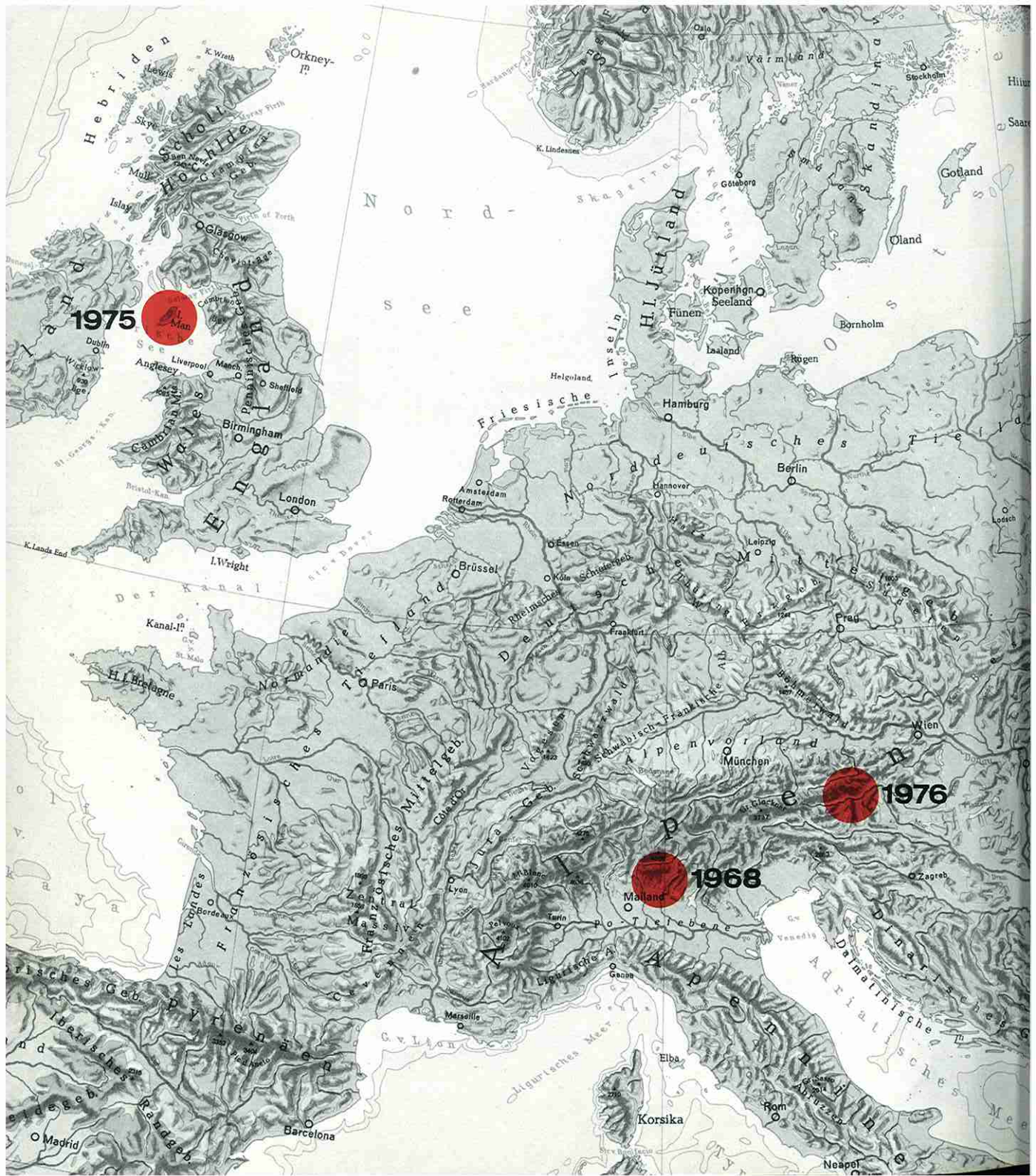


ZUNDAPP



**Zum
zweiten Mal
Weltmeister**





1975



1976



1968



51.int. six days trial

Internationale Sechstagesfahrt – bekannt und berühmt in der Welt des Motorradsports, Inbegriff der schwersten Prüfungen, die es im Geländesport gibt, Krönung aller nationalen und internationalen Wettbewerbe jeder Saison.

Im Land des Motorrades, in England, wurde die Idee des Monster-Wettbewerbes 1913 geboren. Die Idee des Langstrecken-Mannschafts-Wettbewerbes – und sie wurde nicht nur noch im gleichen Jahr in die Tat umgesetzt – von da an fand die Internationale Sechstagesfahrt – fanden die SIXDAYS, wie sie heute in Anlehnung an das Gründerland kurz genannt werden – mit Ausnahme der Jahre zweier Weltkriege alljährlich statt. Teamwork war schon damals ausschlaggebend für den Erfolg und ist es bis heute geblieben.

Wenngleich auch hier, wie bei allen anderen Geländewettbewerben, jeder Teilnehmer um eine goldene, silberne oder bronzene Medaille kämpft, so ist für den großen Erfolg allein der Mannschaftssieg entscheidend. Denn als höchstes Ziel für jede teilnehmende Nation gilt der Gewinn der Trophy, „Welt-Trophy“ bei der Olympiade der Motorradfahrer, wie sie seit einigen Jahren in Anerkennung und Würdi-

gung des internationalen Charakters der Sechstagesfahrt genannt wird. Sie wurde damit gleichzeitig der Weltmeisterschaft anderer motorsportlicher Disziplinen gleichgesetzt.

Um die Welt-Trophy darf sich (mit einer heute aus sechs Einzelfahrern bestehenden, in mindestens drei Hubraumklassen startenden Mannschaft) jede Nation bewerben. Ganz im Gegensatz zu früher, als die Maschinen aus der eigenen Produktion des betreffenden Landes stammen mußten, kann sich heute jedes Land, ohne Rücksicht auf eine eigene Produktion, um die Welt-Trophy bewerben. Die FIM (Federation Internationale Motocycliste) als Oberste Internationale Motorrad-Sportbehörde trug damit vor allem den vor einigen Jahren mit großer Begeisterung neu hinzugestoßenen Amerikanern Rechnung.

So profitieren von dieser Neuregelung heute auch jene Länder, deren eigene Produkte auf diesem Sektor des Sports nicht konkurrenzfähig sind.



Erinnern wir uns

1968 – San Pellegrino Terme, der idyllisch gelegene oberitalienische Kurort, ist vom 30. 9. – 5. 10. 1968 Austragungstätte der 43. Internationalen Sechstagesfahrt.

ZÜNDAPP gewinnt in diesem Jahr in allen gestarteten Klassen (außer zahlreichen Einzelerfolgen) nicht nur die Deutsche Geländemeisterschaft in den Klassen 50, 75, 100 und 175 ccm, ZÜNDAPP-Fahrer gewinnen auch die Europa-Geländemeisterschaft in den Klassen 50, 75 und 100 ccm. Auf Grund dieser Erfolge überträgt die OMK (Oberste Motorsport-Kommission) ZÜNDAPP die ebenso ehren- wie verantwortungsvolle Aufgabe, die Bundesrepublik – erstmalig wieder nach vielen Jahren – ausschließlich mit Maschinen der Münchener Marke im Kampf um die „Welt-Trophy“ zu vertreten.

ZÜNDAPP's erfahrener Strategie Schorsch Weiß stellt mit Andreas Brandl (50 ccm), Volker Kramer (50 ccm), Heinz Brinkmann (75 ccm), Siegfried Gienger (100 ccm), Lorenz Specht (100 ccm) und Dieter Kramer (125 ccm) die hubraumschwächste, aber wie sich zeigen soll, idealste Mannschaft. Die Nominierung dieser sechs Trophy-Männer bedeutet

eine Sensation. Nie zuvor hat sich eine Nation mit derart kleinen Hubräumen dem Kampf um die höchste Auszeichnung, die „Trophy“, gestellt. Schorsch Weiß setzt trotzdem alles auf eine Karte – und gewinnt.

Dabei haben die Italiener das wahrscheinlich schwerste Gelände, das ihnen zur Verfügung steht, gewählt: die Bergamasker Alpen.

Gegenüber 300 Teilnehmern aus 15 Nationen bleiben „unsere Sechs“ nicht nur strafpunktfrei bis zum letzten Tag, sie fahren ihre vorgeschriebenen Runden (damals innerhalb einer halben Stunde) auf der Monza-Bahn und legen die letzten Runden im Renntempo zurück. Nur 173 Teilnehmer überstehen diese sechs mörderischen Tage – ganze 45 bleiben strafpunktfrei, darunter das deutsche ZÜNDAPP-Trophy-Team. Eine einmalige Demonstration für das deutsche Nationalteam, nicht zuletzt für ZÜNDAPP.

In den folgenden Jahren bleibt dem deutschen ZÜNDAPP-Trophy-Team der Sieg jeweils knapp versagt. Einmal gewinnt das Team der DDR, im Anschluß daran ist es die Mannschaft der CSSR, die scheinbar nicht

zu schlagen ist. Uns fehlt das Quentchen Glück, wie es so schön heißt. Allerdings dürfen wir das mit Recht behaupten – immerhin bewiesen das immer wieder die erzielten Sonderprüfungszeiten unseres erfolgreichen ZÜNDAPP-Trophy-Teams.

Und während sich bereits die „Weisen im eigenen Land“ ob der „hubraumschwachen Trophy“ mokieren, hält Erich Messner, Schüler und Nachfolger von Schorsch Weiß, an der hubraumschwachen Trophy-Mannschaft fest.

Rechts: Das erfolgreiche ZÜNDAPP-Team von San Pellegrino. Hier gewann 1968 erstmals die ZÜNDAPP-Nationalmannschaft die begehrte Welt-Trophy. Von links nach rechts: V. Kramer, S. Gienger, A. Brandl, D. Kramer, L. Specht, H. Brinkmann. Sportleiter G. Weiß mit der Welt-Trophy.

Oft glich die Strecke in San Pellegrino, über die unsere Fahrer sechs Tage lang gehetzt wurden, einer Mondlandschaft. Ein Bild vom Passo San Marco.

Sieg 1968...



...und 1975

1975 hat Erich Messner seinen ersten großen Erfolg. Mit neuer, verjüngter Mannschaft: Peter Neumann, Josef Wolfgruber, Eberhard Weber (alle ZÜNDAPP 100 ccm), Jürgen Grisse und Kapitän Rolf Witthöft (beide ZÜNDAPP 125 ccm) sowie Eduard Hau (ZÜNDAPP 175 ccm) zieht er gen England und gewinnt auf der Isle of Man die Welt-Trophy und damit die Weltmeisterschaft — erstmals in der Geschichte der Sixdays.

Es waren sicherlich keine leichten sechs Tage auf der Isle of Man und doch gelang Messner das Bravourstück, unsere neue „junge“ ZÜNDAPP-Trophy-Mannschaft gleich am ersten Tag in Führung zu „puschen“. Und diese führende Position konnten unsere „Sechs“ bis zum letzten Tag nicht nur erfolgreich verteidigen, es gelang ihnen vielmehr, auf Grund ihrer fahrerischen Qualitäten und vor allem Dank der Leistungsfähigkeit ihrer ZÜNDAPP-Maschinen, die Tabellenspitze gegenüber der Konkurrenz von Tag zu Tag weiter auszubauen — sich klar zu distanzieren. Wo immer sie ihre roten ZÜNDAPP-Maschinen durch Gelände oder Sonderprüfungsstrecke zirkelten — sie begeisterten überall.

Trotz äußerster Anspannung, die auf ihnen ob der verantwortungsvollen Aufgabe lastet, behalten die Männer unserer ZÜNDAPP-Trophy-Mannschaft die Nerven bis zum Schluß. Unter bester Regie von Sportleiter Erich Messner führen sie ihr Schlußrennen in Formation wie geplant — und holten unter dem Jubel aller anwesenden deutschen Schlachtenbummler die Welt-Trophy in die Bundesrepublik Deutschland. Sie wurden so als Mannschaft Weltmeister vor Italien und der Tschechoslowakei. Ein wahrlich großartiger Erfolg für ZÜNDAPP wie für die „Jungs“, die mit diesen sechs Maschinen Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit ihrer Marke, der Marke ZÜNDAPP, erneut unter Beweis stellten.

Außerdem stellte ZÜNDAPP unter 35 Marken-Teams die beiden besten Fabrik-Mannschaften der Welt — ZÜNDAPP gewann damit alles, was zu gewinnen war.

Ein Erfolg, der weltweite Anerkennung fand und den die deutsche Tagespresse besonders würdigte, als sie schrieb: „*Jubiläumssieg — made in Germany*“. Die bundesdeutschen Motorradgeländefahrer sind in diesem Jahr die besten der

Welt. Zum fünftenmal nach dem 2. Weltkrieg siegte eine Mannschaft aus der Bundesrepublik und zum zweiten Mal seit 1968 gewann eine ZÜNDAPP-Mannschaft, diesmal mit den Fahrern Peter Neumann (Eschollbrücken), Josef Wolfgruber (Lauter), Jürgen Grisse (Oberdielfen), Eberhard Weber (Köln), Rolf Witthöft (Bad Oldesloe) und dem Niederwerrner Eddy Hau, auf der Isle of Man in der Irischen See die Welt-Trophy.

Dabei war Erich Messner gerade in diesem Jahr vor keine leichte Aufgabe gestellt worden. Galt es doch, das altbewährte, wiederum von ZÜNDAPP gestellte Trophy-Team teilweise neu zu besetzen. Neben dem Team-Ältesten, Mannschaftskapitän Rolf Witthöft, blieben nur Peter Neumann und Josef Wolfgruber. Ihnen standen Eberhard Weber, Eddy Hau und Jürgen Grisse zur Seite: Messners Spiel mit drei Unbekannten — es ging auf!

In einer Broschüre „So wurden wir Weltmeister“ haben die ZÜNDAPP-WERKE diesen großen Erfolg der Sixdays 1975, vom 13.—18. 10. 1975, entsprechend gewürdigt.

Reizvolle Abfahrt nach Castle Town. Den Fahrern blieb allerdings keine Zeit, die Sehenswürdigkeiten der Isle of Man zu bewundern; sie mußten fahren und um den Sieg kämpfen.

Hilfsbereite Bobbys traf man an allen kritischen Stellen. Frau Elisabeth Mann-Neu-meyer, Gesellschafterin der ZÜNDAPP-Werke, war wie immer dabei. Und da der Einsatz „ihrer“ Fahrer planmäßig verlief, konnte sie dem Englishman den Wunsch eines Fotos an ihrer Seite erfüllen.

Im Schlußrennen konnten die Fahrer des ZÜNDAPP-Trophy-Teams die Leistungsfähigkeit ihrer Maschinen noch einmal klar demonstrieren.



Das Reglement

Vieles hat sich seit dem Jahr 1913, dem Gründungsjahr der Sixdays, geändert – so auch die Wertung. Das Wichtigste dabei: Es gibt keine Strafpunkte im ursprünglichen Sinne mehr. Das heißt, ein Fahrer kann die Punkte, die er für Verstöße erhält, durch „schnelle“ Zeiten in den eingebauten Sonderprüfungen wieder ausgleichen. Mit anderen Worten: Die gefahrene Zeit in der Sonderprüfung wird in Sekunden ausgedrückt und diese Zahl ergibt die Wertungspunkte (1 Sek. ist 1 Punkt).

Verstößt nun ein Fahrer, sei es durch Nichtanspringen seines Motors in der vorgegebenen Zeit am Morgen oder aber durch zu spätes Eintreffen an einer der Zeitkontrollen, gegen die Regeln, so wird er dafür mit entsprechenden Punkten belastet. Und diese werden zu seiner in der Sonderprüfung erzielten Zeit hinzugefügt.

Hiermit beginnt der Kampf um Medaillen. Denn jeder Fahrer jeder Hubraumklasse, der die Gesamtpunktzahl des schnellsten Fahrers dieser Klasse nicht um mehr als 15 Prozent überschreitet, erhält die goldene, bei nicht mehr als 65 Prozent die silberne Medaille. Alle, die die Fahrt innerhalb ihrer Sollzeit beenden, erhalten eine bronzene Medaille.

Austragungsorte und Gewinner der Sixdays 1913–1976

1913	England (Carlisle)	Großbritannien
1920	Frankreich (Grenoble)	Schweiz
1921	Schweiz	Schweiz
1922	Schweiz	Schweiz
1923	Schweden und Norwegen	Schweden
1924	Belgien (Chaufontaine)	Großbritannien
1925	England (Southampton)	Großbritannien
1926	England (Buxton)	Großbritannien
1927	England (Ambleside)	Großbritannien
1928	England (Harrogate)	Großbritannien
1929	Mittel-Europa	Großbritannien
1930	Frankreich u. Italien (Grenoble)	Italien
1931	Italien (Meran)	Italien
1932	Italien (Meran)	Großbritannien
1933	England und Wales (Llandrindod Wells)	Deutschland
1934	Deutschland (Garmisch-Partenkirchen)	Deutschland
1935	Deutschland (Oberstdorf)	Deutschland
1936	Deutschland (Freudenstadt)	Großbritannien
1937	England und Wales (Llandrindod Wells)	Großbritannien
1938	England und Wales (Llandrindod Wells)	Großbritannien
1939	Deutschland (Salzburg)	Resultat nicht gewertet
1947	Tschechoslowakei (Zlín)	Tschechoslowakei
1948	Italien (San Remo)	Großbritannien
1949	England und Wales (Llandrindod Wells)	Großbritannien
1950	England und Wales (Llandrindod Wells)	Großbritannien



1951 Italien (Varese)	Großbritannien
1952 Österreich (Bad Aussee)	Tschechoslowakei
1953 Tschechoslowakei (Gottwaldov)	Großbritannien
1954 England und Wales (Llandrindod Wells)	Tschechoslowakei
1955 Tschechoslowakei (Gottwaldov)	BR Deutschland
1956 BR Deutschland (Garmisch-Partenkirchen)	Tschechoslowakei
1957 Tschechoslowakei (Spindleruv Mlyn)	BR Deutschland
1958 BR Deutschland (Garmisch-Partenkirchen)	Tschechoslowakei
1959 Tschechoslowakei (Gottwaldov)	Tschechoslowakei
1960 Österreich (Bad Aussee)	Österreich
1961 England und Wales (Llandrindod Wells)	BR Deutschland
1962 BR Deutschland (Garmisch-Partenkirchen)	Tschechoslowakei
1963 Tschechoslowakei (Spindleruv Mlyn)	DDR
1964 DDR (Erfurt)	DDR
1965 Isle of Man (Douglas)	DDR
1966 Schweden (Orebro)	DDR
1967 Polen (Zakopane)	DDR
1968 Italien (San Pellegrino)	BR Deutschland*
1969 BR Deutschland (Garmisch-Partenkirchen)	DDR
1970 Spanien (El Escorial)	Tschechoslowakei
1971 Isle of Man (Douglas)	Tschechoslowakei
1972 Tschechoslowakei (Spindleruv Mlyn)	Tschechoslowakei
1973 USA (Pittsfield, Mass.)	Tschechoslowakei
1974 Italien (Camerino)	Tschechoslowakei
1975 Isle of Man (Douglas)	BR Deutschland*
1976 Österreich (Zeltweg)	BR Deutschland*

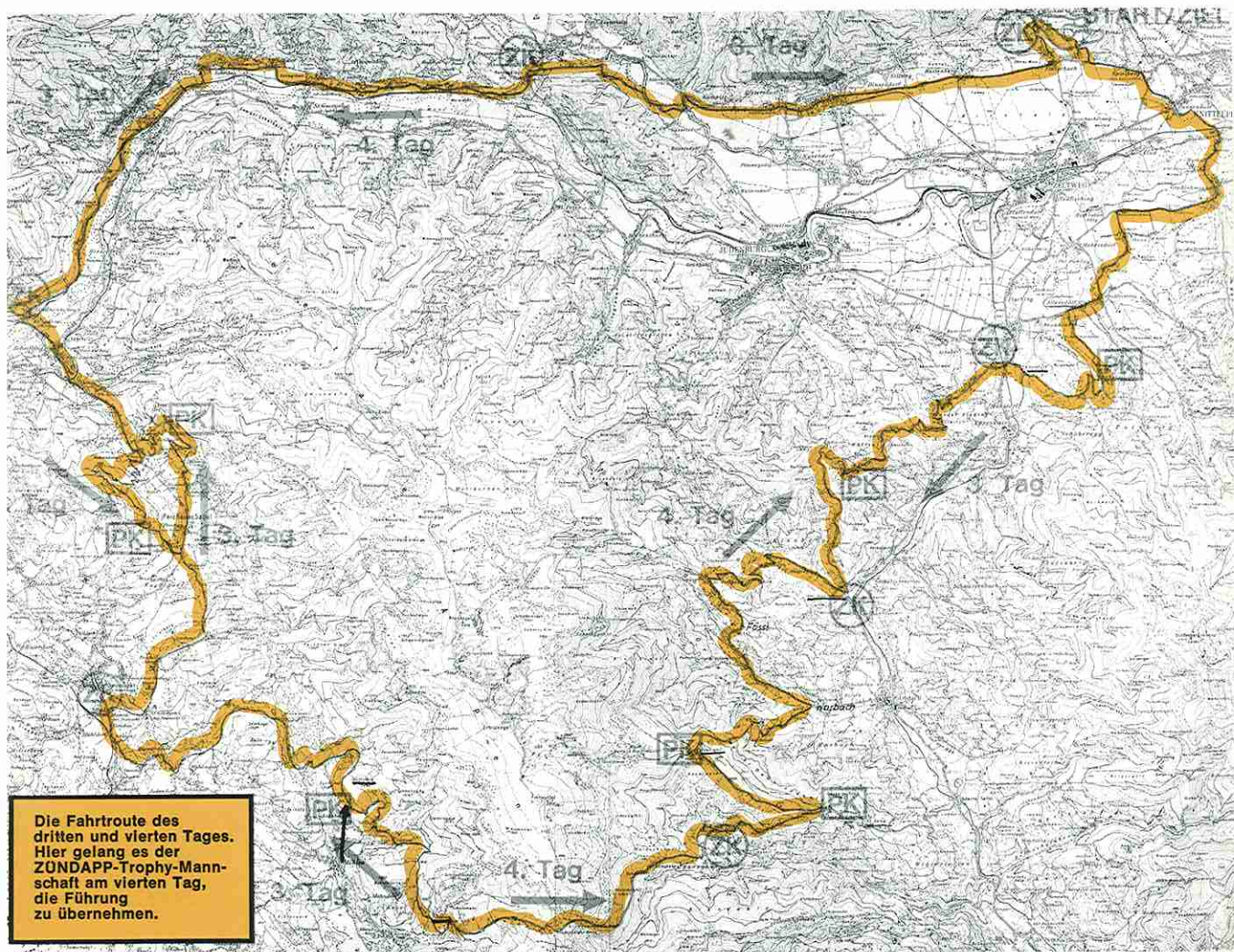
* Das Nationalteam der Bundesrepublik Deutschland auf ZONDAPP.

Die Mannschaft, und das ist wichtig, mit der niedrigsten Gesamtpunktzahl erhält die Welt-Trophy – wird Weltmeister. Der gleiche Wertungsmodus gilt auch für die Silbervasen- und Club-Mannschaften. Fabrik-Mannschaften werden nach den Einzel-Medaillen der Fahrer gewertet, d. h., hier gibt es keine Stafelung. Wenn also die nominierten drei Fahrer eine Gold-Medaille erhalten, so erhält auch die Fabrik den goldenen Mannschaftspreis.

Für die Trophy-Mannschaftswertung erhält in jeder Hubraumklasse der Fahrer mit der niedrigsten Gesamtpunktzahl nach Abschluß jeder Tages-Etappe resp. der gefahrenen Sonderprüfungszeit null Punkte. Die Differenz zwischen der Punktzahl dieses Fahrers und der ihm folgenden Fahrer seiner Klasse (Sonderprüfungs-Zeit = Punktzahl) ergibt die Punktzahl für die Mannschaftswertung.

Für die Einzelfahrer-Wertung hingegen entscheidet die Gesamtpunktzahl der einzelnen Tages-Etappen (bzw. Sonderprüfungszeiten), die pro Klasse addiert nach sechs Tagen über den Klassensieger entscheidet. Der Fahrer mit der niedrigsten Gesamtpunktzahl erhält dementsprechend den ersten Platz usw.

Das war die Sechstagesfahrt 1976...



Einmarsch der Nationen. Hier das deutsche ZÜNDAPP-National-Team.



Keine Frage, das bewährte siegreiche ZÜNDAPP-Trophy-Team durfte und mußte die Weltmeisterschaft unter Regie von Erich Messner auch 1976 verteidigen.

Diesmal ging's in die reizvolle, bezaubernde österreichische Steiermark mit Zeltweg bzw. dem als Fahrerlager geradezu prädestinierten Österreichring als Start/Ziel-Ort. Um hier in der Woche vom 20. – 25. September die Kräfte im Gelände zu messen, hatten sich nicht weniger als 323 Starter (allein 42 aus Deutschland) gemeldet. Insgesamt zum erstenmal in der Geschichte der Sixdays starteten 15

Trophy-Teams (nach langjähriger Pause auch Österreich wieder mit dabei), 16 Silbervasen-Teams, 39 Club- und 33 Fabrik-Mannschaften – welch ein Rekord!

Wieder pilotieren Peter Neumann, Eberhard Weber und Josef Wolfgruber die 100er, Jürgen Grisse und Mannschaftskapitän Rolf Witthöft die 125er und Eddy Hau die 175er ZÜNDAPP. Wie heißt es doch so schön: „never change a winning team“ – Messner hatte sich diesen Grundsatz zu Herzen genommen.

Das deutsche Silbervasen-Team, vertreten durch Gerhard Bayer (Hercules 175), Peter Hajek und Egbert Haas (beide Maico 350) und Heino Büse (KTM 350), wurde in diesem Jahr von Fritz Nödinger betreut.

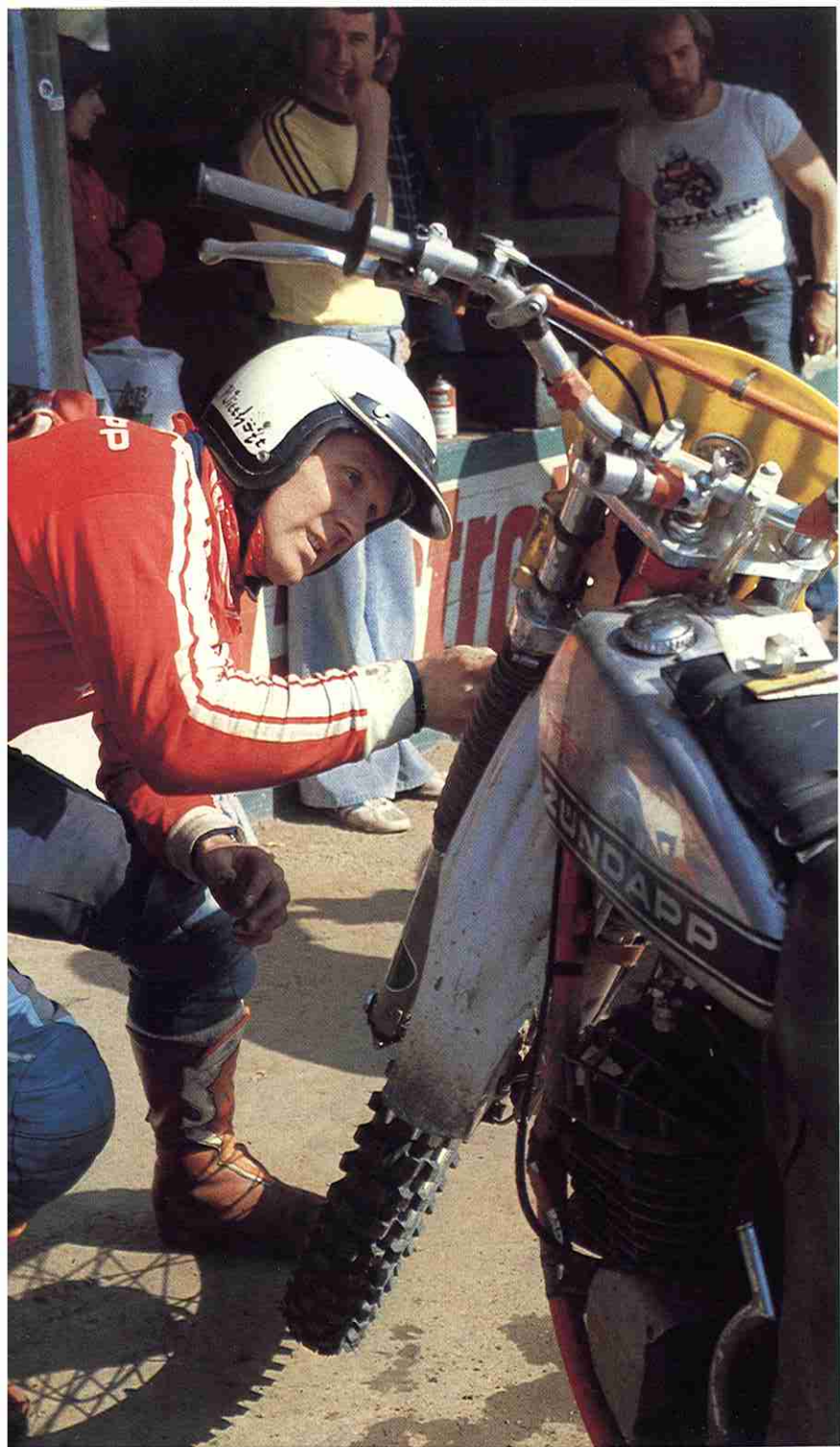
Dabei sind die stärksten Gegner im Kampf um Trophy und Vase auch diesmal in erster Linie die tschechoslowakischen Fahrer auf ihren Jawas. Aber auch Italien (sämtlich auf KTM), die USA, Schweden und nicht zuletzt die DDR, die nach einjähriger Pause wieder ein Trophy-Team mit MZ- und Simson-Maschinen mobilisiert hatte, treten mit berechtigten Erfolgchancen an.

Am Montagmorgen beim Start lief zunächst nicht alles so, wie es sich der Veranstalter gewünscht hatte – aber gerade das zeichnete ihn letztlich während der ganzen Sixdays aus. Schnell hat er die „Fahrt“ wieder im Griff – kleine Pannen werden so rasch ausgebügelt, daß sie von vielen unbemerkt bleiben. Die Sixdays rollen so schließlich gut an.

Wenngleich auch nicht für alle Teilnehmer: Wenige Kilometer nach dem Start trifft die italienische Trophy-Mannschaft der erste Schlag. Andrioletti scheidet wegen Getriebebeschadens seiner 175er KTM aus. Und kaum haben sich die betreuenden Manager von diesem Schlag erholt, erhalten sie die zweite Hiobsbotschaft: Taiocchi (KTM 360) hat das gleiche Schicksal ereilt. Am Dienstag soll es auch noch Capelli (KTM 360) treffen. Damit ist einer der Favoriten schon am ersten Tag ausgeschieden.

Sorgen ganz anderer Art hat Team-Chef Erich Messner. Nachdem das deutsche ZÜNDAPP-Trophy-Team den ersten Tag, der trotz guten Wetters mit B-Zeit gefahren wird, erwartungsgemäß heil überstanden hat, ist es Strößenreuther mit seiner 125er KTM, der einen Strich





durch Messners Rechnung macht. Mit der schnellsten Zeit in der Cross-Prüfung, die in diesem Jahr nach jeder Runde, pro Tag also zweimal gewertet wird, hat Strößenreuther die Richtzeit gesetzt und führt die Klasse an. Doch wer will es ihm verübeln? Immerhin startet er als Einzelfahrer, wengleich er somit nicht mit Absicht, wie es scheint, der tschechischen Mannschaft zur Führung „verholfen“ hat.

Am zweiten Tag, an dem der Kurs des ersten in Gegenrichtung befahren wird, wechselt der Veranstalter auf A-Zeit über. Die kleinen Klassen bis 75 ccm fahren weiterhin nach B-Zeit. Und da das schöne spätsommerliche Wetter anhält, soll es so auch für den Rest der Six-days-Woche bleiben.

Herbert Schek, der mit dieser seiner zwanzigsten Sechstagesfahrt seine Laufbahn beenden wollte, trifft es am zweiten Tag. Der Schaltautomat seiner Wankel versagt seine Dienste. Dabei ist Schek schon stark gehandicapt in diese Sixdays gegangen: Sein noch nicht ausgeheiltes, gebrochenes Fuß macht ihm schwer zu schaffen.

Ein Schlammloch besonderer Art

Linke Seite: Kapitän Rolf Witthöft hat Zeit herausgefahren und kann sich so der Pflege seiner ZÜNDAPP annehmen.

Nebenehend: Ein kurzes Wort mit Teamchef Erich Messner und Frau Elisabeth Mann-Neumeyer während eines Aufenthaltes bei einer Zeitkontrolle.



Durch steiniges Gelände geht's dem ersten Etappenziel entgegen.





Rechte Seite: Nur an bestimmten Kontrollpunkten dürfen die Helfer die Maschinen ihrer Schützlinge betanken.

Erlaubte Hilfe im Gelände: Wo es zu Verstopfungen kommen konnte, hatte der Fahrleiter Helfer im Einsatz, die auch einmal mit zupacken durften.

bereitet auch an diesem zweiten Tag vielen Schwierigkeiten und beeinflusst, da es in die Sonderprüfungsstrecke „eingebaut“ ist, so die Wertung der Teams. Das deutsche ZÜNDAPP-Trophy-Team bleibt zwar auch an diesem Tag komplett, verliert aber gegenüber den führenden tschechoslowakischen Fahrern weiter an Punkten. Trotzdem wird am Abend das deutsche National-Team als führendes genannt – leider soll sich das als Irrtum des Veranstalters entpuppen: Stodulka hatte versehentlich 100 Punkte aufgebremst bekommen.

Bis auf die Trophy-Teams der Schweden, Schweizer, Finnen und Italiener bleiben am zweiten Tag alle Trophy-Mannschaften komplett. Auch in der Wertung der Silbervasen-Mannschaften bleibt die Tschechoslowakei vor der Mannschaft aus Deutschland weiterhin in Führung. Interessant dabei ist, daß hinter Italien, auf Platz vier, bereits das Team aus den USA folgt. Und die USA sind es auch, die am zweiten Tag mit dem Trophy-Team hinter der DDR den vierten Rang einnehmen. Leider verlieren sie diese aussichtsreiche Position schon am nächsten Tag.

Auch für Friedrich Hieronymus geht an diesem dritten Tag die Fahrt zu

Unser Schutzengel

Mittwoch, 22. September: Heute haben wir großes Glück gehabt. Die Trophy hing an einem seidenen Faden. Wenngleich auch nicht durch eigenes Verschulden. In einem sehr schmalen, unübersichtlichen Weg tauchte plötzlich mit einem VW in Gegenrichtung fahrend ein Förster auf – Klenk konnte nicht mehr ausweichen und knallte in ihn hinein. Knapp hinter ihm kam unser Eddy Hau. Nicht auszudenken, was hätte passieren können. Denn ausgerechnet war das eine der knappen Etappen, in denen selbst unsere Trophy-Fahrer nur zwei Minuten Plus hatten.

(aus „Motorrad“)

Ende. Seine 50er ZÜNDAPP wird ein Opfer der Elektrik: Die elektronische Anlage liefert keinen Funken mehr.

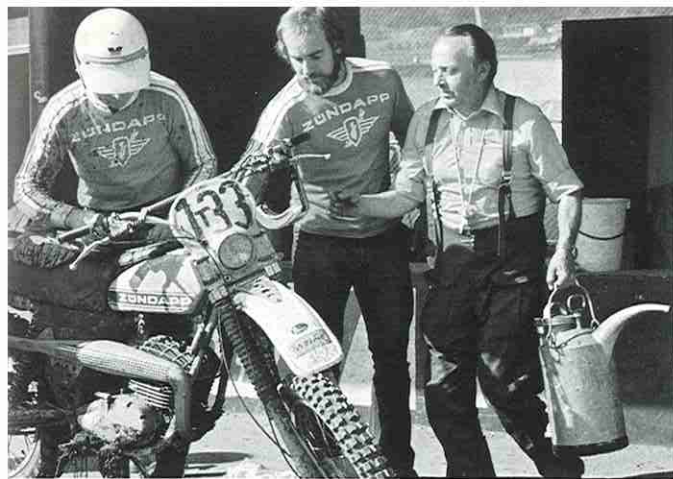
In dem wohl schwersten Geländestück dieser Sixdays, einer Steil-auffahrt bei St. Anna, sondert sich

die Spreu vom Weizen – hier kann man wirklich Unterschiede sehen. Fahrerisch wie motorisch. Souverän, mit gelassener Ruhe – unsere deutschen ZÜNDAPP-Trophy-Fahrer. Sehr gut aber auch die Fahrer der CSSR auf ihren Jawas – und ganz beachtlich die Fahrer aus USA. Auch die Husqvarna-Automatics können gerade hier an der Steigung, vor allem beim Wiederauffahren nach einem Stau, überzeugen.

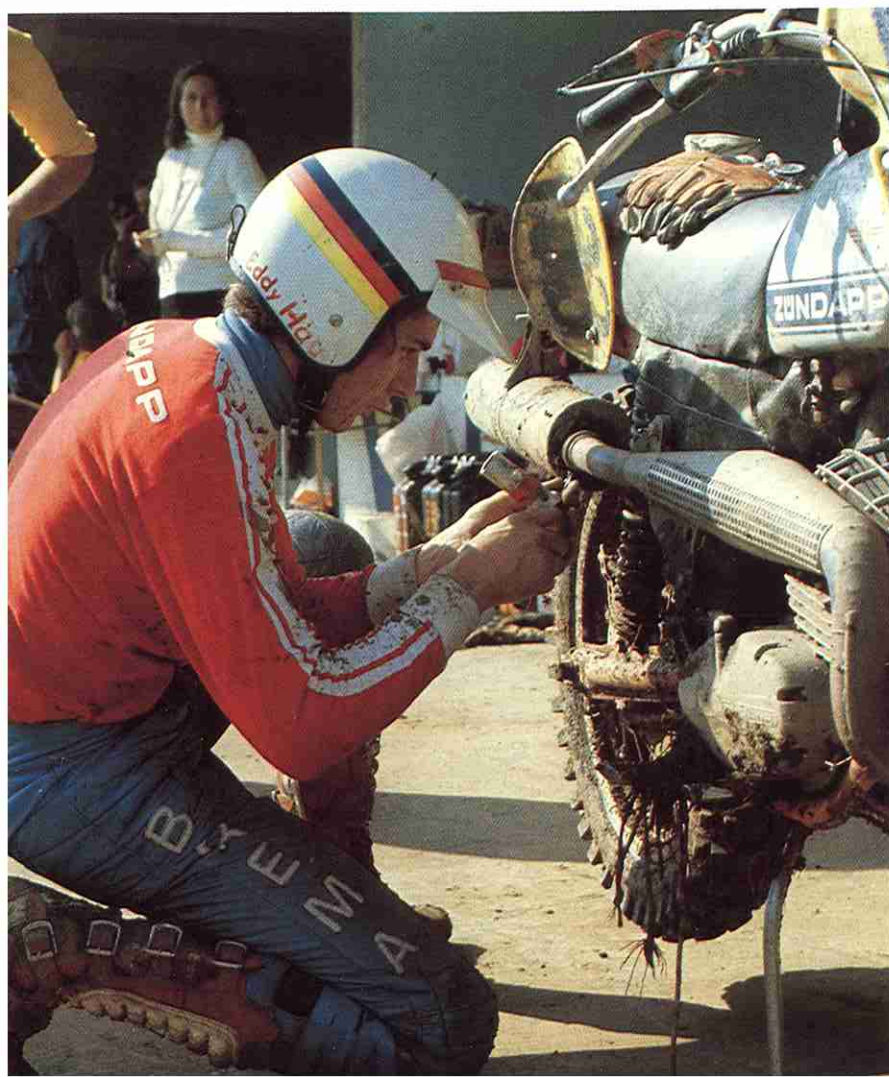
Am Donnerstag zeichnet sich eine Sensation ab. Masita wird das Schlammloch in der Sonderprüfung zum Verhängnis, er bleibt hängen und büßt so wertvolle Zeit ein. Nachdem bei unseren Fahrern alles glatt verläuft, sind sie es, die vor der Mannschaft der Tschechoslowakei nun in Führung ziehen. Mit 11,6 Punkten – wer hätte das gedacht!

Bestürzung im tschechischen Lager – Freude bei der deutschen Mannschaft. Aber noch sind die Sixdays nicht zu Ende.

Doch unser Team ist auf der Hut. Am Freitag gelingt es sogar, unseren Punktevorsprung noch auszubauen durch hervorragende Leistungen in der Gelände-Cross-Prüfung.



Unten: Immer wieder gilt es, die zwischen den Kontrollen herausgefahrenen Zeit zu nutzen: Kette nachspannen, schmieren, Speichen überprüfen, Räder auf Schlag kontrollieren usw. Erst wenn alles getan ist, hat der Fahrer Zeit für sich.



Wieso war Schmider nicht in der Trophy-Mannschaft?

Verwundert fragen sich einige, wieso Erwin Schmider nicht im Trophy-Team fahre. Nun, vor allem sollte die gleiche Mannschaft, die bereits im vergangenen Jahr die Welt-Trophy gewonnen hatte und damit Mannschafts-Weltmeister geworden war, den Sieg wieder verteidigen. Es waren aber auch Erwin Schmiders 13. Sixdays – und da konnte schon ein wenig Aberglaube mitgespielt haben.

Erwin Schmider startete auf ZÜNDAPP in der 50-ccm-Klasse. „Außer der Tour de France für Radfahrer gibt es wohl kaum eine härtere Sportveranstaltung auf der Welt als die Internationale Sechstagesfahrt der Motorrad-Geländefahrer. Zeltweg war oft die Hölle“ – das sagte Schmider in einem Zeitungsinterview. Der 38jährige erfolgreichste Geländefahrer der Welt kann dieses Urteil fällen.

Oft sind sie über weite Strecken allein mit sich und ihrer Maschine – wie hier Eddy Hau, der sich im Dickicht zu verlieren scheint.

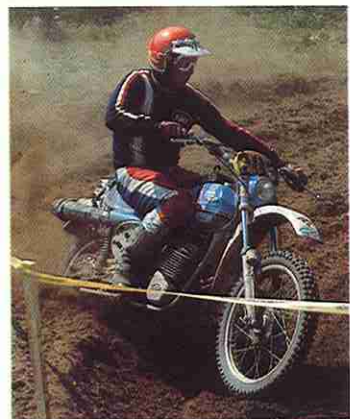




Linke Seite: Ein Ausrutscher! Ungeduldig wartet sein Konkurrent, bis die Spur wieder frei ist.

Josef Wolfgruber hat keinen Blick für die Landschaft. Zu viel steht auf dem Spiel.





- 1 Alessandro Gritti auf KTM
2 Gespanntes Interesse
3 Verstopfung bei St. Anna
4 Eddy Hau (ZÜNDAPP) auf Paßfahrt
5 Gekonnt: Jürgen Grisse (ZÜNDAPP)
6 Sorgfältige Montage nach erfolgtem Reifenwechsel

5

4

6



1



2



3

- 1 Erich Messner, zweiter von rechts, wartet auf seine „Sechs“.
- 2 Nur nicht nachlassen!
- 3 In welche Richtung müssen wir heute?
- 4 Erwin Schmider an der Kontrolle mit seiner 50er ZÜNDAPP
- 5 Peter Neumann (ZÜNDAPP) beim Verlassen einer Zeitkontrolle.



4



5



Das Schlußrennen wurde für unsere Mannschaft zu einem Beweis ihres Könnens – vor allem aber natürlich auch der ZÜNDAPP-Maschinen. Auch schwierigstes Gelände, wie z. B. steinige Wasserdurchfahrten, hatte ihnen nichts anhaben können (Bild unten).



In der Wertung der Silbervasen-Mannschaften hat sich unter den ersten vier nichts geändert, und es scheint, falls den Fahrern der Tschechoslowakei nichts Unvorhergesehenes mehr zustößt, daß sie diesen Pokal mit nach Hause nehmen.

Das Schlußrennen, das auf einem neu abgesteckten Moto-Cross-Kurs gefahren wird, soll zu einer ganz großen Demonstration des deutschen ZÜNDAPP-Trophy-Teams werden.

Wolfgruber, Neumann und Weber fahren in der ersten Gruppe. Mit ihnen unser Reservefahrer Erwin Schmider auf der kleinen 50er ZÜNDAPP. Und während unsere drei Trophy-Männer ihren Konkurrenten auf und davon fahren, bleibt Schmider hinter ihnen an vierter Position und distanziert somit die Konkurrenz-Maschinen nicht nur seiner, sondern auch derjenigen der Klasse bis 100 ccm. Wahrlich ein erneuter Beweis für die Überlegenheit der kleinen ZÜNDAPPs.

Witthöft und Grisse gelingt, nachdem Strößenreuthers KTM am Start nicht anspringt, das gleiche Bravourstück – und Eddy Hau setzt als Letzter, in der dritten Gruppe fahrend, schließlich dem Schauspiel



Sorgfältige Planung

ZELTWEG – Selten war eine Motorrad-Sechstagesfahrt so spannend wie in diesem Jahr . . . Bis zum Schluß stand das Duell mit der CSSR auf Messers Schneide, weil beide Mannschaften gleichmäßig und ausgesprochen gut besetzt waren.

Daß es trotzdem für die deutschen Fahrer zum Sieg reichte, lag zum einen am Können der Fahrer, andererseits aber auch an der guten Vorbereitung. Keine andere Mannschaft hatte so wenig mit Defekten zu kämpfen, keine andere aber ging so sorgfältig zu Werke wie die Deutschen. So wurde jeden Abend die Sonderprüfung des nächsten Tages noch einmal inspiziert, die Maschinen, soweit es das Reglement zuläßt, in Bestzustand versetzt. Vor dem abschließenden Cross-Rennen wechselte man sogar noch einmal die Reifen. Festzustellen war jedoch auch, daß Maschinen und Fahrer in den vergangenen Jahren erheblich besser geworden sind.

die Krone auf, indem er mit 40 Sekunden Vorsprung seinen Lauf ge-

winnt. Damit aber steht fest: Deutschland hat mit dem bewährten ZÜNDAPP-Trophy-Team erneut die Welt-Trophy und damit die Weltmeisterschaft gewonnen und zum erstenmal seit 41 Jahren mit der gleichen Mannschaft erfolgreich verteidigt. 15 Nationen haben 1976 um die World-Trophy gekämpft – wir haben sie gewonnen.

Ein weiterer Erfolg war für ZÜNDAPP der Sieg als beste Fabrikmannschaft der Welt – und das seit 11 Jahren ohne Unterbrechung bei dieser schwersten Motorrad-Geländeveranstaltung der Welt.

Ein großartiger Erfolg für ZÜNDAPP – nicht zuletzt für Erich Messners gekonnte Regie und vor allem natürlich für unsere sechs Fahrer, die wohl leider zum letztenmal zusammen fuhren. Rolf Witthöft jedenfalls wird ganz bestimmt im kommenden Jahr nicht mehr mit dabei sein – sein gut florierendes Motorrad-Geschäft verlangt seinen vollen Einsatz und zwingt ihn zur Aufgabe seines geliebten Sports. Schmider wird auch '77 wieder dabei sein.

Hervorragend schlägt sich auch das Deutsche Silbervasen-Team und belegt hinter dem siegreichen Jawa-Team aus der Tschechoslowakei den zweiten Platz.

Beste Betreuung

Für ausgezeichnete Unterstützung sorgten auch in diesem Jahr wieder die Renddienste der Firmen Barum, Beru, Bing, Bosch, Castrol, Champion, Magura, Metzeler – ohne ihren aufopferungsvollen Einsatz wären die Sixdays wohl kaum denkbar.

15 Nationalmannschaften rangen um die höchste zu vergebende Auszeichnung, die heißbegehrte Welt-Trophy. Deutschland gewann sie – das ZÜNDAPP-Trophy-Team wurde einmal inoffiziell (1968) und zweimal offiziell (1975 und 1976) in der Geschichte der 6-Tagesfahrt Weltmeister und stellte damit wieder einmal mehr unter Beweis:

ZÜNDAPP – schnell und zuverlässig.

Trophy-Punktespiegel

Montag

1. CSSR	35,1
2. Deutschland	68,7
3. DDR	85,9
4. Österreich	280,2
5. England	355,2
6. USA	400,3
7. Polen	405,4
8. Frankreich	490,5
9. Holland	529,8
10. Belgien	807,5
11. Kanada	1 351,8
12. Schweden	15 220,8
13. Schweiz	15 521,2
14. Finnland	15 620,1
15. Italien	30 085,5

Dienstag

1. CSSR	105,3
2. Deutschland	162,6
3. DDR	178,8
4. Österreich	562,2
5. USA	707,2
6. Polen	731,2
7. England	867,5
8. Frankreich	1 067,5
9. Holland	1 158,0
10. Belgien	1 418,7
11. Kanada	2 153,2
12. Schweden	30 484,0
13. Schweiz	31 028,5
14. Finnland	31 160,2
15. Italien	75 121,0

Mittwoch

1. CSSR	168,1
2. Deutschland	218,6
3. DDR	298,4
4. Österreich	849,5
5. Polen	1 186,7
6. England	1 192,7
7. Frankreich	1 686,5
8. Belgien	2 796,4
9. Kanada	2 976,4
10. USA	16 024,7
11. Holland	16 809,4
12. Schweden	45 709,3
13. Schweiz	46 541,0
14. Finnland	46 595,2
15. Italien	120 154,8

Donnerstag

1. Deutschland	256,5
2. CSSR	268,1
3. DDR	487,6
4. Österreich	1 215,5
5. England	1 530,2
6. Polen	1 649,3
7. Frankreich	2 237,7
8. Kanada	3 712,3
9. Belgien	3 899,3
10. USA	31 341,5
11. Holland	32 232,8
12. Schweden	60 761,0
13. Schweiz	61 971,1
14. Finnland	62 219,9
15. Italien	165 174,9

Freitag

1. Deutschland	306,6
2. CSSR	347,5
3. DDR	628,4
4. Österreich	1 681,0
5. England	1 814,4
6. Polen	2 038,1
7. Belgien	4 536,4
8. Kanada	5 600,0
9. Frankreich	17 795,2
10. USA	46 662,1
11. Holland	47 677,4
12. Schweden	57 890,2
13. Schweiz	77 496,4
14. Finnland	77 617,4
15. Italien	210 188,7

Samstag

1. Deutschland	312,0
2. CSSR	383,8
3. DDR	785,1
4. England	2 130,0
5. Österreich	2 226,1
6. Polen	2 349,9
7. Belgien	5 346,8
8. Kanada	8 469,0
9. Frankreich	33 566,3
10. USA	61 994,6
11. Holland	63 225,9
12. Schweden	91 172,1
13. Schweiz	92 962,2
14. Finnland	93 256,7
15. Italien	255 304,3

...und das sind sie – die neuen (und alten) Weltmeister

Keine Frage – ZÜNDAPP-Sportleiter Erich Messner setzte auch diesmal wieder auf die richtigen Männer. Schließlich waren sie es, die für Deutschland erfolgreich die Welt-Trophy, die Weltmeisterschaft verteidigten.

Ohne Mannschaftsgeist, ohne Teamwork wäre ihnen der Erfolg jedoch nicht möglich gewesen – aber auch ebensowenig ohne jenes Team, das die Wettbewerbsmodelle in Zusammenarbeit mit den Konstrukteuren in der Sportabteilung entstehen läßt, in der sie von einer Gruppe fachlich höchstqualifizierter Mechaniker betreut werden – nicht zu vergessen den Geist kameradschaftlicher Hilfe und Zusammenarbeit mit den vielen technischen Abteilungen des Werkes, ohne die die ZÜNDAPP-Sportabteilung nicht funktionsfähig wäre. So ist letztlich an jedem ZÜNDAPP-Erfolg auch jeder einzelne Mitarbeiter der ZÜNDAPP-Werke beteiligt – wo immer sein Arbeitsplatz ist.

Vor allem aber profitieren gerade die Konstruktionen; fließen technische Weiterentwicklungen, aus dem Sportgeschehen resultierend, in die Serienfertigung. Und so dient dieser Sport also letztlich auch all den Tausend und Abertausenden von Motorrädern, die von den Serien-



Fließbändern rollen und die in alle Welt verkauft, ebenso vielen jungen und junggebliebenen Menschen tagtäglich oder in ihren Freizeitstunden viel Freude bereiten, Entspannung und Erholung vom beruflichen Streß bringen.

Wegbereiter dafür sind die sechs jungen Männer der Trophy-Mannschaft, die mit ihrem Erfolg für ZÜNDAPP zum zweitenmal die Weltmeisterschaft erringen konnten – ein Sieg, der noch lange nachhallen wird.

Rolf Witthöft

Rolf Witthöft



Von seinen bayerischen Freunden „der Preiß“ betitelt, denn er vertritt die Norddeutschen im Münchener ZÜNDAPP-Team. 1975 übernahm er, als Erwin Schmider aus geschäftlichen Gründen auf eine Teilnahme an der Sechstagesfahrt verzichten mußte, die so ehrenvolle wie verantwortungsbewußte Aufgabe des „Kapitäns“.

Die Technik interessiert ihn sehr. Doch ist er der Ansicht, daß bei allen Wettbewerbsmaschinen die ZÜNDAPP-Fachleute ran sollen. So kommt er immer wieder zum Andreas Brandl und sagt: „Probier das mal, ob das gut oder schlecht ist.“ Witthöft ist in allen Sparten des Motorradsports zu Hause. Ob er die Konkurrenz im Moto-Cross schockt oder ob er mit seiner ZÜNDAPP im Geländetrimm, beim Bremer Fischereihafen-Rennen den Experten des Straßen-Rennsports den Sieg vor der Nase wegschnappt – ganz gleich, wo Witthöft sich beteiligt, da muß er auch siegen. Gerade sensationell ist bei Sportveranstaltungen seine Fahrt über den fahrenden VW.

Wenn er jetzt seinem Sport aus geschäftlichen Gründen ade sagen muß, wird für ihn nur schwerlich Ersatz zu finden sein.

Fahrerporträt

Name	Witthöft
Vorname:	Rolf
Geburtstag:	17. 9. 1944
Wohnort:	Bad Oldesloe
Familienstand:	verheiratet
Staatsangehörigkeit:	deutsch
Erlerner Beruf:	Kfz.-Kaufmann
Gegenwärtige Tätigkeit:	selbständiger Kfz.-Kaufmann
Lizenz seit:	1963

		Erfolge auf ZÜNDAPP
Internat. 6-Tagesfahrt:	Teilnahme 1965/67/68/69/70/ 71/72/73/74/75/76 Teilnahme im Trophy-Team 1967/70/71/72/73/74/75/76 Klassensiege 1972/73/75 punktbester Fahrer (Gesamtsieger) 1973 Teilnahme im Silbervasen- Team 1965/67/69 Mannschafts- Weltmeister 1975/76	7 6 3 1 2
Europa-Motorrad- Geländemeister:	1968/69/70/71/72/73/75 Vizemeister 1974	5
Deutscher Motorrad- Geländemeister:	1965/67/68/69/70/71/72/73/74	5
Deutscher Fabrik- Mannschaftsmeister:	1970/71/72/73/74	5
Persönliche Auszeichnungen:	Silbernes Lorbeerblatt, ADAC- Sportabzeichen in Gold mit Brillanten ZÜNDAPP-Sportabzeichen	



Jürgen Grisse

Jürgen Grisse

Fahrerporträt

Name:	Grisse
Vorname:	Jürgen
Geburtstag:	24. 4. 1948
Wohnort:	Wilnsdorf-Oberdielfen
Familienstand:	verheiratet
Staatsangehörigkeit:	deutsch
Erlerner Beruf:	Kfm. Angestellter
Gegenwärtige Tätigkeit:	Lohnbuchhalter
Lizenz seit:	1967

		Erfolge auf ZÜNDAPP
Internat. 6-Tagefahrt:	Teilnahme 1971/72/73/74/75/76	3
	Teilnahme im Trophy-Team 1975/76	2
	Teilnahme im Silbervasen- Team 1973/74	1
	Goldmedaillen-Gewinner 1973/75/76	3
	Mannschafts-Weltmeister 1975/76	2
Deutsche Motorrad- Gelände- meisterschaft:	1975/2. Platz 150 ccm	
	1976/3. Platz 125 ccm	
Persönliche Auszeichnung:	Großes Sportabzeichen in Gold (DMV)	
	ZÜNDAPP-Sportabzeichen in Gold	
	Silbernes Lorbeerblatt	

Wer Jürgen Grisse zum ersten Mal begegnet, kann es kaum glauben, daß er die Voraussetzungen zu einem erfolgreichen Sixdays-Mann, einem Trophy-Mitglied habe. Doch der Schein trügt, denn Grisse ist äußerst zielstrebig und ausgesprochen zäh. Der Schlanke, Hochgewachsene trainiert eisern für seine Kondition.

'74 fuhr er erstmals, zusammen mit Eddy Hau, im deutschen Silbervasen-Team, damals bei der Konkurrenz.

Für seine Freunde ist er der „Ballermann“ — wie sie zu diesem Spitznamen kamen, daran erinnert sich Anderl Brandl, der zusammen mit Ex-Kapitän Lorenz Specht auch in diesem Jahr wieder hinter den Kulissen die Fäden spann und als „Feuerwehrmann“ agierte.

Es war '75 in den USA, als Grisse mit der 50er ZÜNDAPP seinen Klassensieg nur dadurch verlor, daß er inmitten der Sonderprüfung anhielt, um den eben verlorenen, nicht plombierten Scheinwerfereinsatz zu montieren. Gewissenhaftigkeit geht ihm über alles. Als er dann allabendlich seine Betreuer und Fahrerkollegen mit der Frage plagte, was denn das wohl sein könne — bei ihm ballere immer irgend etwas — da hatte er seinen Spitznamen weg.

Eddy Hau



Als Mitarbeiter der Wettbewerbsabteilung kümmert er sich selbst um die Vorbereitung an seiner ZÜNDAPP. Wegen der geradezu pedantischen Genauigkeit, mit der er dabei vorgeht, heißt er in Freundeskreisen „Der Professor“.

Eddy Hau begann seine sportliche Laufbahn '72. In seiner Freizeit bastelte er sich ein Fahrzeug zurecht, um sich damit an Geländewettbewerben zu beteiligen. 1972 nahm er erstmals an den Sixdays teil, wurde sofort für das Silbervasen-Team nominiert – und fuhr Gold. 1973, während seiner Bundeswehrdienstzeit, konzentrierte er sich allein aufs Moto-Cross-Fahren, das er mit einer 125er bestritt. Auch 1974 war er wieder Angehöriger der Silbervasen-Mannschaft, verlor aber seine schon sicher geglaubte „Goldene“ durch eine Fehlinformation. 1975 wurde er ZÜNDAPP-Werksfahrer, wo er schnell zu Weltmeister-Ehren aufstieg.

Fahrerporträt

Name:	Hau	
Vorname:	Eduard	
Geburtstag:	19. 3. 1952	
Wohnort:	Niederwerrn	
Familienstand:	ledig	
Staatsangehörigkeit:	deutsch	
Erlerner Beruf:	Werkzeugmacher	
Gegenwärtige Tätigkeit:	Sport-Mechaniker	
Lizenz seit:	1971	
		Erfolge auf ZÜNDAPP
Internat. 6-Tagefahrt:	Teilnahme 1972/74/75/76	2
	Teilnahme im Trophy-Team 1975/76	2
	Goldmedaillen-Gewinner 1972, 1975/76	2
	Silbermedaillen-Gewinner 1974	1
	Mannschafts-Weltmeister 1975/76	2
Europa-Motorrad-Gelände-meisterschaft:	Vizemeister 1975/76	
Deutsche Motorrad-Gelände-meisterschaft:	1972 (5. Platz)	
	1974 (2. Platz)	
	1975 DGM 125 ccm	1
	1976 DGM 175 ccm	1
Persönliche Auszeichnung:	ADAC-Sportabzeichen in Gold	
	ZÜNDAPP-Sportabzeichen in Gold	
	Silbernes Lorbeerblatt	



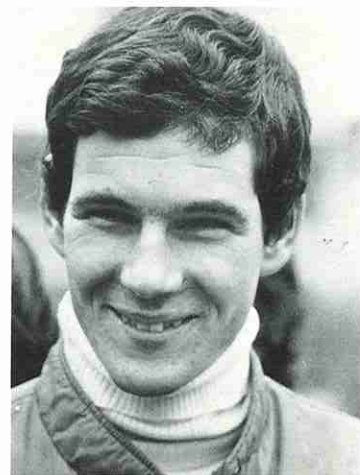
Peter Neumann

P. Neumann

Fahrerporträt

Name:	Neumann	
Vorname:	Peter	
Geburtstag:	26. 3. 1948	
Wohnort:	Eschollbrücken	
Familienstand:	verheiratet	
Staatsangehörigkeit:	deutsch	
Erlerner Beruf:	Einzelhandelskaufmann Rundfunk-Fersehtechniker	
Gegenwärtige Tätigkeit:	Fernsehtechniker	
Lizenz seit:	1967	Erfolge auf ZÜNDAPP
Internat. 6-Tagefahrt:	Teilnahme 1968/69/70/71/72/ 73/74/75/76	7
	Teilnahme im Trophy-Team 1972/73/74/75/76	5
	Goldmedaillen-Gewinner 1968/ 69/70/71/72/73/75/76	6
	Klassensiege 1972/73	2
	Mannschafts- Weltmeister 1975/76	2
Europa-Motorrad- Geländemeister:	1972/73/74/75	4
Deutscher Motorrad- Geländemeister:	1973/74/75	3
Deutscher Junioren- Pokalsieger im MC Klasse bis 125 ccm:	1973	1
Persönliche Auszeichnung:	ADAC-Sportabzeichen in Gold mit Brillanten ZÜNDAPP-Sportabzeichen in Gold mit Brillanten Silbernes Lorbeerblatt	

Er gilt als der Ruhigste, Besonnenste und strahlt so die Zuverlässigkeit selbst aus. Leider beansprucht ihn das vor einem Jahr gegründete eigene Rundfunkgeschäft derart, daß ihm nur wenig Zeit für sein geliebtes Hobby bleibt. Trotzdem meisterte er, der das ganze Jahr über die 50er ZÜNDAPP bewegte, den Umstieg in die 100er Klasse sehr gut. Dabei ist er für ZÜNDAPP der Fünfziger-Fahrer, denn seit seinem Eintritt ins ZÜNDAPP-Team (1970) fuhr er ausnahmslos die „Kleinste“. Acht Sixdays-Goldmedaillen konnte er sich in seiner bisherigen Laufbahn erfahren – fünfmal vertrat er dabei die deutsche National-Mannschaft.



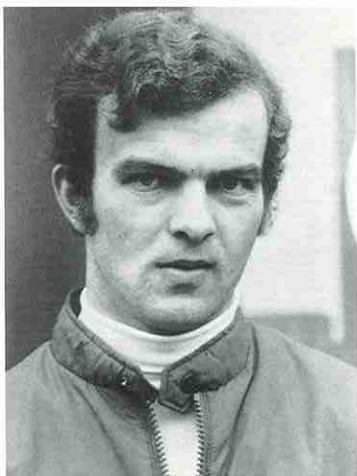
„Der Millowitsch“ – immer fröhlich, einer, den nichts aus der Ruhe bringen kann; so meistert er jede, auch die schwierigste Situation und versucht dabei, noch etwas von seinem Frohsinn auf seine Kameraden zu übertragen.

Wenngleich es auch den Anschein hat, daß er so manches ganz einfach auf die leichte Schulter nähme, so trägt der Schein. Immerhin sprechen seine Erfolge Bände. 1975 erstmals im National-Team nominiert, konnte er sogleich Weltmeister werden – es war seine zweite Sechstagesfahrt. Und dabei ist er heute schon Träger des ADAC-Sportabzeichens in Gold mit Brillanten, eine Leistung, die bisher noch kein Motorsportler im Alter von 20 Jahren vor ihm geschafft hat.

Fahrerporträt

Name:	Weber
Vorname:	Eberhard
Geburtstag:	2. 3. 1954
Wohnort:	Köln
Familienstand:	ledig
Staatsangehörigkeit:	deutsch
Gegenwärtige Tätigkeit:	Student
Lizenz seit:	1971

		Erfolge auf ZÜNDAPP
Internat.	Teilnahme 1974/75/76	3
6-Tagesfahrt:	Teilnahme Trophy-Team 1975/76	2
	Goldmedaillen-Gewinner 1974/75/76	3
	Mannschafts- Weltmeister 1975/76	2
Deutsche Motorrad-	1974/3. Platz 175 ccm	1
Gelände-	1975/3. Platz 175 ccm	1
meisterschaft:	1976/3. Platz 175 ccm	1
Persönliche Auszeichnung:	ADAC-Sportabzeichen in Gold mit Brillanten ZÜNDAPP-Sportabzeichen in Gold Silbernes Lorbeerblatt	



Josef Wolfgruber

Fahrerporträt

Name: Wolfgruber
 Vorname: Josef
 Geburtstag: 6. 12. 1949
 Wohnort: Lauter
 Familienstand: verheiratet
 Staatsangehörigkeit: deutsch
 Erlernter Beruf: Kfz.-Meister
 Gegenwärtige Tätigkeit: Kfz.-Meister
 Lizenz seit: 1967

		Erfolge auf ZÜNDAPP
Internat. 6-Tagefahrt:	Teilnahme 1969/70/71/72/ 73/74/75/76	8
	Teilnahme im Trophy-Team 1971/72/73/74/75/76	6
	Teilnahme im Silbervasen- Team 1970	1
	Goldmedaillen-Gewinner 1970/71/72/73/75/76	6
	Klassensiege 1972/73/75/76	4
Mannschafts- Weltmeister	1975/76	2
Europa-Motorrad- Geländemeister:	1971/72/73/74/75/76	6
Deutscher Motorrad- Geländemeister:	1971/72/73/74/75/76	6
Deutscher Trial- Meister:	1968/69/71/72	4
Persönliche Auszeichnungen:	Silbernes Lorbeerblatt ADAC-Sportabzeichen in Gold mit Brillanten ZÜNDAPP-Sportabzeichen in Gold mit Brillanten	

„Beppi“ – der typische „Oberbayer nach Maß“ begann seine Karriere schon frühzeitig (1967) als Trialfahrer. Dabei hatte er das Glück, gleich als Ausweisfahrer über eine „Ex-Brandl“-Werks-ZÜNDAPP zu verfügen. Dem sehr Talentierten brachte das gleich zu Beginn den erhofften Erfolg und nachdem er Deutscher Trial-Meister der Klasse bis 100 ccm geworden war, holte ihn sich Georg Weiß in seine Reihen. Wie einst Günter Sengfelder, Gustav Franke, Lorenz Specht und Andreas Brandl reihte er sich ein in die Kette erfolgreicher ZÜNDAPP-Trialfahrer.

Mit seinem „Klassen-Kameraden“ Peter Neumann stellt er gewissermaßen das Team im Team. Die sprichwörtliche Zuverlässigkeit der „Zwillinge“ hatte ganz besonderen Anteil am Sieg der Trophy-Mannschaft.



Erfolge auf ZÜNDAPP bei den Mannschafts-Weltmeisterschaften von 1957-1976

Austragungsland	Trophy-Sieg (Weltmeistersch.) mit	Silbervase mit	Watling-Trophy mit	Beste Fabrik-Mannschaft mit	Sieger-Klasse				
					50 ccm	75 ccm	100 ccm	125 ccm	175 ccm
1957 (CSSR)	Hessler, Leistner, Specht		in diesen Klassen nicht gestartet		*) = punktbest. Fahrer „Six Days“				
1960 (A)				Hessler, Seitz Specht					
1961 (GB)	Hessler Specht								
1962 (D)		V. Kramer Sengfelder		Gehring, V. Kramer Sengfelder					
1963 (CSSR)			ab 1964		Sengfelder		V. Kramer		
1965 (GB)					Lehner		Gienger	Specht	
1966 (S)		Kämper, Schmider D. Kramer			V. Kramer	Kämper*)	Gienger		
1967 (PL)				Gienger, D. Kramer Bayer		Schmider*)	Gienger*)	D. Kramer	
1968 (I)	Brandl, Brinkmann, Gienger, D. Kramer, V. Kramer, Specht			V. Kramer Specht Trinkner	V. Kramer	Brinkmann	Specht	D. Kramer	
1969 (D)		Trinkner Beranek			Buder	Trinkner		D. Kramer	
1970 (E)	Vize-Weltmeister		Brandl, Brinkmann Trinkner, Schmider Specht, Witthöft	Brandl Brinkmann Specht	Brinkmann	Brandl	Specht	Witthöft	
1971 (GB)	Vize-Weltmeister			Brandl, Schmider Witthöft	Wolfgruber	Beranek			Schmider
1972 (CSSR)	5. Platz			Brandl Wolfgruber Witthöft	Neumann	Brandl	Wolfgruber	Witthöft	Schmider
1973 (USA)	4. Platz			Neumann Wolfgruber Christel		Neumann	Wolfgruber	Witthöft*)	
1974 (Italien)	Das deutsche Trophy-Team auf ZÜNDAPP verzichtet nach dem 3. Fahrtag — obwohl in Führung liegend — auf eine weitere Teilnahme, da es unter den gegebenen Voraussetzungen die Risiken eines vollen sportlichen Einsatzes nicht weiter auf sich nehmen wollte.								
1975 (GB)	Neumann, Weber, Wolfgruber, Grisse, Witthöft, Hau			Hau, Witthöft Wolfgruber			Wolfgruber	Witthöft*)	
1976 (A)	Neumann, Weber, Wolfgruber, Grisse, Witthöft, Hau			Grisse, Hau Wolfgruber	Schmider		Wolfgruber	Hau	

So machten sie Schlagzeilen...

Selbstverständlich bangen alle diejenigen, denen ein Besuch der Wettbewerbe selbst nicht möglich ist, daheim um ihre Fahrer, ihre Mannschaft, die Trophy-Mannschaft. Am Radio und nicht zuletzt in den Morgenausgaben der Tageszeitungen suchen sie nach Informationen des Geschehens über den Verlauf der Sixdays.

Und obwohl auch in diesem Jahr der heimatliche Service, den Rundfunk, Fernsehen und Tagespresse boten, wieder hervorragend klappete, kann sich wohl kaum ein Außenstehender in etwa vorstellen, unter welch schwierigen Bedingungen gerade jene Reporter arbeiten müssen, die für Funk, Fernsehen und Tagespresse das „Futter“ liefern.

Für sie ist es ein Kampf mit der Zeit; sehr spät, oft zu spät erhalten sie ihre Informationen, müssen ihre eigenen „Hochrechnungen“ anstellen und immer am Ball sein. Der direkte Draht zu Fahrer und Manager bietet oftmals die einzige Chance für eine objektive schnelle Berichterstattung. Oftmals jedoch haben gerade die Aktiven ihre eigenen Probleme, sind unansprechbar. Gab es schließlich, allen Hindernissen zum Trotz, im letzten Augenblick

„Einmalige Zündapp- Demonstration“

MOTORRAD

“

noch die Möglichkeit eines Interviews – der daheim in der Sportredaktion verbliebene Redakteur sitzt schon lange vor dem stummen Fernschreiber wie auf Kohlen – dann ist prompt in dem Augenblick, in dem alles fertig zur Durchgabe ist, garantiert die FS-Leitung blockiert. – Aber auch das gehört halt eben zu den Sixdays ...



Unter ihren Sturzhelmen und im Gelände wirken ihre Gesichter kantig und verwegen, auch sehr viel älter. Nach ihrem Weltmeisterschaftsgewinn zeigte dann die deutsche Sechstage-Mannschaft ihr „wahres Gesicht“: lachend, gelöst und jung. Von links: Edi Hau, Eberhard Weber, Kapitän Rolf Witthöfft, Jürgen Grisse, Sepp Wolfgruber und Peter Neumann. Außer der Trophy gewann die Mannschaft auch noch die Fabrik-Wertung.
Foto: Horstmüller

Kein verflixtes siebentes Jahr

Der Motorradsport im Gelände, das Rallyefahren auf zwei Rädern, erlebt jedes Jahr einen ganz großen Höhepunkt: Die Sechs-Tage-Fahrt, eine Veranstaltung, die über eine knappe Woche Mensch und Maschine den härtesten Tests unterzieht, die bewundernswerte Allroundkünstler im Rennsattel erfordert.

Am Ende der „Sixdays“ steht der Weltmeistertitel, die sogenannte „Welt-Trophy“, die jedoch nur für die Mannschaft vergeben wird. Kein Wunder, daß sich die Nationalteams auf dieses Großereignis des Motorsports mit viel Aufwand vorbereiten, kein Wunder, daß man sich jetzt in der Anzinger Straße in München ganz besonders freut.

Denn aus diesem Stall kommen die besten Geländefahrer der Welt. Die deutsche Nationalmannschaft ist identisch mit dem Werksteam von Zündapp und diese Crew verteidigte den heißumkämpften Titel erfolgreich. ...

Im nächsten Jahr wird die Welt-Trophy in der CSSR ausgefahren. „Dort werden wir uns etwas Besonderes ausdenken müssen“, meinte Messner und schickte seine Leute zum Trainieren.

aus „Der Kicker“

„Dann lief alles nach Plan“

Deutsche Motorrad-Geländespezialisten wieder Trophy-Sieger

Zeltweg (SID). „Wir hatten zunächst etwas Schwierigkeiten die Dinge in den Griff zu bekommen, aber ab dem dritten Tag lief bei uns alles nach Plan“, charakterisierte Erich Messner, der Manager des deutschen Trophy-Teams den erneuten WM-Erfolg der deutschen Motorrad-Geländespezialisten. Zum neunten Male seit 1913 hatte eine deutsche Nationalmannschaft bei der 51. internationalen Sechstagesfahrt in Zeltweg/Österreich den in diesem Sport begehrtesten Cup der Welt gewonnen.

Zu dem Sieg in der Trophy-Wertung, die nach dem Triumph im vergangenen Jahr auf der Isle of man erfolgreich vor der zunächst führenden CSSR und der DDR verteidigt wurde, kam Platz zwei hinter der CSSR in der Silbervasen-Wertung. Dazu errangen 28 deutsche Fahrer Goldmedaillen, sechs der neun Soloklassen zwischen 50 ccm und über 500 ccm wurden gewonnen.

Begünstigt wurden die deutschen Zweiradkroakaten vom fast ausnahmslos schönen Wetter. So gab es in den Bergen der Steiermark weitaus weniger Schlammlöcher als befürchtet. Die Freude bei Nationalmannschaftskapitän Rolf Witthöfft war dementsprechend groß: „Es waren schöne Sixdays, aber bei schlechtem Wetter wären sie katastrophal geworden. Ich freue mich riesig über diesen Erfolg, der für mich einen glanzvollen Abschluß meiner aktiven

Laufbahn bildet.“ Auch der diesmal nur als Einzelfahrer gestartete Erwin Schmider aus Wolfach, mit neun Europameisterschaften und 29 deutschen Titeln der erfolgreichste Geländefahrer der Welt, zeigte unverholene Freude über seine 13. Goldmedaille seit 1957: „Ich war im letzten Jahr nicht dabei und wollte diesmal keinem Kameraden den Platz in der Nationalmannschaft streitig machen. Als Einzelfahrer konnte ich unbelastet ins Rennen gehen. Das hat sich ausgezahlt.“

Der relativ geringe Schwierigkeitsgrad des idesjährigen Wettbewerbs fand allerdings auch Kritiker. Dr. Mazzi, Repräsentant der italienischen Motorrad-Föderation: „Diese Sixdays waren zu leicht. Ich glaube, daß das Reglement überarbeitet werden muß. Es entspricht nicht mehr dem heutigen Stand der Dinge. Für die Zukunft ist es nötig, die Ausdauer der Maschinen und der Fahrer härter zu prüfen.“

In der Tat ist es in der Geschichte des Sixdays kaum vorgekommen, daß am Schlußrennen noch 280 Fahrer teilnahmen, daß nur rund 12,5 Prozent ausgefallen sind und daß dazu die Mehrzahl der in Ziel gelangten die 15 Prozent-Grenze an Wertungspunkten gegenüber dem Klassensieger nicht überschritten hat und somit eine Goldmedaille erhielt. Ein wenig Regen in dieser Sechstagesfahrt-Woche freilich hätte das Bild grundlegend verändert. Viele der Geländeabschnitte hätten gestrichen werden müssen!.

28 deutsche Fahrer kassierten Goldmedaillen in Zeltweg

Cup bleibt in Deutschland

Im Gelände
anschlagbar

**Duell mit der CSSR
bis Schluß spannend**

Bundesdeutsches Trophy-Team besser vorbereitet

Wieder vier
Tagesbestzeiten

Nach Jagd
durch Schlamm
und Sumpf
erstmals in
Führung

Spitze ist
in Sicht

Trophy-Team baut Führung aus

Kapitän Witthöft vor Moto-Cross-Finale sehr zuversichtlich

„Es war oftmals die Hölle“

Tagessieg

Trophy-Team hat Titelchance

Deutsche Motorrad-Geländefahrer zum zehnten Male Weltmeister
Jubiläumssieg in Zeltweg

Mutter Mann ist die Beste

Zündapp-Chefin aus München ist die gute Seele bei den harten Geländesportlern

Von PETER M. LILL
München/Zeltweg, 24. Sept.
Eine Frau, namens Mann, ist der Vater der Erfolge unserer Motorrad-Gelände-Asso in den vergangenen Jahren. In Zeltweg (Österreich) feiert Frau Dr. Elisabeth Mann, die Chefin der Münchner Zündapp-Works, nun Jubiläum. Sie ist zum 15. mal bei den Six Days dabei.

Aber nicht als Zuschauerin, vielmehr betreut die elegante und charmante Dame mit ungeheuren Einsatz die deutsche Nationalmannschaft, die weiterhin hinter der CSSR auf Platz zwei liegt.

Erich Messner, (43), der Coach des deutschen Weltmeister-Teams: „Frau Doktor ist die gute Seele unserer Mannschaft. Sie hat großen Anteil an unseren Erfolgen. Phantastisch, wie sie mit dem Auto von Kontroll-

stelle zu Kontrollstelle jagt, unsere Fahrer dort verpflegt, aufmuntert, tröstet. Alle Nationen beneiden uns um sie.“

Wie kommt eigentlich eine Frau zu diesem harten Männer-sport? Die 67-jährige Münchne-

rin: „Unser Haus war schon immer dem Motorrad-Geländesport verbunden. Als mein Mann vor 16 Jahren starb, habe ich, gleichsam als Vermächtnis, seine Arbeit und sein Engagement im Motorsport fortgesetzt. Eine Aufgabe, die mir heute viel Spaß macht.“ Zumal „ihre Buben“ bisher alle Titel holten, die es zu gewinnen gab.

Deutsches Team jetzt in Führung

Zeltweg, 24. September

Nach 320 Kilometern durch Schlamm und Sumpf übernahm die deutsche Trophy-Mannschaft bei der Internationalen Motorrad-Sechstagefahrt in Zeltweg (Österreich) die Führung! Drei Tage lang hatten die Tschechen auf Platz eins gelegen. Doch Jürgen Grisse (Oberdielfen) fuhr einen phantastischen Tagessieg in der Cross-Prüfung heraus. Das brachte ihm in der 125er-Klasse auch den Klassensieg. Auf Platz zwei jetzt die CSSR vor der „DDR“.

Den größten Erfolg, den die „Große Dame des Motorrad-Geländesport“ aber verzeichnen kann, nennt Erich Messner: „Sie hat unseren Sport International salonfähig gemacht. Das ist allein ihr Verdienst.“

Nach errungenem Sieg glücklich wieder zu Hause. Kapitän Rolf Witthöft, Wiggerl Kraus (Firma Metzeler), Frau Elisabeth Mann-Neumeyer anlässlich der Siegerehrung.



...und so wurden sie gefeiert

Dr. Dieter Neumeyer, geschäftsführender Gesellschafter der ZÜNDAPP-Werke, ehrt sein erfolgreich zurückgekehrtes Trophy-Team.



„Beruf und Sport waren einfach nicht mehr miteinander zu vereinbaren.“ Für Rolf Witthöft, einen der weltbesten Motorrad-Geländefahrer und Kapitän der National-Mannschaft, soll die Sechstagefahrt in Österreich der letzte internationale Auftritt sein. Nach 15 Jahren endet damit eine Laufbahn, die unbeachtet in einer Kiesgrube bei Bad Oldesloe begann. „Der Nachwuchs ist jetzt so gut, daß ich getrost zurücktreten kann“, sagt er. Unser Bild zeigt Rolf Witthöft gekonnt bei schneller Fahrt auf der kurvenreichen Sonderprüfung.



Das siegreiche Team: Von links nach rechts Kapitän Rolf Witthöft, Josef Wolfgruber, Peter Neumann, Eddy Hau, Eberhard Weber und Jürgen Grisse.

Herausgeber: ZÜNDAPP-WERKE GMBH MÜNCHEN
Anzinger Straße 1-3 · 8000 München 80
Text: Volker Rauch
Grafische Gestaltung: Egon Lange
Bildnachweis: V. Rauch (38), ZÜNDAPP (21)
Druck: Wenschow GmbH München

Printed in Germany · Copyright by ZÜNDAPP

W 3437 | dttsch.



