

Die deutschen Geländeseitenwagenmeister auf Motoren von KTM, Husqvarna, Yamaha und NSU

Bernd Bachert

Alfons Kampelmann

und noch ein/sein langjähriger Beifahrer

Hans-Werner Bauss

Josef Kelle

Karl-Heinz Klenk

Klaus Malzer

Günter-Georg Müller

Holger Schott

Alfred Schwarz

Frank Vrielmann

Bernd Bachert



Im Berufsleben ist Bernd promovierter Maschinenbauingenieur und Professor an der DHBW Mosbach,....



..... in seiner Freizeit ist er leidenschaftlicher Geländefahrer.

Bernd wurde 1971 in Heidelberg geboren. Der erste Kontakt zum Motor- bzw. Geländesport fand bereits in seiner Kindheit statt. War es zunächst das BMX-Rad, welches durch den „harten“ Geländeeinsatz des Öfteren wieder zusammengeschweißt werden musste, galt sein Interesse schon bald dem motorisierten Zweirad. Grund war schlichtweg sein „großer“ Bruder Gerold, der in der Geländesport-Szene aktiv war. Bernd war als kleiner Junge begeisterter „Schmiermaxe“, nicht nur bei den Geländefahrten des MSC Mauer. Der MSC hatte bereits in den 60er und 70er Jahren schon zahlreiche Gespannteamts in den eigenen Reihen, von denen einige herausragende zu Meisterehren kamen. Der Samen war also früh gelegt. Heute, über 35 Jahre später, lenkt er im Vorstandsteam die Geschicke des nach wie vor überaus aktiven Vereins als erster Vorsitzender.

Die eigene Fahrerei hat mit etwa 14 Jahren angefangen. Erste Fahrten absolvierte er als Beifahrer mit seinem sechs Jahre älteren Bruder Rudi auf einem Wasp-Kawasaki Motocross Gespann um kurz danach auf eine 125ccm Motocross-Suzuki umzusteigen. Lehrzeit und Studium zwangen Bernd zu einer längeren Unterbrechung. Doch im Jahre 2004 stand Bernd wieder als Co-Pilot, diesmal bei Bruder Gerold, im Klassik-Geländesport im Seitenwagen einer Heos-KTM.

Das Feuer des mittlerweile verheirateten Geländesportbegeisterten Bernd wurde wieder entfacht. Der Fuhrpark vergrößerte sich sukzessive um eine KTM 250 GS6 (Bj. 1978), eine neue KTM 525 EXC und männlicher Nachwuchs hatte sich auch eingestellt. Mit der „alten“ KTM fuhr er zahlreiche Klassik-Veranstaltungen, mit der „neuen“ 525er einige Jahre im Deutschen Enduro Pokal. Die beste Platzierung in der stark besetzten großen Hubraumklasse, die Bernd zu der Zeit erreichen konnte, war der elfte Platz. Der Klassik Szene ist er bis heute treu geblieben und konnte seitdem etliche Erfolge erzielen (siehe Auflistung).

Das Interesse an Geländegespannen wuchs und so hat es nicht lange gedauert, bis Bernd mit Hannes W. Peter als Beifahrer und dessen Wasp-BMW in der Gelände-Gespann-Szene Fuß fasste. Die gesammelten Erfahrungen und Erfolge ließen bald den Gedanken reifen, in den Deutschen Enduro-Seitenwagen-Cup des DMSB einzusteigen. Die Basis für den Erfolg ist neben Training von Fahrer und Beifahrer selbstredend ein konkurrenzfähig aufgebautes Gespann. Peter Römer, absoluter Fachmann mit jahrzehntelanger Erfahrung und Gespann Urgestein, hat ihn dabei mit vollstem Einsatz und Rat und Tat unterstützt. Und so kam es zu einem Novum im Gelände-Gespannbau. Einem auf Basis eines EML-Fahrgestells modifizierten Gespanns, in welches von einer KTM LC4 das Rahmenoberteil eingeschweißt wurde, so dass Motor, Tank, Sitzbank sowie alle Verkleidungsteile der LC4 montiert werden konnten. Dieses Gespann hatte hervorragende Eigenschaften für den Enduro Einsatz und ließ sich prächtig im Gelände bewegen. Allerdings hatte es bei den ersten Probefahrten noch einen „scharfen“ und für den Enduro Einsatz nicht wirklich geeigneten 4-Gang Motocross-Motor von Frauenschuh. Dieser wich einem mehr oder weniger serienmäßigem LC4 Motor um die Fahreigenschaften weiter zu verbessern.

Die erste Saison mit diesem Gespann im Deutschen Enduro-Seitenwagen-Cup bestritt er mit Hanns W. Peter. Am Ende der Saison stand ein dritter Platz im Deutschen Enduro-Seitenwagen-Cup und der erste Platz bei der Baden-Württembergischen Enduro Meisterschaft in der B-Lizenklasse der Seitenwagen auf dem Konto.

In den folgenden Jahren stand Neffe Christian Bachert im Seitenwagen und das Gespannteam Bachert - Bachert ergatterte diverse vordere Plätze im Enduro-Seitenwagen-Cup. Der absolute Höhepunkt war im Jahr 2011 der Gewinn des Deutschen Meisterschaftstitels. Ein weiterer Titel eines Gespannteamts auf dem Konto des MSC Mauer. Im Jahr darauf verfehlten die beiden den sicher geglaubten Titel aufgrund eines technischen Defektes auf der Zielgeraden. Als Vizemeister beendeten sie die Saison 2012, welche zu einer schicksalsträchtigen Saison für den deutschen Enduro-Gespannsport werden sollte. Ende 2012 wurde von Seiten des DMSB der Deutsche Enduro-Seitenwagen-Cup bedauerlicherweise wegen zu geringer Teilnehmerzahl eingestellt. Bisher konnte eine Wiederaufnahme nicht initiiert werden.

Als kleine Besonderheit sei erwähnt, dass Bernd den Klassik-Gaupokal des ADAC Gau Nordbaden über die Jahre in allen Klassen (teilweise mehrfach) gewinnen konnte. Sowohl in der Soloklasse, als auch in der Gespannklasse als Fahrer und als Beifahrer.

Bis heute ist er immer noch ein sehr engagierter Geländefahrer. Die Erfolge in der Klassik Szene sowohl national als auch international sprechen dafür, dass sich dies auch nicht so schnell ändern wird.

Text: Bachert, Textbearbeitung und Ergänzung Joachim Reich

Endwertungen und Platzierungen in der Deutschen Gespannmeisterschaft

2009: 3. Platz	mit Beifahrer Hannes Peter	Nabbe-EML-KTM
2010: 4. Platz	Christian Bachert	Nabbe-EML-KTM
2011: 1. Platz	Christian Bachert	Nabbe-EML-KTM
2012: 2. Platz	Christian Bachert	Nabbe-EML-KTM

Internationale Classic Erfolge Solo

2016: 2. Platz	Int. Trophy ITDE Isola d` Elba	KTM 250 GS6
2017: 6. Platz	Int. Classic Enduro Mühlen (Austria)	KTM 250 GS6
2017: 20. Platz	Valli Bergamasche Revival Bergamo (Italien)	KTM 250 GS6
2018: 1. Platz	Silver Vase ITDE Isola d` Elba	KTM 250 GS6
2018: 2. Platz	2. Circuit des Cretes Revival Harze/Aywaille Belgien	KTM 250 GS6
2019: 2. Platz	ITDE Tempio Pausania (Sardinien)	Kramer ER 125 GS
2019: 1. Platz	ITDE Silver Vase Tempio Pausania (Sardinien)	Kramer ER 125 GS
2019: 4. Platz	VEEC Vintage Enduro European Championship	SWM RBS MK 80
2019: 7. Platz	VEEC Vintage Enduro European Championship	KTM 250 GS6
2020: 2. Platz	4. Circuit des Cretes Revival Harze/Aywaille Belgien	SWM RS 125 GS



Meistergespann Nabbe-EML-KTM



Klassik Geländefahrt Odenheim 2004
Gerold Bachert/Bernd Bachert, Heos-KTM



Klassik „Schimmeldewog“ 2005, KTM 250 GS6



Klassik „Schimmeldewog“ 2007 Wasp-BMW Bachert/Peter



Klassik Sonnefeld 2007 KTM 250 GS6

Klassik „Rund um den Steinsberg“ Sinsheim-Weiler EML-
BMW - Bernd Bachert/Hannes W. Peter (Bild unten)



Bild links: DM Enduro Pokal Sulzbach-Rosenberg 2007



Klassik „Rund um den Steinsberg“ 2008,



Klassik Dachsbach 2009 Steenbock-BMW, Fahrer
Peter Römer/Bernd Bachert



Enduro SW Cup Burg 2010 Nabbe-EML-KTM



Uelsen 2011 Bernd u. Christian (Bilder: Teichmann)



Burg 2011 Bernd u. Christian (Bild: Teichmann)



Kempenich 2011 – der Meistertitel „eingetütet“



die frisch gebackenen Meister strahlen um die Wette



Sonnefeld 2012 Bernd u. Christian (Bild: Teichmann)



Uelsen 2013 Bernd u. Christian



beim Start in Burg 2012 Bernd u. Christian

Archiv: Bachert

Zusammenstellung erfolgte durch (Ig)

Alfons Kampelmann



Der aus Ostbevern stammende Alfons wurde 1947 geboren und erlernte später den Beruf des Feinmechanikers. Ende der 1960er Jahre lernte er beim Motocross seinen späteren Fahrer Willi Heitmann kennen, zu dem er als Co Pilot in den Beiwagen stieg. Bis 1968 hatte Alfons mit seinem Fahrer Willi bereits dreimal den 4. Platz in der deutschen Motocross Seitenwagenmeisterschaft belegt. Ab 1971 fuhren die beiden neben DM Läufen auch bei internationalen Veranstaltungen in den Niederlanden, Frankreich und Italien. Von 1973 dann mit einem Heitmann Eigenbau Gespann mit einem 750ccm Yamaha Motor. Beim Endlauf zur DM beendete ein kapitaler Motorschaden leider den Traum vom DM Titel. Willi Heitmann weitete ab 1985 seine Motorradbau-Aktivitäten aus und baute ab sofort unter dem Firmennamen **HEOS** (= Anfangsbuchstaben von **Heitmann** + **OS**tbevern) viele Gespanne und Solomotorräder. Mit seinen Spezialfahrwerken war Willi sehr erfolgreich, holten doch "seine" Fahrer sehr viele nationale und internationale Titel und Erfolge. Die Grundlage hierzu schaffte er durch eine hohe Zuverlässigkeit seiner Fahrzeuge und hervorragende Fahrwerkeigenschaften. Ende der 1980er und in den 90er Jahren fuhren alle Deutschen Enduro Gespannmeister HEOS Fahrwerke. Auch in späteren Jahren waren HEOS-Gespanne immer noch zahlreich vertreten.

1976 wechselte Alfons vom Seitenwagen an den Lenker und Beifahrer Hans Berlage turnte im Boot. Nach einem Armbruch des Beifahrers sprang Ulrich Schulze-Heuling kurzfristig beim Endlauf zum OMK Motocross Pokal ein. Endergebnis: OMK-Motocross Gespann Pokalsieger! Von 1977 bis 1984 startete Alfons mit den Beifahrern Hans Berlage, Rolf Schenk, Bernd Dirkes und Reinhard Hochschulte bei nationalen Meisterschaftsläufen sowie internationale Motocross Rennen in der Lizenzklasse. 1987 erfolgte der Wechsel in den Enduro Gespann Sport zusammen mit Co Pilot Reinhard Hochschulte. 1988 bis 1994 begann mit Co Pilot Hans-Werner Bauss aus Wermelskirchen eine wunderbare und überragend erfolgreiche Zeit in der Deutschen Enduro Gespann Meisterschaft wie auch bei internationalen Veranstaltungen in Wales und Spanien. Beim Motocross starteten die Beiden erfolgreich wieder in der B-Lizenz Klasse.

Das Einmalige und von keinem anderen Gespann Piloten jemals geschafft: 7 x Deutscher Meister in Serie und dazu noch 1994 Europa Cup Sieger. Überragend und unerreicht!!

Bis 1999 bestritt Alfons mit verschiedenen Beifahrern noch überaus erfolgreiche Rennen beim Enduro und Motocross.

Ein weiteres absolutes Highlight war 1995 mit Hans-Werner Bauss zusammen ihr Auftritt bei der beliebten Fernsehsendung „Wetten, dass..?“. Die Wette war: Die Beiden wollten über Rampen springend über 400 Meter Hürden schneller sein als eine Hürdenläuferstaffel, bestehend aus 4 Läufern. Diese Wette fand im Stadion in Wuppertal statt und war natürlich live im TV zu erleben. Fazit: Wette gewonnen!!!!

Text: Hans-Werner Bauss, Textbearbeitung und Ergänzung Joachim Reich

Endwertungen und Platzierungen in der deutschen Gespann Meisterschaft:

1987 - 7. Platz	Beifahrer Reinhard Holtschulte	Heos-KTM
1988 - 1. Platz	Hans-Werner Bauss	Heos-KTM
1989 - 1. Platz	Hans-Werner Bauss	Heos-KTM
1990 - 1. Platz	Hans-Werner Bauss	Heos-KTM
1991 - 1. Platz	Hans-Werner Bauss	Heos-KTM
1992 - 1. Platz	Hans-Werner Bauss	Heos-KTM
1993 - 1. Platz	Hans-Werner Bauss	Heos-KTM
1994 - 1. Platz	Hans-Werner Bauss	Heos-KTM
1995 - 3. Platz	Peter Laserich	Heos-KTM

1996 - 6. Platz
 1997 - 6. Platz
 1998 - 6. Platz
 1999 - 5. Platz
 2000 - 9. Platz

Peter Laserich
 Peter Laserich
 Hans-Werner Bauss
 Uwe Rogalla

Heos-KTM
 Heos-Husaberg
 Heos-Husaberg
 Heos-Husaberg
 Heos-Husaberg



zwei Titelsammler: Alfons Kampelmann und Hans-Werner Bauss – sieben Meistertitel in Folge!



dem Alfons sein „Lehrmeister“ Willi Heitmann (mit Lissi) bei einer Meisterschaftsfeier



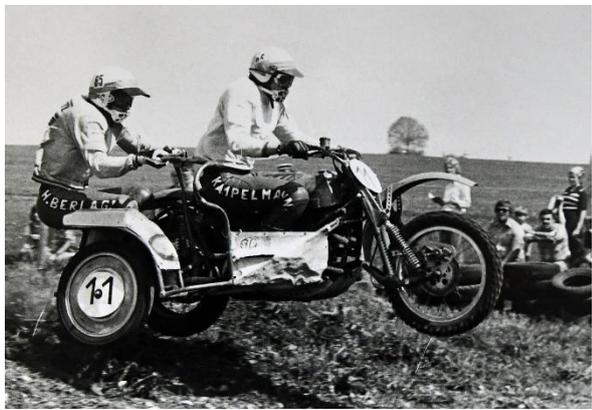
Alfons im Beiwagen bei Willi Heitmann 1972 mit den Siegerkränzen um den Hals



(re..)Training für den TV Auftritt und (li.) während der erfolgreichen Fahrt bei der Wette 1995



Kampelmann/Dirkes 1983



Kampelmann/Berlage 1976



Kampelmann/Bauss 1994 DM Endlauf in Burg



Kampelmann/Schenk 1980



Kampelmann/Bauss Endlauf 1995 in Burg



Kampelmann/Laserich 1993



Kampelmann/Bauss 1994 in Burg



Kampelmann/Bauss Motocross Schrecksbach 1989



oben und unten: Alfons Kampelmann u. Hans-Werner Bauss 1999 mit der Heos-Husaberg



Quellen: Archiv Kampelmann, Hans-Werner Bauss

Zusammenstellung erfolgte durch (lg)

Hans-Werner Bauss



Hans-Werner heute

Beifahrer, Fahrer, Organisator, Weltenbummler, Abenteurer, 50 Jahre Motorradsportler

Wenn es um Motorradsport bzw. Gespannsport geht, dann taucht immer wieder ein Name auf:

Hans-Werner Bauss

Früh in seiner Jugend kam der 1954 geborene Hans-Werner durch seinen Vater Hans zum Motorradsport. Hans Bauss war in den 60er und 70er Jahren schon ein sehr bekannter Gelände-Gespannfahrer und das Schrauben lag dem einfach im Blut. Also wurde Hans-Werner der Motorradsport quasi „in die Wiege gelegt“. Mit 10 Jahren machte er bereits erste Fahrversuche und fuhr sieben Jahre später bereits sein erstes Rennen als Beifahrer bei Vater Hans in Somborn auf einem BMW Gelände Gespann. Was dann folgte war eine beispiellose Karriere im Enduro, Motocross und Trial. Diese Aktivitäten hat er auch bis zum heutigen Datum nicht beendet. Hans-Werner hat bisher an rund 1.000 Veranstaltungen im Enduro, Motocross, Rallye und Trial (DM, EM, WM) teilgenommen und kam dabei auf unglaubliche **35** nationale und internationale Meistertitel.

Sollte er irgendwann in den nächsten Jahren mal den Helm an den „Nagel hängen“ dann ist auch schon jemand da, der in seine sehr großen Fußstapfen treten könnte, nämlich seine Tochter Manuela Aring, denn sie ist jetzt auch schon einige Jahre als Co Pilotin im Gespann Trial unterwegs. Hans- Werners Frau Christiane, mit der er seit 2007 als Beifahrerin im Gespanntrial sehr erfolgreich unterwegs ist, hat zusammen mit seiner Tochter Manuela im Jahr 2004 auf zwei Solomotorrädern die Bob-und Rodelbahn in Oberhof von unten nach oben durchfahren. Die Firma MZ stellte für diese Weltpremiere (erste Frau mit einem Motorrad auf einer Bobbahn) zwei 125ccm 2-Takt Enduro- Motorräder, ausgerüstet mit Spike-Reifen zur Verfügung. Unvergessen auch sein Auftritt in der ZDF Sendung „Wetten, dass...?“ mit Fahrer Alfons Kampelmann (siehe auch Gespann Meister Lebenslauf von Alfons). So dreht sich bei der Familie Bauss fast Alles um Wettbewerbe und Motorräder und das seit über 50 Jahren. Und so wie es aussieht ist der motorsportliche Ruhestand noch lange nicht in Sicht. Selbstverständlich ist er auch Träger des ADAC Sportabzeichens in Gold mit Brillanten seit 1989. Auch hoch hinaus, was die Berge betrifft, musste natürlich mal sein. So stand er bereits dreimal auf dem höchsten Berg Afrikas, dem Kilimandscharo und führte als Expeditionsleiter im Jahre 2001 den ersten Menschen mit einem Bein auf den Gipfel (**Höhenweltrekord!**). Motorräder + Gespanne und der Sport mit ihnen bestimmte immer sein Leben und so wird es wohl noch sehr lange weitergehen. Aktuell ist er in 2021 auch Vorsitzender des Organisationsteams und der Jury bei den Gespanntrialern des DMV.

Text: Joachim Reich/Hans-Werner Bauss

Nachstehend eine Aufstellung über seine großartigen Motorsport Erfolge - Deutsche Gelände/Enduro Gespann-Meisterschaft:

1975 – 11. Platz	mit Fahrer Hans Bauss	BMW
1976 – 8. Platz	Hans Bauss	BMW
1984 – 4. Platz	Klaus Malzer	Wasp-KTM
1985 – 2. Platz	Klaus Malzer	Wasp-Yamaha
1986 – 4. Platz	Klaus Malzer	Wasp-Zabel
1987 – 5. Platz	Klaus Malzer	Zabel-Maico
1988 – 1. Platz	Alfons Kampelmann	Heos-KTM
1989 – 1. Platz	Alfons Kampelmann	Heos-KTM

1990 – 1. Platz	Alfons Kampelmann	Heos-KTM
1991 – 1. Platz	Alfons Kampelmann	Heos-KTM
1992 – 1. Platz	Alfons Kampelmann	Heos KTM
1993 – 1. Platz	Alfons Kampelmann	Heos-KTM
1994 – 1. Platz	Alfons Kampelmann	Heos-KTM
1996 – 1. Platz	Peter Kunel	MTH
1997 – 3. Platz	Peter Kunel	MTH
1999 – 5. Platz	Alfons Kampelmann	Heos-Husaberg
2001 – 9. Platz	Fritz Bullert	Heos-Husaberg
2003 – 24. Platz	Fritz Bullert	Heos-Husaberg
2004 – 7. Platz	Fritz Bullert	Heos-Husaberg
2006 – 5. Platz	Fritz Bullert	Heos-Husaberg
2007 – 3. Platz	Fritz Bullert	Heos-Husaberg

als Fahrer:

1995 – 12. Platz	mit Beifahrer Matthias Krüger	EML-KTM
2002 – 9. Platz	mit Beifahrerin Annalisa Valente	Heos-KTM

weitere Titel Enduro-Gespann (als Beifahrer):

- 1981 – OMK Pokalsieger mit Fahrer Jürgen Lauer
- 1994 – Europa-Cup Gewinner mit Fahrer Alfons Kampelmann
- 1995 – OMK Pokalsieger mit Fahrer Peter Kunel
- 1995 + 1996 – Europa-Cup Gewinner mit Fahrer Peter Kunel

Rallye Aktivitäten:

- 1992 – Teilnahme an der Pharaonen-Rallye in Ägypten
- 2001 bis 2007 – Teilnahme an verschiedenen Rallye-WM Läufen in Italien und Spanien mit Fahrer Fritz Bullert auf Heos-Husaberg

Endwertungen und Platzierungen in der Deutschen Trial-Gespann-Meisterschaft (DMV Gespanntrial Championat):

2008 - 2. Platz	mit Beifahrerin	Christiane Bauss	GASGAS
2009 - 1. Platz		Christiane Bauss	GASGAS
2010 - 2. Platz		Christiane Bauss	GASGAS
2011 - 1. Platz		Christiane Bauss	GASGAS
2012 - 1. Platz		Christiane Bauss	GASGAS
2013 - 1. Platz		Christiane Bauss	GASGAS
2014 - 2. Platz		Christiane Bauss	GASGAS
2015 - 2. Platz		Christiane Bauss	GASGAS
2016 - 1. Platz		Christiane Bauss	GASGAS
2017 - 1. Platz		Christiane Bauss	GASGAS
2018 - 2. Platz		Christiane Bauss	GASGAS
2019 - 2. Platz		Christiane Bauss	GASGAS
2020 - 2. Platz		Christiane Bauss	MONTESA

Weitere Nationale und Internationale Trial-Gespann Erfolge (mit Beifahrerin Christiane Bauss):

- 2007 – Europa-Cup Sieger
- 2012 – Europa Meister
- 2014/15/16/17/18/19/20– Sieger Internationale DMV Sidecar-Speedtrial Challenge
- 2012 – 1. Platz Niederländische Meisterschaft
- 2010/11/16/17/18/19 – Sieger Französische Meisterschaft (Crit.)
- 2011/12/13/14/17/18/19 - **Christiane Bauss : „Beste Dame“ DMV Motorradsport**



Hans-Werner und Co Pilotin Christiane bei ihrer motorsportlichen „Lieblingsbeschäftigung“



Auch hier macht die technische Weiterentwicklung nicht Halt.
SWM Trial Gespann 1981



GasGas HWC Trial Gespann 2019



Hans-Werner mit Christiane auf dem Stockerl
(Bild Dr. Axel Koenigsbeck)



...und mit Tochter Manuela in Aktion!



Co Pilot Hans-Werner Bauss mit Fahrer Norbert Degenhardt (Wasp-Yamaha) Mauer 2018



Hans-Werner und Christiane beim Training 2021 in Heide (Schleswig-Holstein)
(Bild Dr. Axel Koenigsbeck)



Manuela und Christiane bei der Weltpremiere auf der Bob- und Rodelbahn in Oberhof 2004



Quellen: Archiv Bauss, RP Online, Website: www.hw-bauss.de

Zusammenstellung erfolgte durch (lg)

Josef Kelle



Der „schnelle Sepp“ und zugleich „König“ im Wasser und Schlamm. Diese besonderen Namen hatte sich Josef Kelle, der 1925 in Lovrin (deutsch-Banat in Rumänien) geboren wurde, redlich verdient. Nach der Lehre als Maschinenschlosser arbeitete er auf seinem erlernten Beruf bis zu seiner Einberufung zur Wehrmacht 1943. Im Jahr 1947 wurde er aus amerikanischer Gefangenschaft in Weinheim a.d. Bergstraße entlassen. Nach verschiedenen Arbeitsstellen ging er 1949 zur Weinbauschule in Weinsberg, zuerst als Schlepperfahrer und später als Betriebsschlosser. Dort lernte er auch seine Frau Maria kennen, die er 1953 heiratete.

Schon ganz früh fand er Gefallen am Geländesport und dachte, dass er mit seinen inzwischen erlangten fahrerischen Möglichkeiten dabei große Chancen haben könnte, auch „ganz vorne“ mitzumischen. Also wurde dann ab 1953 mit den Co Piloten Heinz Adam, Eberhard Graf und Gerhard Geiger auf einem Zündapp KS 600 Gespann an den Start gegangen und viele Goldmedaillen wurden eingefahren. Auch die damalige Zündapp Chefin Frau Dr. Mann war gleich von seinem riesigen Talent überzeugt. Ab 1955 dann mit Walter Schilling auf einem leichten 250ccm NSU Max Gespann und in diesem Jahr hat er auch an der Sechstagesfahrt in der Tschechoslowakei teilgenommen, ist aber ausgefallen. In den 50er Jahren fanden die Geländefahrten von Frühjahr bis in den späten Herbst statt und die Streckenlänge betrug damals bis zu fünfhundert Kilometer. Angereist wurde natürlich auf eigener Achse, bis dann später ein NSU Prinz 4 den Anhänger mit dem Gespann darauf im Schlepptau hatte. Zwei- und Dreitagefahrten waren da ja fast an der Tagesordnung und tausende Zuschauer jubelten ihren Idolen zu und feuerten sie teilweise frenetisch an.

Mit dem Jahr 1958 begann für ihn dann die ganz große Erfolgsserie auf dem 250ccm NSU Max-Gespann, die bis heute seines Gleichen sucht. Auf nassen und schlammigen Strecken war gegen ihn einfach kein Kraut gewachsen. Alles was an Konkurrenz da war, wurde in Grund und Boden gefahren. Mit dem Heilbronner Gerhard Geiger als Beifahrer wurden von 1958 bis 1960 die ersten drei Meistertitel errungen. Zusammen mit Meinrad Vetter aus Odenheim folgte 1961 der Titel Nr. 4. 1962 und 63 war Otto-Karl Schumm „im Boot“ und bei vierzehn Starts wurden dreizehn Klassensiege geholt. Das zeigte, wie er die Klasse dominierte und das Resultat waren die Titel Nr. 5 und 6. Ab 1964 wurden dann die Klassen 250 + 350 wegen jeweils zu geringer Starterzahlen zusammengelegt, er war dann wieder mit Meinrad Vetter unterwegs und musste dort mit den „Platzhirschen“, den Habiger Brüdern, um die Klassensiege kämpfen. Er reagierte deswegen natürlich prompt und baute einen 305 ccm Motor in sein Gespann ein. Titel Nr. 7 war da ja fast nur noch Formsache. Diese Motoren waren die sogenannten „Österreich Motoren“, da diese für den dortigen Markt verbaut wurden, wegen dem hohen Einfuhrzoll auf Motorräder bis 250 ccm. Sehr gute Kontakte zum nahegelegenen NSU Werk in Neckarsulm waren da natürlich auch sehr behilflich. Ein ehemaliger Beifahrer von ihm erzählte später mal, dass Josef sogar mit bis zu 400 ccm experimentiert habe, diese Motoren aber nicht gehalten haben, was vermutlich aber auch an seiner meist brachialen Fahrweise gelegen hatte.

Neues Jahr – neuer Beifahrer und der hieß 1965 dann Roland Eckert. Dieser war selbst ein genialer Tüftler, Solo Geländefahrer und späterer Motorradbauer (NSU Solo Geländemax und „Eckert-Honda“ im Straßenrennsport). Titelverteidigung damit auch in dem Jahr erfolgreich abgeschlossen. Das nächste Jahr war Walter Schilling wieder der Co Pilot und der nächste Titel war da. Nach dem 10. Titelgewinn 1967 zusammen mit Josef Erben, neigte sich die Ära Kelle dem Ende entgegen. In diesem Jahr wurde ja nur noch eine Gespannklasse gewertet und er musste sich mit seiner leichten NSU Max gegen die großen leistungsstarken „Brummer“ behaupten, was aber genauso erstaunlicherweise zum Erfolg geführt hat. Damit waren zehn Deutsche Meistertitel in Folge unter Dach und Fach. Was für ein überragendes Ergebnis!!

Nachdem ab dem Jahr 2000 immer mehr Klassik Geländefahrten durchgeführt wurden, konnte der inzwischen 75 Jahre alte Josef, durch Hannes W. Peter aus Mauer überredet werden, bei diesen Fahrten wieder an den Start zu gehen. Mit Volker Schach, den Habiger Brüdern und Josef Kelle bekamen dann die Anhänger des Gelände Gespannsports, drei ehemalige Meister von Einst auf ihren legendären Gespannen nochmals zu sehen und bestaunen. Im hohen Alter von 85 Jahren ließ er es sich nicht nehmen, bei der „Schweren Badischen Klassik Geländefahrt“ 2010 in Mauer, noch einmal mit Josef Erben an den Start zu gehen. Mauer war für ihn immer in bester Erinnerung, war er doch dort vierzehnmal am Start und mit derselben Zahl an Klassensiegen wurde dann die sagenhafte Motorsport Karriere 1967 beendet. Nach unzähligen Siegen und Medaillen sowie zehn Deutschen Meistertiteln bei den Gespannen, hat Josef Kelle

im Februar 2013 seinen letzten Kampf verloren und ist mit einem Sekundentod für immer von uns gegangen.

Wenn er eine der vielen interessanten Geschichten aus seiner motorsportlichen Laufbahn erzählte, dann betonte er immer und immer wieder, dass ohne die Unterstützung seiner Frau Maria, das alles nicht möglich gewesen wäre. Das war ihm wichtig und passte zu ihm, der in ganz bescheidenen Verhältnissen lebte und wirkte. Bei den langen Anfahrten zu den Wettbewerben, z. Bsp. Gottwalda (CZ) über mehrere hundert Kilometer, kam er oft mit halberfrorenen Fingern an. Egal, Tagwerk siegreich verrichtet und wieder auf eigener Achse ab Richtung Heimat. So war er!

Text: Hannes W. Peter, Textbearbeitung und Ergänzung: Joachim Reich

Endwertungen und Platzierungen in der Deutschen Gespann Meisterschaft:

1955 - 3. Platz	Beifahrer Walter Schilling	NSU Max 250
1956 - 3. Platz	Walter Schilling	NSU Max 250
1958 - 1. Platz	Gerhard Geiger	NSU Max 250
1959 - 1. Platz	Gerhard Geiger	NSU Max 250
1960 - 1. Platz	Gerhard Geiger	NSU Max 250
1961 - 1. Platz	Meinrad Vetter	NSU Max 250
1962 - 1. Platz	Otto-Karl Schumm	NSU Max 250
1963 - 1. Platz	Otto-Karl Schumm	NSU Max 250
1964 - 1. Platz	Meinrad Vetter	NSU Max 305
1965 - 1. Platz	Roland Eckert	NSU Max 305
1966 - 1. Platz	Walter Schilling	NSU Max 305
1967 - 1. Platz	Josef Erben	NSU Max 305



*„4. Schwere Badische Geländefahrt“ 6. Juni 1960 in Mauer
5. Lauf zur „Deutschen Geländemeisterschaft für Motorräder 1960“*

Kelle/ Geiger



Josef Kelle mit einem 2 PS Gespann

Josef mit einem 2 PS Gespann



Kelle/Vetter



Kelle/Vetter



5. Schwere Badische Geländefahrt 1962
 4. Lauf zur Deutschen Geländemeisterschaft
 für Motorräder 1962 in Mauer am 24. Juni 1962



Dieser Spruch war sehr oft auf seinem vorderen Startnummernschild zu sehen

Bild links: Kelle/Schumm – Wasserdurchfahrt in Lobenfeld, man beachte: Josef steht mit beiden Füßen auf dem Sattel. War wohl aus Angst vor nassen Socken!!



Kelle/Erben 1967 DM Lauf „Südwestfälische DMV Zuverlässigkeitsfahrt“ Neunkirchen/Siegen



15. Grenzland-Zuverlässigkeitsfahrt 1967
 1. Lauf zur Geländemeisterschaft 1967
 Mit Wertung für die Meisterschaft der ADAC Gaue
 Nordbaden Mittelrhein und Pfalz

Kelle/Erben in Dahn im letzten Meisterjahr,



15. Grenzland-Zuverlässigkeitsfahrt 1967
 1. Lauf zur Geländemeisterschaft 1967
 Mit Wertung für die Meisterschaft der ADAC Gaue
 Nordbaden Mittelrhein und Pfalz

Bild rechts: die Abfahrt beim Napoleonfelsen.



Josef mit Ur-Enkel am 85. Geburtstag



Bild rechts: auf der Max Josef Kelle, im Beiwagen Roland Eckert, ganz rechts Hartwin Habiger, hintere Reihe (v.l.) Otto-Karl Schumm, Josef Erben, Textautor Hannes W. Peter, Gerhard Geiger



Kelle/Erben bei der „Schweren Badischen Klassik-Geländefahrt“ 2010 in Mauer. Die letzte Fahrt und das mit 85 Jahren!!

Quellen: Archiv Familie Kelle, Archiv Hannes W. Peter

Zusammenstellung erfolgte durch (lg)

Karl-Heinz Klenk



Karl-Heinz ist ein Fahrer sowie auch Beifahrer, der insgesamt von 1966 bis 2012 in 46 Jahren sehr erfolgreichen Motorradsport auf Solomotorrädern und Gespannen im Gelände und Motocross betrieben hat.

Geboren 1948 in Augsburg, erlernter Beruf Kfz.-Mechaniker und die Leidenschaft zu fahrbaren Untersätzen kam nicht überraschend durch seinen Vater Alfred, der bereits seit 1936, selbst ein begeisterter Motorrad Sportler war. Im Moped Zeitalter wurden dann die ersten Versuche auf 50ccm Kreidler und Hercules gemacht. Die überragende Motorsport Laufbahn begann 1966 beim ersten Motocross Rennen in Augsburg auf einer Hercules 50ccm. Die erste Geländefahrt in diesem Jahr in Biberach wurde sofort mit einer Silbermedaille beendet. Schon damals entpuppte er sich mit 18 Jahren bei Gelände- und 2 Motocross Rennen als Vielfahrer in diesem ersten Jahr. Betreut hat ihn immer sein Vater, dieser war dann bis 1979 bei jeder Veranstaltung dabei, obwohl er durch einen Motorrad Unfall ein Bein verloren hatte, was ihn aber nicht abgehalten hat mit Gehhilfen unterstützt, immer dabei zu sein. 1968 dann schon als Lizenzfahrer war der erste internationale Start bei der Sechstagesfahrt in St. Pellegrino in Italien. Dabei erkämpfte er sich gleich eine Silbermedaille bei so einer sechs Tage lang dauernden Schinderei. Darauf folgten noch weitere sechs Teilnahmen an den Six Days und er kam und er kam bis auf einen Ausfall 1975 in England immer mit einer Medaille nach Hause.

Ab 1973 dann ein neues Kapitel bei ihm, er stieg bei einem der härtesten Motocross Gespannfahrer, Erwin Bichler, ins Boot und machte da den Turner. Das war eine der härtesten Schule im Motorradsport überhaupt und das hat ihn für seinen weiteren motorsportlichen Weg sehr geprägt. 1974 dann wieder Umstieg auf ein Solomotorrad (50ccm SWM). So wurden dann bis 1977 mit jährlich jeweils über zwanzig Veranstaltungen die Karriere weiter geschmiedet. Da er aber aus der Zeit mit Bichler im Motocross an drei Rädern Gefallen gefunden hatte, kaufte er sich mit Peter Flehschütz zusammen 1978 beim Wintertrainig, das 1000ccm Norton-Wasp Gespann von Bichler. Sie trainierten dann für die nächste Saison auf drei Rädern und er fuhr trotzdem auch in diesem Jahr noch zehn Geländefahrten auf einer Hercules 175. Im Jahr später weiterhin Motocross aber auch schon mit Peter zusammen auf einer Yamaha-Wasp, die sie vom Motocross Weltmeister Reinhard Böhler gekauft hatten, in der Geländemeisterschaft und das wurde mit der Vizemeisterschaft belohnt. 1981 dann der erste gesundheitliche Rückschlag nach starkem Beginn in der Geländemeisterschaft durch einen schweren Arbeitsunfall. Damit war das Jahr dann gelaufen und mit neuem Tatendrang ging es in die nächste Saison. Doch das Pech klebte ihm in dieser Zeit an den Stiefeln. Gleich bei der ersten Veranstaltung hat er sich ein Bein gebrochen. Was für eine Pechsträhne hat ihn doch da verfolgt. 1983 fuhr er wieder im Motocross zusammen mit Franz (Fränzchen) Herrmann auf einer EML-BMW sowie auch noch bei einigen Geländeläufen in der DM. Ab 1985 zusammen mit Bernd (Bernie) Schäfer der seit letzter Saison sein Co Pilot war, da war der erste Deutsche Gelände Meister Titel dann fällig auf einer Wasp-Yamaha. Bernd hatte den „Spitznamen“ Bernie in Wales bekommen bei den Welsh Two Day Trials in Llandrindod Wells, da hat der Streckensprecher das Bernd immer als – Börniiiiii – durch den Lautsprecher gejagt. Das ist ihm dann bis zum heutigen Tage so geblieben. Er ist einem ja schon fast böse, wenn man ihn mit Bernd anspricht, das aber nur am Rande. Im darauffolgenden Jahr Titel Wiederholung der beiden. 1987 dann der ganz große Erfolg durch den Sieg in Wales, beim Lauf zur inoffiziellen Europameisterschaft – 1. Platz. Immer wieder fuhren sie erfolgreich auch im Motocross auf einem Heos-KTM Gespann, das sie dann auch noch weiter in der Geländemeisterschaft eingesetzt haben.

Von 1989 an ist er dann zwei Jahre nur Solo gefahren auf einer KTM 175ccm und ab 91 auch wieder zusammen mit Martin Schindler in der Gelände Gespann Meisterschaft auf einem Hoes-KTM Gespann.

1993 bis 1996 stieg Benedikt (Bene) Kratzer bei ihm ins Boot und da waren sie sowohl im Gelände wie auch im Motocross erfolgreich unterwegs. Von 1997 ab für die nächsten drei Jahre war er wieder Solo aktiv auf einer KTM in der IGE Meisterschaft und auch da war er Titelhamster, mit der Meisterschaft im Jahr 2000. Ab 2001 dann ein weiteres Novum bei/mit ihm: zum ersten Mal hatte er mit Monika (Moni) Winter eine Frau als Co Pilotin. Das war in dieser Zeit überhaupt nicht alltäglich, aber sie war auch was den Geländesport anbelangt, angehaucht von ihrem Vater Georg, der in vorangegangener Zeit auch ein erfolgreicher Gelände Gespannfahrer war. Der Apfel fällt nicht weit vom Birnbaum!! Doch es funktionierte hervorragend und es wurden einige Titel und TOP Platzierungen eingefahren. Viele haben sich in dieser Zeit gewundert, wie diese Frau das alles ausgehalten hat, wo doch viele männliche Beifahrer sehr oft an

ihre Grenzen gestoßen sind. 2012 hat er dann seine überaus erfolgreiche Motorsport Laufbahn beendet und den Helm an den Nagel gehängt. Ab und zu sieht man ihn noch bei Veranstaltungen als Zuschauer oder er schaut seinem Ex Co Pilot Bernie zu, da dieser in letzter Zeit auf einer Maico 250 wieder „rückfällig“ wurde bzw. in der Klassik Szene aktiv ist.

1972 erhielt er als jüngster Sportler mit 24 Jahren in München das ADAC Sportabzeichen in Gold mit Brillanten überreicht. Das hatte bis dahin in diesen jungen Jahren noch niemand geschafft. In diesem Jahr hat er auch noch den Hercules Sportpokal gewonnen. Außerdem war er auch noch bei vielen Zwei- und Drei Tage Geländefahrten national und international am Start und erfolgreich.

Text: Karl-Heinz Klenk, Textbearbeitung und Ergänzung: Joachim Reich

Endwertungen und Platzierungen in der Deutschen Gespannmeisterschaft

1979 - 2. Platz	Beifahrer Peter (Flo) Fleischütz	Wasp-Yamaha
1980 - 2. Platz	Peter Fleischütz	Wasp-Yamaha
1981 - 13. Platz	Franz (Fränzchen) Herrman	Wasp-Yamaha
1982 - 6. Platz	Franz Herrmann	EML-Yamaha
1983 - 13. Platz	Franz Herrmann	EML-BMW
1984 - 10. Platz	Bernd (Bernie) Schäfer	Wasp-Yamaha
1985 - 1. Platz	Bernd Schäfer	Heos-Yamaha
1986 - 1. Platz	Bernd Schäfer	Heos-Yamaha
1987 - 2. Platz	Bernd Schäfer	Heos-Yamaha
1988 - 9. Platz	Bernd Schäfer	EML-Dirkes LC4

Deutscher Enduro-Pokal

1992 - 1. Platz	Martin Schindler	Heos-KTM
-----------------	------------------	----------

Deutsche Enduro Meisterschaft

1993 - 2. Platz	Benedikt (Bene) Kratzer	Heos-KTM
1994 - 2. Platz	Benedikt Kratzer	Heos-KTM
1995 - 4. Platz	Benedikt Kratzer	Heos-KTM

Enduro Seitenwagen-Cup

2001 - 1. Platz	Monika (Moni) Winter	Heos-KTM
2002 - 2. Platz	Monika Winter	Heos-KTM
2003 - 2. Platz	Monika Winter	Heos-KTM
2004 - 2. Platz	Monika Winter	Heos-KTM
2005 - 3. Platz	Monika Winter	Heos-KTM
2006 - 1. Platz	Monika Winter	Heos-KTM
2007 - 5. Platz	Monika Winter	Heos-KTM
2008 - 2. Platz	Monika Winter	Heos-KTM
2009 - 2. Platz	Monika Winter	Heos-KTM
2010 - 3. Platz	Monika Winter	Heos-KTM
2011 - 3. Platz	Monika Winter	EML-BMW
2012 - 4. Platz	Monika Winter	EML-BMW

Internationale Erfolge (Solo)

1968 – Intern. Sechstagesfahrt St. Pellegrino Italien	Zündapp 50 ccm	Silbermedaille
1969 – Intern. Sechstagesfahrt Garmisch-Partenkirchen	Hercules 50 ccm	Silbermedaille
1971 – Intern. Sechstagesfahrt Isle of Man Wales	Hercules 100	Silbermedaille
1972 – Intern. Sechstagesfahrt in Spindlermühle CSSR	Hercules 100	Silbermedaille
	als Mitglied der Silbervasen A-Mannschaft	
1974 – Intern. Sechstagesfahrt Camerino Italien	SWM 50	Bronzemedaille
1975 - Intern. Sechstagesfahrt Isle of Man Wales		Ausfall
1976 – Intern. Sechstagesfahrt Zeltweg Österreich	KTM 175	Goldmedaille

Internationale Erfolge (Enduro Gespann)

1987 – 1. Platz Welsh-Two-Day-Trial Llandrindod Wells (Wales) Lauf zur inoffz. Seitenwagen-Europameisterschaft zusammen mit Bernd Schäfer	Heos-Yamaha
---	-------------



Erste Versuche auf der Kreidler Florett



Vater Alfred immer als Betreuer dabei



Eine der ersten Veranstaltungen auf Hercules



bei 2- Tage Europameisterschaft in der CSSR.



1973 Erwin Bichler/Karl-H. Klenk Norton-Wasp



1979 Karl-H. Klenk/Peter Flehschütz Norton-Wasp



1979 Klenk/Flerschütz Norton-Wasp



1982 Karl-H. Klenk/Franz Herrmann EML-BMW



1992 Karl-Heinz Klenk/Martin Schindler Heos-KTM / 1974 Karl-Heinz- Intern. 2 Tage Fahrt Holland SWM



Bild Links: Klenk/Schäfer Heos-Yamaha



1987 Karl-H. Klenk/Bernd Schäfer Heos-Yamaha



1993 Karl-H. Klenk/Benedikt Kratzer EML-KTM



Karl-H. Klenk/Monika Winter Heos-KTM



Klenk/Winter Welsh Two Day Trial 2011



Tank-Rast Stopp an einem der vielen Walisischen Stauseen



Im grundlosen Walisischen Hochmoor



Wasser ohne Ende! (Etappe Florida Strata)



Bild links: zwei Tage „Schufferei“ in Wales sind vorüber Welsh Two Day Trial Llandrindod Wells Karl-Heinz Klenk + Monika Winter



Bild rechts: Dies ist ein Foto von einem Veteranen-Rennen in Aichwald mit Monika Winter.

Quelle: Archiv Klenk

Zusammenstellung erfolgte durch (Ig)

Klaus Malzer



Klaus Malzer wurde 1947 geboren und erlernte den Beruf als Raumausstatter, gründete später den eigenen Betrieb in Weiden (Oberpfalz) und führte diesen dann 35 Jahre lang bis zur Übergabe an zwei Mitarbeiter im Jahr 2015.

*Seine motorsportliche Karriere begann Ende der siebziger Jahre im Gelände-Gespansport und hier war er sehr erfolgreich unterwegs bis 1988. Mit Günter Forster holte er 1982 den Deutschen Meister Titel. 1988 erhielt er das ADAC Sportabzeichen in Gold mit Brillanten und im folgenden Jahr wechselte er um in die Motocross-Sidecar Szene. Dort blieb er dann bis 2008 aktiv. Gespann Rennen waren immer seine Leidenschaft, doch der ganz große Durchbruch blieb ihm im Motocross versagt. Aber für den immer bescheidenen Sportsmann Klaus war es nicht so wichtig im Rampenlicht zu stehen, ihm ging es vor allen Dingen darum, an Rennen teilzunehmen und mit seinen Möglichkeiten das Optimale zu erreichen. Das hat er umgesetzt solange seine Fitness und die Motivation derart harte Renneinsätze zuließen. Schließlich galt der „harte Knochen“ und drahtige Klaus als ein Mensch und Sportler, für den Aufgeben nie eine Option war.

*Schon Mitte der achtziger Jahre begann er auch bei großen Rallye Wettbewerben an den Start zu gehen. Am Anfang noch mit dem Gespann und später mit vierrädrigen Fahrzeugen. Nach einer Lungen OP kaufte er sich einen Unimog und fuhr damit bis 2018 immer wieder nach Tunesien in die Wüste. Im selben Jahr dann war auch seine letzte Reise dorthin und da er da gesundheitlich schon schwer angeschlagen war, wurde sogar Sauerstoff mit an Bord genommen, für den hoffentlich nicht eintretenden Notfall. Diese Fahrten bestimmten aber immer sein Leben. Leider ist er dann am 14. März 2019 viel zu früh verstorben. Bei seiner Beerdigung haben Teilnehmer und Familienangehörige, die bei diesen Fahrten immer dabei gewesen waren, sogar etwas Wüstensand in sein Grab gestreut. Das hätte Klaus bestimmt gefallen.

Endwertungen und Platzierungen in der Deutschen Gespann Meisterschaft:

1980: 1. Platz	Beifahrer Günter Forster (Ausweisfahrer)	Yamaha-Wasp
1981: 5. Platz	Werner Busch (Lizenz)	Yamaha-Wasp
1982: 1. Platz	Günter Forster	Yamaha-Wasp
1983: 2. Platz	Alfred Habiger	Zabel-Wasp
1984: 4. Platz	Hans-Werner Bauss	Zabel-Wasp
1985: 2. Platz	Hans-Werner Bauss	Yamaha-Wasp
1986: 4. Platz	Hans-Werner Bauss	Zabel-Wasp
1987: 5. Platz	Hans-Werner Bauss	Zabel-Maico
1988: 3. Platz	Rita Schindler	VMC-Maico 500

Intern. Erfolg: Welsh Two Day Trial Llandrindod Wells (Wales):

1988: 1. Platz	Beifahrer Martin Schindler	VMC-Maico 500
----------------	----------------------------	---------------

Intern. Rallye Teilnahmen (mit Gespann):

1985:	Rallye Paris Dakar	Beifahrer Martin Schindler
1987:	Rallye Transpania	Martin Schindler
1991:	Pharaonen Rallye Ägypten	Manfred Buchholz

1992:	Pharaonen Rallye Ägypten	Manfred Buchholz
1992:	Rallye Rumänien	Manfred Buchholz
1993:	Rallye El Chott Tunesien	Herbert Reiß
1994:	Rallye Optic 2000 Tunesien	Herbert Reiß
1995:	Rallye Optic 2000 Tunesien	Herbert Reiß
1997:	Rallye Dos Sertos Brasilien	Herbert Reiß
1998:	Rallye Atlas Marokko	Herbert Reiß
1999:	Pharaonen Rallye Ägypten	Herbert Reiß
1999:	Rallye Baja Italien	Herbert Reiß
2000:	Rallye El Chott Tunesien	Herbert Reiß
2001:	Pharaonen Rallye Ägypten	Herbert Reiß
2001:	Rallye Baja Italien	Herbert Reiß

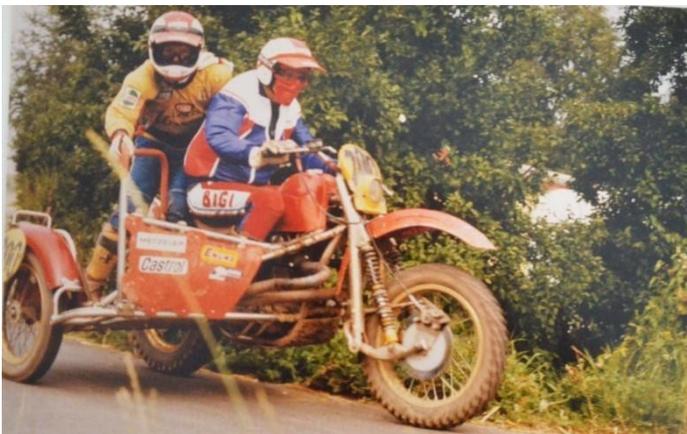
***Auf vier Rädern:** mit Ford Maverick und Unimog erkundete er 2003 für die Rallye Libyen.

Rallye Breslau 2004 bis 2008

Rallye Grand Erg in Tunesien 2005 bis 2015

*In der Mongolei machte er die Erkundungsfahrt als Vortour mit einem einheimischen Auto für die Rallye Grand Erg 2015, da zu dieser Zeit Revolution in Tunesien war, konnte diese eventuell dort nicht durchgeführt werden. Hat dann aber doch dort stattgefunden und Klaus mit Co Pilot Mühlbach waren mit einem Nissan dabei. Ab 2016 nahm er an keiner Rallye mehr teil, dafür ging es zweimal im Jahr mit einer kleinen Reise-Gruppe immer wieder nach Tunesien.

Text Ergänzung + Bearbeitung + Zusammenfassung: Joachim Reich



Malzer – Bauss Somborn 1985



Hans-Werner Bauss – Klaus Malzer



Malzer – Bauss Westfalen-Lippe-Fahrt 1985



Malzer – Bauss Sonnefeld 1987



Malzer - Bauss Somborn 1985.....Wales 1986 - Schrauber Martin Schindler legt Hand an

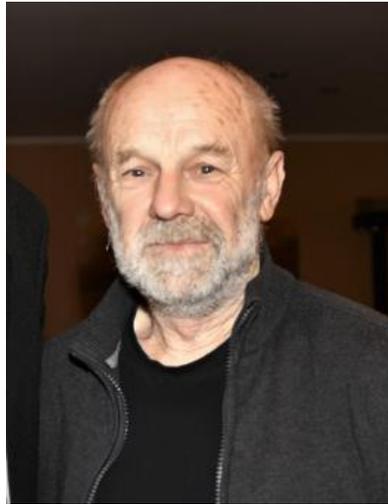


Malzer - Bauss beim Intern. Welsh-Two-Day-Trial in Llandrindod Wells (Wales) 1986

Quellen: Archiv Malzer, (Ig), *Extrakt aus Speedweek März 2019

Zusammenstellung erfolgte durch (Ig)

Günter-Georg (Schorse) Müller



„Schorse“ heute

Der im Ortsteil Kachtenhausen (Stadt Lage, Nordrhein-Westfalen) lebende Günter-Georg, der im Allgemeinen nur „Schorse“ genannt wird, wurde 1950 geboren. Als gelernter Kfz. Mechaniker hatte er ja schon immer fahrbare Vehikel um sich und so war es nicht verwunderlich, dass er damit auch irgendwann Sport mit motorbetriebenen Fahrzeugen machen wollte. Der Einstieg in seine Motorsportlaufbahn begann 1974 auf Solo Motorrädern im Motocross. Auch war er Solo im damaligen Geländesport am Start und fuhr sogar Zwei Tagefahrten wie z. Bsp. in Kaltenkirchen. Nach einigen Erfolgen in dieser Zeit stieg er dann im Jahre 1986 auf drei Räder um, denn sein späterer Co-Pilot Mestemacher, der es da schon selbst mit Gespannen als Fahrer probiert hatte, der wollte lieber wieder zurück ins Boot steigen und suchte einen Fahrer. Also gesagt, getan und ein Gespann musste her. Es wurde vieles ausprobiert im Gelände- und auch beim Motocross. Er holte dann in seiner Laufbahn mit verschiedenen Co-Piloten drei Deutsche Enduro Vizemeisterschaften sowie zweimal den Meister Titel bei den Gespannen.

Auch im Motocross war er in der Gespannszene sehr aktiv und hat nach wie vor seine erfolgreiche Laufbahn als Fahrer nicht beendet. Allerdings hatte er im letzten Jahr beim Training auf dem Waldkurs in Bielstein einen sehr schweren Sturz und dabei hat er sich die Schulter ruiniert. Das bereitet ihm bis heute noch immer Probleme, aber seit einiger Zeit macht er nun wieder Krafttraining und will doch wieder angreifen, denn solange wie es die Gesundheit zulässt, da will er auch weiterhin an den Start gehen. Denn wie sagte er einmal nach einem Unfall: „wenn ich den Sturz analysieren kann, dann kann ich auch das Erlebte richtig verarbeiten und mich weiter am Limit bewegen“. Neben der Aktivität im Enduro Sport (siehe Aufstellung unten) ist er ja immer noch im Motocross aktiv und hat in seiner Laufbahn bei DM sowie WM Läufen europaweit teilgenommen und auch dabei stand er sehr oft auf dem Treppchen und holte sich auch die Deutsche Seitenwagen Meisterschaft des DAMCV (Deutscher Amateur Moto Cross Verband). Sein die meiste Zeit ausgeübter Job war Gabelstapler Monteur und eben auch Vorführer dieser Gerätschaften. Nun als Ruheständler kümmert er sich weiterhin um seine Hobbys wie LKW`s und Motocross und lässt sich ab und zu sein Lieblingsessen, die Rinderrouladen schmecken. Oftmals wurde er mit seinem Konkurrenten Alfons Kampelmann im Fahrerlager verwechselt, da sich beide unter dem Helm ziemlich ähnlich waren. Die Fahrgestelle waren im Enduro und Motocross meistens vom Rahmenbauer Heitmann (Heos) und Motoren von Zwei- bis Viertakt, auch mit unterschiedlichen Hubräumen, von KTM und Husaberg. Im Motocross ist seit längerer Zeit Tobias Lange sein Stammbefahrer.

Ein ganz besonderes Highlight in seiner Karriere war auch die Pajeau Rallye in Finnland, mit über 950 km Geländestrecke in drei Tagen.

Text: Joachim Reich

Endwertungen und Platzierungen in der Deutschen Gespann Meisterschaft:

1991 - 12. Platz	mit Beifahrer Erich Lappenbusch	Heos-KTM
1992 - 2. Platz	Kai Voelzke	Heos-KTM
1993 - 5. Platz	Ralf Thorwesten	Heos-KTM
1994 - 4. Platz	Carsten Bachmann	Heos-KTM
1995 - 1. Platz	Carsten Bachmann	Heos-KTM
1999 - 1. Platz	Thomas Holtmann	Heos-Husqvarna
2000 - 2. Platz	Thomas Holtmann	Heos-Husqvarna



„Schorse“ mit Co Pilot Carsten Bachmann (im Hintergrund Karl-Heinz Klenk)



Team Müller/Lange



beim Training in Kleinhau



Table „Flugeinlage“ ONK Oldebroek (NL)
(ONK = offene niederländische Meisterschaft)



beim GP in Oss (NL) – (GP = Grand Prix)



Müller/Lange beim DM Lauf in Schnaitheim



...und beim Training in Wildeshausen



Müller Lange beim DAMCV Lauf Ohlenberg

Quellen: Archiv Müller, Web: www.team-mueller-lange.de, MSC Lippe-West e.V

Zusammenstellung erfolgte durch (lg)

Holger Schott



Der in Stackeden-Elsheim lebende Holger wurde 1959 geboren und betreibt dort ein von den Eltern übernommenes Weingut. Den ersten Kontakt zu Motorrädern hatte er mit ca. 15 Jahren durch die in der Nachbarschaft durchgeführten Geländefahrten in Ingelheim und Schwabenheim. Er ist die paar Kilometer mit dem Fahrrad dorthin gefahren und war vom Benzingeruch fasziniert. Es wurde mit einem Gespann angefangen, danach aber auch immer mal wieder mit Solomotorrädern experimentiert.

Die erste Teilnahme an einer Veranstaltung war während seiner Bundeswehrzeit ein DM Lauf in Sulzbach-Rosenberg, also nicht gerade eine „Kirmesfahrt“. Seine Motorräder wechselten ständig. 1983 war es eine KTM 125 aber auch die größeren Kaliber wie z. B. eine Husqvarna mit 500ccm wurden gefahren. Mit so einer wurde er bereits 1985 Gaumeister in der B-Lizenz Klasse.

Ab 1987 waren dann wieder drei Räder angesagt. Das Erste war ein EML Gespann mit Jumbo Motor. Dieser „giftige“ Zweitakter mit zwei Maico Zylindern und EML Motorgehäuse war unglaublich leistungsstark, aber für den Geländesport nicht unbedingt das Wahre. Leistung war natürlich ohne Ende vorhanden, dafür war das Teil auch sehr schwergewichtig. Als Beifahrer stieg Jürgen Hartmann zu ihm ins Boot, das ist der Neffe von den Gespann Legenden und EML Importeuren Horst und Falk Hartmann. 1988 wurden beachtliche Platzierungen im OMK Gelände Pokal geholt.

Im Jahr 1989 wurden noch einige Veranstaltungen absolviert, allerdings mit einem anderen Beifahrer. Dann wurde eine längere Pause eingelegt, denn das heimische Weingut verlangte sehr viel Aufwand und Arbeit, so dass für Motorsport kein Freiraum mehr vorhanden war.

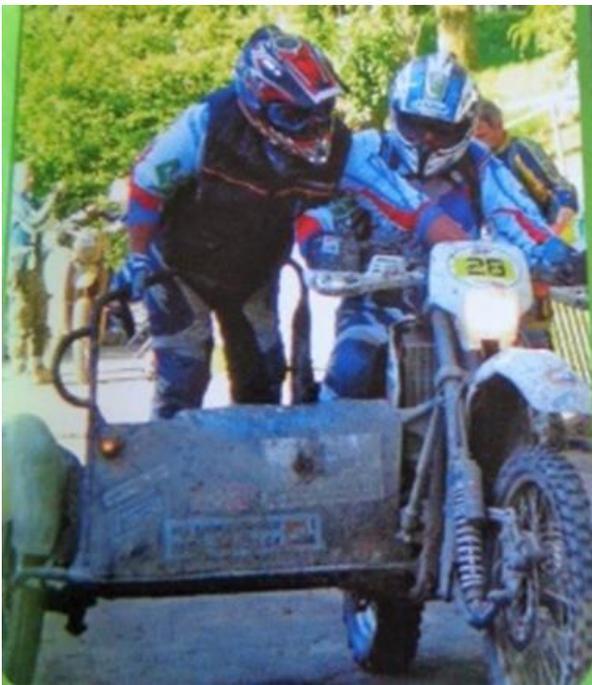
Doch im Jahr 2007 hatte er wieder ein Gespann als Leihgabe von Michael Zander aus Berlin, dessen Vater war ja Ende der sechziger und Anfang der siebziger Jahre auch selbst ein sehr bekannter Gelände Gespannfahrer. Das war eine Heos-KTM und damit begann, wieder zusammen mit Jürgen Hartmann, eine sehr erfolgreiche Zeit. Die absoluten Highlights waren die Deutschen Meistertitel 2010 und 2012 sowie der zweite Platz 2011 hinter Bernd und Christian Bachert.

Ein besonderes Ereignis in seiner Laufbahn war 1982, als er zusammen mit einem Freund auf einem Gespann beim DM Lauf in Odenheim, nach einem Sprung, sich das Sprunggelenk gebrochen hatte und das hatte natürlich schwerwiegende Einflüsse auf seine Arbeit in den heimischen Weinbergen. Auch an dem für Gespannfahrer legendären Welsh International Two Day Enduro in Llandrindod Wells (Wales) hat er zusammen mit Jürgen Hartmann 2010 + 2012 teilgenommen und die Beiden sind, trotz bekanntem englischen Dauerregen, jedes Mal erfolgreich ins Ziel gekommen. 2010 mit dem 4. Platz und 2012 sogar mit dem 3. Platz. Erstaunlich war dabei, dass dort immer mehr Damen als Co-Pilotinnen am Start waren und sogar ein komplettes Damenteam bei dieser zwei Tage dauernden und über 500 km führenden „Schinderei“. Nach 2012 war dann Schluss, denn das eigene Weingut erlaubte keinerlei motorsportlichen „Ausflüge“ mehr, mit einer Ausnahme: die Enduro Veranstaltung in Waldkappel 2014 und auch in letzter Zeit träumt er wieder von Motorrädern mit Stollenreifen und will sich einen 750 ccm Solo Boliden für die Klassik Szene aufbauen.

Text: Joachim Reich

Endwertungen und Platzierungen in der Deutschen Gespann Meisterschaft:

1987: 17. Platz	OMK Gelände Pokal	Beifahrer Jürgen Hartmann	EML-Jumbo
1988: 4. Platz	OMK Gelände Pokal	Jürgen Hartmann	EML-Jumbo
2008: 7. Platz		Jürgen Hartmann	Heos-KTM
2009: 6. Platz		Jürgen Hartmann	Heos-KTM
2010: 1. Platz		Jürgen Hartmann	Heos-KTM LC4
2011: 2. Platz		Jürgen Hartmann	Heos-KTM LC4
2012: 1. Platz		Jürgen Hartmann	Heos-KTM LC 4



Two Day Enduro Llandrindod Wells: beim Start und auf der Strecke 2010 – 2012



alle Bilder: Holger Schott/Jürgen Hartmann von 2010 bis 2012

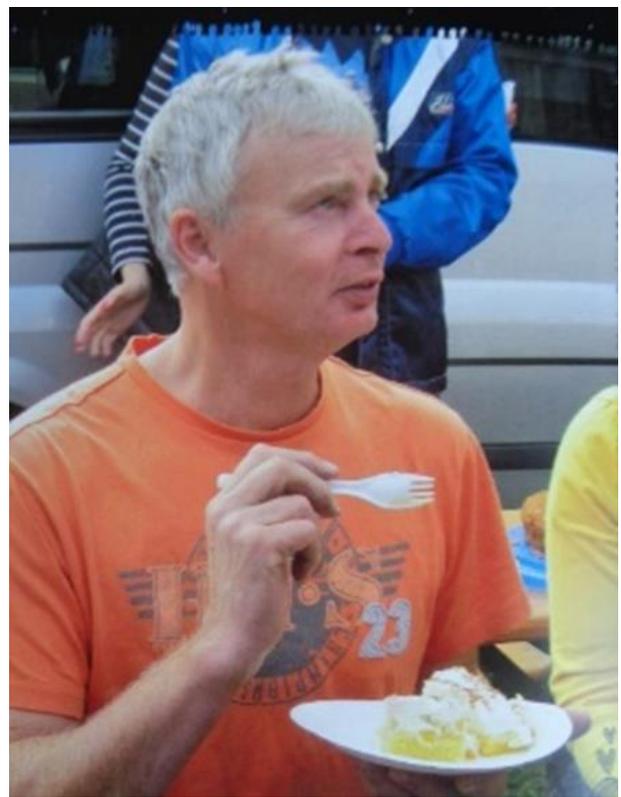


kurzer Blick zum Co-Pilot: alles ok??

Steinbruch bei Kempenich: Steine ohne Ende!



(li.) die Linkskurve wohl etwas zu forsch genommen und der Überschlag folgte postwendend



Jürgen und Holger: nach der Plage schmeckt der Kuchen ganz besonders lecker



der DM Titel ist unter Dach und Fach - die beiden strahlen um die Wette.

Quelle: Archiv Schott

Die Zusammenstellung erfolgt durch (lg)

Alfred Schwarz



Alfred heute

Angehaucht vom Geländesport war Alfred ja schon längere Zeit durch seine Mitgliedschaft im MSC Renchtal. Dieser Verein hatte ja schon sehr viele Geländeveranstaltungen und auch Deutsche Meisterschaftsläufe ausgerichtet. Also fassten er und sein kommender Beifahrer Fritz Hund im Jahr 1979 den Plan, da auch einzusteigen. Sie liebäugelten damit und wollten ein EML-BMW Gespann von Horst Hartmann kaufen, denn das stand in jener Zeit zum Verkauf. Gesagt, getan und los ging es mit den ersten Trainingsfahrten. Unterstützt wurden die beiden durch das Gespann- Geländesport Urgestein Peter Römer vom gleichnamigen und auch von ihm gegründeten Unternehmen + Team. Peter war erstaunt, wie schnell die beiden mit dem Gespann zurechtkamen und die Zeiten wurden immer schneller sowie die Fahrerei immer sicherer. Erstaunlich war auch, dass die Beiden sehr viel Ruhe ausstrahlten und nie hektisch wurden, auch nicht in etwas „brenzlicheren“ Situationen. Besonders Alfred zeigte das und er war die Ruhe selbst, allerdings war das mit der Hand am Gasgriff alles andere als ruhig, denn da wurde umso kräftiger gedreht. So wurde dann einige Jahre mit unterschiedlichen Gespannen und unterschiedlichen Motoren sehr gute Platzierungen in der Meisterschaft eingefahren, doch dann hat sich Fritz einen komplizierten Fußbruch zugezogen, ist sehr lange ausgefallen und Alfred heuerte mit Rainer Klumpp einen neuen Co-Piloten an.

1987 dann der überragende Erfolg mit dem Gewinn der Deutschen Meisterschaft auf der Heos-KTM (560ccm) zusammen mit Rainer gegen sehr starke Konkurrenz und den großen Starterfeldern. Beide sind auch noch in der intern. Motocross Meisterschaft gefahren und haben dort gezeigt, dass Geländefahrer auch in diesem Punkt nicht zu den langsamsten des Feldes gehören. Betreut wurden sie immer auch durch den MSC Renchtal, im Besonderen aber durch den legendären Sepp mit seiner Frau. Dieser sorgte dafür, dass alles in geregelten Bahnen verläuft und konnte auch mal laut werden, wenn ihm etwas nicht in den Kram gepasst hatte.

1986 konnte Römer Teamchef Peter Alfred u. Rainer endlich überreden, dass sie auch mal bei dem für Gespanne als Highlight geltenden Internationalen Two Days Trial in Llandrindod Wells (Wales) an den Start gingen. Diese Veranstaltung ist legendär und meistens durch Dauerregen überaus hart und schwer, geht es doch über 550 km an beiden Tagen sehr oft durch grundlose Hochmoore und tiefe Wasserdurchfahrten. Erstaunt waren die Experten sowie auch Zuschauer, dass bei der ersten Sonderprüfung überhaupt, die beiden die absolut schnellste Zeit hinzauberten, aber nicht nur bei den Gespannen, sondern vom gesamten Starterfeld, also auch die der Solofahrer und da waren schließlich einige Sechstagesfahrer Teilnehmer und britische Meister darunter. Am Abend bestaunten dann sehr viele Anwesende das Heos-KTM Gespann und schüttelten erstaunt den Kopf, wie das nur sein konnte, aber es war Tatsache. Leider machte dann ein Getriebeschaden am zweiten Tag den beiden einen Strich durch die Rechnung und sie fielen aus. Dieses herausragende Ergebnis sorgte aber auch noch Jahre danach immer wieder für Gesprächsstoff. Allerdings gelang es Peter nie mehr, die beiden zu weiteren Starts in Wales zu überreden.

Römer-Team Chef Peter sagte einmal über Alfred: „er war der ruhigste, anständigste und schnellste Gespannfahrer, den wir in all den Jahren in unserem Team hatten“ und das waren echt nicht wenige.

Text Peter Römer, Textbearbeitung und Ergänzung Joachim Reich

Endwertungen und Platzierungen in der Deutschen Gespann-Meisterschaft:

1980: 4. SCHWARZ / HUND	Oberkirch	EML-BMW
1981: 4. SCHWARZ / HUND	Oberkirch	Yamaha
1982: 2. SCHWARZ / HUND	Oberkirch	Wasp-Yamaha
1983: 4. SCHWARZ / HUND	Oberkirch	Wasp-Zabel
1984: 13. SCHWARZ / HABIGER	Oberkirch	Wasp-Zabel
1985: 11. SCHWARZ / KLUMPP	Oberkirch	Wasp-Zabel
1986: 2. SCHWARZ / KLUMPP	Oberkirch	Heos-KTM
1987: 1. SCHWARZ / KLUMPP	Oberkirch	Heos-KTM
1988: 2. SCHWARZ / KLUMPP	Oberkirch	Heos-KTM
1989: 9. SCHWARZ / HUND	Oberkirch	Heos-KTM



Schwarz/Klumpp Heos-KTM



Schwarz/Klumpp Heos-KTM #705



Schwarz/Klumpp Heos-KTM



Alfred bei der Meisterschaftsfeier 1987



Rainer Klumpp/Alfred Schwarz Meisterschaftsfeier 1987 daneben H. Koopmann



Konkurrent Klaus Malzer (re.) war auch dabei, links



Schwarz/Hund Wasp-Yamaha



Schwarz/Klumpp - Deutsche Meister 1987



Viele aktive Gespannfahrer u. Beifahrer bei der Meisterfeier (von links): Heos Erbauer Willi Heitmann, Hajo Harms, H. Koopmann, Bernie Schäfer, Karl-Heinz Klenk, Team Chef Peter Römer, Alfred Schwarz, Rainer Klumpp, im Hintergrund der „frisch gebackene Meistertitel“: gehungert hat vermutlich niemand bei dieser Feier!!

Quellen: Archiv Schwarz, Archiv Römer-Team, MSC Renchtal

Zusammenstellung erfolgte durch (lg)

Frank Vrielmann



Frank heute

Wie wir zum Fahren gekommen sind haben wir da mal zusammengefasst:

Anfang Januar 2004 war es soweit und die Entscheidung, Gebhard und Frank brauchen ein Motocross-Gespann, wurde durch einige Biere und anderen alkoholischen Getränken immer fester in unser Hirn gebrannt. Also wurde überlegt, wo bekommt man so ein Teil her und dass sowas nicht gerade an der nächsten Ecke zu finden ist, war uns schon klar. Dass wir dafür wenig Geld ausgeben wollten, machte die Sache nicht gerade einfacher. Also wurde wochenlang recherchiert und im ganzen Internet alles auf den Kopf gestellt, bis es bei Ebay was Passendes zu ersteigern gab. Ein KTM-Motocross-Gespann, reparaturbedürftig, mit überholtem KTM Motor und Anhänger. Das ist doch was, dachten wir uns, geboten, ersteigert, eine 'kurze' Fahrt zum Bodensee und wir waren stolze Besitzer eines MX-Gespannes. Auf der Rückfahrt wurde uns allerdings schon klar, dass ohne viel Arbeit da nicht viel dran zu retten ist, denn für diesen Preis war auch nicht mehr zu erwarten. Ziemlich verrostet und verkommen präsentierte sich das ganze Geschehen dann bei mir zuhause vor der Werkstatt.

Also in die Hände gespuckt und unter dem Motto: „was nicht passt wird passend gemacht“ wurde erst mal kräftig Hand angelegt mit ein wenig Skepsis, ob das denn alles wohl richtig ist, was wir uns da zusammenbauen und unter den kritischen Augen unserer Freundinnen Ruth und Esther. Das wird nie fahren das Ding, „bla bla“ usw. nahm das ganze Projekt schon nach einigen Abenden (Tagen) intensiver Arbeit Gestalt an.

Rahmen fertig, neu geschweißt und schön KTM-orange beschichtet. Alle anderen Teile wurden in der Zwischenzeit einer intensiven Inspektion unterzogen, so dass endlich alles zusammengebaut werden konnte, zeigte sich unser Moped schon nach einem Samstag der mit basteln und schrauben verbracht wurde, in seinem neuen Gewand. Wir brauchten nun den Vorher-Nachher-Vergleich nicht mehr zu scheuen und mussten nur noch das Gefährt zum Laufen bringen, was sich aber nicht ganz einfach gestalten sollte.

Mit einigen Überredungs-Manövern und Einstellungen am Vergaser sollte dem 600er doch Leben einzuhauchen sein. Mit Ankicken war da noch nichts zu machen, also erst mal hinter den Opel gehängt und siehe da, nach 500m und viel Anlauf erwachter er mit dumpfen 4-Takter-Sound. Noch ein wenig nachgestellt und das Gespann war fertig. Jetzt konnte unsere Gespann-Karriere starten. Spaß machte es jedenfalls schon bei den ersten Fahrversuchen

Über den Sommer hinaus merkten wir schnell, dass uns das nicht reicht, einfach nur fahren und trainieren. Außerdem wurde das Gespann durch die ewige Schrauberei immer besser, so dass von der ehemaligen alten verkommenen Mühle nichts mehr zu sehen war. Also wurden wir ziemlich schnell mit dem Gedanken konfrontiert, auch mal eine Veranstaltung zu fahren und da lag doch nichts näher, als unsere heimische Enduro-Geländefahrt im März 2005 mitzufahren.

Das, was uns da noch im Wege stehen sollte, schimpfte sich mit dem Namen 'TÜV-Zulassung'. Na ja, das war dann wohl noch das große Problem, ein MX-Gespann auf die Straße zu bekommen. Natürlich haben wir wieder das Internet durchforstet und herumtelefoniert, um an irgendwelche Informationen zu kommen, wie man das hinkommt. Nur so viel dazu, wir haben es hinkommen, aber es war auf Deutsch gesagt: „ein Arsch voll Arbeit“.

Diese ganze Maloche und die Tatsache, dass wir bis jetzt mehr geschraubt als gefahren haben, hat uns dann zu dem Entschluss getrieben, in diesem Jahr richtig in den Enduro-Seitenwagen-Pokal einzusteigen. An unserem orangefarbenen Dreirad soll es jedenfalls nicht liegen...

Hoffentlich reicht auch unsere Kondition aus, um da zu bestehen, aber es hat funktioniert.

Im August 2021 werde ich als Fahrtleiter einen Lauf zum Deutschen Enduropokal und zur Vintage EM organisieren. Leider ohne Gespanne. Aber vielleicht ist das noch mal interessant.

Text: Frank Vrielmann

Endwertungen und Platzierungen in der Deutschen Gespann Meisterschaft:

2005: 1. Platz	mit Beifahrer Gebhard Flim / Karl Winter	Heos-KTM
2006: 4. Platz	Gebhard Flim	Heos-KTM
2007: 2. Platz	Gebhard Flim	Heos-KTM
2008: 8. Platz	Gebhard Flim	Heos-KTM
2009: 1. Platz	Gebhard Flim	Heos-KTM



Bilderreihe(von oben): Gespann Urzustand, in Bearbeitung und im Training klappt das schon prima.



Frank Vrielmann / Gebhard Flim



Nach einigen Jahren Pause wurde das Meistergespann von 2009 wieder mal bewegt und siehe da – es funktioniert immer noch perfekt!



Frank Vrielmann / Gebhard Flim DM 2010



Vrielmann/Flim DM Lauf 2009



Frank Vrielmann beim MX Cup

Quelle: Archiv Vrielmann

Zusammenstellung erfolgte durch (lg) u.(jr)

Version 22.06.21

(Die sportlichen Lebensläufe der deutschen Geländeseitenwagenmeister auf Zündapp KS 601 Werner Kritter, Hans Käser und Volker Schach sind bei meisterdinger.de unter „Namen erfolgreicher Zündapp KS601 – Fahrer“ zu finden.)