x Hub 54 x 54 mm, ca. 15,5 PS bei 10 000/min, Vierganggetriebe, Gewicht ca. 85 kg, Höchstgeschwindigkeit 161 km/h

NSU-Vierzylinder-Rennmaschine R 54 von 1951

Albert Roder gab auch den Anstoß für die Entwicklung der Vierzylinderrennmaschine von 1951, zu der ihn Gileras Vorbild schon 1949 inspiriert hatte. Die Entwicklung eines neuen Motors tat not, da die Kompressormotoren ab 1951 – dem Jahr, an dem deutsche Fahrer wieder an internationalen Rennen teilnehmen durften – aus der WM verbannt wurden. In nur vier Monaten zeichnete Roder den ersten Entwurf eines dohc-Vierzylindermotors zum Antritt in der 500er-Königsklasse: einen hochdrehenden, quer eingebauten Reihenmotor mit vier Einzelvergasern. Doch das Vierzylinderprojekt

hatte mit unzähligen Problemen zu kämpfen und hatte weder als Renn- noch als Serientriebwerk eine Zukunft. Nach einer katastrophalen Saison 1951 mit zahllosen Defekten und Ausfällen beschloss man, das Projekt bis auf Weiteres ruhen zu lassen. Der Vierzylinder sollte nie mehr zurückkommen, lebte als einzelne Zylindereinheit jedoch in der Rennfox R 11 weiter und fuhr dort viel beachtete 125er-WM-Titel ein.

Die in der Ausstellung gezeigte Maschine ist die einzige bekannte Überlebende dieses Stücks Rennsportgeschichte, der Vierzylindermotor hat allerdings das Kurbelgehäuseunterteil eines Prüfstandsmotors, der für stationäre Leistungsmessungen verwendet wurde, und konnte daher nicht in den Rahmen gehängt werden.

Zum Bau des Vierzylindermotors inspirierte Albert Roder Gileras Vierzylinder, doch das Projekt scheiterte letztendlich

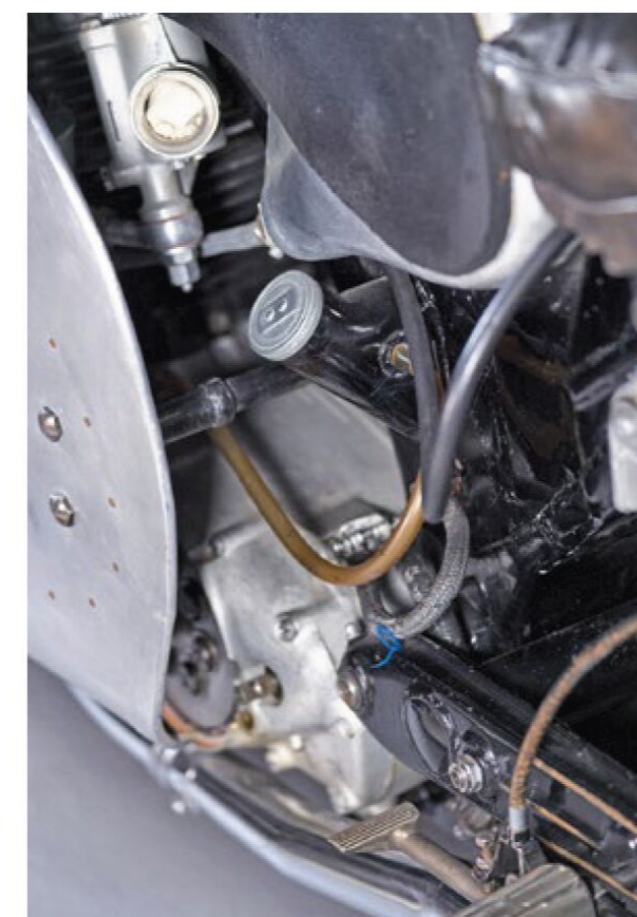


Daten R 54: 500-cm³-Vierzylinder-Viertaktmotor, dohc, Bohrung x Hub 54 x 54 mm, ca. 50–52 PS bei 9500–10 000/min, Vierganggetriebe, Gewicht ohne Betriebsstoffe 160 kg, Höchstgeschwindigkeit über 200 km/h

NSU Sportmax von 1955

Als sich NSU Ende 1954 aus dem Motorradrennsport zurückzog, entwickelte man die bewährte Einzylinder-Serienmax für Privatfahrer zum Production Racer weiter. Albert Roder hatte seinem Mitarbeiter Karl Kleinbach schon im Frühjahr 1953 den halbamtlichen Auftrag erteilt, „mal zu sehen, was mit dem normalen Max-Motor zu machen ist“. Der steuerte denn auch die entscheidenden Ideen bei, um aus dem braven Serienmax ein Vollblut zu machen. Mit 28 PS und immer noch 80 bis 85 Prozent Serienteilen war der Motor 13 PS stärker als sein Serienpendant. Rund drei Dutzend Sportmaxe wurden laut der damaligen NSU-Presseseite gebaut, 245 Bestellungen sollen eingegangen sein. Der bis zu 200 km/h schnelle Renner, dessen Einzylinder kurzzeitig selbst 10 000/min vertrieb, war bis in die 60er-Jahre hinein konkurrenzfähig. Hans Baltisberger erlang damit 1955 die deutsche Meisterschaft, H. P. Müller setzte sich im selben Jahr gar gegen viele Werksteams durch und wurde Weltmeister.

Daten NSU Sportmax: 247-cm³-Einzylinder-Viertaktmotor, Ultramax-Schubstangensteuerung, Bohrung x Hub 69 x 66 mm, ca. 28 PS bei 9000/min, Vierganggetriebe, Gewicht 112 kg ohne Benzin, Öl und Verkleidung, Höchstgeschwindigkeit bis 200 km/h mit Verkleidung



Unter der Blauwalverkleidung des Production-Renners schlug das aufgepeppte Einzylinderherz der Serien-Max

Gustav Adolf Baumm

Ein Einspurfahrzeug im Liegen fahren: Das war die radikal neue Idee für ein Rekordfahrzeug, mit der Gustav Adolf Baumm 1951 auf NSU zukam. Und der bärtige Grafiker – seines Äußeren wegen nannte ihn NSU-Direktor Frankenberger nach erstem Kontakt den „spinnenden Ersatzchristus von Oberammergau“ – lieferte innerhalb weniger Monate ein noch unverkleidetes und noch unmotorisiertes Fahrzeug mit liegender Sitzposition und einem unter den Schenkeln des Fahrers versteckten Lenker, der die Kräfte über ein Gestänge übertrug. Man entschloss sich zu einer „begrenzten Unterstützung“ in Form von etwas Material, eines Quickly-Motors und eines Zuschusses. Und so kam es, dass Baumm am 24. August 1952 auf der Autobahn München-Freimann mit seinem noch mit Plastikhaut verkleideten „Liegestuhl“ den 220er-Mercedes von Froede und Frankenberger beinahe hinter sich ließ. Baumm, der mit minimaler Stirnfläche, geringer Höhe, vorverlegter Lenkung und Heckmotor den Prototyp beinahe aller später folgenden Rekordfahrzeuge geschaffen hatte, bekam einen Vertrag und baute schließlich mit Unterstützung der NSU-Forschungsabteilung seine Rekordfahrzeuge. Sie sollten NSU Weltrekorde in gleich mehreren Klassen einbringen: 196 km/h in der 50-cm³-Klasse, 222 km/h in der 100-cm³-Klasse und 242 km/h in der 125-cm³-Klasse.



Geschwindigkeits- und Verbrauchsrekorde durch den „Ersatzchristus von Oberammergau“: Baumm III und Baumm IV



Kaum mehr als einen Liter Sprit auf 100 Kilometer: Rekord!

NSU Baumm III von 1956

Mit dem Rekordfahrzeug mit Superfox-Motor, der Baumm III, fuhr H. P. Müller 1956 einen Sparsamkeitsrekord ein. In Hockenheim legte er mit rund 100 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit 500 Kilometer zurück. Dabei brauchte der 8,8 PS starke 123-cm³-Motor gerade mal 1,13 Liter Sprit auf 100 km/h – etwa ein Drittel des Verbrauchs einer gleich schnell gefahrenen Sportmax ohne Verkleidung.

Daten Baumm III: Superfox-123-cm³-Einzylinder-Viertaktmotor, ohc, 8,8 PS bei 6500/min, Vierganggetriebe, Gewicht 127 kg, cw-Wert 0,11, Verbrauch 1,13 l/100 km, Höchstgeschwindigkeit 155 km/h

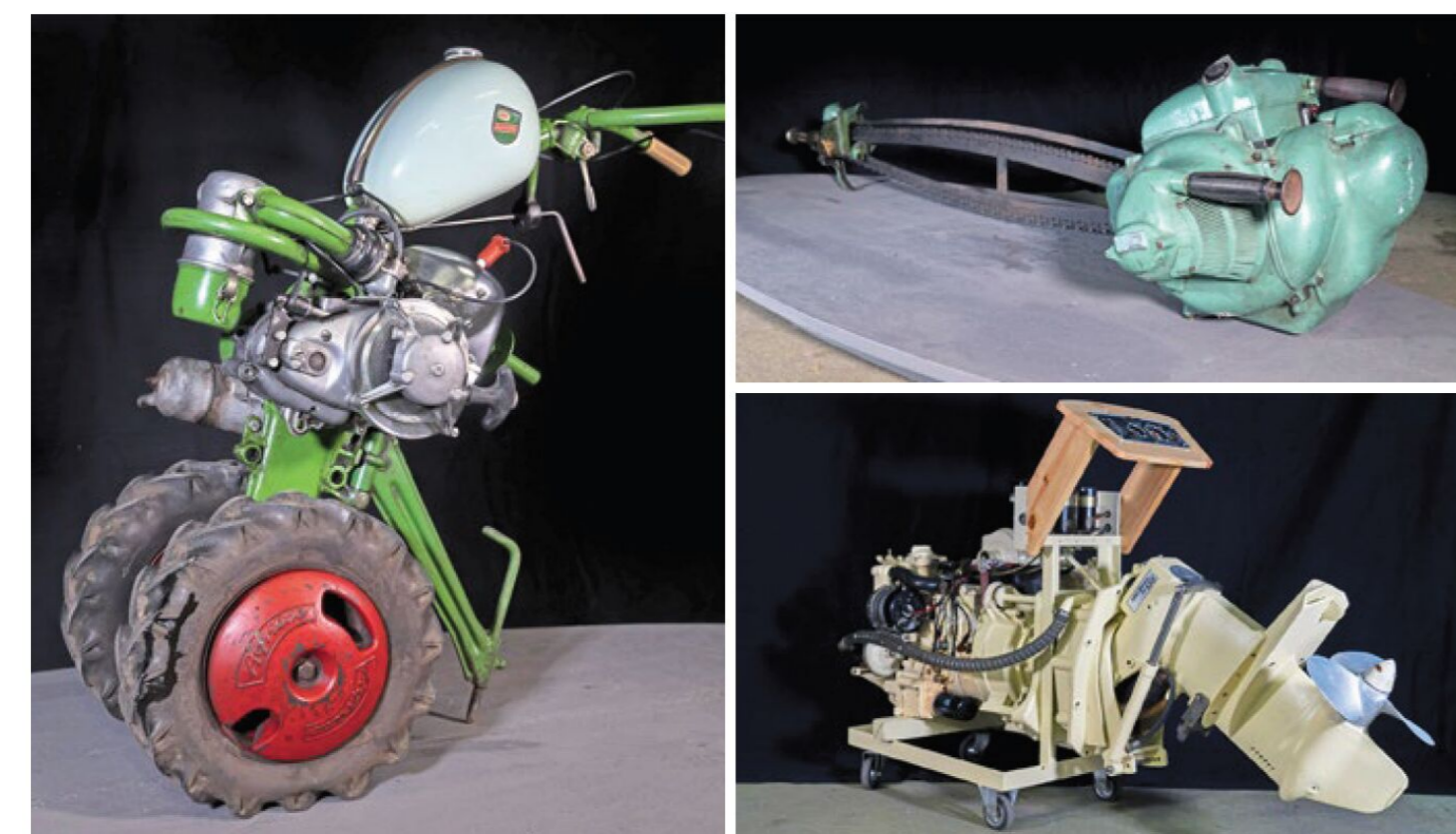
NSU Baumm IV „Fliegen-der Liegestuhl“ von 1956

Mit der in der Ausstellung gezeigten Baumm IV verunglückte Wilhelm Herz im Jahr 1956 auf dem Salzsee von Bonneville bei rund 320 km/h. Herz entstieg dem Wrack, in dem damals ein leistungsgesteigerter Rennmax-Motor mit 42 PS Leistung verbaut war, nahezu unverletzt.

Daten Baumm IV: 250-cm³-Zweizylinder-Viertakt-Reihenmotor, dohc, 42 PS bei 11 000/min, Sechsganggetriebe, Gewicht 150 kg, Höchstgeschwindigkeit ca. 320 km/h



Den Spitznamen verdankt die Baumm der ungewöhnlichen Fahrposition



NSU-Motoren trieben auch völlig artfremde Geräte an: Agriette-Gartenfräse der Firma Agria mit Quickly-Motor von 1966, NSU Ural-Kettensäge – gebaut von 1937 bis 1943 – mit NSU-396-cm³-Boxermotor und Ro-135-Wankel-Bootsmotor mit ZF-Außenbord-Trieb Z 14 – alle zu sehen in der Ausstellung

KONTAKT

Deutsches Zweirad- und NSU-Museum
Urbanstraße 9–11, 74172 Neckarsulm
Internet: www.demomu.de
Geöffnet täglich 10–17 Uhr,
montags geschlossen. Das Audi-Forum
ist nur fünf Gehminuten entfernt.
Audi Forum Neckarsulm
www.audi.de/foren//audi-forum-neckarsulm



Schotten Highland Games

Baumstammwerfen, Whiskyfass-Rollen und Tauziehen wie bei den Scottish Highland Games waren am dritten Augustwochenende keine Disziplinen. Doch sportlicher Wettkampf hat auch beim ADAC/VFV Historic Grand Prix im hessischen Schotten eine lange Tradition.



Foto: Lorenz Prommegger



Foto: Ralf Klinskhammer

Spektakuläre Kurvenmanöver beim Stadtkurs in Schotten. Klaus und Bettina Weynand auf Wendel BMW Kneeler, Bj. 1977 (links), Ulrich Schmidt auf Gilera Sanremo, Bj. 1948 (rechts)

Klein Monaco“ nennen die Schottener im Vogelsbergkreis liebevoll ihren einzigartigen Stadtkurs. Und so weit hergeholt ist der Vergleich gar nicht, denn es gibt gleich mehrere Parallelen. Älter als die Formel-1-Strecke am Mittelmeer ist der Schottener Grand Prix jedenfalls, denn hier werden seit 1925 Rennen ausgetragen. Im Jahr 1929, dem ersten Startjahr in Monaco, fanden sich zum Schottener Stadtkurs, der inzwischen zur Deutschenn Motorrad-Meisterschaft der 250-cm³- und 350-cm³-Klassen gehörte, bereits 20 000 Zuschauer ein.

Traditionell wird der Schottenring Historic Grand Prix am dritten Wochenende im August ausgetragen. Wie in Monaco drehen die Motorsportler hier in Schotten mitten in der Stadt ihre Runden – durch die für den öffentlichen Verkehr gesperrten Straßen, gesäumt von mehreren Tausend Strohballen. Und wie in Monaco geht es auch hier für die Zuschauer darum, sich die besten Plätze an der Strecke zu sichern. Allein Glamour, Champagner und Luxusjachten sucht man hier vergeblich. In Schotten geht es bodenständig und familiär zu, mit frisch Gezapftem an den Getränkeständen und vielleicht am Horizont mal einem Segelboot auf dem nahe gelegenen Niddastausee. Ex-Formel-1-Weltmeister Nelson Piquet soll das Fahren auf der Strecke von Monaco mit „Hubschrauberfliegen im Wohnzimmer“ verglichen haben. Hier in Schotten denkt man gerade bei den waghalsigen Manövern der Gespanne und ihrer Beifahrer eher an „Speedbootfahren im Swimmingpool“.

Einzigartig ist der Schottener Grand Prix in vielen Dimensionen. Dazu gehört auch das

„Taxifahren ohne Taxameter“. Zahlreiche Zuschauer stiegen in der Rennpause am Mittag bei den DHM-Gespannprofis zu, fuhren einige Runden auf dem Rundkurs mit. Motorradkleidung, Helm und Handschuhe gehörten bei dieser ganz besonderen Mitfahrgelegenheit zur Pflichtausrüstung.

Die über hundert Solo-Starters in der Wertungstabelle sowie die knapp dreißig Gespannteams fiebern nun dem letzten DHM-Lauf der Saison entgegen. Bei den 46. Hockenheim Classics Ende September am Hockenheimring wird sich entscheiden, wer am Ende auf dem Treppchen steht. Im Moment liegen in den Solo-Klassen zwischen dem Erstplatzierten und dem 10. Platz gerade einmal 9000 Punkte – was in der Zeitrechnung der Gleichmäßigkeitsrennen einem Abstand von neun Sekunden entspricht. Das sind Zeitabstände, die im letzten Rennen ganz leicht dahinschmelzen und damit die momentane Rangfolge noch einmal zurecht-rütteln können.

Guido Urfei

Mehr Infos über die DHM gibt es auf dem **Youtube-Channel vfv.dhm**, auf **Instagram DHM**, auf **facebook Deutsche Historische Motorradmeisterschaft** und auf der **Webseite www.vfv-dhm.de** Kontakt/Mailadresse: info@vfv-dhm.de



Die nächsten Termine der DHM 2023

Datum	Veranstaltung	Ort
29.9. – 1.10.2023	46. Hockenheim Classics	Hockenheimring
28.10.2023	Meisterschaftsfeier/Info-Veranstaltung	Festhalle Schotten