



SPEEDWAY 89 WELTFINALE

offizielles Programmheft: 7,- DM



- 2. SEPTEMBER
- OLYMPIASTADION
- MÜNCHEN



FÜR ALLE GEBRAUCHTEN
VON ALFA BIS VW.

Bevor Sie sich einen
abbrechen, nehmen Sie
doch einfach das gelbe
RepSet von LuK.



Die Kupplung komplett.

Scheibe, Druckplatte
und Ausrücklager. Exakt auf jeden Typ ab-
gestimmt.

Übrigens, wußten Sie eigentlich, daß jeder 2. PKW in Deutschland ab Werk LuK-gekuppelt ist?

Rufen Sie uns an, wir nennen Ihnen den LuK-Händler vor Ort.



Die Kupplung im Auto.

AS Autoteile-Service GmbH & Co · Paul-Ehrlich-Straße 21 · 6070 Langen
Tel. 0 61 03/753-0 · Telex 4185777 · Fax 0 61 03/753-295 · Btx*22435#

Foto: D. Krüger, Volker Ernst*



Grußwort
des Bayerischen Ministerpräsidenten
Dr. h. c. Max Streibl

Als Schirmherr der Veranstaltung heiße ich Teilnehmer und Zuschauer herzlich willkommen.

Unser Münchner Olympiastadion stellt als Austragungsstätte des Finales der Speedway-Einzelweltmeisterschaft erneut seine Vielseitigkeit unter Beweis. Auf der Bahn, auf der sonst die Leichtathleten um Gold und Rekorde kämpfen, treten am 2. September die Fahrer der schweren Speedway-Maschinen an. Könnern von Weltrennen stellen sich den kritischen Blicken des Publikums, und ich bin sicher, daß sich kaum ein Motorrad-Fan dieses mitreißende Schauspiel entgehen lassen wird.

Meine Anerkennung gilt dem veranstaltenden ADAC Südbayern, dessen guter Name für eine sorgfältige Vorbereitung bürgt. Ich wünsche dem Finale einen rundum gelingenden Verlauf, eine spannende Entscheidung und ei-

nen überzeugenden Sieger. Schon heute dem künftigen Weltmeister von München meine herzliche Gratulation!

Dr. h. c. Max Streibl
Bayerischer Ministerpräsident





Grußwort des Oberbürgermeisters der Landeshauptstadt München Georg Kronawitter

Glanzvolle internationale Fußball- und Leichtathletik-Veranstaltungen hat das Münchner Olympiastadion schon viele gesehen. Anfang September steht nun ein sportlicher Höhepunkt ganz besonderer Art ins Haus: Dann fällt dort der Startschuß für das Finale der Speedway-Einzelweltmeisterschaft. Ich freue mich, daß unsere Stadt Gastgeberin für dieses speedwaysportliche Spitzenereignis sein darf und übermittle allen Teilnehmern, Gästen und Besuchern die herzlichen Willkommensgrüße der bayerischen Landeshauptstadt.

München ist für das Speedway-Weltfinale bestens gerüstet. Die Speedway-Bahn, die im Olympiastadion mit großen finanziellen Mitteln speziell eingebaut wurde, konnte jedenfalls bei der geglückten Generalprobe im Juli den hohen Ansprüchen

gerecht werden. Die Voraussetzungen für einen guten, spannenden und erfolgreichen Verlauf der Finalrennen 1989 sind also denkbar gut. Dafür sorgen sicher auch das hochklassige Teilnehmerfeld und die besondere Atmosphäre des Münchner Olympiastadions, die seit den Olympischen Spielen von 1972 bis heute lebendig geblieben ist. Und dafür bürgen nicht zuletzt das begeisterungsfähige Münchner Motorsportpublikum und die bewährten Organisatoren des ADAC.

Als Münchner Oberbürgermeister wünsche ich den Teilnehmern, allen Besuchern und den Organisatoren in diesem Sinne interessante, packende und vor allen Dingen unfallfreie Rennen sowie allen Gästen einen angenehmen Aufenthalt in unserer Stadt.



Georg Kronawitter
Oberbürgermeister der Landeshauptstadt München



Grußwort des Geschäftsführer der Münchner Olympiapark GmbH Werner Göhner

Zum Speedway-Weltfinale 1989 heiße ich Sie sehr herzlich im Münchner Olympiapark willkommen. Dabei gilt mein Gruß den weltbesten Fahrern, ihren Betreuern, den nationalen und internationalen Medien, und den Zehntausenden von Zuschauern, die aus nah und fern zu diesem motorsportlichen Top-Ereignis nach München gekommen sind.

Erstmalig wird bei dieser Gelegenheit das Olympiastadion ganz im Zeichen des Motorsports stehen. Herausragende Ereignisse fanden hier seit den olympischen Tagen von 1972 statt. Die Endspiele der Fußball-Weltmeisterschaft 1974 und der Fußball-Europameisterschaft 1988, neun weitere Länderspiele der deutschen Nationalmannschaft, eine Fülle von Europapokal- und Bundesligaspiele des FC Bayern München, Leichtathletikländerkämpfe und -meetings, internationale Radsportwettbewerbe, große Open-Air-Konzerte u.a. mit den Rolling Stones, Pink Floyd und Michael Jackson, und nicht zuletzt eine Messe mit Papst Johannes Paul II. prägten das Geschehen in den vergangenen 17 Jahren.

Dabei bin ich mir sicher, daß dieses Finale der weltbesten Speedway-Fahrer ein weiterer Höhepunkt in der an Spitzenveranstaltungen reichen Palette des Olympiastadions sein wird.

So wünsche ich allen Beteiligten und Zuschauern einen erfolgreichen und angenehmen Aufenthalt in München und im Olympiapark.

Werner Göhner
Geschäftsführer
der MÜNCHNER OLYMPIAPARK GMBH





Grußwort des ADAC Sportpräsidenten und Vorsitzenden des ADAC Südbayern Wilhelm Lyding

Der ADAC Südbayern ist stolz, die besten Speedwayfahrer beim Finale der Einzel-Weltmeisterschaft 1989 im Olympiastadion begrüßen zu dürfen. Ein herzliches Willkommen in München auch den Besuchern aus Deutschland und vielen Ländern der Welt.

Erstmals wurde dieses größte Bahnrennen von der Internationalen Motorrad-Föderation FIM und der Obersten Nationalen Motorradsport-Kommission OMK nach Bayern vergeben. Der ADAC Südbayern hat alles unternommen, um dem Weltfinale 1989 einen dem Anlaß entsprechenden, würdigen Rahmen zu geben. Wir hoffen, das in uns gesetzte Vertrauen voll rechtfertigen zu können.

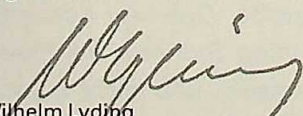
Noch nie wurde in Deutschland eine solche Veranstaltung in einem Großstadion und in einer Weltmetropole wie München durchgeführt. Vergleichbar ist dieses Finale wohl nur mit den unvergeßlichen

Endläufen um die Speedway-Krone vor jeweils 100 000 Zuschauern im Londoner Wembley-Stadion.

Mit der Wahl des Austragungsortes haben wir Neuland betreten. Fast zwei Jahre Planung waren notwendig, um die Speedway-Arena zu entwerfen und einzubauen. Der ADAC Südbayern dankt allen beteiligten Verbänden, Gremien, Behörden, Dienststellen und privaten Trägern dieser Veranstaltung für die hervorragende Zusammenarbeit. Ein besonderer Dank gilt den ehrenamtlichen Helfern und Funktionären, die viele Stunden ihrer Freizeit geopfert haben, damit die Aktiven eine optimal präparierte Piste und eine perfekte Rennorganisation vorfinden können.

Der ADAC Südbayern wünscht allen Gästen, Offiziellen und Fahrern ein harmonisches und unvergeßliches Finale im Münchner Olympiastadion. Möge aus dem Feld der 16 besten Speedwayfahrer ein würdiger Weltmeister 1989 hervorgehen.




Wilhelm Lyding
ADAC Sportpräsident
Vorsitzender des ADAC Südbayern



Grußwort des Rennleiters und Sport- und Tourenleiter des ADAC Südbayern Albert Seitz

Das Münchner Weltfinale der besten Speedway-Piloten soll dem Bahnsportgeschehen in der Bundesrepublik neue Impulse für die 90er Jahre geben und die lange Tradition dieses Sports in Bayern würdig fortsetzen.

München wird nicht erst mit dem Weltfinale zum Nabel der Bahnsportwelt. In der bayerischen Landeshauptstadt wurde bereits 1921 auf der Trabrennbahn München-Daglfing das erste Bahnrennen in Deutschland als Rahmenprogramm zum Radrennen „Rund um München“ ausgefahren. Große Namen südbayerischer Fahrer wie Josef „Wack“ Hofmeister, Manfred Poschenrieder oder Schorsch Hack stehen in den Siegerlisten des nationalen und internationalen Bahnsports und von den Bahnen in Südbayern machen sich immer wieder junge Talente auf den Weg an die Spitze. Heute stehen die Erfolge von Fahrern wie Karl Maier und Gerd Riss stellvertretend für das lebendige Bahnsportgeschehen in Bayern.

Das Münchner Finale wird in einer Reihe stehen mit den großen Austragungsorten der Vergangenheit in London, Los Angeles oder Amsterdam. Ich danke allen Beteiligten, die mit dazu beigetragen haben, dem Weltfinale 1989 den Stellenwert zu geben, den es in den Annalen des internationalen Speedwaysports einnehmen wird.

Albert Seitz
Rennleiter
Sport- und Tourenleiter
des ADAC Südbayern



Organisation

Veranstalter: ADAC Gau Südbayern e.V., München
Event Promotor:

FIM-Sportkommissar: Renzo Giannini, Italien
FIM-Steward:

FIM-Schiedsrichter: Henny v. d. Boomen, Holland
FIM-Referee:

Rennleiter: Albert Seitz, ADAC Südbayern e.V.
Clerk of the Course:

Rennsekretär: Holger Eggert, ADAC Südbayern e.V.
Secretary:

Technischer Kommissar: Fritz Zahnweh, Tiefenbach
Technical Inspection:

Abnahme-kommissare: Hans Raab, Straubing
Machine Examiner: Werner Helmut Rabl, Taufkirchen

Zeitnahme: Max Martin, Peiting
Time Keeping: Gunther Ortner, München

Auswertung: Sport Computer Service, Germering
Computers:

Sprecher: Helmut Korn, München
Announcers: Michael Hagemann, Eichenau
Jimmy Riegler, Österreich
David Lammings, Großbritannien

Start Marshall: Wolfgang Glas, Abendsberg
Start Marshall:

Fahrerlager: Peter Simbeck, Landshut (Obmann)
Pits Marshall:

Startbereich: Johann Werner, Wolnzach (Obmann)
Start Area:

Kurvenbeobachter: Raimund Schön, Olching (Obmann)
Harker:

Bahndienst: Christian Bäumel, Landshut (Obmann)
Track Service: Hans Kirchhammer, Neustadt (Stellvertreter)

Rennarzt: Dr. Werner Butzke, Landshut
Medical Steward: Dr. Gustl Markl, Schaftlach

Sanitätsdienst: Bayerisches Rotes Kreuz, München
Medical Service:

Feuerschutz: Berufsfeuerwehr München
Fire Brigade:

Sicherheitsdienst: Polizeidirektion München-West
Security Service:

Kontrolldienst: Veranstaltungsdienst
Controll Staff: Mayr, München

Renndienst: Deutsche Castrol Vertriebsges. mbH Hamburg
Industrial Service: Firma Walter Schinko, Markt Schwaben

Presse: Axel Arnold, ADAC Südbayern e. V.
Press:

Vorprogramm: Günther Korn, München
Preliminary Programme:

Bahnbau: Horst Brehmer, Olching
Track Construction:

Vermarktung: International Manage Group (IMG), München
Promotion:



Ehrenausschuß Speedway-Weltfinale 2. September 1989

Schirmherr:

Ministerpräsident Dr. Max Streibl

Ehrenausschuß:-

Otto Flimm, Brühl
Präsident des ADAC

Alois Glück, München
Vorsitzender der CSU-Fraktion

Werner Göhner, München
Direktor der Münchner Olympiapark
GmbH

Georg Kronawitter, München
Oberbürgermeister der Stadt München

Wilhelm Lyding, Puchheim
Sportpräsident des ADAC
Vorsitzender des ADAC Südbayern

Wilhelm Noll, Kirchhain
Präsident der OMK

Otto Sensburg, München
Ehrengausportleiter des ADAC
Südbayern

Hans Schwägerl, Marktredwitz
Präsident des BMV

Franz Stadler, Landshut
Ehrenpräsident des ADAC

Josef Stanglmeier, Abensberg
Mitglied des Bayerischen Senats,
Verwaltungsratsmitglied des ADAC

Jos Vaessen, AW Maarn/NL
Präsident der FIM-CCP

Reinhold Vöth, München
Intendant des Bayerischen Rundfunks

Dr. Friedrich Zimmermann, Bonn
Bundesminister für Verkehr

**Unser besonderer Dank
gilt den vielen ehrenamt-
lichen Helfern, die zum
Gelingen des Speedway
Weltfinales beigetragen
haben.**



Zeitplan

Freitag, 1. September 1989

- 10.00–14.00 Uhr Stadion für Zuschauer geöffnet
11.00–14.00 Uhr Training

Samstag, 2. September 1989

- 13.00–17.00 Uhr Rahmenprogramm im Olympiapark
16.00 Uhr Stadion-Einlaß
16.30–17.45 Uhr Vorprogramm im Olympiastadion
17.45–18.30 Uhr Fahrervorstellung
19.00 Uhr Rennbeginn
ca. 21.45 Uhr Ende der Rennen – Siegerehrung –

Bei besonders schlechter Witterung kann eine Verlegung des Weltfinales erforderlich werden.

Ausweichtermine:

- Sonntag, 3. September 1989,
13.00–17.00 Uhr
Montag, 4. September 1989,
18.00–22.00 Uhr

Schedule

Friday, 1st September 1989

- 10.30 a.m.–2.00 p.m. Stadium open for visitors
11.00 a.m.–2.00 p.m. Training

Saturday, 2nd September 1989

- 1.00 p.m.–5.00 p.m. Supporting programme in the Olympic Park
4.00 p.m. Admission to the stadium
4.30–5.45 p.m. Preliminary programme in the Olympic Stadium
7.00 p.m. Start of the races
around 9.45 p.m. End of the races – Winners' award ceremony

If the weather is particularly bad, a postponement of the World Final can be necessary.

Alternative dates:

- Sunday, 3rd September 1989,
1.00–5.00 p.m.
Monday, 4th September 1989,
6.00–10.00 p.m.

Technische Angaben zur Bahn

- Länge:** 374 Meter
Höhe: 12 cm (Gerade) – 25 cm (Kurven)
Breite: 10 Meter (Gerade) – 15 Meter (Kurven)
Bauzeit: 10 Tage
Baukosten: 400 000 Mark

Technical Details of the Track

- Length:** 374 metres
Ground level: 12 cm (straights) – 25 cm (bends)
Width: 10 metres (straights) – 15 metres (bends)
Construction time: 10 days
Costs: 400 000 german marks

Wir informieren.

*Der dynamische
Werbeträger
präsentiert
sich auf dem*

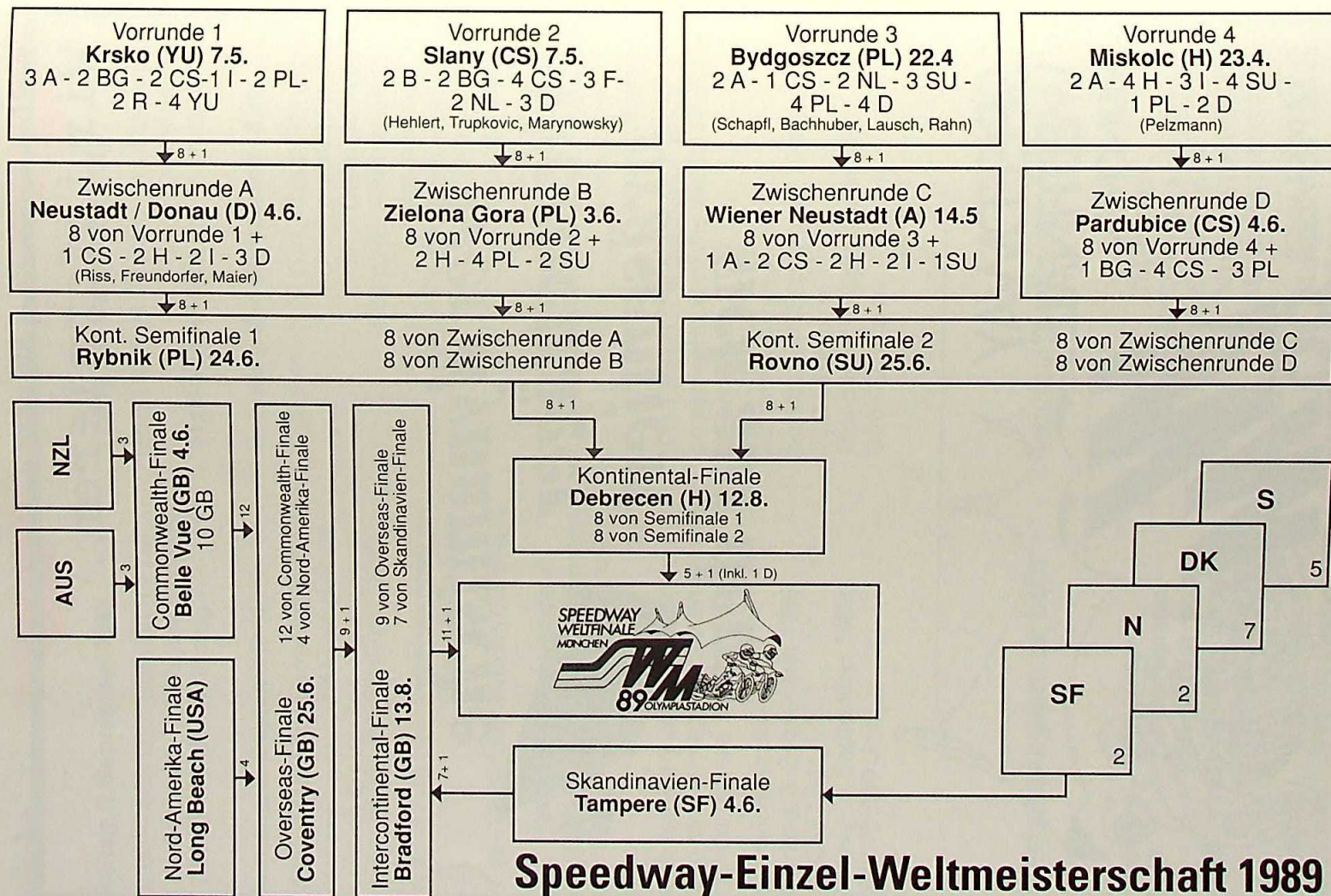


**SPEEDWAY
WELTFINALE
MÜNCHEN**

2. SEPTEMBER

**WM
89** OLYMPIASTADION





Der Weg nach München

BISHERIGE WM-ERGEBNISSE – KONTINENTAL

Vorrunde 1 – KRSKO (YU) – 7.5.1989

1. Antoni Skopian (PL), 14 Pkt.; 2. Zdenek Tesar (CS), 13; 3. Jan Schinagl (CS), 12; 4. Toni Pilotto (A), 11; 5. Janusz Stachy (PL), 11; 6. Gianni Famati (I), 9; 7. Siegfried Eder (A), 8; Bernhard Osterloher (D), 9; Reserve: Orlin Jankiev (BG), 6.

Vorrunde 2 – SLANY (CS) – 23.4.1989

1. Stanislav Urban (CS), 13 Pkt.; 2. Andreas Marynowski (D), 13; 3. Bohumil Brehl (CS), 12; 4. Mario Trupkovic (D), 12; 5. Jan Holub (CS), 11; 6. Vladimir Kalnic (CS), 10; 7. Peter Hehlert (D), 9; 8. René Elzinga (NL), 7; Reserve: Georgij Petranov (BG), 6.

Vorrunde 3 – BYDGOSZCZ (PL) – 22.4.1989

1. Piotr Swist (PL), 12 Pkt.; 2. Jacek Gomolski (PL), 12; 3. Vaclav Milik (PL), 12; 4. Klaus Lausch (D), 12; 5. Ryszard Dolomisiewicz (PL), 11; 6. Arkadii Kononc (SU), 10; 7. Alois Bachhuber (D), 9; 8. Zbigniew Krakowski (PL), 9; Reserve: Andy Rahn (D), 7.

Vorrunde 4 – MSLKOLC (H) – 23.4.1989

1. Josef Petrikovic (H), 13 Pkt.; 2. Robert Cillik (H), 13; 3. Janos Sceres (H), 12; 4. Robert Nagy (H), 11; 5. Carsten Pelzmann (D), 10; 6. Igor Zwerew (SU), 10; 7. Pavel Csernov (SU), 9; 8. Vladimir Trofimov (SU), 8; Reserve: Piotr Pavlicki (PL), 7.

Zwischenrunde A – NEUSTADT/DONAU (D) – 4.6.1989

1. Karl Maier (D), 15 Pkt.; 2. Zoltan Hajdu (H), 12; 3. Gerd Riss (D), 11; 4. Zdenek Tesar (CS), 11; 5. Giorgio Zamarella (I), 10; 6. Antonin Kasper (CS), 10; 7. Armando Dal Chiele (I), 7; 8. Sandor Uijhelyi (H), 7; Reserve: Janusz Stachyra (PL) 7.

Zwischenrunde B – ZIELONA GORA (PL) – 3.6.1989

1. Antal Kosco (H), 15 Pkt.; 2. Ryszard Franczysyn (PL) 12; 3. Andrzej Huszcza (PL), 11; 4. Ralf Saitgarev (SU), 10; 5. Bohuslav Brehl (CS), 9; 6. Stanislav Urban (CS), 9; 7. Roman Jankowski (PL), 8; 8. Andreas Marinowski (D), 8; Reserve: Zbigniew Blazejak (7).

Zwischenrunde C – WIENER NEUSTADT (A) – 14.5.1989

1. Sandor Tihanyi (H), 11 Pkt.; 2. Zoltan Adorjan (H), 11; 3. Armando Castagna (I), 10; 4. Vaclav Milik (CS), 9; 5. Heinrich Schatzler (A), 9; 6. Zbigniew Krakowski (PL), 8; 7. Ryszard Dolomislawicz (PL), 8; 8. Sergij Dubinin (SU), 8; Reserve: Alois Bachhuber (D), 8.

Zwischenrunde D – PARDUBICE (CS) – 4.6.1989

1. Pavel Karnas (CS), 14 Pkt.; 2. Jozef Petrikovics (H), 14; 3. Roman Matousek (CS), 13; 4. Petr Vandirek (CS), 12; 5. Vladimir Trofimov (SU), 10; 6. Wjziech Zaluski (PL), 9; 7. Robert Nagy (H), 9; 8. Igor Zwerew (SU), 8; Reserve: Zlavin Dradik (PL) 6.

Kontinental-Semifinale 1 – RYBNIK (PL) – 24.6.1989

1. Zdenek Tesar (CS), 14 Pkt.; 2. Antal Kosco (H), 12; 3. Rif Saitgarev (SU), 11; 4. Roman Jankowski (PL), 10; 5. Antonin Kasper (CS), 10; 6. Ryszard Franczysyn (PL), 10; 7. Gerd Riss (D), 9; 8. Bohumil Brehl (CS), 8; Reserve: Karl Maier (D), 8.

Kontinental-Semifinale 2 – ROVNO (SU) – 25.6.1989

1. Roman Matousek (CS), 14; Pkt.; 2. Petr Vandirek (CS), 12; 3. Ryszard Dolomisiewicz (PL), 11; 4. Igor Dubinin (SU), 11; 5. Zoltan Adorjan (H), 10; 6. Sandor Tihanyi (H), 9; 7. Armando Castagna (I), 9; 8. Jozsef Petikovics (H), 9; Reserve: Pavel Karnas (CS), 8.

Kontinental-Finale – DEBRECEN (H) – 12.8.1989

1. Zoltan Adorjan (H), 14 Pkt.; 2. Karl Maier (D), 10 Pkt.; 3. Roman Matousek (CS), 10 Pkt.; 4. Gerd Riss (D), 10 Pkt.; 5. Bohumil Brehl (CS), 10 Pkt.; Reserve München: 6. Jozsef Petrikovics (H), 10 Pkt.

BISHERIGE WM-ERGEBNISSE – INTERKONTINENTAL

Nord-Amerika-Finale – LONG BEACH (USA)

1. Sam Ermolenko, 19 Pkt.; 2. Shawn Moran, 19; 3. Ronnie Correy, 19; 4. Lance King, 17; Reserve: Rick Miller, 16 (alle USA).

Commonwealth-Finale – BELLE VUE (GB)

1. Simon Wigg (GB), 14 Pkt.; 2. Mitch Shirra (NZ), 12; 3. Neil Collins (GB), 12; 4. Andy Grahame (GB), 9; 5. Kelvin Tatum (GB), 9; 6. Jeremy Doncaster (GB), 8; 7. Andy Smith (GB), 8; 8. Troy Butler (AUS), 8; 9. Alan Grahame (GB), 7; 10. Stephen Davies (AUS), 7; 11. Andy Phillips (GB), 7; 12. Martin Dugard (GB), 7; Reserve: Les Collins (GB), 6.

Overseas-Finale – COVENTRY (GB)

1. Sam Ermolenko (USA), 13 Pkt.; 2. Kelvin Tatum (GB), 12; 3. Ronnie Correy (USA), 11; 4. Simon Wigg (GB), 11; 5. Allan Grahame (GB), 9; 6. Mitch Shirra (NZ), 9; 7. Andy Grahame (GB), 8; 8. Jeremy Doncaster (GB), 8; 9. Andy Smith (GB), 8; Reserve: Troy Butler (AUS), 6.

Skandinavien-Finale – TAMPERE (SF)

1. Hans Nielsen, 14 Pkt.; 2. Jan O. Pedersen, 14; 3. Erik Gundersen, 12; 4. Peter Ravn, 10 (alle DK); 5. Tony Olsson (S), 9; 6. John Jörgensen (DK), 8; 7. Olli Tyrvaainen (SF), 8; Reserve: Erik Stenlund (S), 8.

Interkontinental-Finale – BRADFORD (GB)

1. Kelvin Tatum (GB), 13 Pkt.; 2. Erik Gundersen (DK), 13 Pkt.; 3. Hans Nielsen (DK), 12 Pkt.; 4. Mitch Shirra (NZ), 12 Pkt.; 5. Jan O. Pedersen (DK), 9 Pkt.; 6. Simon Wigg (GB), 9 Pkt.; 7. Tony Olsson (S), 8 Pkt.; 8. Jeremy Doncaster (GB), 7 Pkt.; 9. Andy Smith (GB), 6 Pkt.; 10. Olli Tyrvaainen (SF), 5 Pkt.; 11. Ronnie Correy (USA), 5 Pkt.; Reserve München: 12. Troy Butler (AUS), 5 Pkt.

Ehrentafel WM Speedway Einzel

1936

1. Lionel van Praag/Australien
2. Eric Langton/England
3. Bluey Wilkinson/Australien

1938

1. Bluey Wilkinson/Australien
2. Jack Milne/USA
3. Wilbur Lamoreaux/USA

1949

1. Tommy Price/England
2. Jack Parker/England
3. Louis Lawson/England

1950

1. Freddie Williams/England
2. Wally Green/England
3. Graham Warren/Australien

1951

1. Jack Young/Australien
2. Split Waterman/England
3. Jack Bigge/Australien

1952

1. Jack Young/Australien
2. Freddie Williams/England
3. Bob Oakley/England

1953

1. Freddie Williams/England
2. Split Waterman/England
3. Geoff Mardon/Neuseeland

1954

1. Ronnie Moore/Neuseeland
2. Brian Crutcher/England
3. Olle Nygren/Schweden

1955

1. Peter Craven/England
2. Ronnie Moore/Neuseeland
3. Barry Briggs/Neuseeland

1956

1. Ove Fundin/Schweden
2. Ronnie Moore/Neuseeland
3. Arthur Forrest/England

1957

1. Barry Briggs/Neuseeland
2. Ove Fundin/Schweden
3. Peter Craven/England

1958

1. Barry Briggs/Neuseeland
2. Ove Fundin/Schweden
3. Aub Lawson/Australien

1959

1. Ronnie Moore/Neuseeland
2. Ove Fundin/Schweden
3. Barry Briggs/Neuseeland

1960

1. Ove Fundin/Schweden
2. Ronnie Moore/Neuseeland
3. Peter Craven/England

1961

1. Ove Fundin/Schweden
2. Björn Knutsson/Schweden
3. Gote Nordin/Schweden

1962

1. Peter Craven/England
2. Barry Briggs/Neuseeland
3. Ove Fundin/Schweden

1963

1. Ove Fundin/Schweden
2. Björn Knutsson/Schweden
3. Barry Briggs/Neuseeland

1964

1. Barry Briggs/Neuseeland
2. Igor Piechanov/Sowjetunion
3. Ove Fundin/Schweden

1965

1. Björn Knutsson/Schweden
2. Igor Piechanov/Sowjetunion
3. Ove Fundin/Schweden

1966

1. Barry Briggs/Neuseeland
2. Sverre Harrfeldt/Norwegen
3. Antoni Woryna/Polen

1967

1. Ove Fundin/Schweden
2. Bengt Jansson/Schweden
3. Ivan Mauger/Neuseeland

1968

1. Ivan Mauger/Neuseeland
2. Barry Briggs/Neuseeland
3. Edward Jancarz/Polen

1969

1. Ivan Mauger/Neuseeland
2. Barry Biggs/Neuseeland
3. Soren Sjosten/Schweden

1970

1. Ivan Mauger/Neuseeland
2. Pawel Waloszek/Polen
3. Antoni Woryna/Polen

1971

1. Ole Olsen/Dänemark
2. Ivan Mauger/Neuseeland
3. Bengt Jansson/Schweden

1972

1. Ivan Mauger/Neuseeland
2. Bernt Persson/Schweden
3. Ole Olsen/Dänemark

1973

1. Jerzy Sczakiel/Polen
2. Ivan Mauger/Neuseeland
3. Zenon Plech/Polen

1974

1. Anders Michanek/Schweden
2. Ivan Mauger/Neuseeland
3. Soren Sjosten/Schweden

1975

1. Ole Olsen/Dänemark
2. Anders Michanek/Schweden
3. John Louis/England

1976

1. Peter Collins/England
2. Malcolm Simmons/England
3. Phil Crump/Australien



1977

1. Ivan Mauger/Neuseeland
2. Peter Collins/England
3. Ole Olsen/Dänemark

1978

1. Ole Olsen/Dänemark
2. Gordon Kennett/England
3. Scott Autrey/USA

1979

1. Ivan Mauger/Neuseeland
2. Zenon Plech/Polen
3. Michael Lee/England

1980

1. Michael Lee/England
2. Dave Jessup/England
3. Billy Sanders/Australien

1981

1. Bruce Penhall/USA
2. Ole Olsen/Dänemark
3. Tommy Knudsen/Dänemark

1982

1. Bruce Penhall/USA
2. Les Collins/England
3. Dennis Sigalos/USA

1983

1. Egon Müller/Deutschland
2. Billy Sanders/Australien
3. Michael Lee/England

1984

1. Erik Gundersen/Dänemark
2. Hans Nielsen/Dänemark
3. Lance King/USA

1985

1. Erik Gundersen/Dänemark
2. Hans Nielsen/Dänemark
3. Sam Ermolenko/USA

1986

1. Hans Nielsen/Dänemark
2. Jan O'Pedersen/Dänemark
3. Kelvin Tatum/England

1987 Amsterdam

1. Hans Nielsen/Dänemark
2. Erik Gundersen/Dänemark
3. Sam Ermolenko/USA

1988 Vojens/DK

1. Erik Gundersen/Dänemark
2. Hans Nielsen/Dänemark
3. Jan O. Pedersen/Dänemark

STEYR

Traktoren für die Arbeits- und Lebensqualität

Komplettes Allrad-Traktoren-Programm von 42-165 PS (31-121 kW). Mit den Vorteilen, die Ihnen helfen, Ihre Arbeit rasch und wirtschaftlich zu erledigen: z.B. kraftvolle, sparsame Motoren mit großer Durchzugskraft durch hohen Drehmomentanstieg, Vollsynchron-Wendegetriebe mit 16/8-36/12-Gänge, 50° Allradachse mit lastschaltbarem Zentralantrieb, 4-fach-Sparzapfwelle, Digitalanzeige (km/h + U/min), Allradbremse, Motorstaubremsen, INFOMAT - spart bis zu 20% Kraftstoff u. v. m.



Deutsche Steyr-Daimler-Puch GmbH

8000 München 81 – Dornach (Industriegebiet), Karl-Hammerschmid-Straße 9,
Telefon (0 89) 90 99 99 10, Telefax (0 89) 90 99 91 39, Fernschreiber 5 29 093
Postanschrift: 8000 München 87, Postfach 87 02 45

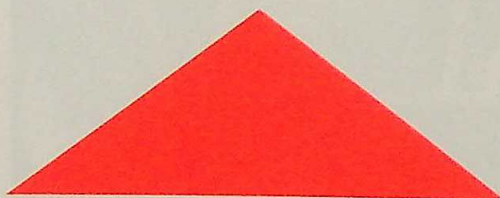


Lied der Bayern

**Gott mit dir, du Land der Bayern,
deutsche Erde, Vaterland!**

**Über deinen weiten Gauen
ruhe seines Segens Hand!**

**Er behüte deine Fluren,
schirme deiner Städte Bau
und erhalte dir die Farben
deines Himmels, weiß und blau!**



Vorprogramm

1. Auftritt

- Blaskapelle Finsing
- Böllerschützen Haar
- Münchner Jagdhornbläser

2. Auftritt

- Willinger Musi
- Trachtengruppe Alt-München
- Original Münchner Alpenhorn-Musikanten

3. Auftritt

- Musikvereinigung Oberschleißheim „Schloßpfeiffer“
- Gebirgstrachtenerhaltungsverein „Lustige Wendlstöana“ – Stamm 1884 München

4. Auftritt

- Bürgergarde St. Johann/Pongau
- Bauernmusik St. Johann/Pongau
- Peitschenverein St. Johann/Pongau

5. Auftritt

- Trachtenkapelle Ruhpolding
- Schützenkompanie Ruhpolding
- Schuhplattler Ruhpolding

Deutsche Nationalhymne

**Einigkeit und Recht und Freiheit
für das deutsche Vaterland!**

**Danach laßt uns alle streben
brüderlich mit Herz und Hand!**

**Einigkeit und Recht und Freiheit
sind des Glückes Unterpfand.**

**Blüh' im Glanze dieses Glückes,
blühe, deutsches Vaterland!**

Jeremy Doncaster kommt aus einer berühmten englischen Grasbahn-Dynastie. 1982 wechselte er nach Ipswich und damit zum Speedway über. 1984 holte er mit den „Ipswich-Hexen“ Meisterschaft und Pokal. Sein größter Einzelerfolg war der Gewinn des Commonwealth-Finales 1986, ein Jahr später stand er in Amsterdam sogar kurz vor dem Gewinn einer Medaille. In diesem Jahr wechselte er zu Reading. An einem guten Tag kann er für Favoritenstürze sorgen, obgleich ihm wohl nicht der ganz große Wurf zuzutrauen ist.

Erfolge: Commonwealth-Meister 1986, Britischer Mannschaftsmeister (Ipswich) 1984

WM-Finale: 1987 (6. Platz)

Weg ins Finale: Commonwealth-Finale: 6.; Overseas-Finale: 8.; Interkontinental-Finale: 8.

Jeremy Doncaster comes from a famed English grass track dynasty. In 1982 he switched to Ipswich and thus to the speedway. In 1984 he won with the „Ipswich Witches“ the championship and cup. His greatest single success was winning the Commonwealth finale in 1986, a year later in Amsterdam he just missed winning a medal. This year he moved over to Reading. On a good day, he can succeed in spilling favorites, although it is probably too much to expect that he will be a top winner.

Wins: Commonwealth champion 1986, British team champion (Ipswich) 1984

WC Finales: 1987 (6th place)

Progress to the finale: Commonwealth finale: 6th; Overseas finale: 8th; Intercontinental finale: 8th



Nr. 1 Jeremy Doncaster

England

Geburtsdatum: 16.6.1961

Der 24-jährige Tschechoslowake vom Club Roter Stern Prag ist ein weiterer Neuling in einem Finale. Der Vierte der diesjährigen CSSR-Meisterschaft war beim Kontinentalfinale in Ungarn der härteste Kämpfer und brachte als einziger das Kunststück fertig, den späteren Sieger Adorjan zu bezwingen. Im Semifinale hatte Brhel bekanntlich Karl Maier im Stechen um den letzten Qualifikationsplatz bezwungen. Er wird beim Finale wahrscheinlich eine Außenseiterrolle spielen, ist aber immer in der Lage, dem einen oder anderen Favoriten ein Bein zu stellen.

Erfolge: Keine international bemerkenswerten

WM-Finale: Keine

Weg ins Finale: Kont. Viertelfinale 3.; Kont. Halbfinale 8.; Kontinental-Finale: 5.



Nr. 2 Bohumil Brhel

CSSR

Geburtsdatum: 10.6.1965

The 24-year old Chechoslovak from the Red Star Club in Prague is another newcomer in a finale. The fourth in this year's CSSR championship was the toughest fighter at the continental finale in Hungary and was the only one to pull off the trick of mastering the later winner Adorjan. In the semifinale it will be remembered that Brhel mastered Karl Maier in a nose-to-nose finish for the last qualification position. At the finale he will probably play an outsider role, but is always in a position to trip up one or the other of the favourites.

Successes: No notable international ones

WC finales: none

Progress to the finale: Continental quarter finale: 3rd; Continental semifinale: 8th; Continental Finale: 5th



Nr. 3 Mitch Shirra
Neuseeland
Geburtsdatum: 27.9.1958

In seinem 5. Einzel-Weltfinale möchte der Mannschafts-Weltmeister von 1979 unbedingt seine erste Einzel-Medaille gewinnen. Für ihn war der Weg über die FIM-Gerichte (wegen Doping-Verstoß) härter als der über die sportliche Qualifikation. Im Commonwealth-Finale verpaßte er nur ganz knapp den Titel, den Overseas-Titel errang er bereits 1987, und den amtierenden Weltmeister Erik Gundersen konnte er bei dessen ersten WM-Sieg als einziger in einem Lauf bezwingen. Mit Shirra, dessen Hobby Jet-Ski-Racing ist, ist im Olympiastadion zu rechnen.

Erfolge: Speedway-Mannschafts-Weltmeister 1979

WM-Finale: 1983 (11. Platz), 1984 (5.), 1986 (16.), 1987 (9.)

Weg ins Finale: Commonwealth-Finale: 2.; Overseas-Finale: 6.; Interkontinental-Finale: 4.

In his 5th singles world finale, the team world champion of 1979 wants to win his first single medal without fail. The route through the FIM courts (because of a doping violation) was harder for him than through the sporting qualification. In the Commonwealth Finale he just missed the title, he won the Overseas title in 1987, and he was the only one to conquer in a heat the incumbent world champion Erik Gundersen during his first WC victory. One will have to count on Shirra in the Olympic Stadium; his hobby is jet ski racing.

Wins: Speedway Team World Champion in 1979

WC Finale: 1983 (11th place), 1984 (5th), 1986 (16th), 1987 (9th)

Progress to the finale: Commonwealth finale: 2nd; Overseas finale: 6th; Intercontinental finale: 4th



Nr. 4 Andy Smith
England
Geburtsdatum: 25.5.1966

Mit Andy Smith feiert ein weiterer Engländer seine Weltfinal-Premiere. Sein bisher größter Erfolg war das Erreichen des Interkontinental-Finales 1985. Der britische Grasbahn-Meister von 1981 fährt seit 1982 Ligarennen, bis zum letzten Jahr beim Peter Collins-Club Belle Vue, seit diesem Jahr in Bradford, dem Austragungsort des Interkontinental-Finales. Sein einziges Finale bestritt Smith 1984 bei der U-21-EM in King's Lynn – Platz 6 mit 10 Punkten.

Erfolge: Britischer Grasbahn-Meister 1981

WM-Finale: Keine

Weg ins Finale: Commonwealth-Finale: 7.; Overseas-Finale: 9.; Interkontinental-Finale: 9.

With Andy Smith yet another Englishman is celebrating his world finale premiere. His greatest success to date has been reaching the Intercontinental Finale in 1985. The British grass track champion of 1981 has been driving in league races since 1982, up until last year with Peter Collins Club Belle Vue, since this year in Bradford, the site of the Intercontinental Finale. Smith raced in his only finale in 1984 in the U-21-EM in King's Lynn – place 6 with 10 points.

Wins: British Grass Track Champion in 1981

WC-Finale: None

Progress to the finale: Commonwealth finale: 7th; Overseas finale: 9th; Intercontinental finale: 9th

Der Langbahn-Weltmeister sprang erst in letzter Minute wieder auf den Weltfinal-Zug. Beim Kontinentalen Halbfinale war fast Endstation, weil Karli bis kurz vor Rennbeginn seine Maschine nicht abgenommen bekam und zu spät die Umstellung schaffte. Bravourös dann seine Leistung im Kontinental-Finale. Als Reservefahrer ins Feld gekommen, blies er trotz einer schmerzhaften Verletzung am Ringfinger zum Angriff: Platz 2 und doch noch sicher qualifiziert. Für Maier soll das Finale Höhepunkt und Abschluß seiner internationalen Karriere werden. Der Neufinsinger ist – nicht zuletzt vor Heimpublikum – in der Lage, noch einmal einen absoluten Glanzpunkt zu setzen.

Erfolge: Langbahn-Weltmeister 1980, 1982, 1987, 1988

WM-Finale: 1983 (9. Platz), 1984 (9.), 1985 (16.), 1986 (13.)

Weg ins Finale: Kont. Viertelfinale: 1.; Kont. Halbfinale: 9. (Reserve), Kontinental-Finale: 2.

The long track world champion sprang in the very last minute back onto the world finale train. At the Continental semifinale in the Polish Rybnik it was almost the last station, because Karli up to just shortly before the starting gun couldn't get his machine accepted and made the conversion too late. His performance in the Continental Finale was brilliant. He came on as reserve driver, he rallied everything he had despite a painful injury on the right ring finger for the decisive attack: Place 2 and thus securely qualified. For Maier, the finale in the Olympic Stadium is to be the climax and close of his international career. The racer from Neufinsing is in a position – also before his home followers – once again to achieve an absolute brilliant performance.

Successes: Long track world champion 1980, 1987, 1988

WC finale: 1983 (9th place), 1984 (9th), 1985 (16th), 1986 (13th).

Progress to the finale: Continental quarter finale: 1st; Continental Semifinale: 9th (Reserve); Continental finale: 2nd



Nr. 5 Karl Maier

Deutschland

Geburtsdatum: 24.8.1958

Neben den Dänen zählt Simon Wigg zu den Top-Favoriten dieses WM-Finales – nicht nur wegen seiner Siege bei der britischen Meisterschaft und im Commonwealth-Finale. Er ist einer der wenigen Allrounder im Bahnsport und fährt auf der Speedway- und der Langbahn gleichermaßen stark. Begonnen hat er wie die meisten britischen Cracks auf der Grasbahn. Dort holte er sich auch seine ersten Meisterschaften. Zum Speedway kam Wigg 1982. Bereits 1984 stand er – als einziger Brite – im Weltfinale in Göteborg. 1985 wurde er in Dänemark Langbahn-Weltmeister. 1989 Holte er sich den Titel in Marienbad und will es nun auch auf der Speedway-Bahn wissen: „München liebe ich“.

Erfolge: Langbahn-Weltmeister 1985, 1989

WM-Finale: 1984 (10. Platz), 1986 (6. Platz), 1988 (6.)

Weg ins Finale: Commonwealth-Finale: 1.; Overseas-Finale: 4.; Interkontinental-Finale: 6.

Alongside the Danes, Simon Wigg is counted as one of the top favorites of this WC finale. He is one of the few allround talents in track sport. Like most of the British cracks, he began on the grass track. He came to the speedway in 1982. Already in 1984 he participated – as the only Briton – in the world finale in Göteborg. In 1985 he became the long track world champion in Denmark and again 1989 in Marienbad. He now wants to know the truth on the speedway track: "I love Munich".

Wins: Long track world champion 1985, 1989

WM finales: 1984 (10 place), 1986 (6th), 1988 (6th).

Progress to the finale: Commonwealth finale: 1st; Overseas finale: 4th; Intercontinental finale: 6th



Nr. 6 Simon Wigg

England

Geburtsdatum: 15.10.1960



Nr. 7 Ronnie Correy
USA

1988 tauchte der kalifornische Star erstmals in Europa auf, vorher hatte man nicht viel über ihn gelesen. Doch bereits im ersten britischen Ligajahr faßte er Fuß in dieser schwersten Liga der Welt. Platz 3 beim Overseas-Finale zeigte, daß Correy ein absoluter Siegfahrer ist. Stilistisch ist er wie einst Kelly Moran eine Augenweide für jeden Speedway-Fan. Fraglich ist allerdings, ob er in München Sam Ermolenko, die Moran-Brüder oder Bruce Penhall vergessen lassen kann...

Erfolge: mehrfacher südkalifornischer Meister

WM-Finale: Keine

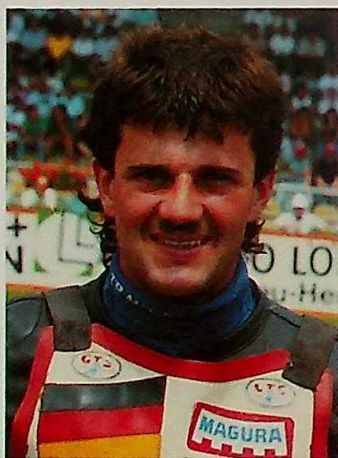
Weg ins Finale: Overseas-Finale: 3.; Interkontinental-Finale: 11.

In 1988, the California star appeared for the first time in Europe, before that there was nothing to be read about him. But already in the first British league year he took a firm foothold in this toughest league in the world. Place 3 in the Overseas Finale demonstrated that Correy is an absolute winning driver. In style, he is, as Kelly Moran was, a feast for the eyes of every speedway fan. It is questionable, however, whether he will erase the memory of Sam Ermolenko, the Moran brothers or Bruce Penhall in Munich...

Wins: several time champion of southern California

WC Finale: None

Progress to the finale: Overseas finale: 3rd; Intercontinental finale: 11th



Nr. 8 Gerd Riss
Deutschland
Geburtsdatum: 17.3.1965

Mit 16 Jahren begann der Schüler von Hans Wassermann seine Rennfahrerkarriere, die ihn bis ins Münchner Finale führte. 1983 war er bereits deutscher Juniorenmeister, 1986 dann deutscher Speedwaymeister und im vergangenen Jahr Langbahnmeister. Sein größter internationaler Erfolg war sein Vorstoß ins Finale 1987 in Amsterdam. Der 24jährige Zimmerer stammt aus dem kleinen Ort Seibranz in der Nähe von Bad Wurzach. Über seine Final-Teilnahme in München meint er: „Hier zu starten war schon immer mein Traum. Ich werde mein Bestes geben und hoffe auf die Unterstützung der Fans“. Drücken wir ihm die Daumen!

Erfolge: Deutscher Speedway-Meister 1986, Deutscher Langbahn-Meister 1988

WM-Finale: 1987 (10. Platz)

Weg ins Finale: Kont. Viertelfinale: 3.; Kont. Halbfinale: 7.; Kontinental-Finale: 4.

At 16, Riss began his racing career, which led him up to the Munich finale. In 1983, he was already German junior champion, in 1986 German speedway champion and last year year long track champion. His greatest international success was his advance into the finale in 1987 in Amsterdam. The 24-year old carpenter comes from the small village Seibranz near Bad Wurzach. He says this about participating in the finale in Munich: "I will do my best and hope the fans will support me".

Wins: German speedway champion 1986, German long track champion 1988

WM finales: 1987 (10th place)

Progress to the finale: Continental quarter finale: 3rd; Continental semifinale: 7th; Continantal finale: 4th

Nicht Niemi oder Koponen heißt in diesem Jahr der Vertreter der Finnen, sondern Tyrvainen. Der 26jährige hat früher in England (Bradford und Eastbourne) das Speedwayfahren gelernt, fährt in diesem Jahr allerdings nur in der schwedischen Liga für Smederna Eskilstuna. Als Landesmeister wurde er von Ivan Mauger im vergangenen Winter zur Neuseeland-Australien-Tour eingeladen und zeigte dort hervorragende Leistungen, so daß sein Sprung ins Weltfinale für Insider keine allzugroße Überraschung ist. Im Finale wird aber wohl nur ein hinterer Platz herausspringen. Aber vielleicht ist Tyrvainen ein Stolperstein für den einen oder anderen Favoriten?

Erfolge: Finnischer Speedway-Meister 1988

WM-Finale: Keine

Weg ins Finale: Skandinavien-Finale 7.; Interkontinental-Finale: 10.

Not Niemi or Koponen is the representative of the Finns this year, but rather Tyrvainen. The 26-year old learned Speedway driving earlier in England (Bradford and Eastbourne), but raced this year only in the Swedish league for Smederna Eskilstuna however. As national champion he was invited by Ivan Mauger last winter to the New Zealand-Australia Tour and demonstrated outstanding performance there, so that his leap into the World Finale came as not much of a surprise to insiders. In the finale, he will probably only attain a place to the rear, however. But perhaps Tyrvainen will be a stumbling stone for one or the other of the favourites?

Successes: Finnish Speedway Champion 1988

WC finales: none

Progress to the finale: Scandinavian Finale: 7th; Intercontinental finale: 10th

Als erster seines Landes erreichte der gelernte Automechaniker 1985 ein Speedway-Weltfinale, konnte damals aber genauso wenig überzeugen wie Egon Müller und Karl Maier. Auf seiner Hausbahn in Debrecen fand ja bekanntlich das Kontinental-Finale statt, und in München soll nun eine Steigerung erfolgen. Platz 1 bis 4 erträumt er sich selbst. Ob es für den „Rambo-Fan“ nur ein Traum bleibt?

Erfolge: mehrfacher ungarischer Meister

WM-Finale: 1985 (14. Platz)

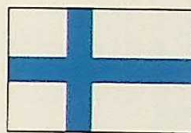
Weg ins Finale: Kont. Viertelfinale: 2.; Kont. Halbfinale: 5.; Kontinental-Finale: 1.

The trained auto mechanic was the first from his country to reach a Speedway world finale in 1985, but was at that time just as unconvincing as Egon Müller and Karl Maier. On his home track in Debrecen, the Continental Finale it will be remembered took place, and in Munich an upgrading is to follow. He is dreaming of place 1 to 4. Will this just remain a dream for the Rambo fan?

Wins: several times Hungarian champion

WC finales: 1985 (4th place)

Progress to the finale: Continental quarter finale: 2nd; Continental semifinal: 5th; Continental finale: 1st



Nr. 9 Olli Tyrvainen

Finnland

Alter: 26 Jahre



Nr. 10 Zoltan Adorjan

Ungarn

Geburtsdatum: 15.11.1961



Nr. 11 Kelvin Tatum

England

Geburtsdatum: 8.2.1964

Ähnlich wie Simon Wigg begann Kelvin Tatum seine Rennfahrer-Karriere auf der Grasbahn. Sein Vorbild war sein Vater, selbst ein bekannter Grasbahn-Fahrer der 60er Jahre. 1985 stand er zum ersten Mal in einem Weltfinale, 1986 in Polen schon auf dem Treppchen. Sein bislang bestes Jahr hatte er 1987, als er sich mit Coventry den Mannschaftstitel holte sowie die britische Meisterschaft und das Commonwealth-Finale gewann, dann aber den Sprung nach Amsterdam verpatzte. Mit Kenny Carter (1985) und Simon Cross (1988) holte er sich die Silber-Medaille im Best-Pairs-Wettbewerb. Im Overseas-Finale '89 verhinderte nur ein Ausfall seinen Sieg. Er kann in München alles erreichen.

Erfolge: Britischer Meister 1987, Britischer Mannschaftsmeister (Coventry) 1987, 1988

WM-Finale: 1985 (8. Platz), 1986 (3.), 1988 (8.)

Weg ins Finale: Commonwealth-Finale: 5.; Overseas-Finale: 2.; Interkontinental-Finale: 1.

Like Simon Wigg, Kelvin Tatum started his career on the grass track. He participated in a world finale for the first time in 1985, in 1986 already on the winners' platform. Up to now his best year has been 1987, when he won the British championship and the Commonwealth finale, but then failed to make the leap to Amsterdam. With Kenny Carter (1985) and Simon Cross (1988) he gained the silver medal in the best pair contest. In the overseas finale '89, only a breakdown prevented his victory. He can achieve everything in Munich.

Wins: British champion 1987, British team champion (Coventry) 1987, 1988

WC finales: 1985 (8th place), 1986 (3rd), 1988 (8th)

Progress to the finale: Commonwealth finale: 5th; Overseas finale: 2nd; Intercontinental finale: 1st



Nr. 12 Jan O. Pedersen

Dänemark

Geburtsdatum: 9.11.1962

Bisher galt der kleine Däne nur als das 3. Rad am Wagen des dänischen Erfolgs-Duos Gundersen/Nielsen. Dabei sind seine Erfolge seit dem Gewinn der Vize-Weltmeisterschaft 1986 in Polen gewaltig. In diesem Jahr baut er auf die Münchner Motoren von Otto Weiss und seitdem hat Jan O. auf dem Kontinent eine tolle Erfolgsserie vorzuweisen. Sein Weg nach München war problemlos und nun fragt er sich im Hinblick auf seine übermächtigen Landsleute Nielsen und Gundersen mit berechtigten Hoffnungen: Wenn zwei sich streiten . . .

Erfolge: Speedway-Mannschafts-Weltmeister 1986, 1987, 1988

WM-Finale: 1985 (9. Platz), 1986 (2.), 1987 (7.), 1988 (3.)

Weg ins Finale: Skandinavien-Finale: 2.; Interkontinental-Finale: 5.

Up to now, the small Dane has been regarded only as the 3rd wheel on the car of the Danish success duo Gundersen/Nielsen. But his successes since winning the vice world championship in 1986 in Poland have been tremendous. In this year he is counting on the Munich engines of Otto Weiss and since then Jan O. can point to an impressive series of successes on the Continent. His route to Munich was without problems and he is now wondering with respect to his overpowering countrymen Nielsen and Gundersen with justified hope: When two quarrel . . .

Wins: Speedway team champion 1986, 1987, 1988

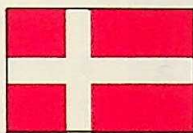
WC finales: 1985 (9th place), 1986 (2nd), 1987 (7th), 1988 (3rd)

Progress to the finale: Scandinavian finale: 2nd, Intercontinental finale: 5th

Das interne Weltmeister-Duell mit Erik Gundersen steht 2:3 für Gundersen und Hans muß nun wieder einmal nachziehen. Doch Nielsen, dem man lange ein schwaches Nervenkostüm nachsagte, hat in München alle Chancen, die Schlappe von Vojens auszubügeln. In München gibt es für ihn nur ein Ziel: Platz 1 – jede andere Platzierung wäre für ihn eine Enttäuschung.

Erfolge: Speedway-Mannschafts-Weltmeister: 1978, 1981, 1983, 1984, 1986, 1987, 1988, Speedway-Paar-Weltmeister 1986, 1987, 1988, 1989

WM-Finale: 1984 (2. Platz), 1985 (2.), 1986 (1.), 1987 (1.), 1988 (2.)
Weg ins Finale: Skandinavien-Finale: 1.; Interkontinental-Finale: 3.



Nr. 13 Hans Nielsen
 Dänemark
 Geburtsdatum: 26.12.1959

The internal world champion duel with Erik Gundersen stands at 2 : 3 for Gundersen and Hans must now again catch up. But Nielsen, who was long said to have weak nerves, has every chance in Munich to erase the defeat in Vojens. He has only one goal in Munich: 1st place – any other position would be a disappointment for him.

Wins: Speedway team world champion: 1978, 1981, 1983, 1984, 1986, 1987, 1988, speedway pair world champion 1986, 1987, 1988, 1989
WC finales: 1984 (2nd place), 1985 (2nd), 1986 (1st), 1987 (1st), 1988 (2nd)

Progress to the finale: Scandinavian finale: 1st; Intercontinental finale: 3rd

Das „enfant terrible“ des tschechischen Speedway-Sports, 1987 Junioren-Europameister, ist ein gern gesehener Gast auf deutschen Bahnen. Sein totaler Einsatz ist bewundernswert, führt aber immer wieder auch zu spektakulären Stürzen. Der Tschechoslowake ist mehrfacher Titelgewinner seines Landes und wurde 1986 zusammen mit Altmeister Toni Kasper Dritter der Team-WM. Wenn er an seine Vorjahresleistung beim Finale in Vojens (7. Platz) anschließen kann, müßte er in München wieder im Vorderfeld zu finden sein.

Erfolge: Junioren-Europameister 1987

WM-Finale: 1987 (15. Platz), 1988 (7.)

Weg ins Finale: Kont. Viertelfinale: 3.; Kont. Halbfinale: 1.; Kontinental-Finale: 3.



Nr. 14 Roman Matousek
 CSSR
 Geburtsdatum: 23.5.1964

The „enfant terrible“ of the Czech speedway sport, Junior European Champion in 1987, is a popular guest on German tracks. His total commitment is admirable, but leads over and over again to spectacular spills. The Czech has won titles several times in his country and in 1986 was with old champion Toni Kasper third of the team world championship. If he can follow up on his last year's performance at the finale in Vojens (7th place), he would have to be found well up front again in Munich.

Wins: Speedway Junior European champion in 1987

WC finales: 1987 (15th place), 1988 (7th)

Progress to the finale: Continental quarter finale: 3rd; Continental semifinale: 1st; Continental finale: 3rd

SPEEDWAY WELTFINALE

2. SEPTEMBER

89

Rennen / Heat 1 71-18
 1 Jeremy Doncaster 3
 2 Bohumil Brhel 0
 3 Mitch Shirra 2
 4 Andy Smith 1

Rennen / Heat 2 70-73
 5 Karl Maier 2
 7 Ronnie Correy 0
 6 Simon Wigg 1
 8 Gerd Riss 3

Rennen / Heat 3 70-91
 10 Zoltan Adorjan 1
 11 Kelvin Tatum 3
 9 Olli Tyrvaenen 0
 12 Jan O. Pedersen 2

Rennen / Heat 4 69-84
 15 Tony Olsson 1
 14 Roman Matousek 0
 16 Erik Gundersen 2
 13 Hans Nielsen 3

Rennen / Heat 5 70-32
 13 Hans Nielsen 3
 1 Jeremy Doncaster 2
 5 Karl Maier 1
 9 Olli Tyrvaenen 0

Rennen / Heat 6 70-93
 14 Roman Matousek 2
 10 Zoltan Adorjan 1
 2 Bohumil Brhel 0
 6 Simon Wigg 3

Rennen / Heat 7 70-38
 11 Kelvin Tatum 2
 15 Tony Olsson 1
 7 Ronnie Correy 0
 3 Mitch Shirra 2

Rennen / Heat 8 70-53
 4 Andy Smith 2
 8 Gerd Riss 1
 12 Jan O. Pedersen 0
 16 Erik Gundersen 3

Rennen / Heat 9 71-94
 6 Simon Wigg 3
 16 Erik Gundersen 0
 1 Jeremy Doncaster 1
 11 Kelvin Tatum 2

Rennen / Heat 10 71-82
 12 Jan O. Pedersen 2
 5 Karl Maier 1
 15 Tony Olsson 0
 2 Bohumil Brhel 0

Rennen / Heat 11 71-01
 8 Gerd Riss 1
 9 Olli Tyrvaenen 2
 3 Mitch Shirra 0
 14 Roman Matousek 0

NR	Name	Land	Rennen/Heat				Total	Rennen/Heat				Total	Rennen/Heat				Total	Rennen/Heat				Total	Rennen		Platz/Place				
			1	2	3	4		5	6	7	8		9	10	11	12		13	14	15	16		17	18		19	20	21	22
1	Jeremy Doncaster	GB	2					2					1					3								12	2		3rd
2	Bohumil Brhel	CSSR	0						0					0							0					1			
3	Mitch Shirra	NZ	2							2				3						2						10			
4	Andy Smith	GB	1													2									3	10			
5	Karl Maier	D		2				1											0							5			
6	Simon Wigg	GB		1					3																2	12	3		2nd
7	Ronnie Correy	USA		0						0						1								1		4			
8	Gerd Riss	D		3															0							5			
9	Olli Tyrvaenen	SF			0				0							2										4			
10	Zoltan Adorjan	H															0							1		4			
11	Kelvin Tatum	GB												2						2						10			
12	Jan O. Pedersen	DK								2																4			
13	Hans Nielsen	DK																							3	15			1st
14	Roman Matousek	CSSR																								5			
15	Tony Olsson	S												3												8			
16	Erik Gundersen	DK																								11			
Reserve																													
17	Troy Butler	AUS																											
18	József Petrikovics	H																											

■ Bahn 1 ■ Bahn 2 ■ Bahn 3 ■ Bahn 4

Rennen / Heat 12 70-99
 13 Hans Nielsen 3
 4 Andy Smith 2
 10 Zoltan Adorjan 0
 7 Ronnie Correy 1

Rennen / Heat 13 70-72
 7 Ronnie Correy 2
 12 Jan O. Pedersen 0
 14 Roman Matousek 1
 1 Jeremy Doncaster 3

Rennen / Heat 14 70-15
 2 Bohumil Brhel 1
 13 Hans Nielsen 3
 8 Gerd Riss 0
 11 Kelvin Tatum 2

Rennen / Heat 15 70-85
 16 Erik Gundersen 3
 3 Mitch Shirra 2
 10 Zoltan Adorjan 1
 5 Karl Maier 0

Rennen / Heat 16 70-77
 9 Olli Tyrvaenen 0
 6 Simon Wigg 3
 4 Andy Smith 2
 15 Tony Olsson 1

Rennen / Heat 17 71-59
 1 Jeremy Doncaster 3
 8 Gerd Riss fell ex
 15 Tony Olsson 2
 10 Zoltan Adorjan 1

Rennen / Heat 18 71-20
 9 Olli Tyrvaenen 2
 2 Bohumil Brhel 0
 7 Ronnie Correy 1
 16 Erik Gundersen 3

Rennen / Heat 19 71-10
 3 Mitch Shirra 1
 12 Jan O. Pedersen 0
 13 Hans Nielsen 3
 6 Simon Wigg 2

Rennen / Heat 20 72-02
 5 Karl Maier 1
 14 Roman Matousek 2
 11 Kelvin Tatum fell ex
 4 Andy Smith 3

Rennen / Heat 21
 1 Jeremy Doncaster 2
 6 Simon Wigg 3

Rennen / Heat 22
 1 Jeremy Doncaster 2
 6 Simon Wigg 3

SPEEDWAY
WELTFINALE
MÜNCHEN

2. SEPTEMBER 89
OLYMPIASTADION





Nr. 15 Tony Olsson
Schweden
Alter: 23 Jahre

Der 23jährige Schwede ist die Überraschung bei den Skandinaviern. Während die Fachwelt mit Jonsson oder Nilsen im Finale rechnete, holte sich der Mann von der Insel Gotland die 1. Weltfinalteilnahme recht sicher. Viel dazu beigetragen hat seine 3jährige Lehrzeit beim englischen Erstdivisionisten Reading. Bereits im letzten Jahr konnte er Paar- und Team-Meister seines Landes werden und gewann mit Schweden die Bronze-Medaille beim Finale in Long Beach/USA. Auf ihn darf man besonders gespannt sein – die Münchner Bahn müßte ihm liegen.

Erfolge: Schwedischer Paarmeister 1988, 3. Platz Team-WM 1988

WM-Finale: Keine

Weg ins Finale: Skandinavien-Finale: 6.; Interkontinental-Finale: 7.

The 23-year old Swede is the surprise among the Scandinavians. Whereas professional observers counted on Jonsson or Nilsen in the finale, this man from the Island of Gotland got the nod for World Finale participation with the English First Division Club in Reading contributed greatly to his success. Already in the final year he became the pair and team champion of his country and won with Sweden the bronze medal at the finale in Long Beach, USA. One can be excited about his chances – he would seem to like the Munich track.

Successes: Swedish pair champion 1988, 3rd place Team WC 1988

WC finale: none

Progress to the finale: Scandinavian finale: 6th; Intercontinental finale: 7th



Nr. 16 Erik Gundersen
Dänemark
Geburtsdatum: 8.10.1959

Der Titelverteidiger ist mit seinen knapp 30 Jahren bereits einer der ganz Großen der Bahnsportgeschichte. Seit 5 Jahren kämpft er mit seinem Landsmann Hans Nielsen um den Spitzenplatz der internationalen Rangliste. Es wäre keine Überraschung, wenn in München wie im vergangenen Jahr in Vojens die Titelentscheidung zwischen den beiden derzeit dominierenden Speedway-Fahrern erst im Stechen fallen würde.

Erfolge: Langbahn-Weltmeister 1984, 1986, Speedway-Mannschafts-Weltmeister 1981, 1983, 1984, 1986, 1987, 1988, Speedway-Paar-Weltmeister 1985, 1986, 1987, 1988, 1989

WM-Finale: 1984 (1. Platz), 1985 (1.), 1986 (10.), 1987 (2.), 1988 (1.)

Weg ins Finale: Skandinavien-Finale: 3.; Interkontinental-Finale: 2.

The defending champion is at barely 30, already one of the real giants of track sport history. For 5 years, he has been competing with his countryman Hans Nielsen for the top position on the international ranking list. It would come as no surprise, if in Munich as in Vojens last year the title decision between the two currently dominating speedway drivers would come to a nose-to-nose finish.

Wins: Long track world champion 1984, 1986, speedway team world champion 1981, 1983, 1984, 1986, 1987, 1988, speedway pair champion 1985, 1986, 1987, 1988, 1989

WC-finales: 1984 (1st place), 1985 (1st), 1986 (10th), 1987 (2nd), 1988 (1st)

Progress to the finale: Scandinavian finale: 3rd; Intercontinental finale: 2nd

Der junge Australier kam für den verletzten Sam Ermolenko ins Feld des Interkontinentalen Finales in Bradford. Seit 1985 fährt Butler für das Team von Oxford in der englischen Liga, wechselte 1988 zum Zweitdivisionär Milton Keynes Eastbourne und wurde im gleichen Jahr NLRC-Champion. In dieser Saison fährt er wieder für Oxford. Entdeckt wurde er übrigens von seinen Liga-Teamkollegen Hans Nielsen und Simon Wigg, die den vielversprechenden Nachwuchsstar bei einigen Rennen auf dem 5. Kontinent gesehen hatten und sofort von ihm überzeugt waren. Ein Riesentalent, das noch viel erreichen kann.

Erfolge: Australischer Speedway-Meister 1986

WM-Finale: Keine

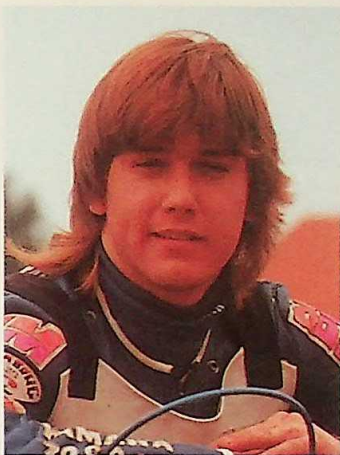
Weg ins Finale: Commonwealth-Finale 8.; Overseas-Finale 10. (Reserve); Interkontinental-Finale: 12.

The young Australian came into competition for the injured Sam Ermolenko at the intercontinental finale in Bradford. Since 1985, Butler has been driving for the Oxford team in the English league, but switched in 1988 to the Second Division Milton Keynes in Eastbourne and in the same year became the NLRC champion. In this season, he has again been driving for Oxford. He was discovered by the way by his League team colleagues Hans Nielsen and Simon Wigg, who observed the very promising junior star at several races on the 5th continent and were absolutely convinced of his qualities. A tremendous talent, which can still achieve a great deal.

Successes: Australian Speedway champion 1986

WC finales: none

Progress to the finale: Commonwealth finale 8th; Overseas finale: 10th (Reserve); Intercontinental finale: 12th



Nr. 17 Troy Butler

Australien

**Geburtsdatum: 22.9.1967
(Reserve)**

Seit einigen Jahren gehört József Petrikovics zu den stärksten Fahrern der ungarischen Bahnsportszene, nachdem zuvor lediglich Adorjan und Haidu international für Schlagzeilen sorgen konnten. Sein Sprung ins Weltfinale, wenn auch nur als Reservefahrer, war nicht nur darauf zurückzuführen, daß das Kontinental-Finale auf seiner Heimatbahn gefahren wurde. Wer sich in einem 7er-Stechen so weit vorn plazieren kann, beweist Nervenstärke, die man gerade auch in einem Finale braucht. Vielleicht kommt der Ungar zum Einsatz und kann dem Publikum seine Extraklasse beweisen.

Erfolge: Keine international bemerkenswerten

WM-Finale: Keine

Weg ins Finale: Kont. Viertelfinale 2.; Kont. Halbfinale 8.; Kontinental-Finale: 6.



Nr. 18 József Petrikovics

Ungarn

**Alter: 26 Jahre
(Reserve)**

Jozsef Petrikovics has been one of the most prominent drivers on the Hungarian track sport scene for several years, after only Adorjan and Haidu previously could get into the headlines. His jump into the world finale, even though only as reserve driver could be attributed not only to the fact that the continental finale took place on his home track. Anyone who can place well forward in a 7-man nose-to-nose finish has simply got to have good nerves, a prerequisite also for a finale. Perhaps the Hungarian will race and can prove to the viewers his extra class.

Successes: No notable international ones

WC finales: none

Progress to the finale: continental quarter finale: 2; Continental semifinale 8th; Continental finale: 6th

Super-Crosser zu Gast in München



Im vergangenen Jahr gab es im Motorradsport einen neuen Weltmeistertitel zu gewinnen. Die Moto-Cross-Piloten kürten den besten Fahrer einer internationalen Stadion-Cross-Weltmeisterschaftsserie. Am 16. und 17. September wird die Weltelite der Stadion-Crosser erstmals auch in Deutschland bei einem WM-Lauf im Olympia-Reitstadion München-Riem zu sehen sein.

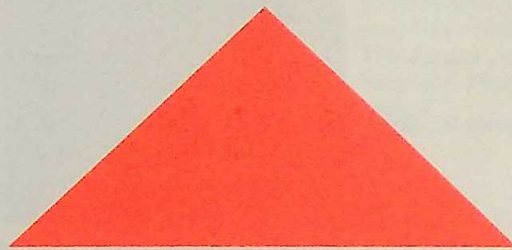
Fachleute und Fans sind begeistert von dieser neuen Serie. Ihr Erfolg bei den Zuschauern kommt nicht von ungefähr: Die Rennbesucher übersehen die gesamte Strecke, sie können alle Aktionen mitverfolgen und durch die Stadionatmosphäre kommt auf den Rängen Stimmung wie bei einem Fußballspiel auf.

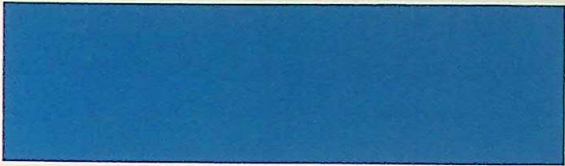
Gefahren wird einheitlich mit Maschinen der 250er-Klasse wie sie bei allen anderen Cross-Rennen üblich sind. Lediglich die Fahrtechnik unterscheidet sich etwas von Veranstaltungen in natürlichem Gelände, da die Sprünge und Kurven im Stadion unmittelbar hintereinander liegen. Den Zuschauern kann's recht sein, denn so sind spektakuläre Aktionen in der Luft vorprogrammiert.

Zeitplan und Eintrittspreise

Am Samstag, 16. September beginnen die Rennen um 13.00 Uhr. Auf dem Programm steht ein nationaler Lauf mit den besten deutschen Fahrern sowie ein Schau-Lauf der WM-Teilnehmer. Am Sonntag, 17. September folgt dann ab 13.00 Uhr der Höhepunkt mit dem Lauf der weltbesten Cross-Piloten um die Punkte für die Weltmeisterschaft.

Der Eintritt kostet am Samstag zwischen DM 10,- und 30,-, am Sonntag zwischen DM 20,- und 60,-. Kinder bis 12 Jahre zahlen keinen Eintritt. Ein besonderes Vorverkaufs-Schmankerl gibt's für Gruppen: Jede 10. Karte der bestellten Kategorie ist eine Freikarte! **Kartenbestellungen beim Veranstaltungsdienst Paul Mayr, Poccistr. 8, 8000 München 2.**





DARAUF

H Ö R T

BAYERN



**ANTENNE
BAYERN**

Der ADAC – eine starke Gemeinschaft

Die Straßenverkehrswacht des ADAC – im Volksmund oft „Gelbe Engel“ genannt – kennt jedes Kind, die ADAC-Schutzbriefe haben schon unzähligen Autofahrern geholfen und der Auslands-Notruf in München „6mal die Zwo“ ist bekannter als die Nummer der Feuerwehr. Nicht jeder aber weiß, daß der ADAC seinen Mitgliedern auch Finanzhilfe



Mit mehr als 9 Millionen Mitgliedern ist der ADAC der zweitgrößte Automobilclub der Welt, nur noch übertroffen vom amerikanischen Automobil-Verband AAA mit über 27 Millionen Mitgliedern.



bei Wildschäden gewährt, wenn die Versicherung nicht zahlt, oder daß er die Werkstattrechnung nachprüft, wenn der Verdacht besteht, daß der Autofahrer übervorteilt worden ist.

Bergungskosten, Krankenrücktransport notfalls im Spezial-Jet – oder für Rückführung eines verunglückten Fahrzeugs zum Wohnort.

Der Mitgliedsbeitrag beim ADAC beträgt 62 Mark für ein ganzes Jahr; der Euro-Schutzbrief ist für 60,10 Mark zu haben. Er enthält unter anderem Bons für Reparaturen, Abschleppen, Leihwagen oder Bahnfahrt nach Hause, für

Es hat viele Vorteile, Mitglied im ADAC zu sein.



Aufnahme-Antrag

▼ Vorname, Name _____

▼ Straße, Hausnummer _____

▼ Postleitzahl _____ ▼ Ort und Zustellpostamt _____

▼ Telefon-Vorwahl _____ ▼ Rufnummer _____ ▼ Geburtsdatum _____

verheiratet ☐ ja ☐ nein

A »Kraftwagen« 62 DM Jahresbeitrag (+ 4 DM Aufnahmegebühr) **B** »Motorräder« 31 DM Jahresbeitrag (+ 4 DM Aufnahmegebühr)

Für bestimmte Personengruppen (Familienangehörige, Schwerbehinderte) gibt es eine Beitragsermäßigung. Bitte fragen Sie in Ihrer ADAC-Geschäftsstelle.

Bitte ausfüllen, wenn Abbuchung erwünscht:

Ich bin einverstanden, daß der Clubbeitrag – bis auf Widerruf – von meinem Konto abgebucht wird.

▼ Bankleitzahl _____ ▼ Kontonummer _____

▼ Kontoinhaber (Nur ausfüllen, wenn der Kontoinhaber nicht identisch mit dem Antragsteller ist.) _____

▼ Kurzbezeichnung und Ort des Geldinstituts _____

Allgemeiner Deutscher
Automobil-Club e.V.
Am Westpark 8
8000 München 100

Datum _____

Unterschrift _____

Mit Sicherheit für Sie da: Der ADAC und seine Gaue

Zu den wichtigsten Aufgaben des ADAC gehören vor allem:

- Hilfeleistungen wie beispielsweise die Pannenhilfe durch die Straßenwacht oder die Rückholung verunglückter Fahrzeuge aus dem Ausland.
- Das Luftrettungsnetz mit Helikoptern.
- Beratung und Betreuung, auf dem technischen Bereich durch die mobilen technischen Prüfdienste und die ADAC-Prüfzentren, im touristischen Bereich durch die Ausarbeitung von Reiserouten im In- und Ausland sowie die Ausgabe von Hotelführern und Touring-Informationen für alle europäischen Reiseländer und anderes mehr, oder im
- juristischen Bereich durch Rechtsberatung beim ADAC Vertragsanwalt.
- Verbraucher-Aufklärung vor allem durch die Tests von Autos, Zubehör, Dienstleistungen, die in der Mitglieder-Zeitschrift „ADAC motorwelt“ und den Pressediensten „Neues vom ADAC“ veröffentlicht werden.
- Initiativen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Unfallrettung.



Bahnsport-Clubs in Südbayern stellen sich vor

Es gibt im ADAC Südbayern viele Möglichkeiten, Bahnsport zu betreiben. Die aktiven Bahnsport-Clubs bieten interessierten Einsteigern eine ganze Menge. Sie sind die richtigen Ansprechpartner für die ersten Fahrversuche mit einer Sand-

Gras- oder Speedway-Maschine und helfen gerne mit Tips und Ratschlägen weiter. Darüber hinaus kann man natürlich bei den zahlreichen Rennen auf den Bahnen der Ortsclubs vor allem auch faszinierenden Motorsport erleben!



Automobil und Motorsportclub Haunstetten e.V. im ADAC

Die Rennen des 1950 gegründeten Clubs werden in einem Fußballstadion im Augsburger Stadtteil Haunstetten ausgetragen. Um das Spielfeld herum wurde dazu eine 500 Meter lange permanente Sandbahn-

eingebaut. Der Nachwuchs wird dort einmal im Monat auf einer clubeigenen Speedway-Maschine trainiert. 1990 ist der AMC erstmals Ausrichter des Finales der Europameisterschaft für Seitenwagen.

Adresse:

Almenrauschstr. 3b, 8900 Augsburg 21



Motorsport-Club Dingolfing e.V. im ADAC

Aus dem MSC Dingolfing sind einige der erfolgreichsten Seitenwagen-Fahrer hervorgegangen. Bereits in den 50er Jahren holte sich das Gespann Willy Haselbeck/

Georg Scherzberger 168 Siege und fast 400 Ehrenplatzierungen. Der MSC Dingolfing richtet seine Langbahn-Rennen im Isar-Waldstadion in Dingolfing aus.

Adresse:

Sossauer-Str. 41a, 8312 Dingolfing





Motorsport-Club Vilshofen e.V. im ADAC

Die gemeindeeigene Bahn in Vilshofen war schon Schauplatz von zahlreichen hochkarätigen Langbahn-Wettbewerben. In diesem Jahr kommt ein weiteres Ren-

nen der Extraklasse hinzu. Am 24. September geht es um den Titel des Deutschen Grasbahnmeisters der Seitenwagen.

Adresse:

Alte Hördterbergstr. 16, 8358 Vilshofen



Automobilclub Landshut e.V. im ADAC

Mit dem Speedway-Stadion Ellermühle, etwa 10 Kilometer von Landshut entfernt, verfügt der Club über eine der modernsten Bahnsport-Anlagen Europas. Absoluter Saisonhöhepunkt ist in diesem Jahr das „Golden Greats“-Rennen am 1. September, einen Tag vor dem Weltfinale, mit

den Gewinnern von 50 Welttiteln im Bahnsport. In der Speedway-Bundesliga sowie der 2. Liga ist man erfolgreich mit einer Mannschaft vertreten und auch der Nachwuchs findet in Landshut optimale Trainingsbedingungen vor.

Adresse:

Kirchgasse 250, 8300 Landshut



Motorsport-Club Pfaffenhofen/Ilm e.V. im ADAC

Im Speedway-Stadion des MSC Pfaffenhofen wurde in diesem Jahr das WM-Halbfinale der Junioren ausgetragen. Unvergessen sind auch die Erfolge, die der

leider tödlich verunglückte Josef Angermüller auf der Bahn an der Ingolstädter Straße für seinen Club erzielen konnte.

Adresse:

Gritschstr. 69, 8068 Pfaffenhofen





Motorsportclub Krumbach e.V. im ADAC

Etwa 2 Kilometer westlich von Krumbach liegt die Speedway-Bahn Günztalstadion, 1987 Austragungsort des Halbfinals zur Speedway-Weltmeisterschaft. Bekannte-

ster und erfolgreichster Fahrer des Clubs ist derzeit der amtierende deutsche Sandbahnmeister Gerd Riss, der auch in München eine gute Leistung möchte.

Adresse:
Rosenweg 2, 8908 Krumbach



Motorsportclub Wolnzach e.V. im ADAC

Die Zeilhofbahn des MC Wolnzach ist in jedem Jahr Schauplatz großer internationaler Grasbahnrennen. Schon zweimal wurde hier das Europameisterschaftsfinale ausgefahren. Der Club betreibt eine

eigene Nachwuchsförderung und hat derzeit mit Andreas Schapfl und Robert Grichtmaier zwei hoffnungsvolle Talente in seinen Reihen.

Adresse:
Uhlandstr. 11, 8069 Wolnzach

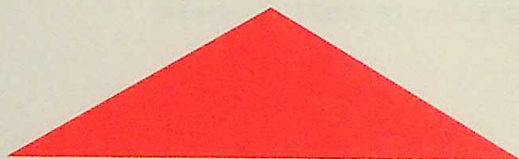


Motorsportclub Plattling e.V. im ADAC

Auf der Sandbahn in Plattling gehen die nationalen und internationalen Stars der Bahnsportszene immer wieder gerne an den Start. 1984 wurde hier unter anderem der berühmte „ADAC Goldhelm“ ent-

schieden und auch in diesem Jahr konnte man schon die Elite beim Int. ADAC-Sandbahnrennen in einem Rennen der Spitzenklasse bewundern.

Adresse:
Postfach 12 11, 8350 Plattling





Motorsportclub Abensberg e.V. im ADAC

In Abensberg wurde wie in kaum einer anderen Stadt deutsche Bahnsportgeschichte geschrieben. Seit 1949 werden hier hochkarätige Rennen, zuerst auf der Sandbahn, später Speedway, mit allen deutschen und internationalen Größen

ausgetragen. Der legendäre Josef „Wack“ Hofmeister fuhr für Abensberg. Heute ist der Club in Zusammenarbeit mit dem ADAC Südbayern auch Ausrichter von Fahrerlehrgängen für den Bahnsport-Nachwuchs.

Adresse:

Postfach 1208, 8423 Abensberg



Motorsportclub Olching e.V. im ADAC

Einmal im Monat hat der Nachwuchs im schönen Speedway-Stadion des MSC Olching an der Toni-März-Straße Gelegenheit zum Training. Ergänzt wird das Jugend-Förder-Programm durch Lehrgänge mit bekannten Fahrern aus dem In- und

Ausland. Der Club unterhält eine eigene, junge Mannschaft in der 2. Bundesliga und ist in jedem Jahr Ausrichter von mehreren Renntagen mit internationaler Beteiligung.

Adresse:

Postfach 1224, 8037 Olching



Motorsport-Club Mühldorf e.V. im ADAC

Vielen Bahnsportfans sind sicher noch die drei Finale der Langbahn-Weltmeisterschaft 1972, 1978 und '87 auf der schnellen Piste in Mühldorf in bester Erinnerung. Und auch die Bahnsportprominenz ist in Mühldorf zuhause. Sepp Giggenbach, Manfred Poschenrieder oder Alois Wiesböck sind Namen, die jeder in der Szene kennt. Über das sportliche Veranstaltungsprogramm hinaus legt der Club auch besonderen Wert auf die Nachwuchsarbeit.

Adresse:

Postfach 20 01 09, 8260 Mühldorf/Inn





Bund Bayerischer Motorsportler (BBM) e.V. im ADAC

Speedway in der Halle? – der BBM macht's möglich. Seit 1983 ist der Münchner Club Veranstalter des Motorrad-Festivals in der Olympiahalle, das in diesem Jahr am 8. und 9. Dezember wieder 15 000

Fans in seinen Bann ziehen wird. Dem Bahn-Nachwuchs kann der „Stadtclub“ in Zusammenarbeit mit befreundeten Motorsportclubs der Region gute Trainingsmöglichkeiten anbieten.

Adresse:

Elisabethstr. 4, 8044 Unterschleißheim



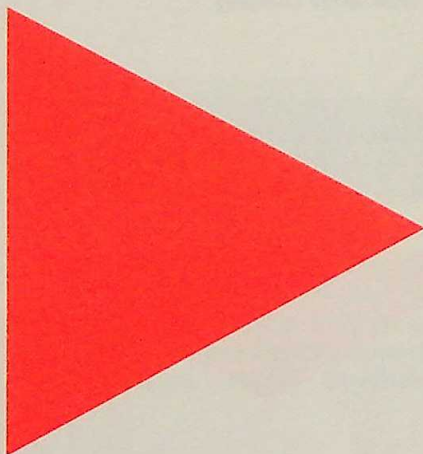
Motorsport-Club Neustadt/Donau e.V. im ADAC

Im vor wenigen Jahren erbauten Anton-Treffer-Stadion des MSC Neustadt trifft sich regelmäßig die Weltelite der Speedway-Fahrer. Die Bahn mit der imposanten überdachten Sitztribüne ist die einzige in Deutschland mit einer Sicherheitszone zwischen Piste und Barriere. Leider dürfen

dort aus immissionsrechtlichen Gründen nur noch 2 Veranstaltungen pro Jahr durchgeführt werden. Dies war vor 2 Jahren auch einer der Gründe für den Rückzug der Club-Mannschaft aus der Bundesliga.

Adresse:

Postfach 1160, 8425 Neustadt/Donau



Interessiert am Bahn- und Motorsport?

Ob Jugendsport vom Fahrradturnier bis zum Kartschlalom, ob Motorsport mit Automobil und Motorrad auf der Rundstrecke oder im Gelände – die Sportabteilungen der ADAC-Gaue geben gerne Auskunft über Clubs, Lizenzen, Fahrerlehrgänge, Wettbewerbe usw. . . Wichtige Tips, Termine und Adressen finden Sie auch im „ADAC-Motorsport Jahrbuch“ sowie in zahlreichen detaillierten Info-Broschüren zu den jeweiligen Motorsportarten. Einfach kostenlos und unverbindlich anfordern beim ADAC.

Faszination Bahnsport: Ein Leitfaden für Einsteiger

Bahnsport ist spektakulär wie kaum eine andere Motorsportart. Kurze, spannende Rennen, ein begeistert mitgehendes Publikum und eine tolle Rennatmosphäre sind Merkmale, die tausende in ihren Bann ziehen. Was macht nun aber aus der Sicht des Fahrers die Faszination dieses Sports aus? Wie kommt man in die Szene hinein? Was muß man wissen? Fragen an den 4fachen Langbahn-Weltmeister Karl Maier.

F: Wie hat's bei Dir angefangen?

A: Auf einer mit Freunden selbst präparierten Graspiste in der Nähe meines Heimatortes Neufinsing. Dort habe ich auch das Driften gelernt.

F: Warst Du damals schon auf einer Bahnmaschine unterwegs?

A: Nein, das braucht's auch gar nicht. Ideal ist, wenn man als Jugendlicher im Alter von 12-14 Jahren auf einer Trial- oder Moto-Cross-Maschine anfängt und auf einer relativ kleinen Bahn das Driften übt. Erst dann sollte man einmal eine Bahnmaschine bei einem der Bahnsportclubs ausprobieren.

F: Und wie geht's dann weiter?

A: Man löst zunächst eine sogenannte J-Lizenz, die es über die Sportabteilungen der ADAC-Gaue gibt. Damit kann man schon als 14jähriger kleine Clubveranstaltungen fahren. Eine gute gebrauchte Bahnmaschine gibt es schon



für etwa 2500 Mark. Die richtige Bekleidung kostet etwa 1000 Mark. Pro Rennen genügt ein Reifen, der mit rund 100 Mark zu Buche schlägt. Und etwas technisches Verständnis sollte natürlich auch vorhanden sein.

F: Was für körperliche Voraussetzungen sollte man mitbringen?

A: Die Statur sollte schon passen. Je kleiner und leichter man ist, desto besser geht's. Talent alleine genügt heute allerdings nicht mehr. Gefragt ist eine gute Kondition. Als ich vor 10 Jahren mit dem Bahnsport begann, hab' ich mich darum kaum gekümmert. Das war ein Fehler. Nur mit einem ausgewogenen Konditionsprogramm kann man schnell und vor allem sicher fahren. Heute gehe ich fast täglich in den Fitnessraum, fahre Rad und lasse mich regelmäßig medizinisch beraten und testen.

F: Der Bahnsport ist also in jeder Beziehung ein „Sport für harte Männer“?

A: Man sollte schon nicht zimperlich sein. Wichtig ist auch eine gewisse mentale Stärke,

die man sich im Laufe der Jahre antrainieren kann. Ich werde auch immer wieder nach der Verletzungsgefahr gefragt und antworte dann: Auf alle Fälle haben wir kaum Gegenverkehr. Aber Spaß beiseite: Natürlich muß man immer damit rechnen, verletzt zu werden. Ich selbst habe mir nie etwas gebrochen und seit vielen Jahren hat es im Bahnsport keine tödlichen Unfälle mehr gegeben.

F: Kann man im Bahnsport reich werden?

A: In Deutschland sicher nicht. Da muß man schon als Vollprofi in der englischen Liga fahren. Eine Saison kostet mich etwa 80000 Mark, die ich über Sponsoren und Preisgelder finanziere. Aber selbst als ich schon 2 Weltmeistertitel hatte, mußte ich noch aus der eigenen Tasche zuschießen. Ich meine aber, daß der Bahnsport insgesamt vergleichsweise kostengünstig zu betreiben ist – und der Spaß dabei ist nicht mit Geld aufzuwiegen!



Heißer Herbst der Entscheidungen

Ein heißer Herbst der Entscheidungen steht den Motorsportfreunden in Südbayern ins Haus. Für Automobilsportinteressierte ist ebenso etwas dabei wie für die Zweiradfans.

● Auto-Cross Neuburg/Donau

Am Sonntag, 10. September treffen sich auf dem Standortübungsplatz in Neuburg a. d. Donau wieder die besten deutschen Auto-Crosser zu ihren spektakulären Wettkämpfen auf losem Untergrund. Wie immer optimal: die Zuschauer können die ganze Strecke einschauen und verpassen kein Überholmanöver und keinen „Anschieber“. Los geht's am Sonntag bereits um 8 Uhr mit dem Training, die Rennen beginnen am frühen Nachmittag.

● Moto-Cross Marktoffingen

Auf der Rundstrecke in Marktoffingen (10 km nördlich von Nördlingen) geht es am Sonntag, 17. September um Punkte für die Deutsche Moto-Cross-Meisterschaft der Seitenwagen und den Deutschen Moto-Cross-Pokal in der Klasse bis 250 ccm. Wer die „Seitenwagen-Elefanten“ einmal selbst bei ihren gewagten Sprüngen erlebt hat, wird sich dieses Rennen nicht entgehen lassen. **Der Zeitplan: Sonntag, 17. 9. ab 9 Uhr Qualifikationsläufe, ab 14 Uhr Rennen.**

● Moto-Cross Mindelheim

Auf der Cross-Strecke in Dirlwang-Allesrain ist am Sonntag, 24. September erneut die „Wilde Reiter GmbH“ der Fahrer in der Deutschen Meisterschaft bis 125 ccm zu Gast. Mindelheim scheint ein guter Boden für junge Nachwuchstalente wie Bernd Eckenbach zu sein, der im vergangenen Jahr als gerade 17-jähriger überraschend Routiniers wie Roland Diepold oder den Finnen Arto Pantilla auf die Plätze verweisen konnte. Ein spannender Cross-Nachmittag für Kenner. **Termin: Sonntag, 24. September; Rennbeginn: 13 Uhr.**

● Sandbahnrennen Vilshofen

Titelvergabe beim Endlauf der Deutschen Sand- und Grasbahnmeisterschaft in der Seitenwagen-Klasse am Sonntag, 24. September auf der 800-Meter-Bahn in Vils-

hofen. Zum nationalen Saisonhöhepunkt legen sich die Asse dieser speziellen Bahnsport-Zunft nochmal mächtig ins Zeug – und natürlich atemberaubend quer in die Kurven. Ein Leckerbissen nicht nur für Bahnsport-Fans. **Rennbeginn ist am Sonntag um 14 Uhr.**

● Motorboot Grand-Prix München

Die Ruderregattastrecke München-Oberschleißheim ist am 23./24. September wieder einmal Austragungsort eines hochkarätig besetzten internationalen Motorbootrennens. Beim „Großen Preis von Deutschland“ ist die europäische Elite mit ihren superflachen Rennflundern am Start. Eine kleine Sensation am Rande: Erstmals hat auch der Russische Motorboot-Verband einige Fahrer genannt. **Das Rennen im Stenogramm: Samstag, 23. 9. ab 9 Uhr – 17 Uhr Training und Vorläufe; Sonntag, 24. 9., ab 9 Uhr Rennen.**

● Samerbergrennen bei Rosenheim

Alle 2 Jahre treffen sich in Achenmühle bei Rosenheim schnelle Bergboliden und Motorräder zum Samerbergrennen. **Der Termin in diesem Jahr: Samstag und Sonntag, 7./8. Oktober.** Die anspruchsvolle, selektive Strecke bietet beste Voraussetzungen für einen spannenden Rennverlauf und kann an vielen Stellen sehr gut eingesehen werden. Am Samstag, 7. Oktober heißt es ab 9 Uhr „Start frei“ für die Motorradfahrer; am Sonntag, 8. Oktober geht's ab 9 Uhr bei den Automobilen um Punkte für die Deutsche Bergmeisterschaft.

● Berg-EM Hindelang-Oberjoch

Über 100 Kurven auf 5,72 Kilometer verteilt, durchschnittliche Steigung über 5 Prozent, das sind die nüchternen Daten des Europa-Bergmeisterschaftslaufes (Samstag und Sonntag, 21. und 22. Oktober) am Oberjoch bei Hindelang im Allgäu. Einmalig ist auch die tolle Atmosphäre an dieser wohl schönsten und selektivsten Bergrennstrecke Europas. Hier trifft man die ganze „Renn-Familie“ mit Kindern, Hund und Picknick-Korb beim spannenden und entspannten motorsportlichen Tagesausflug mit vielen Höhepunkten. **Rennbeginn ist am Sonntag um 9 Uhr (Training, Samstag, 21. Oktober, ab 9 Uhr).**

Kleines Speedway-Lexikon

Jeder Lauf geht über 4 Runden. Gestartet wird mit einem Gummiband.

Die Fahrer können an der Helmfarbe erkannt werden. Die Helmfarbe bestimmt auch die Startposition. Rot = Innenbahn, Blau = 2. Bahn von Innen. Weiß = 3. Bahn von Innen. Gelb/Schwarz = Außenbahn an der Bande.

Die Fahrer haben nach Freigabe der Einfahrt in die Bahn durch den Schiedsrichter 2 Minuten Zeit, sich am Start aufzustellen.

Jeder Fahrer, der nicht innerhalb dieser 2 Minuten am Start erscheint, wird von diesem Lauf ausgeschlossen und durch einen Reservefahrer ersetzt.

Fahrer, die das Startband berühren, werden nicht sofort vom Start ausgeschlossen.

Überfährt ein Fahrer allerdings die Startlinie mit beiden Radachsen, so wird er von diesem Lauf ausgeschlossen.

Laufpunkte werden nach folgendem Schema vergeben: Laufsieger – 3 Punkte, Zweiter – 2 Punkte, Dritter – 1 Punkt, Vierter – Null Punkte.

Wenn die roten Ampeln aufleuchten, hat der Schiedsrichter das Rennen gestoppt.

Wird ein Fahrer überrundet, so ist er automatisch vom Lauf ausgeschlossen.

Muß ein Fahrer vom Schiedsrichter aus dem Rennen genommen werden, so wird ihm dies mit einer Lichtanlage angezeigt, auf der die entsprechende Helmfarbe des Fahrers aufleuchtet.

Jeder Fahrer fährt im Wechsel mit seinen Konkurrenten 5 der insgesamt 20 Wertungsläufe. Weltmeister ist der Fahrer mit den meisten Lauf-Punkten (maximal 15). Bei Punktgleichheit auf den Plätzen 1 bis 3 entscheidet ein Stechen der jeweils punktgleichen Fahrer über die Endplatzierung.

Beginners Guide to Speedway

Each race is over 4 laps, clutch start.

Riders are identified by their helmet colours, which in this event also determines their starting position. Red = inside gate, Blue = gate 2, White = gate 3, Yellow/Black = gate 4 (outside).

At the discretion of the referee riders are given two minutes to be at the starting gate ready for racing to commence.

Any rider who fails to make the start within the allowed two minutes will be excluded from the race and replaced by a reserve.

Riders who touch the tapes will not necessarily be excluded.

A rider will be excluded if both wheels of his machine cross the starting line.

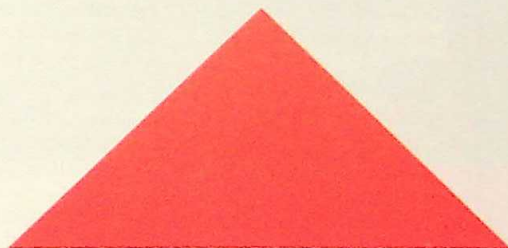
Points are scored as follows: race winner – 3 points, second – 2 points, third – 1 point, fourth – no points.

Red lights placed at regular intervals along the safety fence indicate a race has been stopped by the referee.

A rider who is lapped will be excluded from a race.

Should a rider be excluded the referee will show so by putting on the light that is the same colour as his helmet cover. These lights are to be found between the tapes at the first bend.

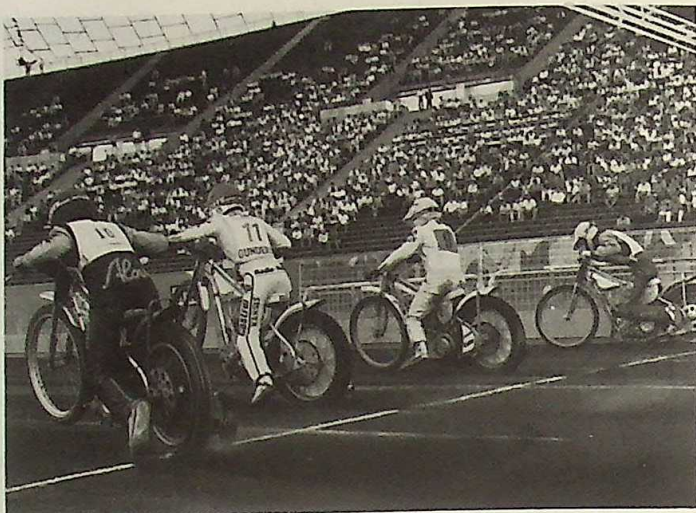
Each rider is programmed to take five rides and the rider who accumulates the most points will be the 1989 World Champion. Riders with equal points on place 1 to 3 after 5 heats have to compete again in another heat to be placed for the final result.



Stimmen zum Testrennen

Mitch Shirra: Der Griff auf der Bahn war gut. Der Belag ist für mich richtig. Ich hätte nur etwas mehr Power benötigt. Aber wegen der Lautstärke-regelung hatte ich so meine Schwierigkeiten. Der Start war sehr wichtig. Zwei Mal startete ich schlecht. Danach konnte ich mich verbessern. Gegen Ende des Meetings hatte ich zwei sehr gute Starts, und dann lief es gut und ich habe zwei Mal gewonnen.

Kelvin Tatum: Ich habe eine Menge gelernt. Du mußt hier schon einen 100%igen Start haben. Die Ecken waren etwas eng zu fahren. Es war sehr schwer zu überholen.



Per Jonsson: Es war ein gutes Meeting. Die Bahn ist ein wenig eng. Sie könnte noch etwas weiter werden, dann könnte man besser überholen und auch besser von hinten fahrend kommen.

Erik Gundersen: Man kann sehr zuversichtlich sein. Die Organisatoren machen ihre Arbeit phantastisch. Ich bin sehr zufrieden. Alles ist hervorragend, die Maschinenabnahme, die Fahrervorstellung, die Bahndienste, einfach alles. Der Belag muß sich noch etwas legen. Es sind ja noch anderthalb Monate Zeit. Die Atmosphäre ist sehr schön. Das Weltfinale wird dem Speedwaysport viel geben. Mit dem Bahnbelag bin ich optimistisch, weil er mit zunehmender Renndauer immer besser wurde.

Simon Wigg: Mit noch ein wenig mehr Arbeit an der Bahn könnte das das beste Weltfinale werden. Das Publikum war sehr gut.

Gerd Riss: Es ist für mich gut gelaufen. Mit der Bahn hatte ich meine Schwierigkeiten. Aber nur ein wenig. Sie ist relativ eng am Kurveneingang.

Karl Maier: Was die Speedway-WM betrifft, muß ich sagen, daß ich bei vier gefahrenen Läufen zehn von zwölf möglichen Punkten erreicht habe. Das ist nicht schlecht. Aber man muß ganz realistisch sein, am Boden bleiben und muß anerkennen, daß, wenn ich in München im Weltfinale stehen würde, ich keine Favoritenrolle haben würde, sondern mich wahrscheinlich auf den Plätzen 5–10 herumkämpfen müßte.

Hans Nielsen, Sieger des Testrennens: Mein erster Start war nicht gut. Die Kupplung ist ein wenig gerutscht. Später habe ich eine neue eingebaut. Danach lief es optimal. Ich meine, der Belag ist noch etwas zu lose. Sonst ist dieser Belag aber sehr schön. Vielleicht wäre etwas mehr Kurvenverhöhung besser. Das Problem ist, wenn man in die Kurven hinein und herausfährt. In der Mitte ist alles okay. Da ist aber wohl nichts zu machen. Wenn das Stadion zum Weltfinale voll ist, wird es sehr, sehr schön werden. Dann ist es ein bißchen wie 1981 im Wembleystadion.

Andreas Fahldiek

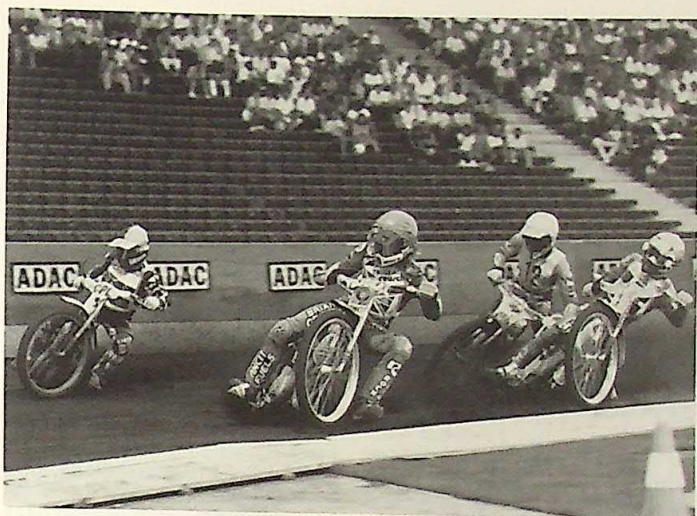


Zum ersten Mal...

Die ersten Fahrer, die das neue Oval im Münchner Olympiastadion testeten, waren Gerd Riss und Karl Maier. Die Startnummer 1 und damit erster bei der Fahrervorstellung war wiederum Karl Maier.

Den ersten Start absolvierten Karl Maier, Roman Matousek, Carsten Pelzmann und Jan O. Pedersen, der erste Laufsieger wurde.

Der kleine Jan O. Pedersen fabrizierte auch den ersten Sturz und mußte mit einer Knochenabsplittung am Wirbelfortsatz und einer schweren Nierenprellung aufgeben.



Erster deutscher Laufsieger war Gerd Riss in Heat 4, mit Riesenbeifall bedacht. Da zeigte sich bereits, welche tolle Atmosphäre in diesem Stadion möglich ist.

Der erste Sieger im Olympiastadion hieß Hans Nielsen aus Dänemark, zu dessen Ehren zum Abschluß der Veranstaltung die Nationalhymne seines Landes gespielt wurde.
(Christian Kalabis)



Bahnsportmotoren – leichtgewichtige Kraftsprinter

Nahezu vier Jahrzehnte lang teilten sich zwei Marken, die englische Jap-Fabrik und das tschechische Jawa-Werk, einen Markt, der zu klein war, als daß große Konzerne einen davon für sie wesentlichen Anteil hätten haben wollen. Von Anfang der 30er Jahre an, als in England die sogenannten „Dirt-Track-Rennen“ aufkamen, bis in die 70er Jahre hinein starteten die Stahlschuh-Piloten zunächst meist auf Jap, dann auf der Speedway-Bahn vermehrt auf Eso, zuletzt wurde nur noch auf der Langbahn auf die langhubigen Motoren zurückgegriffen. Bis Mitte der 60er Jahre war dieser Jap-Motor auf allen Lang- und Kurzbahnen dominierend und hatte kaum Konkurrenz, bis eine Neuentwicklung aus Devisov in der CSSR die Aufmerksamkeit der Fachwelt erregte. „Eso“, später Jawa, war das Zauberwort im Bahnmotorensektor. Mit einem Hub von 99 mm und einer Bohrung von 80 mm (Hubraum 497,63 cm) war der Jap-Motor extrem langhubig. Der damals neue Jawa-Motor stellte als Kurzhuber, Hub = 82 mm; Bohrung = 88 mm, eine Revolution im Bahnmotorenbau dar. Durch den extrem kurzen Hub waren bei diesem Motor wesentlich höhere Drehzahlen bei vertretbarer mittlerer Kolbengeschwindigkeit möglich als beim Jap-Motor.

Der Eso, von jeher unter Jawa-Regie produziert, übernahm 1986 den Werksnamen, da der Mineralölkonzern Esso ein Rechtsurteil ge-

gen den Namen erwirkt hatte. Inzwischen hatte man ebenfalls zum Standardmotor einen Langhuber produziert, so daß auch auf den 1000-Meter-Bahnen die Werksfahrer Ole Olsen, Anders Michanek und Ivan Mauger konkurrieren konnten. 1974 wurde Egon Müller Weltmeister auf OL-Jap, doch schon im gleichen Jahr hatte die englische Weslake-Fabrik, die vorher vornehmlich im Cross- und Straßensektor tätig war, einen neuen Motor auf den Markt gebracht: den Vierventiler. Bis zu diesem Zeitpunkt waren seit 1930 die Jawa- und Jap-Zweiventiler in vier Jahrzehnten technisch kaum verändert worden – eine einmalige Geschichte im Motorenbau. Dabei hatte Jawa in Divisov neben der Entwicklung des Langhubers, die aufgrund von Vorschlägen des deutschen Jawa-Importeurs Josef Fleckenstein geschah, bereits 1973 einen fertigen Rennmotor mit vier



Ventilen auf dem Prüfstand laufen. Doch dieser Prototyp wurde erst zwei Jahre später eingesetzt, als ab 1975 alles, was Rang und Namen hatte, auf Weslake-Motoren umrüstete. Zumindest auf der 1000-Meter-Bahn gab man dem konventionellen Jawa-Motor keine Chance mehr. Erst 1976 reagierten die Tschechen und brachten ihren Vierventil-Prototyp zur Serienreife. Ein paar Tage, nachdem Peter Collins in Chorow den ersten WM-Titel für Weslake gewann, lieferte Jawa die ersten fünf neuen Motoren mit der Bezeichnung DT 500/895.1 an die Werksfahrer aus.

Vierventiler – OHC – DOHC, die Zauberformel im Motorenbau der 70er Jahre

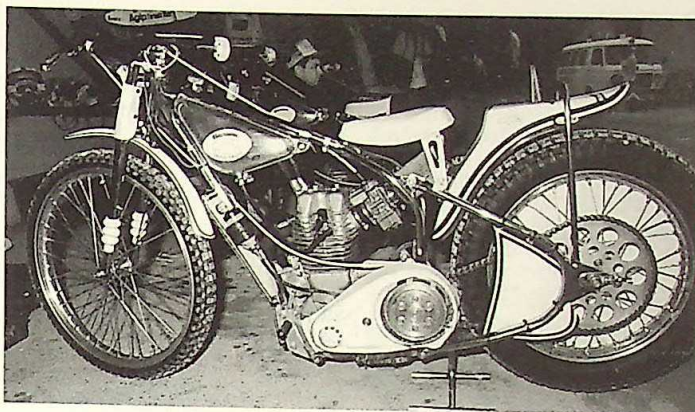
Nie zuvor hat es eine so stürmische und vielfältige Entwicklung im Bahnmotorenbau gegeben, wie in den Jahren von 1970 bis 1980. Interessant ist in diesem Zusammenhang, daß, sieht man ein-



mal vom Jawa-Werk ab, nicht große Konzerne die Wegbereiter waren, sondern die Ideen zu technischen Weiterentwicklungen von Fahrern und meist im Hintergrund arbeitende Motorentunern kamen. Bei der Langbahn-Weltmeisterschaft 1973 in Oslo erregten zwei völlig neue Triebwerke das Interesse der Fachleute. Es waren der Roth-DOHC und der DR-Warnecke 500. Beide Neuentwicklungen, und auch das war neu, stammten aus Deutschland. Willi Roth aus München interessierte sich schon als Gymnasiast für die Geheimnisse des Viertaktmotors, und aus Leidenschaft eignete er sich selbst ein Wissen auf diesem Gebiet an, das so manchen gestandenen Ingenieur vor Neid erblassen ließ. Als Maschinenbaulehrling fand Roth in der Motorenabteilung von BMW das richtige Betätigungsfeld und begann, angeregt durch einen Freund, der Sandbahnrennen fuhr, einen neuen Motor zu entwickeln. Grundlage seines Prototyps war der Jawa-Kurzhubmotor, bei dem das Steuergehäuse abgefräst wurde. Die leicht veränderte Kurbelwelle bekam einen versetzten



Hubzapfen, um auf einen Hub von 96 mm zu kommen, während Zylinder, Zylinderkopf und die Ventilsteuerung vom damals knapp 21jährigen neu konstruiert wurden. Bei der Gestaltung des Zylinderkopfes griff Roth auf eine Idee zurück, die schon 1929 von der englischen Firma Rudge verwirklicht wurde, jedoch bald wieder in Vergessenheit geriet: vier Ventile, zwei Einlaß- und zwei Auslaßventile. Diese Konzeption war zukunftsweisend für die weitere Entwicklung im Bahnmotorenbau der 70er Jahre. Eine weitere revolutionäre Veränderung im Bahnmotorenbau brachte die Ventilsteuerung des Rothschen Motors. DOHC ist eine englische Abkürzung und bedeutet: double overhead camshaft. Bei diesem Konzept wird auf Stößel, Kipphebel, Schleppehebel und Stoßstangen verzichtet, da die Nockenwellen oben im Zylinderkopf (overhead camshaft, deutsch: obenliegende Nockenwelle) untergebracht sind und über sogenannte Tassenstößel die Ventile betätigen. Der Antrieb der im Zylinderkopf liegenden Nockenwelle des Roth-Motors erfolgte, und auch das war absolut neu, durch einen Zahnriemen. Fast parallel zur Entwicklung von Roth entstand der DR 500, der vom dreifachen Sandbahn-Europameister und mehrfachen Sandbahn-Vizeweltmeister Manfred Poschenrieder erfolgreich eingesetzt wurde. Konstruiert wurde dieses Triebwerk von Jan F. Drkosch, einem der führenden Motoren- und Fahrgestellkonstruktoren. Neu und auffallend an diesem Motor war die noch höher als bei Jawa gelegte Nocke, als auswechselbare Dop-

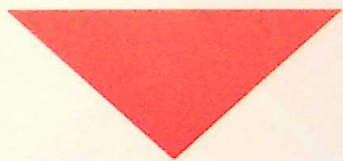
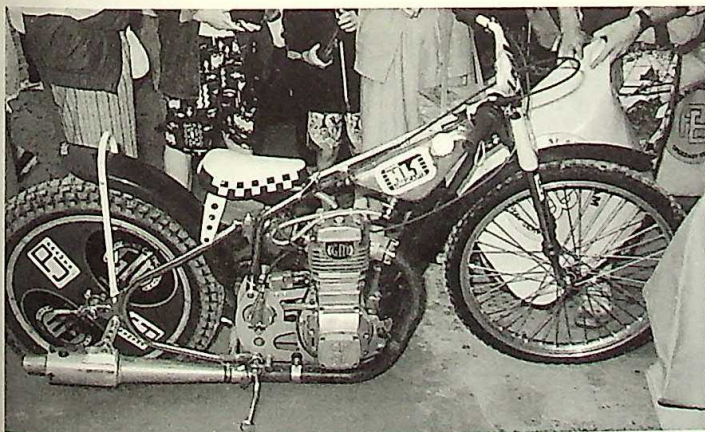


pelnocke ausgeführt, und die extrem schräg angeordneten Stoßstangen, die über Schleppehebel und einen quer zur Fahrtrichtung liegenden ungekröpften Kipphebel die Ventile betätigten. Gebaut wurde dieser Motor zunächst mit quadratischem Bohrung-Hub-Verhältnis (86 mm Bohrung, 86 mm Hub) bei der Firma Warnecke in Karlsruhe. Später wurde diese Version durch einen Langhuber mit 84 mm Bohrung und 90 mm Hub abgelöst. Da dieser moderne Motor nur als Zweiventiler gebaut wurde, konnte er mit der rasanten Entwicklung der Vierventiltechnik nicht mithalten. Dennoch wurden zahlreiche Grundgedanken des DR 500 von anderen Konstrukteuren übernommen und sind nach 15 Jahren immer noch Bestandteil der Kraftpakete unserer Bahn-Artisten.

Umbausätze auf Jawa-Basis

Bevor in der 2. Hälfte der 70er Jahre mit den Neukonstruktionen

von Weslake und Jawa die eigentliche Ära der Vierventiler im Bahnsport begann, gab es eine Reihe interessanter Versuche, die bewährten Jawa-Motoren umzurüsten. Überall wurden neue Zylinderköpfe entwickelt, die eines gemeinsam hatten: zwei Einlaß- und zwei Auslaßventile. Dadurch versprach man sich aufgrund der größeren Gasstromquerschnitte nicht nur bessere Leistungs- und Drehmomentwerte, sondern auch weniger Verschleiß und somit erhebliche Kostenersparnisse. Es spricht für die Qualität des tschechischen Fabrikats, daß in den meisten Fällen das solide gearbeitete Kurbelgehäuse als Basis für die vielen Umbauversionen diente. Der Kurzhubmotor mit der 88-mm-Bohrung bot sich im Bestreben, größere Strömungsquerschnitte zu erzielen, geradezu an. Die international bekanntesten Umbausätze stammen aus Australien und Schweden. Neil Street, früher selbst Speedway-Profi, entwickelte den SR4. Dieses Modell bestach durch fortschrittliche Ventilsteuerung mit zwei oben-

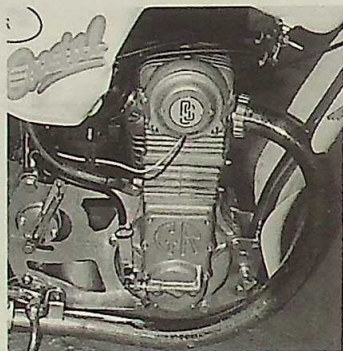


liegenden Nockenwellen, die mittels Vorgelege und Zahnriemen angetrieben wurden. Fast zur gleichen Zeit brachte der Schwede Johnny Lundberger unter dem Namen ERM (Endfors Racing Motor) besaß ebenfalls eine DOHC-Steuerung, verzichtete jedoch auf das Zahnvorgelege und trieb die beiden Nockenwellen direkt von der Kurbelwelle her mit einer Kette an.

Der populärste Umbausatz kam aber aus dem Hause Weslake und trug die Bezeichnung RL. Diese Buchstaben stehen für Reg Lukurst, ein englischer Speedway-Profi, der 1965 auch in Wembley im Weltfinale stand. Der bereits vorhandene Weslake-Kopf ließ sich problemlos auf den bewährten Unterbau des Jawa-Kurzhubers montieren. Zum Antrieb der Ventile konnten die Jawa-Nocken, die Jawa-Stößel und auch die Stoßstangen übernommen werden.

Nachdem in den 60er und 70er Jahren Jap und Jawa auf der internationalen Bahnsportszene den Ton angaben, brachten die 80er Jahre eine ganze Reihe Neuentwicklungen, die sich schließlich immer mehr durchsetzten. Weslake-OHV und -OHC, Godden-GR

500, GM und SPR waren total neue Motoren, mit denen eindrucksvoll demonstriert wurde, daß Kipphebel auch bei OHC-Steuerung immer noch ihre Daseinsberechtigung haben. Jawa hatte in den späten 70er Jahren auf die etwas fortschrittlichere DOHC-Steuerung gebaut, doch schließlich kam das tschechische Werk, nicht zuletzt durch die Erfolge von Godden- und GM in den Jahren 1982 und '83, auch mit einem sogenannten „Einnocker“ auf den Bahnmotorenmarkt.

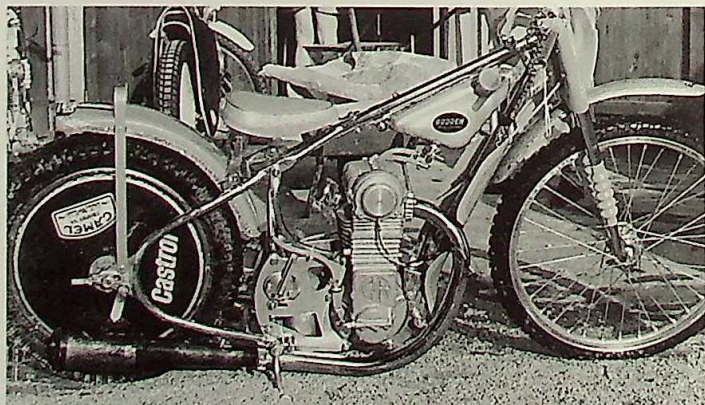


1982 tauchte bei den WM-Läufen ein weiterer neuer Motor auf, der schlicht GM hieß. Diese Buchstaben stehen für Guiseppe Marzotto, einen erfolgreichen italienischen Bahnfahrer. Das Besondere an diesem Motor ist sein geringes Gewicht. Mit nur 26 kg ist der GM der leichteste Bahnmotor der Welt. Nicht nur deshalb nahm sich auch „Weltmeistermacher“ Otto Lantzenhammer diesen Motor näher unter die Lupe. Und immer wenn OL etwas anpackt, liegt für die Konkurrenz Gefahr in der Luft. Der Er-

folg stellte sich prompt ein. Egon Müller gewann mit einem von Lantzenhammer getunten Motor die Speedway-WM 1983. Das folgende Jahr war dann das bisher erfolgreichste für Guiseppe Marzotto und besonders für Lantzenhammer. Erik Gundersen gewann nicht nur die Team-WM im Speedway, er holte sich auch den Einzeltitel und die Langbahn-WM auf OL-GM.

Der Kraftstoff

Speziell für den Bahnsport schreibt die internationale Sportbehörde reines Methanol als Kraftstoff vor. Methanol ist eine Kohlen-Wasserstoffverbindung mit der chemischen Formel $\text{CH}_3\text{-OH}$, auch Methylalkohol genannt, und wird als Zwischenprodukt bei der Herstellung von Teerfarben aus Kohle gewonnen. Die Vorteile des Methanols liegen in der sehr sauberen Verbrennung, die keinerlei schädliche Stoffe in die Umgebung abgibt. Eine Eigenschaft, die im Zeichen verschärfter Umweltschutzbestimmungen einen erheblichen Stellenwert hat. Ein zweites Vorteil – für Fachleute interessant – ergibt sich aus der sehr großen Verdampfungswärme, die mehr als das Zweifache von Superbenzin beträgt. Beim chemischen Vorgang der Verbrennung im Motor geht flüssiger Kraftstoff zunächst in gasförmigen Zustand über, Verdampfung genannt. Durch diese Verdampfung wird der direkten Umgebung Wärme entzogen. Dieses Phänomen wirkt sich bei Bahnmotoren deshalb besonders positiv aus, da aufgrund der großen Verdampfungswärme des Methanols dem Zylinderkopf und den Zylinderwandungen sehr viel



FABRIKAT Name + Typ	JAP	ESO-500	JAP	JAWA-890	JAWA-892	WESLAKE	JAWA-894	WESLAKE	GODDEN	GM	JAWA-897
Produktionsjahr	1930	1954	1960	1965	1970	1974	1977	1983	1983	1983	1986
Zylinder	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Ø Bohrung / Hub	80/99	88/82	80/99	88/82	83/92	86/86	88/82	86/86	86/86	86/86	85/87
Hubraum in ccm	497	498	497	498	498	499	498	499	499	499	493
Ventilsteuerung	1xOHV	1xOHV	1xOHV	1xOHV	1xOH	1xOHV	2xOHC	1xOHV	1xOHC	1xOHC	1xOHC
Ventile	2	2	2	2	2	4	4	4	4	4	4
Leistung in kW	28	36	37	38	39	42.7	45	46	47	51	49
Gewicht in kg	26		26				32.5	28.5	29	25	30.5

Wärme entzogen wird und dadurch eine sehr gute Innenkühlung gewährleistet ist. Daher können die Kühlrippen an Zylinder und Zylinderkopf sehr klein gehalten und sehr viel Gewicht eingespart werden. Wegen des geringen Heizwertes von Methanol im Vergleich zu Benzin, ist das Verdichtungsverhältnis bei Bahnmotoren allerdings sehr viel höher als bei vergleichbaren Benzinmotoren.

Fahrwerk und Motor

Fahrwerke von Speedway-Motorrädern sind eigens für diesen Sport konstruiert und unterscheiden sich in der Bauweise erheblich von einem Straßen- oder Enduromotorrad. Sie haben folgendes Konstruktionsprinzip:

- starrer Einrohrrahmen
- keine Hinterradfederung
- kurzer Radstand
- kein Getriebe
- keine Bremsen

An dieser Auflistung sieht man, daß eine Bahnmaschine nach Gewichtskriterien gebaut ist. Jedes überflüssige Teil wird weggelassen, denn jedes zusätzliche Kilogramm „frißt“ ca. 1 PS Motorleistung.

Das Gewicht eines Speedway-Motorrads ist vom Welt-Motorradsportverband (FIM) limitiert: Es darf maximal 80 kg (Sandbahnmaschine wegen des längeren Radstandes 85 kg) ohne Kraftstoff betragen. Der Radstand beträgt 1330 mm, die Bodenfreiheit liegt bei nur 100 mm. Das Fahrwerk hat eine

Vorderradfederung mit einem ultrakurzen Federweg von 55 mm. Der hintere Rahmen ist starr. Zwischen Motor und Hinterrad befindet sich ein Vorgelege anstelle eines Getriebes. Vom Motorritzel wird der Antrieb auf eine Trockenkupplung übertragen, die auf der Vorgelegewelle sitzt. Vom Ritzel auf der Vorgelegewelle kommt die Motorleistung mittels einer Sekundärkette direkt aufs Hinterrad.

Bremsen gibt es weder am Vorderrad noch am Hinterrad. Die hochverdichteten Viertakt-Motoren „bremsen“ das Motorrad stark ab, wenn der Fahrer das Gas wegnimmt. Auch ein Anlasser ist überflüssig. Die Maschinen werden vor dem Start angeschoben. Der Tank faßt lediglich 2 Liter Methanol.

Auch Umweltschutz- und Sicherheitsaspekte werden berücksichtigt: Die Primärkette ist durch einen Kunststoff-Kettenschutz vollständig abgedeckt. Am Lenker (Breite 700–900 mm) befindet sich ein Schaltknopf und eine Reißleine, die mit der Zündung verbunden sind. Bei einem Sturz wird der ca. 65 PS starke Motor damit automatisch gestoppt. Die Auspuffanlage muß mit einem Schalldämpfer ausgerüstet sein. Vor jedem Rennen wird eine Phonmessung durchgeführt. Seit 1988 darf der Geräuschpegel des Motorrads 102 dBA nicht überschreiten. Dieser Wert wird mit einem Phonmeßgerät überprüft, das 50 Zentimeter vom Auspuff entfernt im Winkel von 45 Grad hinter dem Schalldämpfer postiert wird. Den Zündstrom erhält der Motor von einer

aufladbaren Zündbox oder einer Batterie.

Die Reifengröße des Hinterrades darf maximal 19 Zoll (Langbahn 22 Zoll) betragen, die Reifenbreite vorn 80 und hinten 100 mm. Für die Fahrwerksteile darf kein Titan verwendet werden.

Speedway-Fahrgestelle werden in kleinen Betrieben überwiegend von Hand angefertigt. Die am meisten verwendeten Konstruktionen sind Jawa (CSSR), Hagon und Godden (England) sowie Tolba (Schweden).

Auszüge aus Beiträgen der Fachzeitschrift „Bahnsport aktuell“ von Wilhelm Redenius und Thomas Schiffner. Zusammengestellt von Christian Kalabis.





Impressum

Herausgeber: ADAC Südbayern e.V.
Öffentlichkeitsarbeit
Postfach 12 01 20
8000 München 2

Redaktion: Axel Arnold

Textbeiträge: Axel Arnold
Christian Kalabis

Fotos: Konrad Aigner
Ubbo Bandy
Ken Carpenter
Monika Gosch
Hans Fock
Mike Patrick

Layout: Gabriele Dill-Ebert

Anzeigen: Axel Arnold
Holger Eggert

Druck: Ziele Druck GmbH,
8016 Feldkirchen

Der ADAC Südbayern dankt allen am Speedway Weltfinale '89 beteiligten Unternehmen für ihr förderndes Engagement.



VERSPRECHEN UND HALTEN BOKI®

**Die
Schnellsten**



Die Stärksten



Die Schmalsten



Kiefer GmbH Maschinenbau · Further Straße 1 · 8250 Dorfen ·

**Telefon 0 80 81/41 40
Telefax 0 80 81/4 14 99**

Alles, was Sie über Autos wissen müssen

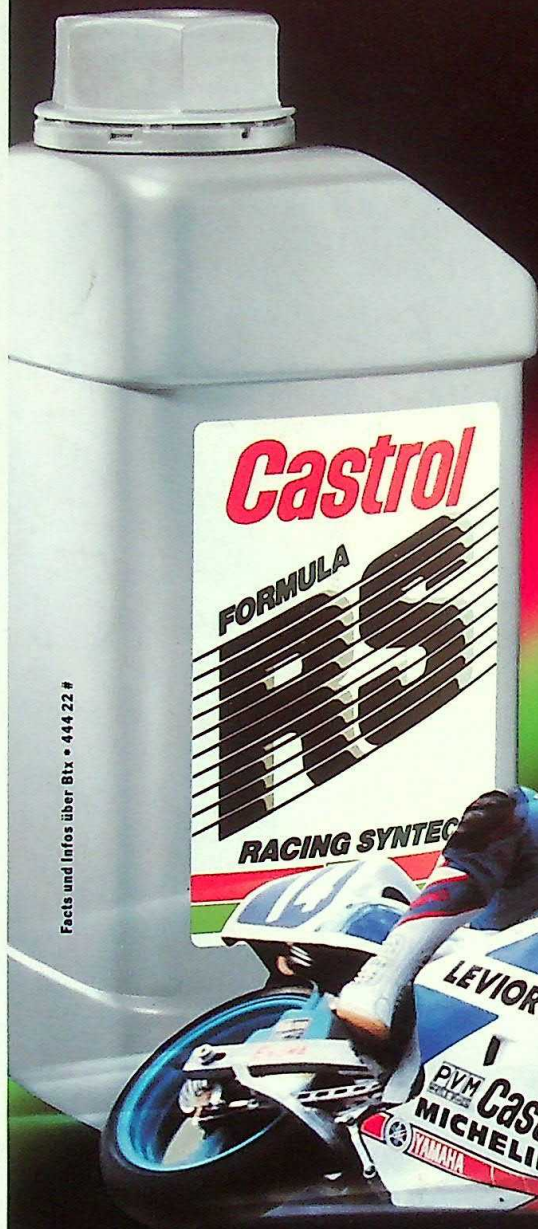


Jetzt für DM 12,80
im Zeitschriftenhandel und beim ADAC

Motor-Tuning

durch Öl.

Mehr PS bei maximaler Sicherheit – das Tuning Konzept der voll-synthetischen Castrol RACING SYNTEC-Technologie. Für alle Hochleistungs-Triebwerke, ob 4- oder 2-Takt. Maximaler Schutz vor Verschleiß. Extreme Hochtemperatur-Stabilität. Optimale Motor-Sauberkeit. Motorsport-getestet! Castrol RACING SYNTEC: Spitzenleistung jenseits der Belastungsgrenzen.



Facts und Infos über Btx • 444 22 #



Yamaha
empfiehlt Castrol.

sag: Ich will...
Castrol
...nichts anderes.