

Ein spannendes Meisterschaftsjahr geht zu Ende

Die 14. Deutsche Historische Motorradmeisterschaft setzt auf bewährtes und baut ihre Stellung im historischen Motorsport aus.

Entspannte Gesichter waren bei dem gesamten Orga-Team der Deutschen Historischen Motorradmeisterschaft in Hockenheim bei der Siegerehrung des letzten Meisterschaftsaufes zu sehen. Während Joachim Grabitz dem letzten, verdienten Sieger den Pokal überreichte, fiel der neuen Führung Uli Schmidt und Stephan Otto eine große Last von den Schultern. Ein anstrengendes, schönes und erfolgreiches Motorsportjahr ging zu Ende.

Die neuen DHM-Leiter hatten auf die bisherigen Strecken gesetzt und sich mit einem sehr gut eingespielten Orga-Team als neue Leiter der DHM bewährt. Ruhiges und beständiges Handeln, machte auch die 14. Deutsche Historische Motorradmeisterschaft zu einer erfolgreichen Saison.

Dabei wurden zunächst die Kontakte mit den Rennstreckenbetreibern, den verschiedenen Motorsport Club's, bei denen die DHM zu Gast war und den Motorsportverbänden DMSB, ADAC und DMV geknüpft. Ebenso wie in anderen Motorsportserien gilt auch für die DHM, dass nur ein gemeinsames Handeln und eine enge Zusammenarbeit zum Erfolg führen können. Und dies soll auch in Zukunft noch verstärkt werden

Das bewährte Orga-Team, rückte noch mehr zusammen. Die Stärken wurden ausgebaut und an einigen Schwächen im Gesamtablauf wurde „gefeilt“. Perfekt organisierte Rennwochenenden waren das Ergebnis.

Die neue Leitung erkannte auch schnell, dass die Präsentation von echten historischen Rennmaschinen und die Deutsche Historische Motorradmeisterschaft nicht sehr viele Gemeinsamkeiten haben und differenziert zu behandeln sind. Die Interessenlage der Fahrer ist anders. Viele behaupteten, die alten Schätze seien tot und nicht mehr an die Strecke zu bekommen. Zudem würde der VFV nur noch eine Plattform für Hobbyraser bieten und Fahrer mit echtem Material vergraulen. Alle diese Kritiker wurden eines Besseren belehrt.

Mit dem 1. Ried Ring Revival im hessischen Lorsch wurde eine Veranstaltung geschaffen, bei der eine Qualität an Motorräder an den Start ging, wie sie in diesem Jahr wohl einmalig war. 135 historische Rennmaschinen wurden vor ca. 8000 Zuschauer präsentiert. Dazu wurde auch aufgezeigt, dass es durchaus noch

Städte gibt, die am Motorsport interessiert sind und sich aktiv an der Organisation einer solchen Veranstaltung beteiligen. Eine Ausstellung über die früheren Ried Ring Rennen und ein Treffen ehemaliger Rennfahrer, die alle Beteiligten mit ihren Geschichten in den Bann zogen, rundeten das Wochenende ab. Und siehe da, der Ried Ring hatte eine Signalwirkung. Die VFV Sonderläufe in Schotten als auch in Hockenheim waren schnell mit tollen Motorrädern ausgebucht. Damit hat der VFV seine alten Ziele, nämlich historische Rennfahrzeuge zu präsentieren, wieder aufgenommen. Die Präsentation im Rahmen der DHM und darüber hinaus soll zukünftig weiter gefördert werden.

Aber auch die Nachfrage bei der DHM hat zugenommen. Rund 70 Passanfragen im Jahr 2014 zeigen das Interesse an der Teilnahme an den DHM Läufen. Dabei hat die neue historische Kommission die Zügel bezüglich der Umbauten und der Genehmigung von Fahrzeugpässen angezogen. Qualität statt Quantität. Natürlich sind weiterhin Eigenbaumotorräder möglich. Auf die Einhaltung des Reglements und die Optik der Motorräder wird allerdings wieder Wert gelegt. Die historische Kommission aus sieben Personen, federführend durch Roger Reising, leiste hier hervorragende Arbeit.

Doch im Mittelpunkt stand natürlich der Motorsport. Egal ob am Nürburgring, Metz, Colmar, Schotten, Oschersleben, Dahlemer Binz oder Hockenheim. Überall war das Starterfelder gut gefüllt und jeder Fahrer kam auf seine Kosten. Ob jung oder alt, schnell oder langsam, alle hatten ihren Spaß und die Möglichkeit Punkte für den Klassensieg oder den Meistertitel zu erringen. Beim Finale in Hockenheim hatten noch sechs Fahrer die Chance, Deutscher Historischer Motorradmeister zu werden und diese Anspannung machte sich auch bei den großen Starterfeldern bemerkbar. Am Ende konnte allerdings nur einer gewinnen. Gesamtsieger und Deutsche Historischer Motorradmeister 2014 sind:

Dieter Wandelt aus Schalksmühle und Stephan Otto aus Frankfurt am Main auf einem 600ccm BMW Kneeler Gespann aus dem Jahre 1967. Dieter Wandelt, der über Moto Cross zum Gespannsport kam, sammelte zunächst mit seiner Tochter seine ersten Erfahrungen auf drei Räder auf der Rennstrecke. Als diese allerdings das Elternhaus verließ, war Dieter ohne festen Beifahrer. Stephan Otto, der bis dahin nur Erfahrungen mit einem Straßengespann hatte und in den Soloklassen an der DHM teilnahm, zeigte Interesse. Beide entwickelten sich innerhalb von drei Jahren zu einer Einheit und waren nicht nur sehr flott, sondern auch sehr gleichmäßig in der Saison 2014 unterwegs. An sieben

Rennwochenenden standen sie sechsmal auf dem Podest, wobei sie in drei Läufen Gesamtsieger wurden.

Am Ende können sie sich über den Klassensieg und den Deutschen Meistertitel freuen. Freundschaft, Zusammenhalt und ein technisch super hergerichtetes Motorrad sind das Geheimnis von Dieter und Stephan. Das allerdings auch etwas Glück dazu gehörte streiten beide nicht ab. Wurde die Meisterschaft doch erst im letzten Lauf in Hockenheim entschieden, bei dem sich beide gerade mal mit nur 0,51 Sekunden gegenüber dem Zweitplatzierten durchsetzen konnten.

Platz 2 belegt Edgar Rothenpieler aus Bad Laasphe, der mit seiner Triumph BD 250 aus dem Jahr 1939 teilnahm. Eine Gesamtabweichung von nur 30,41 Sekunden in zehn Wertungsläufen reichte für ihn leider nicht für den Gesamtsieg. Bei der Triumph handelt es sich um einen Einzylinder Zweitakter mit 248 ccm Hubraum und einer Leistung von ca. 23 PS. Diese Motorräder wurden in den Jahren 1939 bis 1943 gebaut. Dass ein solches Motorrad auch rennstreckentauglich ist, beweist Edgar Rothenpieler, der die gesamte Saison 2014 an allen Wertungsläufen ohne Ausfall teilnahm. Bereits 2012 wurde Edgar Vizemeister und muss sich bedauerlicherweise auch in diesem Jahr mit dem zweiten Platz in der Gesamtmeisterschaft zufrieden geben. Trotzdem, Spaß hat auch ihm das Jahr 2014 gebracht.

Platz 3 belegte der eingefleischte Italien-Fan Uli Schmidt auf einer Gilera San Remo aus dem Jahre 1948. Vor 8 Jahren kam Uli über den Oldtimer-Rallye Sport (ADAC Hessen-Thüringen Pokal, ADAC Classic Revival Pokal) zur DHM. Zunächst nahm er nur mit seinem aktuellen Siegermotorrad in der Klasse E teil. In der aktuellen Saison bewegte Uli noch zusätzlich eine Gilera Saturno Corsa (Baujahr 1956) in der Klasse K. Ulis Leidenschaft ist die Mischung aus Motorradsport auf Rennstrecken und dem Umgang mit „alten und attraktiven Italienerinnen“. Da wundert es nicht, dass Uli stolzer Besitzer von vier Gilera Saturno`s und eine Ducati 750 SS ist. Allesamt schnelle und schöne Motorräder, wobei eine ihm jetzt den Podestplatz in der Gesamtmeisterschaft bescherte.

Insgesamt war die DHM auch unter der neuen Leitung wie gewohnt erfolgreich, bei der der Motorsport unter Freunden auch weiterhin im Mittelpunkt steht.

Gesamtergebnis Deutsche Historische Motorradmeisterschaft:

1. Gesamtmeisterschaft

1.	Dieter Wandelt Stephan Otto	Schalksmühle Frankfurt	BMW R 60	1962
2.	Edgar Rothenpieler	Bad Laasphe	Triumph	1939
3.	Ulrich Schmidt	Felsberg	Gilero San Remo	1948

2. Klasse A+S

1.	Fritz Koch	Bechtheim	Yamaha TZ	1983
2.	Ponten Uli	Adenau	Yamaha TZ	1978
3.	Walter Mees	Erfstadt	Yamaha Sheperd TZ	1978

3. Klasse B-C-E

1.	Ulrich Schmidt	Felsberg	Gilera San Remo	1948
2.	Edgar Rothenpieler	Bad Laasphe	Triumph BD 250	1939
3.	Matthias Schmidt	Rothenbuch	Sarolea 34 B	1934

4. Klasse F+ H

1.	Thomas Wiedemann	Elzach	Ducati S	1959
2.	Thomas Turowski	Leverkusen	Moto Morini Settebello	1958
3.	Jürgen Reibe	Dormagen	Ducati M1	1964

5. Klasse J+K

1.	Günther Weickert	Bonn	Aermacci Ala Doro	1966
2.	Klaus Jung	Gießen	BSA Goldstar	1956
3.	Hansueli Wyssen	Heimensch. (CH)	Norton Manx	1955

6. Klasse M

1.	Roger Reising	Alzenau	Ducati Pantah 600 F2	1981
2.	Andreas Grünwald	Laubach	Honda CBX 550	1982
3.	Dieter Nagel	Waghäusel	Ducati Pantah	1981

7. Klasse N

1.	Bernd Albert	Laubach	BMW R 50 /2	1964
	Philipp Wagner	Schotten		
2.	Karl Umbach	Bretten	BMW R 50 S	1958
	Klaus Umbach	Bretten		
3.	Heiko Kling	Worfelden	BMW R 51-3	1953
	Hamsch, Andre	Graben-Neudorf		

8. Klasse O

1.	Michael Schäfer	Rödersh.-Gronau	Suzuki GSX 1100 S	1982
2.	Horst Quint	Neunkirchen	Kawasaki GPZ 750	1983
3.	Timo Jung	Homburg	Kawasaki GPR 750	1983

9. Klasse P

1.	Dieter Wandelt Stephan Otto	Schalksmühle Frankfurt	BMW Kneeler	1967
2.	Hans Jochim Sven Riebel	Michelstatt Hattersheim	BMW Seegers	1968
3.	Erwin Mahl Ronja Mahl	Alsfeld Alsfeld	BMW Schmidt	1967

10. Klasse Q+Y+Z

- | | | | | |
|----|---------------------|----------|-----------------|------|
| 1. | Ulrich Seubert | Goldbach | Nourish-Weslake | 1973 |
| | Germar Seubert | Laufach | | |
| 2. | Christoph Schlosser | Herdorf | BMW R 100 | 1977 |
| | Beate Schlosser | Herdorf | | |
| 3. | Udo Dabringhausen | Wiehl | BMW R 100 | 1976 |
| | Tim Dabringhausen | Wiehl | | |

11. Klasse R+T+L

- | | | | | |
|----|-------------------|----------------|---------------------|------|
| 1. | Jiri Zavazal | Ludwigshafen | Jawa 250/2 | 1976 |
| 2. | Siegfried Dittmar | Worblingen | Motobi SS 250 | 1968 |
| 3. | Albert Zollinger | Geroldwil (CH) | AMF Harley Davidson | 1974 |

12. Klasse U

- | | | | | |
|----|------------------|--------------|---------------|------|
| 1. | Thomas Wiedemann | Elzach | Ducati 350 | 1969 |
| 2. | Uwe Schneider | Chemnitz | Yamaha RD 250 | 1973 |
| 3. | Jiri Zavazal | Ludwigshafen | Kawasaki S 1 | 1973 |

13. Klasse V

- | | | | | |
|----|-----------------------|-----------------|---------------------|------|
| 1. | Jaroslav Racek | Stanoviste (CZ) | Yamaha SR500 | 1978 |
| 2. | Heinz Jürgen Schlicht | Wedemark | Moto Morini 3 1/1 S | 1973 |
| 3. | Hans Poljack | Schmitten | Yamaha SR 500 | 1978 |

14. Klasse W

- | | | | | |
|----|-------------------|----------|-----------------|------|
| 1. | Klaus Jung | Gießen | BSA A10 | 1961 |
| 2. | Jutta Schuhmacher | Kreuztal | Laverda 750 SF2 | 1974 |
| 3. | Jürgen Lange | Willich | Yamaha XS | 1975 |

15. Klasse X

- | | | | | |
|----|---------------------|-----------|----------------|------|
| 1. | Wolfgang Gläser | Molsberg | Honda CB 750 f | 1978 |
| 2. | Olaf Rzepka | Vallendar | Kawasaki Z 650 | 1977 |
| 3. | Berthold Versteegen | Kleve | Laverda 1000 | 1972 |