24 Stunden sind eine lange Zeit!

I. Internationales 24 Stunden-Rennen, Avus/Berlin

Bevor der Bericht beginnt, ist etwas zu sagen. Sollte jemand vorhaben, seine Doktorarbeit über das Thema "Sport und Behörden" zu schreiben, so soll er sich dazu die Erlaubnis (sagen wir besser "Ausarbeitung von einschränkenden Auflagen") zum Lesen geben lassen die der ADAC Gau Berlin für dieses Rennen von den zuständigen Stellen in Berlin erhielt. Ich glaube, es waren 24 Schreibmaschinenseiten Amtsdeutsch. Nein, es ist zum Auswandern -!

Leute, Ihr wisst ja gar nicht, was Ihr an einem Mann wie Harry Splettstößer habt, der trotzdem den Spaß nicht verlor und das Rennen organisierte! (Der gehört eigentlich nicht nur in einen Verbands-Gau, der gehört ganz woanders hin!) Wir beim MOTORRAD haben bestimmt ein dickes Fell und sehr viel Humor gelernt im Umgang mit allen möglichen und unmöglichen Zeitgenossen — aber beim Lesen dieses Schriftstückes lief mir doch eine Gänsehaut den Rücken runter.

*

Wer in 24 Stunden - von Samstagmittag bis Sonntagmittag - die meisten Runden auf der langen Avus-Rennstrecke zurücklegt, der ist Sieger. Bei Rundengleichheit entscheidet die frühere Durchfahrt durchs Ziel. Das ist die Grundlage der Bewertung, Zu jedem Fahrzeug gehören zwei Fahrer, zu jedem Gespann zwei Fahrer-Paare, alle zwei bis drei Stunden muss gewechselt werden. Ausgeschrieben ist das Rennen für Motorroller und Motorräder in zwölf Klassen, es gibt ein Gesamtklassement für die überhaupt schnellsten Maschinen, eine Wertung für den Coupe de'Endurance der FIM (eine Art Europameisterschaft, zu der die Langstreckenrennen in Thruxton - 500 Meilen - 22. 6. die 24 Stunden von Barcelona, 6. 7., und der Bol d'Or gehören) in den Soloklassen bis 250 und über 250 ccm und eine Mannschaftswertung, Starten dürfen im Rennen "für den öffentlichen Straßenverkehr zugelassene Fahrzeuge". Serienmäßigkeit ist nicht vorgeschrieben!

Natürlich — es ist drin, eine Rennmaschine mit Lichtanlage und Schalldämpfer zu versehen, diese zuzulassen und dann zu starten. Aber so eine scharf gemachte Kanone wurde 24 Stunden Vollgas nicht durchhalten. Das hatte sich schon herumgesprochen, und so bestand eigentlich die Kunst darin, die Grenze zu finden, bis zu der eine Leistungssteigerung noch vertretbar war, oder aber durch Abmagerungs- und Schlankheitskuren einem Alltagsmotorrad höhere Endgeschwindigkeit zu verleihen. Jeder hatte schließlich so sein eigenes Rezept — aber diese Avus-Rennstrecke spielte dann doch den größten Künstlern ein gewaltiges Schnippchen: zum Siege kamen, bis auf zwei Ausnahmen, nur normale Serienfahrzeuge!

Das klingt unglaublich, aber es ist so. Hier hing der Erfolg fast nur an dem Stehvermögen. Aber mancher für sicher gehaltene Sieg wurde auch durch Nervosität, fehlende Boxenstrategie und Übersicht geradezu verschenkt.

129 gehen mit Böllerschuss am Samstagmittag 12 Uhr auf den langen Turn, es regnet in Strömen, es ist keine 10 Grad über Null, es weht aus dem Westen nicht schlecht. Als erster ist Nachtmann mit der Werks-R-69-S auf und davon und fährt eine Startrunde mit weit über 160 km/h Durchschnitt. Es ist keine reine Serienmaschine, diese S. Es ist der alte Silverstone -

Veteran, allerdings ist der Motor und anderes sorgfältig neu gerichtet. Über 10 verdichtet, natriumgekühlte Auslassventile, andere Ventilerhebungskurven und ähnliche Sachen, die man erproben will. Schließlich ist ein Langstreckenrennen dazu prädestiniert! Als zweiter Fahrer ist unser Karl Hoppe da. Wenn man die Maschine genau betrachtet, findet man sehr viele sorgfältige Kleinigkeiten. Was aber verwundert, das sind die beiden offenen Dell'Orto Vergaser ohne Luftfilterung – ob man nicht mit schlechtem Wetter rechnete? 24 Stunden sind lang – soo lang –! Aber keine Ausländer sind da! Keine dicke, englische Werks-Lady! Nun ja – denn nicht –!

Wir gehen in die Boxen, denn wo wird sich sonst mehr Spannung zeigen? — Der Motorradhändler Verworner hat in einem großen Kastenwagen seine eigene "Rennleitung", einen Haufen Ersatzteile und betraut sogar zwei von ihm genannte Mannschaften, Der Mann ist auf dem richtigen Weg! Wenn man Motorräder verkaufen will, dann muss man heute mitten unter seinen Kunden leben, muss ihre Sorgen und Nöte nicht nur kennen, sondern auch teilen, und man muss ihnen handwerklich etwas zeigen!

Die ersten sind schon an den Boxen - nach ein oder zwei Runden! Berühmte "Regenbrillen" funktionieren nicht, nach trockenen Handschuhen wird gerufen! Mancher segelt wie der Schimmelreiter mit einer wehenden Plane vorbei - ! - Und bestimmt ist einer drunter, der sich bei uns wegen "Platzvergeudung" beschwerte, als wir zuletzt etwas über vernünftige Bekleidung oder über Brillen usw. schrieben -! Alsdann liebe Freunde, macht weiter so! Es ist wirklich erschreckend, wie wenig sogar "alte Hasen" von anständigen und zweckmäßigen Regenklamotten halten. Denen ist nicht zu helfen, und etwas schadenfroh sehen wir mancher Improvisation zu. Ja, Meister Blenk vom "Lädle" - in den Boxen hätten Sie sein, notieren und schauen sollen!

Aber auch bei Honda sind sie schon gleich im Hafen. Die Papierfilter sind nass, quellen und lassen keine Luft mehr durch, Man reißt das Zeug weg und kriegt den Sauerstoff wieder voll rein. Sollte eine größere Düse nun nicht gut sein? — Sie denken nicht dran oder halten nichts davon, Um 12.50 Uhr ist Lewandowski mit seinem gekitzelten R 60-Gespann im Port. Ölt wie eine Gießkanne, Zylinderkopf links drückt an einer vom Kerzenschlüssel beschädigten Stelle das Öl raus. 13.14 Uhr: Er fährt wieder ab, beide Köpfe gewechselt!

14.30 Uhr: Nachtmann wechselt, Hoppe fährt los, die Maschine springt mit dem Kickstarter nicht an, er muss anschieben. Es regnet Bindfäden, der Wastl friert und ist außen nass wie eine Katze. Lohmännchen in Klaus Beckers Liege-Spezial Seitenwagen hat gottlob den Freischwimmer-Ausweis der Sog zieht die Sprühfahne eimerweise rein. Und da ist der Hoppe Karl an den Boxen. Man arbeitet fieberhaft, Stoßstange rechter Auslass krumm, Stößel geplatzt, Nun brennt es in der BMW-Boxe! Meint ein Helfer von Hellhammer, ein Pfoiner mit Baskenmütze zu einem Mädchen im Marquardt-Mantel: "Nun sehen Sie nur, wie der Aasgeier Leverkus zuguckt!" Und weiß nicht, dass das Mädchen mein angetrautes Weib ist. Ich fühle mich in die Luft gehoben und kreise also weiter mit ausgebreiteten Flügeln über der Szene. Mutti hält den Schirm drüber. Nach einer Stunde 34 Sekunden geht es weiter. Nach zwei Runden dasselbe am linken Zylinder, Später ist der Kopf rechts porös, dann stimmt was mit der Zündung nicht mehr. Das Paar muss aufgeben, gegen 19 Uhr, Etwa 10 Runden Rückstand. Schade. Der Klankermaxe kümmert sich fortan um die anderen BMW-Ritter.

Um 17 Uhr führen Schmalz / Koslowski auf einer ganz normalen R 69 S ihre Klasse und die Gesamtwertung an. Dann Rabe / Hiller (BMW R 69 S), Hellhammer / Hermann (BMW R 69 S) und Hütten / Gedlich (BMW R 69 S).

In den Boxen hat ein wütender Betrieb eingesetzt: ganze Motoren werden schon generalüberholt, Rahmen geschweißt, Würstchen gekocht, Handschuhe und Stiefel gefaltet, Brillen-Arsenale angelegt, in langen Zahlenreihen geschrieben, Tankanlagen raffiniertester Bauart (sogar mit Pressluft) für fünf Mann Bedienung einschließlich Richtkanonier für zu kleine Tanköffnungen in Stellung gebracht - man rennt, ruft, werkelt, schlossert, murkst und zittert durcheinander. Und vor den Boxen rasen sie, mit langen Sprühfontänen hinter sich, vorbei, unaufhörlich - wie kann die Zeitnahme da nur durchfinden?! - Es wird dunkel, und es regnet. Wie jämmerlich sind doch die serienmäßig eingebauten Lichtanlagen in unseren Motorrädern! Wer das nun immer noch nicht glauben will, der sehe sich die Geschichte nun mal an. Aber von den Konstrukteuren und führenden Köpfen, die es angeht, ist keiner da. Was soll man auch 1963 bei einem 24-Stunden-Rennen für Motorräder? Gibt das "Stückzahlen"? Nein. Also. -Und wie fein wird hier den Bosch-Leuten demonstriert, dass bei 120 km/h bei Regen im Dunkeln 160 mm Lichtaustritt und eine 35-Watt-Funzel geradezu gefährlich ist! Die Kerle, die da fahren, die sind bestimmt nicht nachtblind, aber die Durchschnitte fallen rapide! Und an den Boxen sagen sie: "Mensch, pass auf, man sieht nichts!" Wozu hat der Heinritz denn an seiner KS eine Latüchte mit 200 mm und 40 Watt? Auf der anderen Seite: auch die Fahrer könnten sich vor einem solchen Wettbewerb um saubere Scheinwerferspiegel, 40 Watt-Lampen, intakte Lichtmaschinen und Regler kümmern. Und wir möchten wetten, dass an diese Sache nur wenige dachten. Und die Hersteller?

Grüttefien, der Leiter des Industrie-Sportausschusses in der OMK, ist da. Der könnte es den Leuten sagen. Ob er's tut?

Die ersten sind raus. Leider ein paar darunter, die stürzten. Und davon einwandfrei ein paar, die nichts sahen -! Gut, dass die Steilwand ausgeleuchtet ist. Und der Elektrogammel beginnt mit ausgelöteten Lichtmaschinen, geplatzten Kerzen, verschmorten Reglern -. Mensch, wer schreibt es alles auf und legt es den Konstrukteuren auf den Tisch? Die ewigen Kritikaster vom MOTORRAD! Man sollte die Kerle, diese Brüder - da stecken sie schon wieder die Nasen rein! Bei Hellhammers füllt man Öl nach. Das Team ist auf dem Wege nach vorn. So ganz piano und unauffällig - einer sagt "so unbedarft wie Müllers unter den Kopfjägern". Aber gute Leute sind immer unauffällig, und hobeln ihren Streifen runter. Und sehen nicht nach Helden aus. Sie haben eine ganz normale R 69 S, ohne Schwingungsdämpfer, ohne neuen Entlüfter, noch mit den "dünnen" Zylinderfüßen. Sie hüten sich vor 6200 U/min. Alte Knaben wissen schon-!

Scholber mit seinem wunderschön zurechtgemachten Max-Gespann muss bauen und bauen. Auch Lichtmaschine in Merseburg. Er fährt mit 300 ccm in der 350er Gespannklasse. Und nun kommt die olle BK-Boxer nach vorn - es ist nicht zu glauben! Und der Helmfried Riecker aus Stuttgart dreht saubere, ruhige Runden auf der alten Adler-M-125 und am Morgen ist er erster, weil der Favorit auf der Honda-Supersport in einen Bumms vor den Boxen verwickelt ist und mit einem kleinen Schock ein paar Stunden ausscheiden muss. Was sind das nur für Sachen -! (Es ist unmöglich, mein ganzes Notizbuch zu drucken und alle Fahrer zu erwähnen!) Um 22:30 Uhr geht der Neddenien an die Boxen mit der 250er Honda-Supersport, Loch im Kolben! Hatten wir nicht an eine größere Düse gedacht? Ist da doch Dreck durchgeflogen ohne den Luftfilter? So was Dummes! Man wechselt den Motor. Da musst du zusehen, wie sie hauen - wie die Superheinzelmännchen, quick, quick - wie die Wiesel, Shimada auf der privaten Honda geht so nach vorn und schrubbt mit dem heulenden Samurai-Schwert das Feld an, drei andere Hondas hinter sich - die schrauben den Prozentsatz für Gold aber nach oben! Da ist nichts mehr drin für eine Max. Da war eine drunter - die von Heinrich Schilling - die kam wohl als absoluter Dreckbeutel grade aus dem Ernteeinsatz. Möönsch, sie ging ja gut; und der Fahrer war auch nicht schlecht, musste nur nachher unter "ferner liefen" rangieren, weil der Co-Pilot nicht mehr konnte. Aber

- willste die nicht das nächste Mal geputzt zur Abnahme bringen, Freund? So was! Und die KS 50 von Schirmer - die ist lauuut. Ob das noch 90 Phon plus Karenz sind? - Icke, der mit dem eisernen Hintern (man hat ihn befördert zum Chromnickelstahl-Hintern!), spult seine Runden mit seinem Co-Piloten Beirle sauber runter. Aber die Zeitnahme kann manchmal seine Nummer nicht lesen, und dann hört er, dass man zwölf Runden abgezogen hat. Erinnerung! (Der Sage nach musste man den Wütenden am Stuhl festbinden!)

Das sind so Schicksale, wie das vom Schmelzer Hannes, dem einer mit Beulen auf den Augen das Gespann von hinten zertöppert. Oder wie der Becker Klausi, der hohe Gespann-Favorit mit 0,78 m2 Stirnfläche (seiner Maschine!), dessen Copiloten – Schmiermax den Reservekanister stehen lässt, so dass sie von der Südkurve zurücklaufen müssen bis zur Boxe, Sprit holen. Drei Runden Vorsprung vor Heinritz, Und dann nachher noch einen Anschluss schweißen mit aufgesetztem Montierhebel –! Sechs Runden Rückstand! Joii, joii, joii – da geschieht in jeder Ecke ein spannender Roman. Aus einigen ausgefallenen Adlers wird alles das ausgebaut, was die eine im Rennen befindliche noch braucht. Hinter den Boxen sucht einer seinen Imperator-Motor, eine BMW steht da ohne Vorderrad – das wird auf der Strecke gebraucht –! Einer fällt im Gang über einen schlafenden Fahrer, der in Decken gewickelt dalag.

Gibt das ein Gefluche -! Man ist nervös, Mitternacht ist um. Fahrerwechsel. Es regnet. Die Nacht wird lang aber nicht langweilig, In der BMW-Boxe wollen sie schwören, dass die Heinritz-KS einen Motor vom Schorsch Weiß hat, Nach den Rundenzeiten, dem Stirnwiderstand, müssen mehr als 42 PS in dem Elefanten sein. (Wir sind doch nicht doof!) Sauber und unbeirrt fahren die ihre Runden weg, Machen keine Fiesematenten und Faxen. Nichts Superspezielles, Durchhalten ist Trumpf. Und der Drehzahlmesser -! An der R 60 von Bittighofer / Wallek ist der Kurbelzapfen ab. Weg mit der Lichtmaschine! Verworner holt eine Batterie, Die kommt in den Tankrucksack, inzwischen laden sie ein paar neue auf. Es geht weiter. Der Regen lässt nach, die Strecke trocknet etwas ab. Uff -!

An dem wunderbaren Elefanten von Schmidtke fällt der linke Zylinder aus. 3.45 Uhr. An Offens Honda CB 72 reißt die Primärkette, Lewandowski verliert wieder Öl. Hellhammer geht nun ganz an die Spitze und rauscht zuverlässig und ruhig vorbei, dass man staunt, 140er Rundenschnitte sind drin, Die R 27 von Krischan Bartsch ölt an den Stoßstangen-Manschetten, aber hält. Ralf Schick und Frau Ursula haben an der Express noch kein Werkzeug angefasst,

Ja, da sind einige Muttis dabei. Bei dem gut vorbereiteten 69 S-Gespann von Steenbock die Frau seines Co-Piloten, Renate Bartsch. Dann Christel Schmelzer bei ihrem Alten im Boot, auch das CoPiloten-Paar davon ist beweibt durch Marita Zander, und die Ingeborg Meißner in der anderen Express.

Die 90 Phon stehen in der Ausschreibung - man misst sie an der Strecke nach - aber scheinbar nimmt man es nicht ernst, Warum dann erst in die Ausschreibung drucken? Aber man beweist, dass oft laut erscheinende Viecher gar nicht laut auf dem Phongerät sind - und dass nicht laut scheinende und sogar angenehm klingende Motoren weit über 90 und sogar 100 Phon bringen. Junge, was sind das eigentlich für Leute, die bei uns die Gesetze machen? - Es dämmert, langsam kommt der Tag. Wir suchen irgendwas zum Hinsetzen und plötzlich ist man immun gegen Geschrei, gegen den ganzen Wirbel, man schaut kaum nach der BMW hin, die da vor den Boxen

auf dem Grünstreifen liegt, Nr. 17. War mal Spitzenreiter! Ist im Dunkeln nach Übersehen einer Konkurrenz toll abgestiegen, genau vor den Boxen. Man beginnt, in dieser Atmosphäre sogar einzunicken. Aber es gibt keine Ruhe, die Geschichte geht weiter. Und morgens um 9:10 Uhr muss Hellhammer an die Boxen — Kupplungsseil gerissen! Es muss trotz Rundenvorsprung schnell gehen. Hellhammer liegt auf der Erde und fädelt den neuen Zug ein. Öl verbraucht der Dampfer auch. Fertig. Weiter.

Man schätzt 40% Ausfälle. (Und verschätzt sich gewaltig!) Um 10 Uhr ist Jochen Luck am Lautsprecher wieder aufgewacht und berichtet den Zuschauern auf der Tribüne, was in der Nacht passierte. Und jeder sehnt nun die karierte Flagge herbei. Langsam beginnt es nochmal zu nieseln, Man fröstelt. In den Boxen kochen sie Tee, und ein Mannschaftsbetreuer schenkt uns ein paar Würstchen, Die Rollerfahrer sind nicht weich geworden auf den praktischen Damen-Zweirädern, Wie haben die nur mit ihren trüben Funzeln die Dunkelheit gemeistert? — (Es gehören auch Kerle dazu, damit Rennen zu fahren!)

Wir gehen zur Ziellinie. Einige machen jetzt einen harten Endkampf untereinander. Und dann kommt Hellhammer, Splettstößer winkt das Rennen ab, und wir recken uns alle. Schlussauffahrt und Gratulation vor der Tribüne, Schlussabnahme (und warum Schirmers KS 50 nachmessen ???) – und da kommt die Sonne wieder.

Schlafen? Jetzt? — Wir müssen noch so viel zuhören, Steenbocks feines Gespann besehen, und vor allem dem Splettstößer sagen, dass er dieses Rennen im nächsten Jahr wieder fahren lassen muss. Wir brauchen es als Dokumentation für das Niveau unseres modernen Motorradbaues. Hoffentlich begreifen sie es alle! —

Klacks

Gesamtklassement:

- 1. Hellhammer / Herrmann (BMW R 69 S) 168 R., 139,9 km/h, 3360km, Zeit 24:00:58;
- 2. Rabe / Hiller (BMW R 69 S) 165 R., 137,5 km/h
- 3. Hütten /Gedlich (BMW R 69 S), 163 R., 135,8 km/h;
- 4. Glück / Schramm (BMW R 69 S), 158 R., 131,6 km/h;
- 5. Gruda / Wagner (BMW R 60), 154 R 128,3 km/h; usw.

Das Gespann Heinritz, Heinritz / Zimmermann (Zündapp KS 601 S). Möschel liegt in der Gesamtwertung an 9. Stelle vor der ersten 500 ccm-Maschine, einer BMW R 50 S!

Klassenwertung:

Roller bis 150 ccm:

- 1. Heinrich Bauer / Konrad Seeger, Nürnberg (Vespa GS) 110 Runden, (Gold);
- 2. Edmund Schulz / Hans Krüger, Darmstadt (Vespa GS) 109 Runden (Gold);
- 3. Rolf Stenzel / Gerhard Neils, Berlin (Vespa GS), 101 Runden (Silber) u.a.
- 2 Gold, 6 Silber, 3 Bronze, 2 Ausfälle.

Roller bis 200 ccm:

- 1, Dagobert Mazak / Fritz Quabeck, Lüdenscheid (Heinkel), 119 Runden (Gold);
- 2. Heinz Hunkenschröder / Werner Junkers, Westkirch (Zündapp), 117 R. (Gold);
- 3. Manfred Jorkowski / Lothar Bessert (Heinkel 103), Düsseldorf, 116 R., (Gold);
- 4. Roland Vaas / Ulrich Nickel, Stuttgart (Heinkel), 113 R. (Gold) u.a.
- 4 Gold, 3 Silber, 3 Bronze, 3 Ausfälle.

Motorräder bis 50 ccm:

- 1. Alexander Schirmer / Edgar Klein, Berlin (Zündapp KS 50), 99 R. (Gold);
- 2, Fritz Rzepka / Paul Hölzel, Hannover (Kreidler Florett), 90 R. (Silber);
- 3. Gerhard Moenkemeyer / Gerhard Eberle, Stuttgart (Hercules K 50), 89 R. (Silber) u.a.

1 Gold, 2 Silber, 4 Bronze, 2 Erinnerung, 3 Ausfälle.

Motorräder bis 125 ccm:

- 1. Helmfried Riecker / Jürgen Illig, Stuttgart (Adler M 125), 105 R. (Gold);
- 2. Georg Remus / E. G. Kreckel, Leverkusen (Honda CB 92), 99 R. (Gold);
- 3. C. H, Johanning / Jahn Peter Petersen, Hamburg (Honda GB 92), 97 R. (Silber) u.a.
- 2 Gold, 2 Silber, 2 Bronze, 3 Erinnerung, 2 Ausfälle.

Motorräder bis 175 ccm:

- 1. K. H. Lootze / Klaus Olm, Berlin (Maico 175 SS), 114 R.(Gold);
- 2. Kurt Dehning / Georg Thauer, Berlin (DKW RT VS), 107 R. (Gold);
- 3. Rolf Friedrich / H. V. Wünscher, Berlin (Zündapp 200 S), 104 R. (Silber) u.a.
- 2 Gold, 2 Silber, 1 Bronze, 2 Ausfälle.

Motorräder bis 250 ccm:

- 1. Koichi Shimada / Hubert Derichs, Hamburg (Honda GB 72), 140 R. (Gold);
- 2. K. H. Neddenien / Mathies Stüdemann, Hamburg (Honda CB 72), 136 R. (Gold);
- 3. Rolf Schütt / Joachim Schulz, Berlin (Honda CB 72), 127 R. (Silber) u.a.
- 2 Gold, 3 Silber, 5 Bronze, 5 Erinnerung, 7 Ausfälle.

Motorräder bis 350 ccm:

- 1. Peter Jacobsen / Udo Jacobsen, Berlin (Horex-Res.), 114 R. (Gold);
- 2, Helmut Hagemann / Horst Brose, Berlin (Horex-Res.), 100 R. (Silber);
- 3, Winfried Engel / Norbert Schulz, Berlin (BSA-Goldstar), 97 R. (Bronze) u.a.
- 1 Gold, 1 Silber, 1 Bronze, 1 Erinnerung, 2 Ausfälle.

Motorräder bis 500 ccm:

- 1. Peter Klever / Peter Günzel, Würselen (BMW R 50 S), 142 R. (Gold);
- 2. Eberhard Riedel / Hans Hertel, Schönwald (BMW R 50), 128 R. (Silber);
- 3. Rudolf Lohse / Alfred Lohse, Berlin (Horex-Imp.), 114 R. (Bronze), u.a.
- 1 Gold, 1 Silber, 1 Bronze, 1 Erinnerung, 1 nicht gewertet (da weniger als 50% Rundenanteil), 3 Ausfälle.

Motorräder über 500 ccm:

- 1. Friedrich Hellhammer / Rolf Herrmann, Datteln (BMW R 69 S), 168 R. (Gold);
- 2. Hugo Rabe / Werner Hiller, Düsseldorf (BMW R 69 S), 165 R. (Gold);
- 3. Helmut Hütten / Dietrich Gedlich, Pinneberg (BMW R 69 S), 163 R. (Gold);
- 4. Horst Glück / Wolfgang Schramm, Berlin (BMW R 69 S), 158 R. (Gold) u.a.
- 4 Gold, 3 Silber, 2 Bronze, 2 Erinnerung, 6 Ausfälle, (Schnellste Runde der Veranstaltung; Sebastian Nachtmann mit 162,1 km/h).

Motorräder mit SW, bis 250 ccm:

- 1. Ralf Schick, Ursula Schick / Jürgen Brandt, H. J. Nasitta (Expess), 87 R. (Gold);
- 2. Kurt Krüger, Erwin Müller / Günther Valentin, Ingeborg Meißner (Express). 84 R. (Gold);
- 3. Rolf Reuel, Jürgen Hasenbein / Gerhard Panknin, Wolfgang Liebermann (Hercules), 74 R. (Bronze)
- 2 Gold, 1 Bronze.

Motorräder mit SW. bis 350 ccm:

- 1. K. P. Pfannschmidt, Klaus Monsler / Lothar Baltzer, Günter Bayer (MZ BK 350), 93 R. (Gold);
- 2. Hartmut Scholber, H. J. Heinen / Martin Biedermann, Werner Schmatloch (NSU Supermax), 87 R. (Gold);
- 3. K. H. Dräger, Wolfgang Gronemann / Gerhard Brose, Peter Heß (Triumph-Boss), 85 R. (Silber), 2 Gold, 1 Silber.

Motorräder mit SW.über 350 ccm:

1. Georg Heinritz, Heinz Heinritz / Rudolf Zimmermann, Ernst Möschel (Zündapp KS 601 S). 143 R. (Gold);

- 2, Klaus Becker, Werner Lohmann / Rainer Hainich, Manfred Hoffmann (BMW R 69 S), 142 R. (Gold):
- 3. Günter Steenbock, Dieter Simon / Eberhard Bartsch, Renate Bartsch (BMW R 69 S), 141 R. (Gold) u.a.
- 3 Gold, 1 Silber, 3 Bronze, 2 Erinnerung, 3 Ausfälle.

Coupe-Wertung:

Solofahrzeuge (Roller und Motorräder) bis 250 ccm:

- 1. Meyer / Rahm, DKW RT 200, 1860 km, 24:10:32;
- 2. Bauer / Mäder, Heinkel, 40 km, 00:28:30.

Solofahrzeuge über 250 ccm:

- 1. Hellhammer / Herrmann BMW R 69 S, 3360 km, 24:00:58;
- 2. Hütten / Gedlich, BMW R 69 S, 3260 km, 24,02:22;
- 3. Nachtmann / Hoppe, BMW R 69 S, 840 km, 8:43:04.

Mannschaften:

ADAC-Gau Hansa (Hütten, Gedlich / Shimada, Derichs / Neddenien, Stüdemann) Gold. ADAC-Gau Westfalen-West (Hellhammer, Herrmann / Hunkenschröder, Junker / Mozak, Quabeck) Gold

Firma Motorrad-Verworner, Berlin (!) (Scholber, Heinen / Klein, Schirmer / Holz, Riediger) Silber. Vespa-Club Berlin (Selzener, Nolte / Kanold, Dienst / Dr. Rottenberg, Wirth) Silber. ADAC-Gau Berlin (Lootze, Metzkow / Kiok, Lossow / Schick, Brandt) Bronze.

(aus MOTORRAD 11/1963)