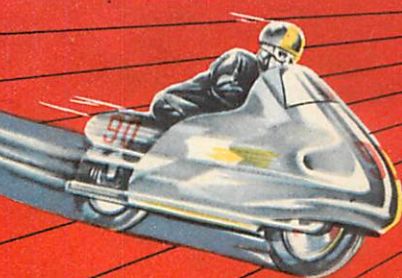




# Weltmeisterschaftslauf

## INTERNATIONALES

# SOLITUDE RENNEN



**Samstag, 21. Juli 1956**

**Start 14.00 Uhr**

**Sonntag 22. Juli 1956**

**Start 9.30 Uhr**

### GROSSER PREIS VON DEUTSCHLAND

für Motorräder mit und ohne Seitenwagen und

### DEUTSCHER MEISTERSCHAFTSLAUF

für Rennsport- und Seriensportwagen



Werden auch Sie

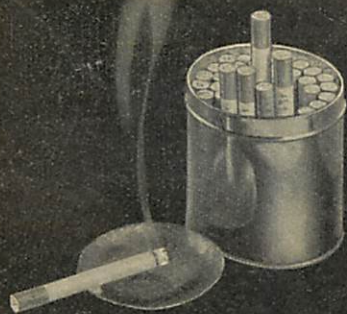
**MITGLIED DES ADAC**

Anmeldungen nimmt jeder  
ADAC-Ortsclub und die GAU-  
Geschäftsstelle entgegen.

**ADAC-GAU WÜRTEMBERG**

Stuttgart-O, Neckarstraße 55

Telefon 90054-56



*... dem Raucher seine FILTER*

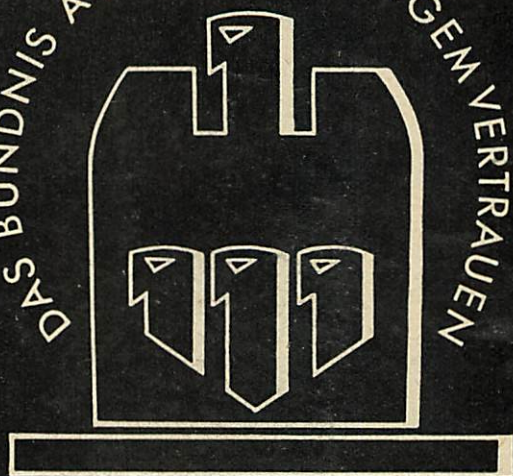


*dem Motor MANN-FILTER*

MANN  MOTOR

**FILTERWERK MANN & HUMMEL GMBH · LUDWIGSBURG/WÜRTT.**

Das BÜNDNIS AUF GEGENSEITIGEM VERTRAUEN



**ALLIANZ**  
**VERSICHERUNG**



## PROGRAMM



# Großer Preis von Deutschland

**Weltmeisterschaftslauf  
und Deutscher Meisterschaftslauf**

für Motorräder ohne und mit Seitenwagen am 21. und 22. Juli 1956

# Nationales Solitude-Rennen

**Deutscher Meisterschaftslauf**

für Rennsport- und Seriensportwagen bis 1500 ccm am 22. Juli 1956  
auf der

**Solitude-Rennstrecke**



Veranstalter:

**ALLGEMEINER DEUTSCHER AUTOMOBIL-CLUB e. V. MÜNCHEN**

Durchführung:

**ADAC - GAU WÜRTEMBERG e. V. STUTT GART**

Die Rennen werden nach den Bestimmungen der Internationalen Sportgesetze der FIM und FIA, den Sportgesetzen der OMK und ONS, sowie nach den Bestimmungen dieser Ausschreibung durchgeführt.

Die Veranstaltung ist von der OMK unter Reg.-Nr. 90/56 am 9. 5. 1956, von der FIM unter Reg.-Nr. 6/56 und von der ONS am 16. 5. 1956 unter Reg.-Nr. 32 genehmigt.

Nachdruck der Startnummern, auch auszugsweise, nicht gestattet. Gewerbsmäßiges Filmen an der Rennstrecke nur mit schriftlicher Genehmigung der Rennleitung.

Offizielles Rennprogramm 1956 Preis DM 1.-

DER EHRENPROTEKTOR  
DES „GROSSEN PREIS VON DEUTSCHLAND“ AUF DER SOLITUDE



BUNDESVERKEHRSMINISTER  
Dr.-Ing. HANS CHRISTOPH SEEBOHM

## GRUSSWORT

DES HERRN MINISTERPRÄSIDENTEN  
VON BADEN-WÜRTTEMBERG  
DR. GEBHARD MÜLLER



*Der Ausbau der Solitude-Rennstrecke ist in diesen Tagen beendet worden, so daß in diesem Jahr neben Motorrad-Rennen erstmals auch Sportwagen-Rennen zugelassen werden konnten.*

*Um dies zu erreichen, haben außer dem Land Baden-Württemberg auch der Bund, die Stadt Stuttgart und der ADAC in Anerkennung der Bedeutung der Solitude-Rennstrecke für den Motorsport finanzielle Hilfe gewährt. So ist zu hoffen, daß die Rennstrecke künftig im In- und Ausland noch größere Beachtung findet und sportlich bedeutungsvolle Rennen auf ihr ausgetragen werden. Die starke Teilnahme von Zuschauern aus nah und fern möge Lohn und Anerkennung für die aufgewendeten Mühen sein!*

*Als Schirmherr des Internationalen Solitude-Rennens 1956 begrüße ich die Rennfahrer, die sich aus dem In- und Ausland am 21. und 22. Juli 1956 auf der Solitude-Rennstrecke einfinden und dort, beseelt von fairem Sportgeist, ihr ganzes Können einsetzen werden. Es ist mein herzlichster Wunsch, daß die Rennen einen reibungslosen Verlauf nehmen und kein Unfall die sportliche Freude an der Veranstaltung trübt, die in einem landschaftlich so schönen Rahmen stattfindet.*

*Gebhard Müller*





## **Ehrenprotektor**

*Dr.-Ing. Hans-Christof Seebohm, Bundesminister für Verkehr*

## **Schirmherr**

*Dr. Gebhard Müller, Ministerpräsident des Landes Baden-Württemberg*

## **Ehrenausschuß**

*Bundesminister Franz-Josef Strauß, München*

*Direktor Carl Baresel, Stuttgart*

*ADAC-Vizepräsident Hans Bretz, Köln*

*Bürgermeister Wilhelm Eberhard, Gerlingen*

*ADAC-Präsident Endreß, Nürnberg*

*Direktor M. Johanas, 1. Vorsitzender des ADAC, Gau Württemberg*

*Dr. Karl Frank, Finanzminister des Landes Baden-Württemberg*

*Dr. Hahn, Abt.-Präsident der Bundesbahndirektion Stuttgart*

*Dr. Fritz Kirchoff, Stuttgart*

*Reg.-Baudirektor E. Kirschenmann, Ludwigsburg*

*Direktor Albrecht Kindl, Schatzmeister des ADAC, München*

*Dr. Arnulf Klett, Oberbürgermeister der Stadt Stuttgart*

*Eugen Leibfried, Minister für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten*

*Oberbaurat Dr. Leins, Autobahnamt Stuttgart*

*Landrat Wolfgang Ramsauer, Leonberg*

*Bürgermeister Otto Rexer, Leonberg*

*Viktor Renner, Innenminister des Landes Baden-Württemberg*

*Regierungspräsident Dr. Wilhelm Schöneck*

*Fritz Ulrich, Innenminister a. D.*

*Dr. Hermann Veit, Wirtschaftsminister des Landes Baden-Württemberg*

*Dipl.-Ing. Werner Wichmann, Abteilungspräsident bei der  
Oberpostdirektion Stuttgart*

# ORGANISATION

## Veranstalter

Allgemeiner Deutscher Automobilclub E. V.

## Internationales Schiedsgericht (Motorräder)

Vorsitzender: Jules Köther, Sportpräsident des ADAC, Vizepräsident der FIM  
Mitglieder: V. C. Anstice, England, Beauftragter der FIM  
sowie je ein Vertreter der teilnehmenden Nationen

## Nationale Sportkommissare (Wagen)

Paul von Guilleaume, München  
Carl Mueller, Karlsruhe

## Organisations-Komitee:

Dir. M. Johanas, Vorsitzender des ADAC-Gau Württemberg  
Georg Heinemann, Mitglied des Hauptsportausschusses des ADAC  
Dr. N. Schulz, stellv. Vorsitzender des ADAC-Gau Württemberg  
Dir. August Dignus, Gauschatzmeister des ADAC-Gau Württemberg  
Erwin Illg, Gausportleiter des ADAC-Gau Württemberg  
Dir. E. Wägerle, Vorstandsmitglied des ADAC-Gau Württemberg  
Dipl.-Ing. H. Zimmermann, Vorstandsmitglied des ADAC-Gau Württemberg

## Rennleitung

Rennleiter: Erwin Illg, Stuttgart-Bad Cannstatt  
Stellvertreter: Hugo Paechter, Stuttgart-Untertürkheim  
Rennsekretär: Joh. Christoph Boschen, Marbach a. N.

## Rennbüro:

Willy Bücheler, Isny  
Ernst Halbgewachs, Stuttgart

## Techn. Kommissare und Abnahme:

Dipl.-Ing. H. W. Bönsch, Altbach a. N.  
Dipl.-Ing. H. Zimmermann, Stuttgart  
Dipl.-Ing. H. Seidemann, Schwäb. Gmünd  
Fritz Jerger, Stuttgart

## Fahrer- und Industrielager:

Walter Assenheimer, Heilbronn  
Walter Illig, Leonberg

## Start und Ziel:

Arthur Gikeleiter, Ulm  
Dipl.-Ing. Rolf Moll, Stuttgart  
Paul Moritz, Waiblingen  
Helmut Düngelmann, Stuttgart

## Zeitnahme:

G. Kast, Stuttgart

## Boxenaufsicht:

Josef Bihl, Schwenningen  
Richard Beck, Eberdingen  
Albert Waldmann, Stuttgart

## Streckendienst:

Paul Lauer, Stuttgart  
Kurt Merker, Bad Cannstatt  
Otto Hartlieb, Marbach a. N.

## Parkplätze:

Rudolf Cantz, Stuttgart-Möhringen

## Bauten:

Architekt H. Zimmermann, Stuttgart

## Presse:

Erich Brodbeck, Stuttgart

## Polizeieinsatz:

Einsatzleiter: Kommandeur Frank, Polizeipräsidium, Stuttgart  
Polizeirat Rosewich, Bereitschaftspolizei  
Polizeiamtman Hack, Polizeipräsidium  
Stuttgart  
Polizei-Ob.-Kommissar Eisele, Landespolizei

## Sanitätsdienst:

Deutsches Rotes Kreuz  
Rennarzt Dr. Klein, Leonberg  
Kreisbereitschaftsleiter R. Müller, Stuttgart

## Feuerschutz:

Branddir. Wolgast, Berufsfeuerwehr Stuttgart  
Oberbaurat Adam, Berufsfeuerwehr Stuttgart

## Streckenreportage:

Eugen-Karl Schwarz, Stuttgart

## Rundfunkübertragung:

Südd. Rundfunk, Stuttgart

## Industriekorso:

Dir. Ungerer, Stuttgart

## Quartieramt:

Amtmann Haacke, Verkehrsbüro Stuttgart  
Oberinsp. Korn, Leonberg

## Ehrenpreise und Siegerehrung:

Herbert Stäbler, Stuttgart  
Oskar Weis, Stuttgart

## Betreuung der Ehrengäste:

Dr. N. Schulz, Stuttgart  
Fürst zu Hohenlohe-Öhringen  
W. Vetter, Stuttgart-Bad Cannstatt  
Dr. Klemm, Stuttgart  
Dr. Keller, Tübingen

## „Hier haben Sie die schönste Motorrad-Rennstrecke der Welt“

Das sagte Piet Nortier, der Sportpräsident der FIM, als er Anfang April die Solitude-Rennstrecke zusammen mit dem Gausportleiter Erwin Illg einer Besichtigung unterzogen hat. Piet Nortier war voll des Lobes über den Endausbau, der in diesem Jahr bereits Wirklichkeit wird, obwohl er erst für das nächste Jahr vorgesehen war. Staat, Stadt und Gemeinden haben jedoch alle an einem Strick gezogen, als es an die Verwirklichung des großen Werks gegangen ist. „Ja, die Stuttgarter“, lobte Piet Nortier unseren OB Dr. Klett (und damit auch dessen Gemeinderat). Nortier erinnerte an das Beispiel von Bern. Schon vor Jahren habe dort die FIM gefordert, den Ausbau der Strecke zu beginnen. Nichts sei geschehen. Die Quittung dafür ist vor wenigen Wochen präsentiert worden: Berns berühmter Bremgarten sieht keine Rennen mehr.

Nicht nur Nortier, sondern auch die Männer der Presse waren oft draußen an der Solitude-Rennstrecke. Dort sagte Erwin Illg schon vor Monaten zu den Journalisten: „Straßenbautechnisch wird die Solitude-Rennstrecke bis zum 22. Juli, dem diesjährigen deutschen Weltmeisterschaftslauf, endgültig fertiggestellt sein. Damit geht ein jahrelanger Traum der Motorsportler im Südwesten in Erfüllung. Vor ein paar Jahren hat es so ausgesehen, als ob der endgültige Ausbau der Rennstrecke auf eine durchschnittliche Breite von acht Metern nie Wirklichkeit würde. Erst durch die gemeinsamen Anstrengungen von Bund, Land, Stadt Stuttgart, den Gemeinden Leonberg und Gerlingen sowie des ADAC wurden die nicht unerheblichen Beträge von mehreren Millionen Mark aufgebracht, die den endgültigen Ausbau sicherstellen.“

Der ADAC hat von sich aus 8 Unterführungen einbauen lassen, damit während der Veranstaltungen auf der Rennstrecke die Zuschauer sich bewegen können, ohne die 11,5 km lange Strecke überqueren zu müssen. Die restlichen Mittel für die Unterführungen wurden durch eine Solitude-Luftsport-Tombola aufgebracht, die ab 15. Mai in Stuttgart veranstaltet wurde.

„Obwohl wir im letzten Jahr ein Defizit machten, lassen wir uns nicht beirren, die Solitude so auszubauen, daß sie nicht nur für Rennveranstaltungen, sondern auch für Sonderprüfungen, Gebrauchs- und Wirtschaftlichkeitsprüfungen, Zuverlässigkeitsfahrten und Industrieversuche benützt werden kann“, sagte Erwin Illg.

### Pressekollegium Solitude gegründet

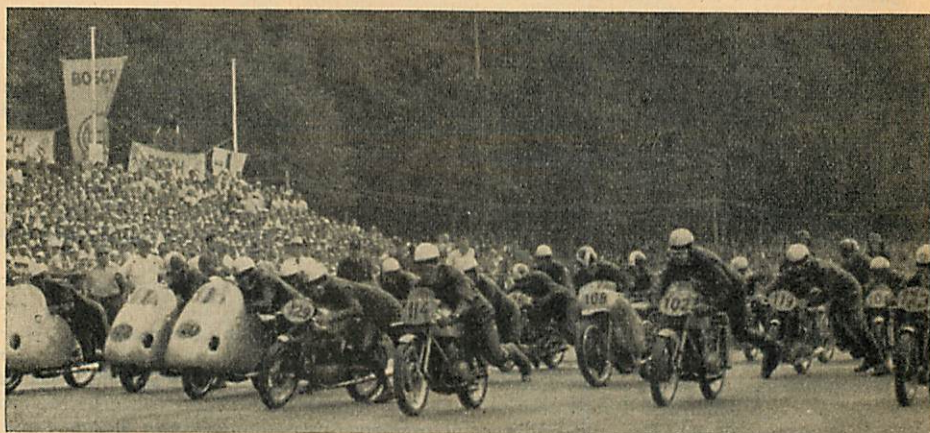
Bei einer Pressekonferenz wurde auch als erste derartige Einrichtung in Europa das „Pressekollegium Solitude“ gegründet, das einen Zusammenschluß von Journalisten zur Förderung der Solitude darstellt. Dieses Kollegium umfaßt bis jetzt 40 Mitglieder der Fach- und Tagespresse. Es steht unter dem Protektorat des ADAC-Gaues Württemberg und findet sich in regelmäßigen Abständen zu Aussprachen zusammen, in denen alle Probleme, die um die Solitude auftauchen, gemeinsam gelöst werden sollen.

### H. W. Bönsch: „Qualitätsbegriff Solitude“

Helmut Werner Bönsch, der als technischer Berater der FIM angehört, sagte zur Solitude: „Im Sport der Zukunft muß wieder die Technik dominieren“. Bönsch regte an, einen „Qualitätsmaßstab Solitude“ zu prägen. Industriefirmen sollen angeregt werden, künftig ihre Erzeugnisse auf der Solitude zu testen und mit den Wertmaßstäben „Solitude-Schnitt“ und „Solitude-Verbrauch“ auszuzeichnen. Diese Anregung wurde vor allen Dingen vom Vertreter der Stadt Stuttgart überaus positiv aufgenommen.

Gerade in diesem Punkt kann nun der Gau Württemberg groß einhaken. Die Industrie kommt nicht von selbst, sie muß für diese Idee gewonnen werden. „Qualitätsbegriff Solitude“, das ist ein bestechendes Zukunftsbild, das unsere Solitude in aller Welt noch mehr Gewicht verleihen würde. Daß dazu gerade die Solitude überaus geeignet ist, solche Wertbestimmungen aufzustellen, läßt sich an Hand von Berechnungen und Statistiken von H. W. Bönsch jederzeit nachweisen. Damit hätte die Solitude eine vielfache Aufgabe, auf die wir alle stolz sein dürfen.

Erich Brodbeck



## Wo sind die sichersten Zuschauerplätze?

Die Solitude-Rennstrecke besitzt mit die sichersten Zuschauerplätze aller europäischen Rennstrecken. Das wurde kürzlich von einem erfahrenen Gremium von Vertretern des ADAC, der Behörden und der Polizeiorgane sowie Fachjournalisten eindeutig herausgestellt. Für die Zuschauer ist es nun wichtig zu wissen, wo sich diese sicheren Zuschauerplätze befinden.

Der **Innenraum der Start- und Zielanlage** beim Glemseck ist der große und sichere Zuschauer-raum Nr. 1. Er bietet über 100 000 Personen bequem Platz und wurde bisher viel zu wenig frequentiert. Dieser Zuschauer-raum bietet sogar die Möglichkeit, das Rennen in der Badehose oder Strandanzug, bequem auf einer Decke liegend, mit dem Picknick-Koffer daneben, zu verfolgen. Die Sichtmöglichkeiten sind ausgezeichnet. Die Zuschauer können die Fahrer vom Eingang der Zielgeraden beim Mahdental über den Start- und Zielplatz, an den Boxen vorbei, über die Kurven am Glemseck bis hinauf zur Hedersbachkurve sehen. Durch Aus-holzung des Buschwerks eingangs des Mahdentals wurden diese hervorragenden Sicht-möglichkeiten geschaffen, die für eine europäische Rennstrecke wohl einmalig sind.

Ebenfalls Hunderttausende haben auf den neuen, weitausschwingenden **Hängen des Mahden-tales** die allerbesten Zuschauerplätze. Durch den Umbau des Mahdentals in diesem Jahr wurden neue Hänge geschaffen, die sich nun vom Schattengrund bis zum Krumbachtal ziehen. Die hochaufragenden Hänge bieten den Zuschauern den allerbesten Schutz und geben zugleich prachtvolle Überblicke über die Teilstücke im Mahdental.

Der dritte große Zuschauerplatz auf der Solitude sind die großen Hänge, die sich **vom Schattengrund** herunterziehen. Auf ihnen haben rund 50 000 Zu-schauer nicht nur sichere, sondern auch überaus bequeme Zuschauerplätze, weil diese Hänge ebenso zum Campen einladen, wie der Innenraum bei Start und Ziel. Durch den Umbau der Schattenkurven wurde gerade dieser Streckenteil hochinteressant.

E. B.

## Safety first auf der Solitude

Lange, ehe am 21. und 22. Juli 1956 die besten Motorradfahrer der Welt sich zum „Großen Preis von Deutschland“ für Motorräder, der in diesem Jahr zugleich auch Weltmeisterschaftslauf ist, auf der Solitude-Rennstrecke treffen, befaßten sich die verantwortlichen Männer mit der Sicherheit von Zuschauern und Fahrern. „Safety first“ — Sicherheit zuerst —, das ist die Devise von Rennleiter Erwin Illg und den verantwortlichen Beamten der Polizeibehörden.

Diese Sicherheit ist auch gewährleistet, weil

- die Solitude als Strecke durch den Endausbau sehr sicher geworden ist und die Zuschauer auf einmaligen Zuschauerplätzen das Rennen verfolgen können. Außerdem sind Fahrer und Zuschauer durch Sicherheitszäune völlig voneinander getrennt. Die Strecke kann nur noch an den 8 ständigen Unterführungen gekreuzt werden;
- in den letzten Wochen, in denen der Straßenbau auf Hochtouren lief, verantwortungsbewußte Männer, wie Oberregierungsrat Stübel vom Regierungspräsidium Nordwürttemberg, Abteilung Verkehr, Polizeirat Mauch als Vertreter der Polizeibehörden, Oberbaurat Belz und Regierungsbaumeister Bahle als Straßenbaufachleute sowie Rennleiter Erwin Illg als verantwortlicher Sportfunktionär alle Maßnahmen ergriffen und geplant haben, die zu einem mustergültigen Rennen beitragen;
- in den bisher so gefährlichen Schattenkurven eine ganz neue, moderne Straßenführung mit über 12 m Kurvenbreite entstand, die den Fahrern größte Sicherheit bietet. Gleichzeitig wurden bei der neuen Streckenführung neue, vollkommen ungefährliche Zuschauerplätze gewonnen.
- Die Strecke selbst wurde wieder hermetisch gegen die Zuschauer abgeschirmt. Das ist besonders wichtig bei der neu erstandenen Siedlung am Büsnauer Hof, die mit ihren Häusern jetzt bis an die Rennstrecke heranreicht. Dort ist ein permanenter Zaun entstanden, da die Polizei das allergrößte Interesse daran hat, daß auch im täglichen Straßenverkehr die dort wohnende Bevölkerung vor den Gefahren der Straße geschützt wird.

E. B.



ORIGINAL  
**MAGURA**

*Mit MAGURA am Start  
heißt sichere Fahrt!*

**GUSTAV MAGENWIRTH KG. URACH/WÜRTT.**  
FABRIK FÜR KRAFTFAHRZEUGTEILE

## Eine aufschlußreiche Statistik

In den letzten Tagen ging eine interessante Statistik durch die Tagespresse. Der Landessportbund Württemberg registrierte im Jahr 1955 insgesamt 6342 Sportunfälle, von denen 11 tödlich endeten und in 28 Fällen die Invalidität ausgesprochen werden mußte. 65 Prozent der Unfälle ereigneten sich beim Fußball, dann folgen Turnen, Handball, Skilaufen und Schwerathletik. Die Zahl der Sportunfälle entspricht in etwa der des Jahres 1954, als 6260 Sportunfälle verzeichnet wurden. Der Landessportbund Württemberg hat derzeit 367 184 Mitglieder; der ADAC-Gau Württemberg den zehnten Teil, rund 36 000 Mitglieder. Die Zahl der Sportunfälle im ADAC-Gau Württemberg im Jahr 1955 ist im Verhältnis zur Zahl der Mitglieder und zu den Unfällen im Fußball und anderen Sportarten um rund 200 Prozent geringer und beläuft sich lediglich auf 31 Sportunfälle. Dabei wurden neben Straßen- und Bergrennen, neben Moto-Cross und Geländeveranstaltungen auch das Solitude-Rennen und andere Großveranstaltungen durchgeführt, die in den letzten Monaten den „Anstrich der Gefährlichkeit“ bekommen haben. Die Statistik in Württemberg zeigt aber ein anderes Bild. Die Unfälle im Motorsport stehen bei den Sportunfällen in Württemberg an letzter Stelle. Das ist eine unumstößliche Tatsache. Ein tödlicher Unfall ereignete sich im Motorsport Württembergs 1955 überhaupt nicht!

Die Statistik beweist damit, daß man unter gewissenhafter Einhaltung aller Sicherheitsvorkehrungen sehr wohl Motorsport treiben kann, ohne daß Motorsport gefährlich zu sein braucht.

**KS KOLBEN**

*Für Höchstleistungen*

**KOLBENSCHMIDT  
KARL SCHMIDT G.M.B.H.  
NECKARSULM / WÜRTTEMBERG**

# Die Solitude-Rennstrecke und ihre Bedeutung

Der Name Solitude ist in der Motorsportwelt zu einem Begriff geworden. Das ist in erster Linie ein Verdienst des ADAC-Gaues Württemberg, der durch tatkräftige Männer in den letzten 50 Jahren aus kleinen Anfängen heraus ein Rennen geschaffen hat, das heute Weltbedeutung erlangt hat, gleichgültig, ob die Solitude-Rennstrecke nun Schauplatz eines Weltmeisterschaftslaufes oder „nur“ eines deutschen Meisterschaftslaufes ist. Eines kann man der Solitude-Rennstrecke nicht nehmen: sie ist die populärste Rennstrecke der Welt. Keine andere, ob in Europa oder Übersee (man denke an das rennsportbegeisterte Argentinien) vermag die Massen ebenso zu faszinieren, wie der Gebirgskurs vor den Toren Stuttgarts mit seinen 11,5 km Länge.

Man hat schon oft zu ergründen versucht, weshalb die Solitude und ihre Rennen so populär geworden sind. Es gibt dafür viele Gründe, die alle zusammenklingen müssen, um der Wahrheit auf den Grund zu kommen. Zunächst einmal: Die Solitude-Rennstrecke liegt auf motor-historischem Boden. In ihrer unmittelbaren Nähe wirkten die Daimler und Benz, ratterte das erste Automobil über die holprigen Kopfsteinpflasterstraßen. Die Solitude-Rennstrecke liegt nicht nur im Lande der Daimler und Benz, sondern auch zugleich im Lande der größten Motorradfabrik der Welt, der NSU-Werke, deren Erzeugnisse nicht erst durch die Rennerfolge in den Nachkriegsjahren, sondern schon immer Weltbedeutung hatten. Die Solitude-Rennstrecke liegt auch im Lande eines Robert Bosch und eines Ferdinand Porsche, um nur ein paar der bedeutendsten Namen weiter zu nennen. Die Solitude ist auf diese Weise irgendwie ganz eng mit dem Motor und seiner Entwicklung verbunden. Das war früher so, das ist heute noch so. Das bringt auch mit sich, daß ein hoher Prozentsatz der Rennbesucher in irgendwelchem Kontakt mit der Motor- und seiner Zubehörindustrie steht, daß also ein Großteil der Rennbesucher das Solitude-Rennen als „ihr“ Rennen betrachtet. Dieses Publikum ist kein Sensationspublikum, sondern ein sachverständiges, vielleicht das sachverständigste auf dem Kontinent.

Dazu kommt weiter, daß die Solitude-Rennstrecke unmittelbar an der Peripherie einer Großstadt von über 600 000 Einwohnern liegt. Wer zum Solitude-Rennen will, braucht keine langen, beschwerlichen Anmarschwege auf sich zu nehmen. Er kann von Stuttgart aus die Rennstrecke zu Fuß oder mit der Straßenbahn erreichen. Das ist ein Vorteil von unschätzbarem Wert. Für die auswärtigen Besucher ist die Anfahrt ebenso einfach, da ein paar hundert Meter von der Rennstrecke entfernt die Autobahn München—Frankfurt vorbeiführt, auf der an Renntagen breite und unendlich lange Bandwürmer von Kraftfahrzeugen gen Stuttgart rollen.

Und nicht zuletzt: Die Solitude ist eine wertvolle Rennstrecke. Sie gehört zur gleichen Kategorie wie der variantenreiche Kurs des Berner Bremgartens (der heute nicht mehr befahren werden darf) und von Francorchamps — Spa (um bei den klassischen Rennstrecken zu bleiben). Auf diesen Strecken wird Fahrer und Maschine das letzte abverlangt. Hier entscheidet weder allein die Maschinenkraft, noch die Routine. Hier muß alles in einer Synthese von Fahrer und Maschine zusammenklingen, wie kaum auf einer anderen Strecke. Die Spitzkehren am Frauenkreuz und die engegezogenen Kurven im Mahdental geben ihr den Charakter einer Kurvenstrecke. Hier werden die fahrerischen Gegensätze kraß herausgehoben. Mit der Vollgasstrecke vom Steinbachsee zum Kurhaus Schatten vereint sie auch den Charakter einer Geschwindigkeitspiste in sich. Und nicht zuletzt bergen die Steilanstiege und Gefälle Varianten in sich, die diese Strecke auch zu einer Gebirgsstrecke stempeln. Die Solitude ist also durch diese Eigenschaften eine der wertvollsten auf der ganzen Welt. Durch den ständigen Weiterausbau hat der verantwortliche ADAC-Gau Württemberg alles getan, um ihr den Ruf einer klassischen Grand-Prix-Strecke zu erhalten. Hier wiegt das Urteil von Piet Nortier, des FIM-Sport-Präsidenten, besonders schwer. Er sagte bei einem seiner letzten Besuche in Stuttgart, als er über die Solitude-Rennstrecke gefahren ist: „Keine andere Rennstrecke in Deutschland ist für einen ‚Großen Preis‘ geeigneter, wie die Solitude. Manches Land würde Deutschland um diese Strecke beneiden. Die Solitude-Rennstrecke ist geradezu ideal!“

E. B.

## **Solitude-Rennstrecke gegen Frost und Hitze immun**

1956 wird in der Geschichte der Solitude-Rennen eine besondere Bedeutung haben. Zum Beginn des zweiten Halbjahrhunderts Solitude-Rennen wird die Rennstrecke erstmals endgültig ausgebaut sein und damit eine der modernsten Kraftfahrstraßen Europas, die zugleich als Rennstrecke benützt wird, darstellen. Ursprünglich war der Endausbau erst in den nächsten Jahren vorgesehen, aber die gemeinsame Initiative von ADAC, Land Baden-Württemberg, den Gemeinden Stuttgart, Leonberg und Gerlingen war es zu verdanken, daß im letzten Herbst gleich drei Großbaustellen in Angriff genommen wurden. Am 1. Juli d. J., also 21 Tage vor dem „Großen Preis von Deutschland“ für Motorräder, war der Endausbau der Strecke abgeschlossen. In den letzten Wochen hatte die Solitude-Rennstrecke am Schatten, beim Büsnauer Hof und im Mahdental noch das Bild einer Großbaustelle. Die neue Streckenführung zeichnete sich aber schon überall ab, und in den Schattenkurven war schon lange zu sehen, wie der neue Kurs künftig aussieht.

Die Baufirmen, die mit dem Bau der Solitude-Rennstrecke beauftragt waren, haben alle Erkenntnisse modernen Straßenbaus in die neuen Streckenteile hineinverarbeitet. Die Fundamente wurden entwässert, sog. Frostschutzpackungen wurden eingebaut, damit die Straße auch gegen Kälte immun bleibt, der Unterbau ist wesentlich stärker als bei einer normalen Straße, und die Asphalt-Betondecke hat die höchsten Reibungswerte, die je auf einer Bundesstraße festgestellt worden sind. Genaue Messungen haben das einwandfrei ergeben. Sog. schwitzende Teerstellen wird es künftig nicht mehr geben, weil auch hier entsprechende Vorsorge getroffen wurde. Die Asphalt-Betondecke besteht zur Hälfte aus Basaltsplit und Langenargener Edelsplit und Brechsand, der in Millionen Jahren der Schürfung im Bodensee eine ungeheure Härte erlangt hat. Der fertige Belag wurde in sog. Thermostransportkippern zur Rennstrecke gefahren, um in diesen Behältern jeden Temperaturverlust zu vermeiden. Mit einer Hitze von 380 Grad wurde der Beton-Asphaltbelag auf die Rennstrecke mit modernsten Straßenbaumaschinen aufgelegt.

„Es gibt keine modernere Rennstrecke in ganz Deutschland, ja nicht einmal in Europa“, kann der Rennleiter der Solitude, Erwin Illg, dem die Rennstrecke sehr viel zu verdanken hat, in diesen Tagen stolz feststellen. Die Solitude-Rennstrecke wird also für den diesjährigen „Großen Preis für Deutschland“ und Weltmeisterschaftslauf für Motorräder sowie für den deutschen Meisterschaftslauf der Serien- und Rennsportwagen bestens gerüstet sein. Gerade die Wagenrennen, die jetzt ermöglicht werden, weil die Strecke überall eine Breite zwischen 8 und 12 m aufweist, werden in Zukunft die Solitude-Rennen wesentlich bereichern.

**VERPFLEGUNG  
DER AKTIVEN TEILNEHMER MIT**

**OVOMALTINE**

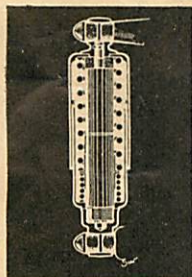
**DR. A. WANDER GmbH.**



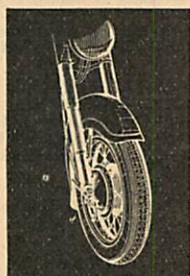
# ZÜNDAPP 175 S

*geboren im*  
**ZEICHEN der ZUVERLÄSSIGKEIT**

**10,5 PS**

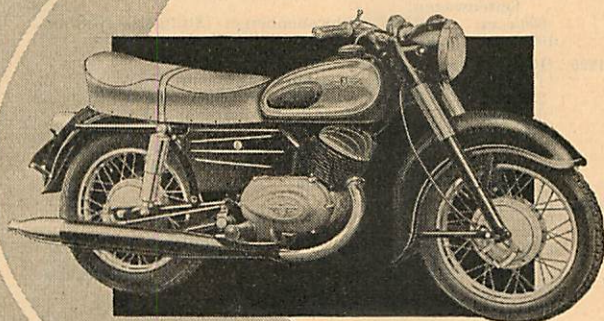


Kräftig und solide, für höchste Beanspruchung konstruiert, sind die Bauelemente der Ölstoßdämpfer für die öldavergeschmierte Hinterradschwinge.



Selbst nach langem, schonungslosem Einsatz sind die Alu-Vollnabenbremsen noch weich im Eingriff und gewaltig in ihrer Wirkung.

**DM 1475.-** ab Werk



S. 1. W.



**ZÜNDAPP-WERKE G.M.B.H. NÜRNBERG-MÜNCHEN**

# Die bisherigen Sieger auf der Solitude



<b>1922 (18. 6.) Bergrennen über 7 km — Heslach-Solitude</b>			Zeit
250 ccm:	F. Frommholz (Neckarsulm) NSU		7:53,4
350 ccm:	A. Kagerer (München) Douglas		6:30,0
500 ccm:	P. Mahlenbrei (Stuttgart) Triumph		4:57,0
750 ccm:	T. Bauhofer (München) Megola		4:36,0
1000 ccm:	H. Herter (Tailfingen) NSU		4:25,0
<b>Seitenwagen:</b>			
1000 ccm:	K. Mahlenbrei (Stuttgart) Harley		5:32,2
<b>1923 (17. 6.) Bergrennen über 7 km — Heslach-Solitude</b>			
250 ccm:	A. Ebert (Böblingen) DKW		6:40,4
350 ccm:	Rosenberger (Mannheim) Garelli		5:06,4
500 ccm:	J. Mayer (München) Viktoria		4:35,0
750 ccm:	T. Bauhofer (München) Megola		4:29,4
1000 ccm:	O. Glöckler (Frankfurt) NSU		4:40,0
<b>Seitenwagen:</b>			
	H. Kormmann (Karlsruhe) Wanderer		5:59,1
<b>1924 (18. 5.) Bergrennen über 7 km — Heslach-Solitude</b>			
200 ccm:	A. Schäberle (Stuttgart) Paque		6:17,4
250 ccm:	P. Gyer (Köln) Ariel		5:08,2
350 ccm:	E. Büssinger (München) DKW		4:34,0
500 ccm:	R. Reich (München) BMW		4:02,0
750 ccm:	T. Bauhofer (München) Megola		4:06,4
1000 ccm:	A. Kagerer (München) Brough-Superior		4:05,0
<b>Seitenwagen:</b>			
500 ccm:	H. Escoffier (Nürnberg) Viktoria		5:10,2
750 ccm:	H. Kormmann (Karlsruhe) Wanderer		5:40,0
1000 ccm:	F. Heck (Möhringen) A. D.		5:15,4
<b>1925 (16./17. 5.)</b>			Zeit
125 ccm:	66,9 km W. Zick (Oberhausen) Puch		1:04:02,4
175 ccm:	66,9 km H. Grادل (München) Abako		1:04:41,4
250 ccm:	66,9 km J. Stelzer (München) BMW		49:32,4
350 ccm:	89,2 km E. Büssinger (München) AJS		1:00:58,4
500 ccm:	89,2 km R. Reich (München) BMW		59:55,0
750 ccm:	89,2 km R. v. König (Fachsenfeld) Norton		1:01:42,0
1000 ccm:	89,2 km E. Ißlinger (Mannheim) NSU		1:01:32,0
<b>Seitenwagen:</b>			
600 ccm:	89,2 km Schwanenberger (Stuttgart) Norton		1:14:11,0
1000 ccm:	89,2 km Imholz (Köln) Harley-Davidson		1:11:09,0
<b>1926 (16. 5.)</b>			
175 ccm:	267,6 km A. Müller (Zschopau) DKW		3:51:40,0
250 ccm:	267,6 km J. Stelzer (München) BMW		3:22:51,0
350 ccm:	267,6 km Fr. Adam (München) AJS		3:16:08,8
500 ccm:	267,6 km H. Thumshirn (Nürnberg) Ardie		3:15:38,0
750 ccm:	267,6 km H. Raebel (Apolda) BMW		3:17:09,0
1000 ccm:	267,6 km P. Köppen (Berlin) BMW		3:10:42,0
<b>Großer Preis der Solitude</b>			
<b>1927 (22. 5.)</b>			
	E. Henne (München) BMW		3:07:34,0
175 ccm:	178,4 km A. Geiß (Pforzheim) DKW		2:19:50,0
250 ccm:	178,4 km K. Scherer (Kochendorf) NSU		2:08:58-0
350 ccm:	223,0 km F. Franconi (Schweiz) Motosacoche		2:30:53,2
500 ccm:	223,0 km H. Soenius (Köln) BMW		2:25:20,2
1000 ccm:	223,0 km T. Bauhofer (München) BMW		2:10:49,0
<b>Seitenwagen:</b>			
600 ccm:	111,5 km H. Eurich (Stuttgart) D-Rad		1:32:58,2
1000 ccm:	111,5 km H. Dobler (Stuttgart) New-Imperial		1:22:13,0
<b>1927 (18. 9.) Goldener Schild der Solitude über 89,2 km</b>			
1.	F. Messerschmidt (Stuttgart) BMW		59:57,2
2.	A. Hiller (Feuerbach) Montgomery		1:00:02,1
3.	E. Gehrung (Stuttgart) UT		1:00:25,1

## Hotel-Kurhaus Glemseck

BESITZER: EDUARD SCHEYTT

Solitude-Rennstrecke beim Start  
und Ziel und Tribüne B

Das gepflegte gutbürgerliche  
Restaurant

Telefon Leonberg 334

Jahr	Datum	Wagen	Zeit	km/h		
1927	(30. 10.)	175 ccm: 89,2 km	W. Henkelmann (Wanne) DKW	1:04:44,0	82,63	
		250 ccm: 223,0 km	H. Soenius (Köln) Imperial	2:47:36,1	79,8	
		350 ccm: 223,0 km	A. Hiller (Feuerbach) Montgomery	2:26:35,3	91,25	
		500 ccm: 89,2 km	H. Thumshirn (Nürnberg) Ardie	58:12,2	92,0	
		750 ccm: 223,0 km	E. Henne (München) BMW	2:13:42,2	99,9	
1000 ccm: 223,0 km	K. Gall (München) BMW	2:11:15,3	101,9			
1928	(8. 9.)	250 ccm: 223,0 km	A. Geiß (Pforzheim) DKW	2:21:26,0	94,6	
		350 ccm: 223,0 km	E. Dom (Ludwigsburg) Standard	2:15:37,0	98,6	
		500 ccm: 223,0 km	F. Messerschmidt (Stuttgart) BMW	2:12:39,0	100,8	
		1000 ccm: 223,0 km	F. Heck (Möhringen) Harley-Davidson	2:12:42,0	100,8	
		Seitenwagen:				
600 ccm: 66,9 km	H. Lang (Cannstatt) Standard	45:30,0	88,2			
1000 ccm: 66,9 km	H. Frey (Schweiz) AJS	45:25,0	88,6			
1929	(7. 7.)	250 ccm: 178,4 km	K. Friedrich (Chemnitz) DKW	2:02:55,0	87,0	
		350 ccm: 223,0 km	M. Kiemel (Waldsee) UT	2:23:26,3	93,2	
		500 ccm: 223,0 km	H. Soenius (Köln) BMW	2:15:51,1	98,5	
		1000 ccm: 223,0 km	J. Stelzer (München) BMW	2:15:14,0	98,8	
		Seitenwagen:				
600 ccm: 66,9 km	H. Lang (Cannstatt) Standard	47:32,0	84,4			
1000 ccm: 66,9 km	A. Sitzberger (München) BMW	45:24,3	88,5			
1930	(13. 7.)	250 ccm: 207,0 km	O. Kohfink (Bietigheim) Montg.-Jap	2:05:52,0	99,9	
		350 ccm: 223,0 km	E. Dom (Ludwigsburg) Standard	2:12:07,2	101,1	
		500 ccm: 223,0 km	T. Bullus (England) NSU	2:01:10,4	110,4	
		1000 ccm: 223,0 km	E. Zündorf (Köln) BMW	2:01:44,3	109,9	
		Seitenwagen:				
600 ccm: 159,2 km	A. Geiß (Pforzheim) DKW	1:36:01,0	99,5			
350 ccm: 199,0 km	W. Schminke (Godesberg) Imperia	1:53:09,0	105,52			
500 ccm: 199,0 km	J. Guthrie (England) Norton	1:47:00,4	111,5			
1000 ccm: 199,0 km	P. Rüttchen (Erkelenz) NSU	1:49:20,3	109,2			
1932—1934 nicht ausgefahren						
1935	(19. 5.)	250 ccm: 174,0 km	A. Geiß (Zschopau) DKW	1:40:36,1	101,5	
		350 ccm: 174,0 km	W. Mellmann (Lendingen) NSU	1:38:16,2	106,0	
		500 ccm: 174,0 km	O. Steinbach (Neckarsulm) NSU	1:31:22,3	114,0	
		Seitenwagen:				
		600 ccm: 92,8 km	H. Kahrmann (Fulda) DKW	58:57,1	94,1	
1000 ccm: 92,8 km	K. Braun (Karlsruhe) Horex	57:23,0	97,2			
1936	(17. 5.)	250 ccm: 174,0 km	A. Geiß (Zschopau) DKW	1:34:26,4	110,1	
		350 ccm: 174,0 km	H. Fleischmann (Nürnberg) NSU	1:30:02,2	115,4	
		500 ccm: 174,0 km	O. Ley (Nürnberg) BMW	1:29:03,3	116,7	
		Seitenwagen:				
		600 ccm: 92,8 km	T. Babl (Miesbach)	55:29,4	100,4	
1000 ccm: 92,8 km	H. Schumann (Nürnberg) NSU	57:27,3	96,5			
1937	(23. 5.)	250 ccm: 174,0 km	E. Kluge (Chemnitz) DKW	1:35:58,4	108,288	
		350 ccm: 174,0 km	H. Fleischmann (Neckarsulm) NSU	1:34:11,2	110,340	
		500 ccm: 174,0 km	K. Mansfeld (Chemnitz) DKW	1:31:30,2	113,588	
		Seitenwagen:				
		600 ccm: 92,8 km	K. Braun (Chemnitz) DKW	55:20,6	100,152	
1000 ccm: 92,8 km	E. Zimmermann (Nürnberg) NSU	56:43,2	97,740			
1938—1948 nicht ausgefahren						
1949	(18. 9.)	125 ccm: 34,62 km	L. Vienatzer (Dornbirn) Puch	22:27,3	92,500	
		250 ccm: 69,17 km	O. Daiker (Stuttgart) DKW/K	37:10,0	108,800	
		350 ccm: 69,17 km	W. Herz (Neckarsulm) NSU/K	35:37,9	116,600	
		500 ccm: 92,201 km	G. Meier (München) BMW/K	42:43,1	129,300	
		Seitenwagen:				
600 ccm: 46,14 km	Schmid Mittelmeyer (Sindelfingen) NSU	27:41,4	100,000			
1000 ccm: 46,14 km	Klankermeier/Wolz (München) BMW	26:27,1	104,600			
1950	(13. 8.)	125 ccm: 68,73 km	E. Kluge (Ingolstadt) DKW/K	40:09,3	102,900	
		250 ccm: 114,55 km	H. Thorn-Prikker (Godesberg) Moto Guzzi	58:13,2	118,200	
		350 ccm: 114,55 km	H. Fleischmann (Neckarsulm) NSU/K	53:02,4	129,600	
		500 ccm: 114,55 km	H. Fleischmann (Neckarsulm) NSU/K	51:36,0	135,500	
		Seitenwagen:				
600 ccm: 68,73 km	Böhm/Fuchs (Neckarsulm) NSU/K	35:06,5	117,600			
1200 ccm: 68,73 km	Kraus/Huser (München) BMW	36:33,0	113,000			

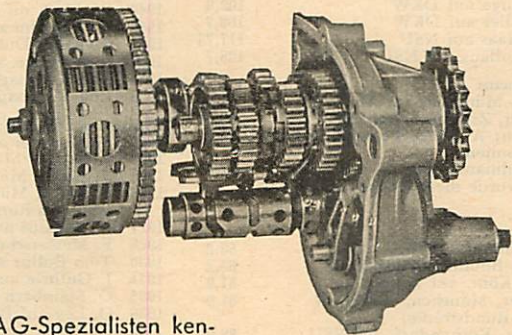
		Großer Preis von Deutschland und Weltmeisterschaftslauf	Zeit	km/h
1951	(26. 8.)			
	125 ccm:	92,0 km H. P. Müller (Ingolstadt) DKW	50:17,8	109,700
	250 ccm:	137,7 km L. Lorenzetti (Italien) Moto Guzzi	1:09:26,5	119,500
	350 ccm:	137,7 km G. Duke (England) Norton	1:03:14,9	130,600
	500 ccm:	137,7 km G. Duke (England) Norton	1:00:44,3	136,000
	<b>Seitenwagen:</b>			
	500 ccm:	91,8 km Kraus/Huser (München) BMW	48:44,2	113,000
	750 ccm:	114,7 km Oliver/Dobelli (England) Norton	1:00:20,5	114,100
<b>Großer Preis von Deutschland</b>				
1952	(20. 7.)			
	125 ccm:	115,0 km Werner Haas (Augsburg) NSU	58:28,8	117,73
	250 ccm:	138,0 km Rudi Felgenheier (Niederlahnstein) DKW	1:05:51,3	125,4 R
	350 ccm:	161,0 km Reginald Armstrong (Irland) Norton	1:13:49,9	130,55
	500 ccm:	207,0 km Reginald Armstrong (Irland) Norton	1:32:35,7	133,85
	<b>Seitenwagen:</b>			
	500 ccm:	115,0 km Smith/Clements (England) Norton	59:17,0	116,15
1953	(21. 6.)			
	125 ccm:	114,750 km Werner Haas (Augsburg) NSU	59:46,8	115,200
	250 ccm:	137,700 km Otto Daiker (Stuttgart) NSU	1:04:24,8	128,300
	350 ccm:	161,000 km S. Wünsche (Ingolstadt) DKW	1:15:13,0	128,200
	500 ccm:	161,000 km Georg Meier (München) BMW	1:11:20,8	135,100
	<b>Seitenwagen:</b>			
	500 ccm:	115,000 km Oliver/Dibben (England) Norton	58:55,9	116,800
<b>Großer Preis von Deutschland und Weltmeisterschaftslauf</b>				
1954	(25. 7.)			
	125 ccm:	114,350 km Rupert Hollaus (Österreich) NSU-Rennfox	54:08,3	127,0
	250 ccm:	138,000 km Werner Haas (Augsburg) NSU-Rennmax	1:00:32,9	136,2
	350 ccm:	160,342 km Ray Amm (Rhodesien) Norton	1:11:30,1	134,6
	500 ccm:	207,000 km Geoffrey Duke (England) Gilera	1:25:49,8	144,1
	<b>Seitenwagen:</b>			
	500 ccm:	115 km Noll/Cron (Deutschland) BMW	55:59,2	122,8
1955	(24. 7.)			
	125 ccm:	115 km Karl Lottes (Erndtebrück) MV-Augusta	56:53,5	121,1
	250 ccm:	138 km Hans Baltisberger (Reutlingen) NSU	1:00:23,9	136,9
	350 ccm:	161 km Ken Kavanagh (Australien) Moto Guzzi	1:07:45,9	142,3
	500 ccm:	161 km Walter Zeller (Hammerau) BMW	1:06:32,3	145,0
	<b>Seitenwagen:</b>			
	500 ccm:	115 km Faust/Rennmert (Fulda) BMW	52:09,5	132,1

## Freiwilliger Kameradschaftsdienst

Rund 20 000 freiwillige Helfer — ADAC-Mitglieder und Straßenwärter — ergänzen und verdichten das Netz der Straßenwacht-Männer. Sie haben sich verpflichtet, überall selbstlos einzugreifen, wenn irgendwo auf der Landstraße ein Kraftfahrer der Hilfe bedarf. Die dem Kameradschaftsdienst angehörenden ADAC-Mitglieder führen das bekannte FKD-Schild an ihren Fahrzeugen und sind mit Verbandmaterial für sofortige Hilfe ausgerüstet. Selbstverständlich sind auch alle anderen ADAC-Mitglieder stets bereit, einander als helfende Kameraden beizustehen. Im Rahmen der Kameradschaftshilfe gewährt der ADAC seinen Mitgliedern den Ersatz von Polster- und Bekleidungschäden, die beim Abtransport Verunglückter entstanden sind.

Bei Unfällen mit einem Kraftfahrzeug, die Voll-Invalidität oder Tod nach sich ziehen, gewährt der ADAC bis zu 2500 DM Sofort-Unterstützung. Bei Abtransport verunglückter Verkehrsteilnehmer ersetzt der ADAC bestimmte Auslagen, um die kameradschaftliche Hilfeleistung auf der Landstraße zu fördern.

8



**D**ie GETRAG-Spezialisten kennen das wechselvolle Kräftespiel im Motorrad-Getriebe – sie wissen, daß es dabei auf jeden einzelnen Zahn ankommt. In Zweiradfahrzeugen und Mobilien sind darum die Rädergetriebe der GETRAG nicht von ungefähr dominierend.

# GETRAG

GETRIEBE- UND ZAHNRADFABRIK GMBH · LUDWIGSBURG/WURTT.

Neben Rädergetrieben für Zweirad-Fahrzeuge fertigt die GETRAG auch Getriebe für Personen- und Lastwagen, ebenso für landwirtschaftliche Fahrzeuge und stationäre Motoren

# Wie sie immer schneller wurden

## Die Bestzeiten der Solitude-Rennen von 1922—1954

### Klasse bis 125 ccm:

1925	W. Zick, Oberhausen, auf Puch 62,7 km/h (Diese Klasse wurde 24 Jahre lang nicht gefahren)	km/h
1949	Vienatzter auf Puch	92,5
1950	Ewald Kluge auf DKW	102,9
1951	H. P. Müller auf DKW	109,7
1952	Werner Haas auf NSU	117,73
1954	Rupert Hollaus auf NSU	128,7

### Klasse bis 175 ccm:

1925	H. Grادل, München, auf Abeko	km/h
1926	W. Müller, Zschopau, auf DKW	61,75
1927	Mairennen: A. Geiß, Pforzheim, DKW	69,52
1927	Oktoberrennen: W. Henkelmann, Wanne, auf DKW (danach wurde diese Klasse nicht mehr gefahren)	75,5
		82,63

### Klasse bis 250 ccm:

1922	F. Frommhold auf NSU	km/h
1923	A. Ebert, Böblingen, auf DKW	53,2
1924	P. Gyer, Köln, auf Ariel	63,2
1925	W. Stelzer, München, auf BMW (erstmal Rundstrecke)	81,9
1927	K. Scherer, Kochendorf, auf NSU	83,0
1928	A. Geiß, Pforzheim, auf DKW	94,6
1930	O. Kohfink, Bietigheim, a. Montgomery	95,9
1931	A. Geiß, Pforzheim, auf DKW	99,5
1935	A. Geiß, Pforzheim, auf DKW	101,5
1936	A. Geiß, Pforzheim, auf DKW	110,1
1950	Thorn-Prikker auf Moto-Guzzi	118,2
1951	E. Lorenzetti auf Moto-Guzzi	119,5
1952	Felgenheier auf DKW	125,46
1953	W. Haas auf NSU	130,8
1954	Rupert Hollaus auf NSU	138,4

### Klasse bis 350 ccm:

1922	M. Kagerer, München, auf Douglas	km/h
1923	Rosenberger, Mannheim, auf Garelli	64,7
1924	E. Bussinger, München, auf HWK	82,3
		91,8

1925	E. Bussinger, München, auf AJS	87,8
1927	Mai: F. Franconi auf Motosacoche	88,8
1927	Okt.: A. Hiller, Stuttg., a. Montgomery	91,25
1928	E. Dom, Ludwigsburg, auf Standard	98,6
1930	E. Dom, Ludwigsburg, auf Standard	101,1
1931	W. Schminke, Godesberg, auf Imperia	105,25
1935	W. Mellmann auf NSU	106,0
1936	H. Fleischmann auf NSU	115,0
1949	W. Herz auf NSU	116,6
1950	H. Fleischmann auf NSU	129,6
1951	Geoffrey Duke auf Norton	130,6
1953	S. Wünsche auf DKW	131,2
1954	Ken Kavanagh auf Moto-Guzzi	141,1
1955	Ken Kavanagh auf Moto-Guzzi	142,3

### Klasse bis 500 ccm:

1922	Mahlenbrei auf Triumph	km/h
1923	J. Mayer, München, auf Viktoria	85,0
1924	R. Reich, München, auf BMW	91,8
1925	R. Reich, München, auf BMW (erstmal Rundstrecke)	105,5
		89,2
1927	H. Soenius auf BMW	92,2
1928	F. Messerschmidt, Stuttgart, auf BMW	100,8
1930	Tom Bullus auf NSU	110,4
1931	J. Guthrie auf Norton	111,5
1935	O. Steinbach auf NSU	114,0
1936	O. Ley auf BMW	116,7
1949	G. Meier auf BMW	129,3
1950	H. Fleischmann auf NSU	133,5
1951	G. Duke auf Norton	136,0
1953	G. Meier auf BMW	138,4
1954	G. Duke auf Gilera	147,5

### Seitenwagenklasse bis 600 ccm:

1924	H. Escoffier, Nürnberg, auf Viktoria	km/h
	500 ccm	81,4
1928	Hermann Lang, Stuttgart, auf Standard	95,2
1936	T. Babl auf DKW	100,4
1950	Böhm auf NSU	117,6
1952	Smith auf Norton	116,1
1953	E. Oliver auf Norton	120,5
1954	Noll/Cron auf BMW	124,7
1955	Faust/Remmert auf BMW	132,1



**Kunststück! mit Ritter Sport Schokolade IM QUADRAT kann ich das auch!**

# Was jeder wissen sollte

## Sperrgebiet

Auch in diesem Jahr wird das Gebiet um die Solitude-Rennstrecke zum Sperrgebiet erklärt. Denken Sie bitte an folgendes: in diesem Sperrgebiet ist der ADAC für die Dauer des Trainings und des Rennens Hausherr. Das heißt also — und hier müssen wir einmal ernst werden — gem. § 256 a des Strafgesetzbuches ist jeder Besucher verpflichtet, im Besitz einer Eintrittskarte zu sein. Wer sich dieser Verpflichtung zu entziehen versucht, macht sich strafbar. Wir wissen, daß wir gerade Ihnen gegenüber diesen Absatz hätten weglassen können. Aber Sie wissen ja, es gibt auch andere.

Das Sperrgebiet wird begrenzt durch nachgenannte Straßen: in nördlicher Richtung die Solitudestraße vom Parkwärterhaus I mit der neuen Umgehungsstraße bis zur Straße im Ramtal; in westlicher Richtung vom Engelbergtunnel entlang der Autobahn bis zur Autobahnanschlußstelle Stuttgart-W und die östliche Fahrbahn der Autobahn bis zur Anschlußstelle Südwest bei Vaihingen (Filder); südlich die Straße von der Autobahnanschlußstelle Vaihingen bis zur Einmündung der Römerstraße und östlich die Römerstraße bis zur Einmündung in die Solitudestraße über Schattendreieck bis zum Parkwärterhaus I.

## Hinweise

Lassen Sie sich bitte während des Rennens in Ihrer Begeisterung nicht zu Unvorsichtigkeiten verleiten. Tragen Sie Ihre Eintrittsplakette sichtbar, man glaubt sonst, Sie hätt noch keine und die Verkäufer werden Sie dauernd belästigen.

Befolgen Sie bitte die Anweisungen der Polizei und des Streckendienstes. Es ist deren Aufgabe, den ungestörten Ablauf des Rennens zu sichern. Daran haben Sie ja selbst auch das größte Interesse.

bleiben Sie während des Rennens immer schön hinter den Abschränkungen. Sie gefährden dadurch weder sich noch die Fahrer. Sollte sich ein Sturz oder etwas anderes ereignen, bewahren Sie bitte Ruhe und Ordnung. Ärzte und Helfer sind auf solche Zwischenfälle vorbereitet und werden alles in Ordnung bringen. Zeigen Sie bitte, daß Sie Sportsleute sind. Stuttgart hat im deutschen Sport einen guten Ruf, den wir durch keinerlei Zwischenfälle beflecken wollen.

## Kindersuchstelle / Fundbüro

bei der Polizei — Einsatzleitung am Glemseck.

## Flaggenzeichen

Flaggen sind die Signalzeichen für die Rennfahrer. Vor Beginn des Rennens wird ein Kraftwagen mit roter Flagge um die Strecke fahren. Dann darf niemand mehr die Strecke betreten. Die Beendigung des Rennens wird mit einer weißen Flagge angezeigt, die wiederum von einem Wagen um die Strecke gefahren wird.

Außerdem sind die Streckenposten und der Starter mit Flaggen ausgerüstet. Eine rote Flagge, die gezeigt wird, bedeutet sofortiges Halten. Wird eine gelbe Flagge gezeigt, heißt das „Achtung Gefahr, Geschwindigkeit vermindern“. Eine gelbrot gestreifte Flagge bedeutet Öl auf der Strecke, vorsichtig weiterfahren. Bei der grünen Flagge ist die Strecke wieder frei. Wird eine blaue Flagge geschwenkt, muß der Fahrer zum Überholen Platz machen. Eine weiße Flagge heißt, daß Kranken- oder Dienstwagen auf der Strecke sind. Die schwarze Flagge in Verbindung mit einer Nummer bedeutet, daß die betreffende Nummer sofort anhalten muß. Das Ende des Rennens wird durch eine schwarzweiß-karierte Flagge angezeigt.

## Was nicht gestattet ist

Bitte denken Sie daran, daß der Aufenthalt an der Rennstrecke den Besuchern keine Gefährdung bringen soll. Es ist daher nur gestattet, sich in den besonders gekennzeichneten Sicherheitszonen aufzuhalten. Das Besteigen von Bäumen und Errichten von Hochsitzen auf Bäumen, der Bau von Privattribünen, das Mitbringen von Drahtscheren, Beilen, Äxten, Sägen und ähnlichen Handwerkszeugen, das Mitnehmen von Hunden in das Sperrgebiet und das Werfen von Gegenständen auf die Rennstrecke ist nicht erlaubt. Dagegen dürfen Sie den Fahrern ruhig zuwinken und Beifall spenden.

## Industrie-Korso

Auch in diesem Jahr wird vor dem Rennen ein Industrie-Korso um die Strecke gehen. Der Korso startet um 7.45 Uhr am Frauenkreuz.

# Zeitplan für das Solitude-Rennen

## Donnerstag, 19. Juli 1956 — Training

8.00—17.00	Sperrung der Rennstrecke
8.30— 9.45	Training der Motorräder bis 350 ccm
9.45—11.00	Training der Motorräder bis 250 ccm
11.00—12.15	Training der Motorräder bis 500 ccm
12.15—12.45	P a u s e
12.45—14.00	Training der Motorräder bis 125 ccm
14.00—15.15	Training der Motorräder m. Swg. bis 500 ccm
15.15—16.45	Training der Rennsport- und Seriensportwagen

## Freitag, 20. Juli 1956 — Training

8.00—17.00	Sperrung der Rennstrecke
8.30— 9.45	Training der Motorräder bis 350 ccm
9.45—11.00	Training der Motorräder bis 250 ccm
11.00—12.15	Training der Motorräder bis 500 ccm
12.15—12.45	P a u s e
12.45—14.00	Training der Motorräder bis 125 ccm
14.00—15.15	Training der Motorräder m. Swg. bis 500 ccm
15.15—16.45	Training der Rennsport- und Seriensportwagen

## Samstag, 21. Juli 1956 — Training und Rennen

8.00	Sperrung der Rennstrecke bis Sonntag nach dem Rennen
8.30— 9.15	Training der Motorräder bis 125 ccm
9.15—10.00	Training der Motorräder bis 350 ccm
10.00—10.45	Training der Motorräder bis 250 ccm
10.45—11.30	Training der Motorräder bis 500 ccm
11.30—12.15	Training der Motorräder mit Swg. bis 500 ccm
13.45	Aufstellung der Motorräder bis 125 ccm
14.00	Start zum Rennen über 9 Runden der Motorräder bis 125 ccm
ca. 15.15	Ende des Rennens

## Sonntag, 22. Juli 1956 — Rennen

	Sperrung der Rennstrecke für Fahrzeuge seit Samstag 8.00 Uhr
5.30—6.00	kath. Gottesdienst (Bärenschlöble, Schattenwiese, Glemseck)
7.00	Streckensperrung für Fußgänger
7.10—7.25	Morgenandacht über die Lautsprecheranlage
7.45	Beginn der rollenden Industrieschau
9.15	Aufstellung der Motorräder bis 350 ccm
9.30	Start zum Rennen über 13 Runden der Motorräder bis 350 ccm
10.45	Aufstellung der Motorräder bis 250 ccm
11.00	Start zum Rennen über 13 Runden der Motorräder bis 250 ccm
12.25	Aufstellung der Motorräder bis 500 ccm
12.40	Start zum Rennen über 13 Runden der Motorräder bis 500 ccm
13.55	Aufstellung der Motorräder mit Swg. bis 500 ccm
14.10	Start zum Rennen über 9 Runden der Motorräder mit Swg. bis 500 ccm
15.15	Aufstellung der Rennsport- und Seriensportwagen bis 1500 ccm
15.30	Start zum Rennen über 14 Runden der Rennsport- und Seriensportwagen bis 1500 ccm
ca. 17.00	Ende des Rennens
20.30	Siegerehrung in Stuttgart „Hauptgaststätte Killesberg“ (Anfahrt über Stresemannstraße)





DIE WELTMARKE



» Wer von seinem Motor mehr verlangt «

In der Motorsport-Saison 1955 waren die VEEDOL-Fahrer erfolgreicher als je zuvor. Es wurden insgesamt 102 Klassensiege, 534 Gold- und Silber-Medaillen, 24 Mannschaftspreise und 6 Meistertitel errungen, u. a.:

*Deutscher Automobilmeister 1955 bis 1300 ccm - P. E. Strähle*

*Deutscher Tourenwagenmeister 1955 - Sven von Schröter*

*Deutscher Motorrad-Geländemeister 1955 bis 500 ccm - H. Meier*

Die außergewöhnlichen Beanspruchungen in Renn- und Sportfahrzeugen sind eine großartige Bewährung unserer Motoröle, der gleichen VEEDOL-Öle, die jedem Privatfahrer bei seinem Händler zur Verfügung stehen.

**VEEDOL** MOTOR OIL

*holt auch aus Ihrem Wagen  
mehr heraus*

**VEEDOL**  
MOTOR OIL

VEEDOL · GMBH · HAMBURG

NIEDERLASSUNG DER TIDEWATER OIL COMPANY · NEW YORK · SAN FRANCISCO

Die Zündkerze vieler Weltrekorde und Meisterschaften

**BOSCH**

Höchste  
Leistungen  
durch

BOSCH-  
Qualität!

BOSCH-Zündung

BOSCH-Licht

BOSCH-Signal



Re 456

P B

ROBERT BOSCH GMBH  
STUTTGART

# Klasse bis 125 ccm 9 Runden = 102,753 km

# Rennen I

Bisher erreichter Höchstdurchschnitt: 127,0 km/h, Rupert Hollaus, 1954, NSU

Bisher erreichte schnellste Runde: 128,7 km/h, Rupert Hollaus, 1954, NSU

Start-Nr.	Name, Vorname	Land oder Ort	Maschine Marke	Bemerkungen
140	Spahr, Hans	Besigheim	MV-Agusta	
141	Baur, Ludwig	Rottenburg/N.	Puch	
142	Wünsche, Erich	Worms	MV-Agusta	
143	Crimas, Rudolf	Österreich	Mondial	
144	Kaspers, Jakobus	Holland	Sparta	
145	Heiss, Xaver	Augsburg	LWH	
	<b><u>MZ-Werke:</u></b>	Zschopau	MZ	
	Fahrer:			
146	Degner, Ernst	Zschopau	MZ	
147	Fügner, Horst	Zschopau	MZ	
148	Krumpholz, Erhart	Zschopau	MZ	
149	Kronmüller, Karl	Mannheim	MV-Agusta	
	<b><u>MV-Agusta-Werke:</u></b>	Italien		
	Fahrer:			
150 D	Ubbiali, Carlo	Italien	MV-Agusta	W.M. 1951, 1955
151 D	Libanori, Fortunato	Italien	MV-Agusta	
152 D	Colombo, Roberto	Italien	MV-Agusta	
153 DD	Taveri, Luigi	Schweiz	MV-Agusta	
	<b><u>Gilera-Werke:</u></b>	Italien		
	Fahrer:			
154	Ferri, Romolo	Italien	Gilera	
155	Monneret, Pierre	Frankreich	Gilera	
156 D	Lottes, Karl	Marburg	DKW	D.M. 1955
157	Scheidhauer, Willi	Niederlinxweiler	Ducati	
158	Mitter, Gerhard	Leonberg	MV-Agusta	
159	Mantelli, Pippo	Italien	Ducati	
	<b><u>DKW-Werke:</u></b>	Ingolstadt		
	Fahrer:			
160 D	Hofmann, Karl	Ingolstadt	DKW	
161	Lecke, Wilhelm	Fritzlar	MV-Agusta	
	<b><u>DKW-Werke:</u></b>	Ingolstadt		
	Fahrer:			
162 D	Hobl, August	Ingolstadt	DKW	D.M. 1955
	<b><u>MZ-Werke:</u></b>	Zschopau		
	Fahrer:			
163	.....	Zschopau	MZ	
	<b><u>KTM-Werke:</u></b>	Österreich		
	Fahrer:			
164	Schwarz, Paul	Österreich	KTM	
165	Albert, Franz	Österreich	KTM	
166	Trunkenpolz, Erich	Österreich	KTM	
167 DD	Sandford, Cecil	England	Mondial	W.M. 1952
168 D	Marelli, Angelo	Italien	MV-Agusta	
169 D	Mandolini, Adelmo	Italien	Ducati	
170 D	Montanari, Alano	Italien	Ducati	
	<b><u>Montesa-Werke:</u></b>	Spanien		
	Fahrer:			
171	Cama, Marcelo	Spanien	Montesa	
172	Gonzales, Franzisco	Spanien	Montesa	
173	Sirera, E.	Spanien	Montesa	
174	Grace, John	England	Montesa	

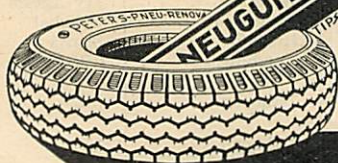
W.M. = Weltmeister, D.M. = Deutscher Meister, DDR.M. = Meister der DDR., D = Doppelstarter

*Wenn*

DIE REIFEN  
NICHT MEHR  
GREIFEN....

*Dann*

**NEUGUMMIERUNG**



*Durch*



**PETERS  
PNEU  
RENOVA K.G.**



*GRÖSSTES SPEZIALWERK FÜR  
AUTOREIFEN-NEUGUMMIERUNG*

**BAD HOMBURG v. d. H., Telefon 22 47/49**

# BERU ZÜNDKERZEN



**u2**

**NORMAL-**  
Kerzen für  
Motoren  
aller Art



**u2s**

**SPEZIAL-**  
Kerzen mit  
größerem Wärme-  
bereich für  
Zweitakt- und  
Hochleistungs-  
motoren

# Runden-Tabelle zu Rennen I Solomotorräder bis 125 ccm

Platz	Runden									Platz
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
1										1
2										2
3										3
4										4
5										5
6										6
7										7
8										8
9										9
10										10
11										11
12										12
13										13
14										14
15										15

	Start-Nr.		Zeit: .....	= .....	km/h
<b>Sieger:</b>	.....	.....	.....	= .....	km/h
Zweiter:	.....	.....	.....	= .....	km/h
Dritter:	.....	.....	.....	= .....	km/h
Vierter:	.....	.....	.....	= .....	km/h
Fünfter:	.....	.....	.....	= .....	km/h
Sechster:	.....	.....	.....	= .....	km/h



DEUTSCHE CASTROL-VERTRIEBS-GESELLSCHAFT MBH. HAMBURG



Albert Roder,  
Chefkonstrukteur



Ewald Praxl, Leiter der  
NSU-Versuchsabteilung



Hermann Horch,  
Versuchs-Obermeister



Ludwig Mössle,  
Fahrwerkspezialist



Willi Lohr,  
Motorenspezialist



Franz Schrack,  
Fahrwerkspezialist



Adolf Belzner,  
Motorenspezialist



Wilhelm Riehm  
Motorenspezialist

*Das sind  
einige der  
Männer,*

die in den vergangenen Jahren die siegreichen NSU-Rennfüxe und Sportmäxe bauten, jene Maschinen also, die bei allen entscheidenden Rennen im In- und Ausland grösstes Aufsehen erregten. Mit dem Weltmeistersieg von Privatfahrer H.P. Müller auf seiner Sportmax stand NSU 1955 zum fünften Mal hintereinander auf der Weltmeisterliste. Das hat es bisher noch nicht gegeben.

Auch in der Rennsaison 1956 wird NSU offiziell nicht am Start sein. Alle die tüchtigen Männer, die die Weltmeistermaschinen geschaffen haben, arbeiten jetzt an den Serienmaschinen, an Ihrer NSU. Das ist einer der Gründe, warum auch die NSU-Serienmaschinen so überlegen sind.

**Übrigens:**

Von der 50 ccm-Quickly über die starke Max bis zur eleganten Prima bietet NSU seinen Kunden für jeden Zweck, für jeden Geschmack und für jeden Geldbeutel ein geeignetes

Fahrzeug.



- NSU - Quickly DM 465.-
- NSU - Superfox DM 1420.-
- NSU - Superlux DM 1525.-
- NSU - Max DM 1795.-
- NSU - Prima DM 1670.-

# Klasse bis 350 ccm 13 Runden = 148,421 km

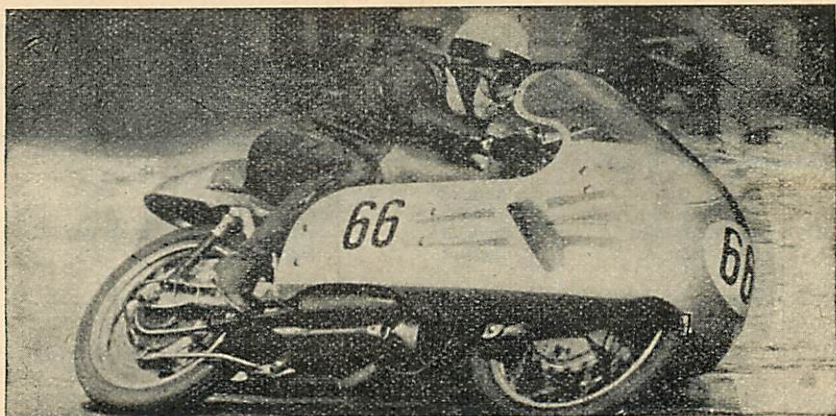
# Rennen II

Bisher erreichter Höchstdurchschnitt: 142,3 km/h, Ken Kavanagh, 1955, Moto-Guzzi

Bisher erreichte schnellste Runde: 144,4 km/h, Ken Kavanagh, 1955, Moto-Guzzi

Start-Nr.	Name, Vorname	Land oder Ort	Maschine Marke	Bemerkungen
60 D	Kläger, Fritz	Freiburg	NSU	
61	Aldinger, Erwin	Stuttgart	Horex	
62	Decker, Heinz	Stuttgart	Norton	
63 D	Matthews, Bob	Irland	Norton	
64 DD	Sandford, Cecil	England	DKW	W.M. 1952
65 D	Storr, John, A.	England	Norton	
<b>DKW-Werke:</b>		Ingolstadt		
Fahrer:				
66 D	Hobl, August	Ingolstadt	DKW	D.M. 1955
67	Bartl, Hans	München	Horex	
68 D	Thomson, Richard	Australien	AJS	
69	Höllerich, Helmut	Helmbrechts	AJS	
70	Ameismeier, Andre	Augsburg	AJS	
71 D	Wheeler, Arthur	England	Moto-Guzzi	
72 D	Wieland, Harry	Kanada	Norton	
73 D	Baltisberger, Hans	Reutlingen	NSU	D.M. 1955
74	Hoetzer, Hans	Burscheid	AJS	
<b>MV-Agusta-Werke:</b>		Italien		
Fahrer:				
75 D	Masetti, Umberto	Italien	MV-Agusta	W.M. 1950
76 D	Surtees, John	England	MV-Agusta	
77 DD	Taveri, Luigi	Schweiz	MV-Agusta	
78 D	Grant, Edie	Süd-Afrika	Norton	
79 D	Wood, J. J.	England	Velocette	
80	Knees, Rudi	Nagold	Norton	
81 D	Collot, Jacques	Frankreich	Norton	
82 D	Anderson, Sven	Schweden	Norton	
83	Kauert, Heinz	Minden/Westf.	AJS	
84 D	Coleman, Bob	Neu-Seeland	AJS	
<b>DKW-Werke:</b>		Ingolstadt		
Fahrer:				
85 D	Hofmann, Karl	Ingolstadt	DKW	
86 D	Hallmeier, Helmut	Nürnberg	NSU	
<b>Moto-Guzzi-Werke:</b>		Italien		
Fahrer:				
87 D	Kavanagh, Ken	Australien	Moto-Guzzi	
88 D	Lomas, Bill	England	Moto-Guzzi	W.M. 1955
89	Dale, Dikie	England	Moto-Guzzi	
90	Agostini, Dulio	Italien	Moto-Guzzi	
91	Rocchi, Giovanni	Italien	Moto-Guzzi	
92 D	Gate, Ulf	Schweden	Norton	
93	Hagenlocher, Eugen	Herrenberg	Norton	
94 D	Cook, Frederic R.	Neu-Seeland	AJS	
95 D	Brown, R. N.	Australien	AJS	
96 D	Lorenzetti, Enrico	Italien	Moto-Guzzi	W.M. 1952
97 D	Goffin, Auguste	Belgien	Norton	
98 D	Bryen, Keith	Australien	Norton	
99 D	Mandolini, Adelfmo	Italien	Moto-Guzzi	
100 D	Fahey, Paul	Neu-Seeland	AJS	
101 D	Campbell, Keith	Australien	Norton	

W.M. = Weltmeister, D.M. = Deutscher Meister, DDR.M. = Meister der DDR., D = Doppelstarter



Das **ZWEIRAD-PROGRAMM** der AUTO UNION umfaßt: DKW RT 125, RT 175 S, RT 200 S, RT 250 S, RT 350 S sowie den soziusfesten DKW-Roller Hobby-Luxus mit vollautomatischem, stufenlosem Getriebe.

**SPORTERFOLGE:** Deutsche Motorrad-Straßenmeisterschaft 1955 in der Klasse 350 ccm; Deutsche Geländemeisterschaft 1955 in der Klasse 125 ccm; Deutsche Moto-Cross-Meisterschaft 1955 in der Klasse 125 ccm. Außerdem fielen in schweren geländesportlichen Prüfungen 842 Goldmedaillen an DKW-Motorradfahrer.



Das Programm der DKW-**PERSONENWAGENFERTIGUNG:** Limousine-Normal, Limousine-Spezial, Luxus-Coupé, Limousine 4 fütig, Cabriolet 2- u. 4 sitzig, Universal. **DKW-Schnellaster:** Großraumpritsche, Tieflader, Kastenwagen, Kombiwagen, Sieben- und Achtsitzer

**SPORTERFOLGE:** Sven von Schroeter, Deutsche Tourenwagenmeisterschaft 1955; Walter Schlüter, Zweiter in der Europameisterschaft 1955; Heinz Meier, Dritter in der Europameisterschaft 1955.

A U T O U N I O N G . M . B . H





# Runden-Tabelle zu Rennen II Solomotorräder bis 350 ccm

Platz	Runden													Platz			
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13				
1																	1
2																	2
3																	3
4																	4
5																	5
6																	6
7																	7
8																	8
9																	9
10																	10
11																	11
12																	12
13																	13
14																	14
15																	15

	Start-Nr.		Zeit: .....	= .....	km/h
<b>Sieger:</b>	.....	.....	.....	.....	.....
Zweiter:	.....	.....	.....	.....	.....
Dritter:	.....	.....	.....	.....	.....
Vierter:	.....	.....	.....	.....	.....
Fünfter:	.....	.....	.....	.....	.....
Sechster:	.....	.....	.....	.....	.....

## Die Beschallungsanlage

auf der Solitude-Rennstrecke wurde von einer Arbeitsgemeinschaft folgender Firmen erstellt:

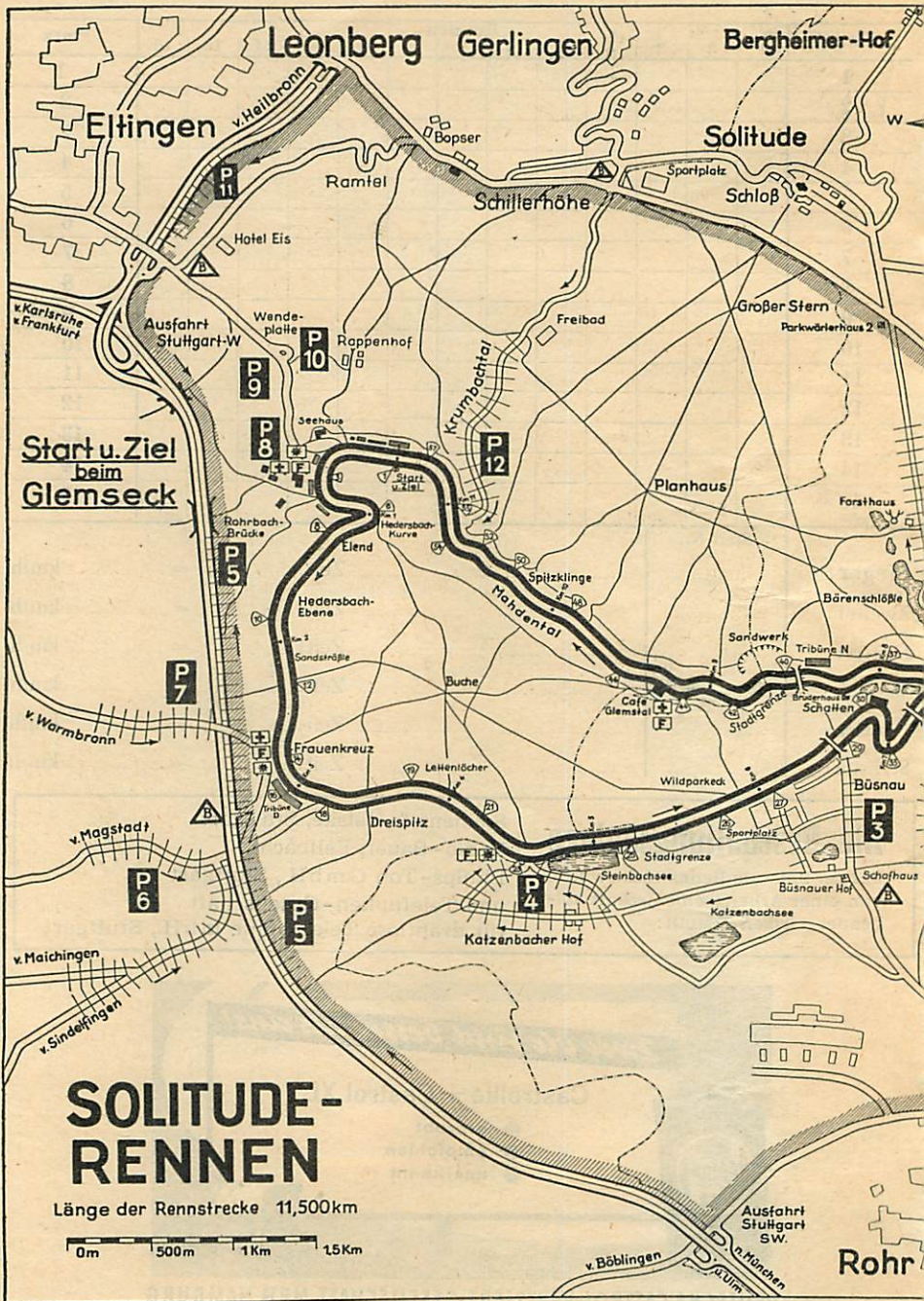
Siemens & Halske, Stuttgart  
 Radio-Bauer, Fellbach  
 Philips-Ton GmbH, Stuttgart  
 und Telefunken-Gesellschaft  
 für drahtlose Telegraphie mbH., Stuttgart

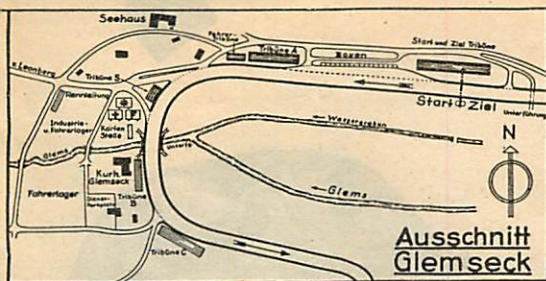
*Zwei Öle sind besser als eins!*

**Castrolite + Castrol XL**

- erprobt
- empfohlen
- anerkannt

DEUTSCHE CASTROL-VERTRIEBS-GESELLSCHAFT MBH. HAMBURG





### Tribünen:

Bezeichnung	Ort
Start und Ziel	Start und Ziel
Tribüne A	Start und Ziel
---	B Glemseck
---	C Glemseck
---	D Frauenkreuz
---	F Schallengrund
---	S Glemseck
---	N Mahdental (Nottribüne)
Fahrer Tribüne	Start und Ziel

### Parkplätze:

Bezeichnung	Ort	Fahrzeugart
P 1	Bärenschlöße	PKW-Kräder
P 2	Bandtöle	PKW-Kräder
P 3	Büsnau	alle Fahrzeuge
P 4	Steinbachsee	PKW-Kräder
P 5	Autobahn Frauenkreuz-	
	Rohrbachbrücke	alle Fahrzeuge
P 6	Straße von Sindelfingen,	
	Maichingen u. Magsladt	alle Fahrzeuge
P 7	Straße von Warmbronn	alle Fahrzeuge
P 8	Glemseck	PKW
P 9	Wendeplatte	PKW
P 10	Rappenhof	PKW-Kräder
P 11	Autobahn Engelberg	alle Fahrzeuge
P 12	Krummbachtal	PKW-Kräder

### Zeichenerklärung:

- Sireckenbeobachter mit Fernsprecher; Sanitätsposten und Feuerschutz
- Sanitätskraftwagen
- Feuerlöschwagen
- Reparatur- und Abschleppwagen
- Tribüne
- Rennstrecke
- Autobahn
- Fahrstraße
- Fußweg
- Parkplatz
- Straßenbahnlinie **6**
- Fußgängerstege
- Brücken
- Grenze des Sperrgebietes
- Streckenkilometer
- Autobus-Haltestelle
- Stadtgrenze

Allgemeiner Deutscher Automobil-Club



Gau Württemberg

HEINKEL



HEINKEL

HEINKEL



STUTT GART-KARLSRUHE

**Klasse bis 250 ccm** 13 Runden = 148,421 km**Rennen III**

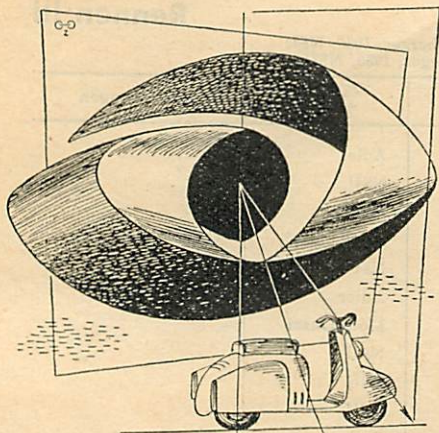
Bisher erreichter Höchstdurchschnitt: 136,9 km/h, Hans Baltisberger, 1955, NSU

Bisher erreichte schnellste Runde: 138,8 km/h, Hans Baltisberger, 1955, NSU

Start-Nr.	Name, Vorname	Land oder Ort	Maschine Marke	Bemerkungen
101	Beer, Günter	Frankfurt	Adler	
102	Bula, Maurice	Schweiz	NSU	
103 D	Camathias, Florian	Schweiz	NSU	
104 D	Lottes, Karl	Marburg	DKW	D.M. 1955
105 D	Hinton, Eric	Australien	NSU	
106	Luttenberger, Hubert	Neu-Bamberg	Adler	
107	Baviera, Lanfranco	Italien	Moto-Guzzi	
108	Knopf, Kurt	Hockenheim	NSU	
109	Heess, Walter	Stuttgart	NSU	
110	Kassner, Horst	Schwabhausen	NSU	
111	Gäckle, Gerhard	Eltingen	Puch	
112 D	Montanari, Alano	Italien	Moto-Guzzi	
113	Brown, Bob	Australien	NSU	
114 D	Hallmeier, Helmut	Nürnberg	NSU	
115	Meier, Rudi	Mannheim	Adler	
116 D	Lorenzetti, Enrico	Italien	Moto-Guzzi	W.M. 1952
117 D	Wheeler, Arthur	England	Moto-Guzzi	
118	Holthaus, Karl Julius	Düsseldorf	NSU	
119 D	Marelli, Angelo	Italien	Moto-Guzzi	
120	Heck, Roland	Stuttgart	NSU	
121 D	Baltisberger, Hans	Reutlingen	NSU	D.M. 1955
122 DD	Sandford, Cecil	England	Mondial	W.M. 1952
123 D	Kläger, Fritz	Freiburg	NSU	
	<b>MV-Agusta-Werke:</b>	<b>Italien</b>		
	Fahrer:			
124 D	Ubbiali, Carlo	Italien	MV-Agusta	W.M. 1951, 1955
125 D	Libanori, Fortunato	Italien	MV-Agusta	
126 D	Colombo, Roberto	Italien	MV-Agusta	
127 DD	Taveri, Luigi	Schweiz	MV-Agusta	
128	Stein, Willi	Mannheim	Moto-Parilla	
129	Reichert, Walter	Ingelheim	NSU	
130	Malchus, Ludwig	Ingelheim	Adler	
131	Schneider, Michael	Augsburg	NSU	

W.M. = Weltmeister, D.M. = Deutscher Meister, DDR.M. = Meister der DDR., D = Doppelstarter

**OEL-HELD**INHABER Dr. A. STORR, STUTTGART 13;  
ULMER STRASSE 145/151 TELEFON: 41953/4.**MOTOREN-ÖLE  
DEA-KRAFTSTOFFE**



DEM AUGE ZUR FREUDE

Motorrad-, Roller- und Moped-Fahrer von heute und morgen stellen an ihre Fahrzeuge wesentlich höhere Ansprüche. Technische Höchstleistungen allein genügen nicht mehr. Auch das Auge will seine Freude haben. ROTH kommt den Wünschen der Käufer mit formschön geformten Tanks, Motorverkleidungen, Kofflügen usw. entgegen. Nutzen Sie die ROTH-Erfahrungen in der Blechverarbeitung – Ihre Maschinen verkaufen sich leichter.

**ROTH FORMT BLECH FORMSCHÖN**



**FRITZ ROTH KG · ZIEH- UND STANZWERK  
METALLWARENFABRIK · STUTTGART · FEUERBACH**



**Auf  
tausendstel Milli-  
meter genau werden  
SACHS-Motoren-Teile  
bearbeitet**

Wenn Sie an diese Präzision denken, werden Sie leicht verstehen, weshalb SACHS-Motoren bei glühender Wüstenhitze oder klirrendem Frost, bei schwierigen Geländefahrten oder nach 100 000 km noch zuverlässig wie ein Uhrwerk laufen.

**Auf SACHS können Sie  
sich immer verlassen**

**FICHTEL & SACHS AG**  
SCHWEINFURT AM MAIN



## Runden-Tabelle zu Rennen III Solomotorräder bis 250 ccm

Platz	Runden													Platz	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13		
1															1
2															2
3															3
4															4
5															5
6															6
7															7
8															8
9															9
10															10
11															11
12															12
13															13
14															14
15															15

	Start-Nr.		Zeit: .....	= .....	km/h
<b>Sieger:</b>	.....		.....	= .....	km/h
Zweiter:	.....		.....	= .....	km/h
Dritter:	.....		.....	= .....	km/h
Vierter:	.....		.....	= .....	km/h
Fünfter:	.....		.....	= .....	km/h
Sechster:	.....		.....	= .....	km/h

**STUTT-GART-  
BAD CANNSTATT**

Daimlerstraße 63

Telefon 50941

**Mifol**  
Kommandit-  
Gesellschaft

**KARLSRUHE**

in Baden

Veilchenstraße 22

Telefon 27249

1905

1955

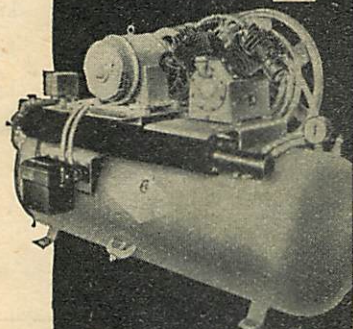
**Motoren-Instandsetzung**

**Tauschmotoren · Motoren-Ersatzteile**

**Zylinder, Kolben und Kurbelwellen für Moped-Motoren**



**Kompressoren**



**Elektron-Co mbH.**

Stuttgart - Bad Cannstatt

**Der Rennwagen-Weltmeister**

**der Sportwagen-Weltmeister**

**der Motorrad-Weltmeister 250 ccm**



**der Beiwagen-Weltmeister**

**der Tourenwagen-Europameister**

**alle deutschen Wagenmeister**

**alle deutschen Motorradmeister**

**holten 1955 ihre Titel wieder mit**

**MAHLE - KOLBEN**

Gibt es einen besseren Beweis der Stärke und Zuverlässigkeit von MAHLE-Kolben als diese Serie überragender Erfolge, errungen im Kampf mit den besten Gegnern der Welt?

Mahle Komm.-Ges. Stuttgart-Bad Cannstatt und Rottweil



# Klasse 500 ccm 13 Runden = 148,421 km

# Rennen IV

Bisher erreichter Höchstdurchschnitt: 145,0 km/h. Walter Zeller, 1955, BMW  
 Bisher erreichte schnellste Runde: 147,5 km/h. Geoffrey Duke. 1954, Gilera

Start-Nr.	Name, Vorname	Land oder Ort	Maschine Marke	Bemerkungen
1	Riedelbauch, Ernst	Grün/Röslau	BMW	
2	Huber, Alois	Traunstein	BMW	
	<b><u>Gilera-Werke:</u></b>	<b>Italien</b>		
	Fahrer:			
3	Duke, Geoff	England	Gilera	6facher W.M.
4	Armstrong, Reginald	Irland	Gilera	
5 D	Wood, J. J.	England	Norton	
6 D	Collot, Jacques	Frankreich	Norton	
7 D	Grant, Edie	Süd-Afrika	Norton	
8	Scheffel, Heinz	Mannheim	Norton	
9	Sieler, Berthold	Bernau	Norton	
	<b><u>Moto-Guzzi-Werke:</u></b>	<b>Italien</b>		
	Fahrer:			
10 D	Kavanagh, Ken	Australien	Moto-Guzzi	W.M. 1955
11 D	Lomas, Bill	England	Moto-Guzzi	
12 D	Anderson, Sven	Schweden	Norton	
14 D	Bryen, Keith	Australien	Norton	
15 D	Brown, R. N.	Australien	Matchless	
16	Knees, Peter	Nagold	BMW	
17	Jäger, Hans Günther	Trier	Norton	
18	Hiller, Ernst	Brackwede	BMW	
	<b><u>MV-Agusta-Werke:</u></b>	<b>Italien</b>		
	Fahrer:			
19 D	Masetti, Umberto	Italien	MV-Agusta	W.M. 1950
20 D	Surtees, John	England	MV-Agusta	
21	Zeller, Walter	Hammerau	BMW	D.M. 1955
22	Böhrer, Bruno	Karlsruhe	Horex	
23 D	Matthews, Bob	Irland	Norton	
24 D	Cook, F. R.	Neu-Seeland	Matchless	DDR.M. 1955
25	Scheel, Hans-J.	Apolda	Norton	
26 D	Thomson, Richard	Australien	Matchless	
27	Klinger, Gerold	Österreich	BMW	
28 D	Gate, Ulf	Schweden	Norton	
29 D	Wieland, Harry	Kanada	Matchless	
30 D	Goffin, Auguste	Frankreich	Norton	
31	Türk, Hannes	Jahnsdorf	Norton	
32	Ewig, Karl Heinz	Zweibrücken	Norton	
33 D	Hinton, Eric	Australien	Norton	
34 D	Storr, John A.	England	Norton	
35	Carlsson, Evert	Schweden	Norton	
36 D	Fahey, Paul	Neu-Seeland	Matchless	
37 D	Coleman, Bob	Neu-Seeland	Norton	
38 D	Campbell, Keith	Australien	Norton	

W.M. = Weltmeister, D.M. = Deutscher Meister, DDR.M. = Meister der DDR., D = Doppelstarter



*Baracken  
aller Art*

auch mietweise

**WILH. NUSSER**  
**Holzbau**  
Winnenden b. Stuttgart



**ENERGIT  
REIBBELÄGE**

sicher  
und  
zuverlässig

ENERGIT GMBH · RENNINGEN/WTTBG.

*mit Gähren*

*mit Gähren*

*höchst möglicher Schutz  
durch Römer-Helme*

**HANS RÖMER - NEU-ULM - DONAU**  
GEBÜHRET 1951  
HELME UND AUSRÜSTUNGEN  
★ MODELL 1E MIT HORMUSCHELN (DBP ANGEM.)

**NECKE-  
-200-**

*erstklassige  
Ausführung*

**2-Gang-Moped mit  
Vorderrad-Schwing-  
gabel nur DM 450.-**

- Garantie m. Inspektion u. Kundendienst
- Lieferung auch auf Teilzahlung
- Unverbindl. Beratung und Vorführung

**Neckermann**  
DAS GROSSE DEUTSCHE VERSANDHAUS

# Runden-Tabelle zu Rennen IV Solomotorräder bis 500 ccm

Platz	Runden													Platz	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13		
1															1
2															2
3															3
4															4
5															5
6															6
7															7
8															8
9															9
10															10
11															11
12															12
13															13
14															14
15															15

	Start-Nr.		Zeit: .....	= .....	km/h
<b>Sieger:</b>	.....	.....	.....	.....	.....
Zweiter:	.....	.....	.....	.....	.....
Dritter:	.....	.....	.....	.....	.....
Vierter:	.....	.....	.....	.....	.....
Fünfter:	.....	.....	.....	.....	.....
Sechster:	.....	.....	.....	.....	.....

# JWIS

**Präzisionsketten**  
für Fahrrad,  
Moped, Mofa,  
Motorrad und Auto



die Zuverlässigkeit selbst!

 **Goggo mobil**

250 ccm und 300 ccm

Goggomobil-Großhändler

**AUTO-ELL · Stuttgart W**

Herzogstraße 6 · Telefon 68211

## BMW Weltrekorde und Rennsiege standen Pate

Mehr als 30 Jahre BMW Motorradbau – eine ununterbrochene Folge von Weltrekorden und Rennsiegen als Wegbereiter des Fortschritts zum Nutzen der BMW Fahrer in aller Welt. Hier die neueste Krönung dieses Erfolgsweges, die »beschwingte« 250 ccm BMW R 26, das Motorrad von morgen – bereits heute!

Vorder- und Hinterradschwinge mit Federbeinen und doppelt wirkenden Öldruckstoßdämpfern, geschlossener Doppelstahlrohr-Rahmen. Leistungsstarker, sehr geräuscharmer, auf 15 PS gesteigerter Einzylinder-Viertakt-Motor (Spitze 128 km/st) mit Vierganggetriebe und dem stets zuverlässigen, wartungsfreien Kardantrieb.

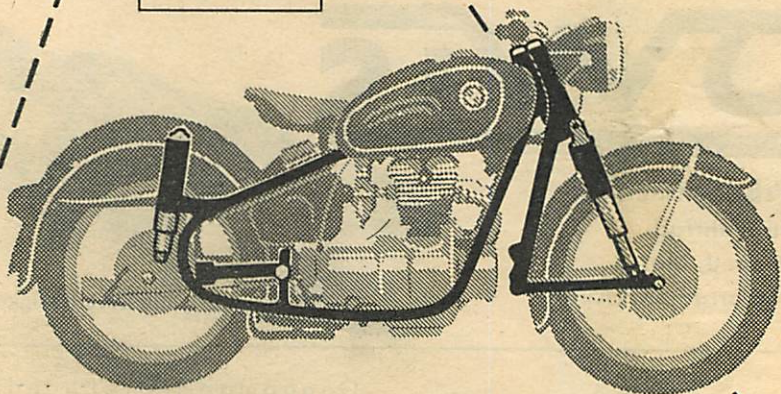
- Spitzenleistungen im Sport.
- Hochwertigkeit in der Serie.

Die neue BMW

**R 26**

mit  
Vollschwingerahmen

Touren-Sport



BAYERISCHE MOTOREN WERKE AG MÜNCHEN

BMW-Vertragshändler:

Auto Eil, Stuttgart-W., Herzogstraße 6 · Eugen Mergenthaler, Fellbach-Stuttgart, Postfach 42

C. E. Baumeister, Stuttgart-O., Neckarstraße 180-185 · Merkle & Co., Bad Cannstatt, Daimlerstraße 39

# Klasse Dreirädrige Fahrzeuge bis 500 ccm 9 Runden = 102,753 km Rennen V

Bisher erreichter Höchstdurchschnitt: 132,1 km/h, Faust/Remmert, 1955, BMW

Bisher erreichte schnellste Runde: 134,2 km/h, Faust/Remmert, 1955, BMW

Start-Nr.	Name, Vorname	Land oder Ort	Maschine Marke	Bemerkungen
31	Neussner, Leonhard	Röthenbach	BMW	
32	Hess, Dieter Pohlens, Gerd	Lörrach	Norton	
33	Dunkel, Otto Schmid, Otto	Sindelfingen	BMW	
34	Kölle, Otto Schneider, Walter	Weidenau/S.	BMW	
35	Strauss, Hans Grossmann, Werner	Sindelfingen	Norton	
36	Volk, Werner Butscher, Arsenius	Riedlingen	Norton	
37	..... Ziemer, Bruno	Leverkusen	Gilera	
38	Leser, Franz Strub, Edgar	Schweiz	Norton	
39	..... Staschel, Friederich	Bremerhaven	BMW	
40	Perduss, Edgar Seeber, Fritz	München	BMW	
41	Heiss, Franz Krenkel, Willy	Dresden	Norton	
42	Pöschl, Rolf Murit, Jean	Frankreich	BMW	
43	Dagan, Allan Noll, Wilhelm	Kirchhain	BMW	W.M. 1954
44	Cron, Fritz Ritter, Alwin	Speyer	Norton	
45	Ehrlich, Hans Drion, Jacques	Frankreich	BMW	
46	Stoll, Inge Mäder, Willy	Tuttlingen	Norton	
47	Cecco, Hilmar Harris, Pip	England	Norton	
48	Campbell, Ray Snajder, Bosco	Jugoslawien	BMW	
49 D	Sajnovic, Stanko Camathias, Florian	Schweiz	BMW	
50	Bula, Maurice Bagge, Fritz	Chemnitz	Norton	DDR.M. 1955
51	Schönherr, Kurt Beauvais, Marcel	Frankreich	Norton	
52	Coudert, A. Hillebrand, Friederich	Amberg	BMW	D.M. 1952
53	Grunwald, Manfred Pongratz, Viktor	Österreich	Norton	
54	Wintersberger, Mar- garete Benz, Roland	Schweiz	Norton	
55	Küchler, Jakob Fath, Helmut	Ursenbach	BMW	
56	Ohr, Emil Mitchell, Bob	Australien	Norton	
57	Bliss, Eric Smith, Cyril	England	Norton	W.M. 1952
	Dibben, Stanley			

W.M. = Weltmeister, D.M. = Deutscher Meister, DDR.M. = Meister der DDR., D = Doppelstarter



## ENTSCHEIDEND

beim täglichen Fahren ist die Motorlebensdauer und die Motorleistung.

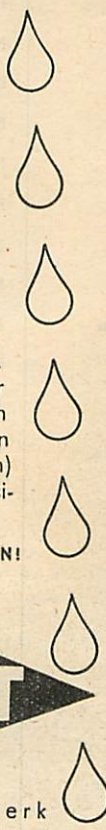
Sie wissen ja: je reiner Luft, Öl und Kraftstoff in den Motor gelangen, um so geringer der Verschleiß, desto höher also die Motorlebensdauer und desto besser die Motorleistung.

Deshalb bei jedem Filterwechsel die feinstfilternde, hochwirksame Knecht-Micronic-Austauschpatrone verlangen. Knecht-Micronic-Patronen für Luft, Öl und Kraftstoff scheiden selbst noch Schmutzteile von der Größe eines My ( $=\frac{1}{1000}$  mm) aus und sichern den zuverlässigen Motordauerbetrieb.

**KNECHT-GEFILTERT - RECHT GETAN!**



das bekannte Filterwerk  
in Stuttgart-Bad Cannstatt



**BENZIN  
SUPER (bleifrei)  
DIESEL  
ÖLE UND FETTE**

**HUGO STINNES G.M.B.H.**  
Zweigniederlassung Stuttgart

Stuttgart-Nord  
Heilbronner Straße, 144  
Telefon Sammel-Nr. 97570

**QUALITÄT IN JEDEM TROPFEN**

**SMITHS K·L·G**

**Hochleistungs-  
Zündkerze**

der internationalen  
Spitzenklasse

F 80 = 240/14

**DM 2.40**

(und alle anderen  
14 mm Zündkerzen)



Importeur:

**Paul Lange & Co.  
Stuttgart O**

Schubartstraße 4

# Runden-Tab. z. Rennen V Motorr. m. Seitenwagen b. 500 ccm

Platz	Runden									Platz
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
1										1
2										2
3										3
4										4
5										5
6										6
7										7
8										8
9										9
10										10
11										11
12										12
13										13
14										14
15										15

	Start-Nr.		Zeit:	=	km/h
<b>Sieger:</b>	.....	.....	.....	=	..... km/h
Zweiter:	.....	.....	.....	=	..... km/h
Dritter:	.....	.....	.....	=	..... km/h
Vierter:	.....	.....	.....	=	..... km/h
Fünfter:	.....	.....	.....	=	..... km/h
Sechster:	.....	.....	.....	=	..... km/h



## Denfeld

### Sitzbänke

Sportsitze  
Sättel  
Fußrasten  
Kofferträger  
Packtaschen

DBPd. u. BGM.

Georg Denfeld KG. Sattelfabrik · Bad Homburg



Albert Kienzle · Bietigheim/Wttbg.

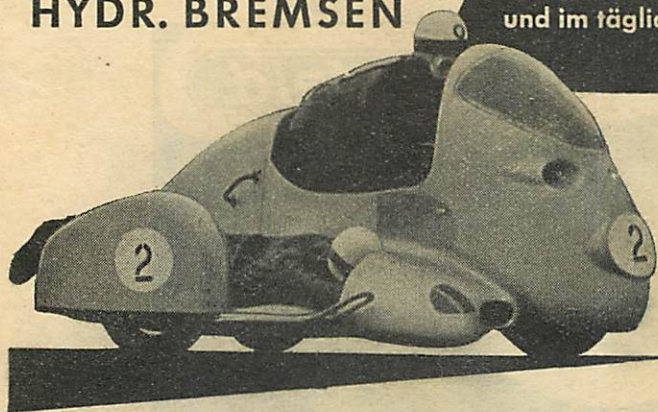
Fabrik für Gummilösung und Bereifungsreparatur-Material

**Atte**

MOTORENTEILE  
HYDR. BREMSEN

*Zuverlässig  
und sicher*

in den härtesten Zerreißproben  
und im täglichen Verkehr



Mit

**Atte**  
LOCKHEED

**HYDR. BREMSEN**

fahren:

EXWELTMEISTER NOLL-CRON  
BMW · SCHNEIDER-STRAUSS BMW  
HILLEBRAND-GRUNWALD BMW  
DRION BMW · DEUTSCHER  
MEISTER AUGUST HOBL DKW  
KARL HOFMANN DKW u. a.

ALFRED TEVES · MASCHINEN- UND ARMATURENFABRIK KG · FRANKFURT/MAIN



**Klasse Rennsportwagen bis 1500 ccm** 14 Runden = 159,838 km

**Rennen VI**

Start-Nr.	Name, Vorname	Land oder Ort	Wagen Marke	Bemerkungen
	<b><u>Automobil-Werke:</u></b>	Eisenach		
	Fahrer:			
1	Barth, Edgar	Herold	AWE	
2	Rosenhammer, Arthur	Dessau	AWE	
3	Thiel, Paul	Eisenach	AWE	
4	Binner, Egon	Eichwalde	AWE	
5	.....	.....	AWE	
	<b><u>Borgward-Werke:</u></b>	Bremen		
	Fahrer:			
6	Bauer, Erwin	Stuttgart	Borgward	
7	.....	.....	Borgward	
8	.....	.....	Borgward	
	<b><u>Porsche-Werke:</u></b>	Stuttgart		
	Fahrer:			
9	Berge von Trips, Wolfgang	Horrem	Porsche	
10	Herrmann, Hans	Stuttgart	Porsche	
11	von Frankenberg, Richard	Stuttgart	Porsche	
12	Hezemans, Mathieu	Holland	Porsche	
14	Busch, Karl	Erlangen	Porsche	

**Klasse Seriensportwagen bis 1500 ccm** 14 Runden = 159,838 km

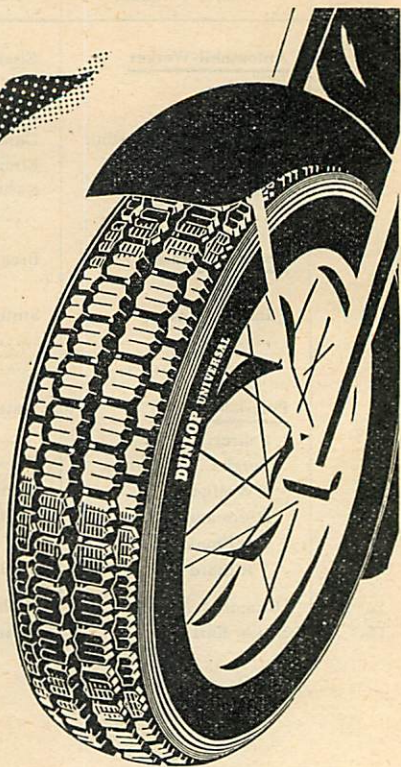
**Rennen VI**

Start-Nr.	Name, Vorname	Land oder Ort	Wagen Marke	Bemerkungen
20	Buff, William	USA	Porsche Spyder	
21	Kretschmann, Friedrich	Naila	Porsche Spyder	
22	Godin de Beaufort, Carel	Holland	Porsche Spyder	
23	Lautenschlager, Ernst	Stuttgart	Porsche Spyder	
24	Goethals, Christian	Belgien	Porsche Spyder	
25	von Saucken, Harald	Frankenthal	Porsche Speedster	
26	May, Michel	Schweiz	Porsche	
27	Seidel, Wolfgang	Düsseldorf	Porsche Spyder	
28	Vogel, Ernst	Österreich	Porsche	
29	Liebl, Sepp	München	Porsche Speedster	
30	Nathan, Max	Mainz	Porsche Spyder	
31	Nöcker, Peter	Düsseldorf	Porsche Spyder	



## Sicherer fahren Sie

– auch bei hoher Geschwindigkeit – auf DUNLOP UNIVERSAL.  
Ob im Stadtverkehr oder auf der Autobahn: DUNLOP UNIVERSAL ist der Reifen für alle Zwecke und für alle Motorräder.



# DUNLOP

## UNIVERSAL

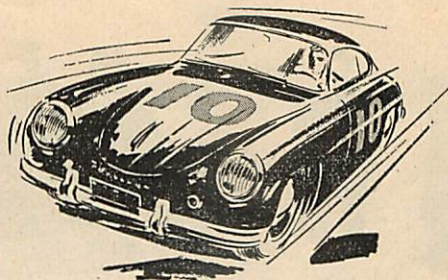
hält Spur und haftet fabelhaft!

Für außergewöhnliche Fahrbedingungen - schwerstes Gelände, Sandbahn, Moto-Cross usw. - liefert DUNLOP die bewährten Spezial-Motorradreifen mit Sonderprofilen. Auskunft gibt Ihnen Ihr Reifenhändler!

## Runden-Tabelle zu Rennen VI Rennsportwagen

Platz	Runden														Platz
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	
1															1
2															2
3															3
4															4
5															5
6															6
7															7
8															8
9															9
10															10
11															11
12															12
13															13
14															14
15															15

Sieger:	Start-Nr. ....	Zeit: .....	= .....	km/h
Zweiter:	.....	Zeit: .....	= .....	km/h
Dritter:	.....	Zeit: .....	= .....	km/h
Vierter:	.....	Zeit: .....	= .....	km/h



**VOLKSWAGEN**  
**PORSCHE** GENERALVERTRETUNG



**HAHN MOTORFAHRZEUGE GMBH**

Stuttgart, Friedrichstraße 20, Telefon 979 46

Stuttgart O, Hauffstraße 5 · Degerloch, Schöttlestraße 26

Cannstatt, Erbsenbrunnengasse 11 · Fellbach, Ringstraße 12-16

## Sportwagen voll Rasse und Klasse

Nicht nur die Motorradrennen, sondern auch die Wagenrennen werden in diesem Jahr auf der Solitude beim „Großen Preis von Deutschland“ und Weltmeisterschaftslauf für Motorräder die Zuschauer begeistern. Wie spannend die Rennen zu werden versprechen, darüber schreibt der Motorfachjournalist Günther Molter in der Rennausgabe der „SOLITUDE“, dem amtlichen Organ des ADAC-Gaues Württemberg, u. a. folgendes: Die Rennsportwagen bis 1500 ccm haben heute schon einen Leistungsstandard erreicht, der im Verhältnis zu den großen Sportwagen erstaunlich hoch ist. Gerade der Sieg des Italieners Umberto Maglioli auf Porsche bei der Targa Florio am 10. Mai hat bewiesen, was so ein Wagen zu leisten vermag. Erfreulicherweise wächst das Interesse der einzelnen Firmen gerade an dieser Klasse zusehends, so daß sich ein immer stärker werdender Konkurrenzkampf entwickelt. Da es sich auf der Solitude um ein nationales Rennen handelt, sollen hier nur die deutschen Fahrzeuge einer näheren Betrachtung unterzogen werden.

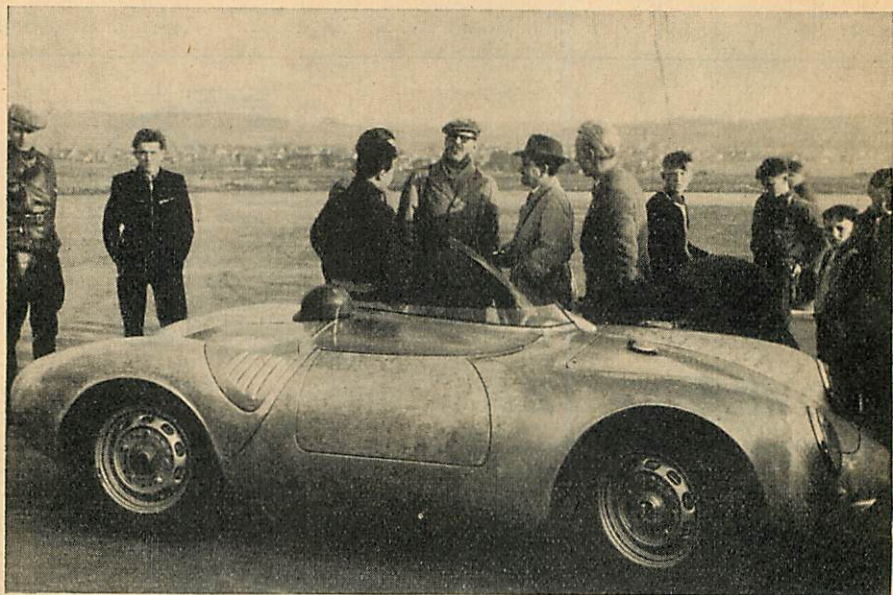
An der Spitze der Fahrzeuge, die zum Start erwartet werden, steht die Firma Porsche mit dem Porsche 1500 RS, der gegenüber dem Spyder eine Neuentwicklung darstellt, bei der natürlich die Erfahrungen mit dem Spyder verwendet wurden. Der RS 1500 hat einen neuen Rahmen erhalten und eine Hinterachse mit tiefgelegtem Drehpunkt. Er verfügt ferner über ein von Porsche konstruiertes Fünfganggetriebe mit der bekannten Ringsynchronisierung. Der luftgekühlte Vierzylinder-Viernockenwellenmotor mit zwei Weber-Doppel-Vergasern hat eine Leistungssteigerung erfahren, die besonders für Kurzstreckenrennen über 135 bis 140 PS beträgt. Als Fahrer stehen dem Werk aus Zuffenhausen die beiden Stuttgarter Hans Herrmann und Richard von Frankenberg, sowie der Rheinländer Graf Berge von Trips zur Verfügung.

Die schärfsten Gegner der Porsche sind die ostzonalen AWE, früher EMW. Sie werden von einem Reihen-Sechszylinder-Motor mit drei Weber-Doppelvergasern angetrieben, der ebenfalls über 135 PS Leistung aufweist. Der AWE hat eine De-Dien-Hinterachse und Fünfganggetriebe. Seine Spitzengeschwindigkeit liegt ähnlich wie beim Porsche bei über 240 kw/Std. Die Automobilwerke Eisenach haben insgesamt vier Fahrer verpflichtet, und zwar Edgar Barth, der den besten westdeutschen Fahrern gewiß nicht nachsteht, dann Rosenhammer, Thiel und Binner.

Falls die Entwicklungsarbeiten zur Zufriedenheit verlaufen, will auch die Bremer Firma Borgward ihren neuen 1500er Rennsportwagen auf der Solitude einsetzen. Der Borgward hat einen Vierzylinder-Reihenmotor mit zwei obenliegenden Nockenwellen und direkter Kraftstoffeinspritzung mittels Bosch-Pumpe. Seine Leistung dürfte zwischen 130 und 140 PS liegen. Da der Wagen noch in der Erprobung steht, hat Borgward noch keine Fahrerpflichtung vorgenommen.

Im internationalen Renneinsatz besitzt Porsche die größte Erfahrung. Da es sich auf der Solitude-Rennstrecke bei den deutschen Meisterschaftsläufen jedoch um Kurzstrecken-Rennen handelt, bei dem die Wagen mit Höchstleistungen an den Start gehen und zwischen den einzelnen Fahrzeugen kein allzu großer Leistungsunterschied besteht, dürften spannende Kämpfe zu erwarten sein.

Neben den Rennsportwagen laufen auch noch die Seriensportwagen. Diese werden in der Mehrzahl die bekannten Porsche-Spyder sein, die ja genau mit der RS mit dem Viernock-Wellen-Motor ausgerüstet sind, jedoch mit Solex-Vergaser und einer Leistung von etwa 110—115 PS.

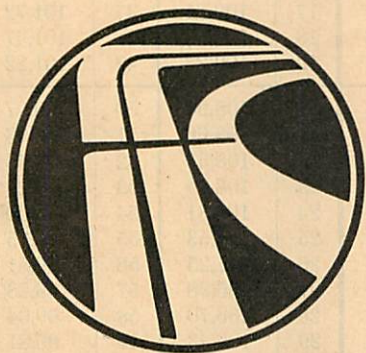


Der neue Porsche-Rennsportwagen bis 1500 ccm wird hier auf dem Flugplatz Malmshiem erstmals ausprobiert. Der Wagen ist noch im Rohzustand, also ohne Farbe. Inzwischen siegte er bei der Targa Florio unter dem Italiener Maglioli und wird auf der Solitude die Hauptwaffe von Porsche gegen die EMWs sein.

# Runden-Tabelle zu Rennen VI Seriensportwagen

Platz	Runden														Platz	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14		
1																1
2																2
3																3
4																4
5																5
6																6
7																7
8																8
9																9
10																10
11																11
12																12
13																13
14																14
15																15

	Start-Nr.		Zeit: .....	= .....	km/h
<b>Sieger:</b>	.....	.....	Zeit: .....	= .....	km/h
Zweiter:	.....	.....	Zeit: .....	= .....	km/h
Dritter:	.....	.....	Zeit: .....	= .....	km/h
Vierter:	.....	.....	Zeit: .....	= .....	km/h



**F. KIRCHHOFF**  
**S T U T T G A R T**

**ERDBAU**

**STRASSENUNTERBAU, BITUMINÖSE FAHRBELÄGE, GUSSASPHALT**

DIE GESAMTEN ASPHALTBETON-FAHRBAHNBELÄGE  
DER SOLITUDE-RENNSTRECKE WURDEN IN DEN  
JAHREN 1950-1956 AUSSCHLIESSLICH VON UNS GEBAUT.

# JEDER ZUSCHAUER EIN ZEITNEHMER!

## Geschwindigkeits-Tabelle

1 Runde = 11,5 km

Rundenzeit <b>4 min</b>		Rundenzeit <b>5 min</b>				Rundenzeit <b>6 min</b>			
sec	km/h	sec	km/h	sec	km/h	sec	km/h	sec	km/h
30	153,33	00	138,00	30	125,45	00	115,50	30	106,16
31	152,77	01	137,54	31	125,07	01	114,68	31	105,89
32	152,21	02	137,08	32	124,69	02	114,36	32	105,61
33	151,65	03	136,63	33	124,32	03	114,05	33	105,34
34	151,10	04	136,18	34	123,95	04	113,73	34	105,78
35	150,55	05	135,74	35	123,58	05	113,42	35	104,81
36	150,00	06	135,29	36	123,21	06	113,11	36	104,54
37	149,46	07	134,85	37	122,74	07	112,81	37	104,28
38	148,92	08	134,41	38	122,48	08	112,50	38	104,02
39	148,39	09	133,98	39	122,12	09	112,20	39	103,76
40	147,85	10	133,54	40	121,76	10	111,89	40	103,50
41	147,32	11	133,12	41	121,41	11	111,59	41	103,24
42	146,80	12	132,69	42	121,05	12	111,29	42	102,98
43	146,28	13	132,27	43	120,70	13	110,99	43	102,73
44	145,77	14	131,85	44	120,35	14	110,69	44	102,47
45	145,26	15	131,43	45	120,00	15	110,40	45	102,22
46	144,75	16	131,01	46	119,65	16	110,10	46	101,97
47	144,25	17	130,60	47	119,31	17	109,81	47	101,72
48	143,75	18	130,19	48	118,96	18	109,52	48	101,47
49	143,25	19	129,78	49	118,61	19	109,23	49	101,22
50	142,75	20	129,37	50	118,28	20	108,94	50	100,97
51	142,26	21	128,97	51	117,95	21	108,66	51	100,73
52	141,78	22	128,57	52	117,61	22	108,37	52	100,48
53	141,29	23	128,17	53	117,28	23	108,09	53	100,24
54	140,81	24	127,77	54	116,95	24	107,81	54	100,00
55	140,34	25	127,38	55	116,62	25	107,53	55	99,75
56	139,86	26	126,99	56	116,29	26	107,25	56	99,51
57	139,39	27	126,60	57	115,97	27	106,98	57	99,28
58	138,92	28	126,22	58	115,64	28	106,70	58	99,04
59	138,46	29	125,83	59	115,32	29	106,43	59	99,81

**Kraftfahrer! Augen auf  
im Straßenverkehr!**

# Eintrittspreise zum Solitude-Rennen

## Preise im Vorverkauf

	Vorverkaufspreis DM
<b>1. Streckenkarten</b>	
Kinder (bis 14 Jahre) — gilt zugleich für alle Trainingstage — . . . . .	1.—
Erwachsene — gilt zugleich für das Training am Samstagvormittag, 21. 7. 1956 —	2.50
<b>2. Tribünenkarten — einschließlich Streckenkarte —</b>	
Natur-Tribüne im Mahdental . . . . .	5.—
G-Tribüne am Steinbruch — Mahdental . . . . .	6.—
D-Tribüne am Frauenkreuz . . . . .	8.—
F-Tribüne im Schattengrund . . . . .	10.—
E-Tribüne vor dem Schattenwirthaus . . . . .	12.—
A-Tribüne zwischen Start und Ziel am Seehaus Start- und Ziel-Tribüne . . . . .	12.—
B-Tribüne vor dem Glemseck . . . . .	15.—
C-Tribüne am Steilhang beim Glemseck . . . . .	15.—
Sonder-Tribüne im Dreieck beim Glemseck . . . . .	18.—
<b>3. Parkplatzscheine (gelten zugleich als Durchfahrtscheine) — einschließlich Versicherung</b>	
Fahrräder . . . . .	—,50
Motorräder . . . . .	1.—
Personenwagen . . . . .	2.—
Omnibusse und Lastwagen . . . . .	3.—

### ACHTUNG! Verbilligte Eintrittspreise im Vorverkauf

Wir haben in diesem Jahr sämtliche Preise um die in 1955 zusätzlich erhobenen Vorverkaufsgebühren gesenkt.

Darüber hinaus kann in diesem Jahr erstmals mit einer Streckenkarte das Training am Samstag, dem 21. 7. 1956, besucht werden, ohne daß dafür wie früher eine Trainingskarte für DM 1.— gelöst werden muß. Lediglich an den beiden ersten Trainingstagen (19. und 20. Juli 1956) werden besondere Eintrittskarten zu je DM 1.— ausgegeben.

Tribünenkarten und Parkplatzscheine sind im Vorverkauf nur an unserer Kasse und bei unseren ADAC-Verkaufsstellen gegen Barzahlung erhältlich oder aber bei schriftlicher bzw. fernmündlicher Bestellung durch Postnachnahme zu beziehen.

## Preise an den Renntagen

— am 21. 7. 1956 ab Rennschluß und am 22. 7. 1956 —

	Stückpreis DM
<b>4. Streckenkarten</b>	
Kinder (bis 14 Jahre) . . . . .	1.50
Erwachsene . . . . .	3.50

Nach Beendigung des Rennens am Samstag, dem 21. Juli 1956 (etwa ab 15.15 Uhr) und am Sonntag, dem 22. Juli 1956, bezahlen die Besucher die obigen Preise, sofern diese nicht im Besitze einer im Vorverkauf gekauften Eintrittskarte sind.

<b>5. Tribünenkarten — ausschließlich Streckenkarte —</b>	
Natur-Tribüne im Mahdental . . . . .	5.—
G-Tribüne am Steinbruch — Mahdental . . . . .	6.—
D-Tribüne am Frauenkreuz . . . . .	8.—
F-Tribüne im Schattengrund . . . . .	10.—
E-Tribüne vor dem Schattenwirthaus . . . . .	12.—
A-Tribüne zwischen Start und Ziel am Seehaus Start- und Ziel-Tribüne . . . . .	12.—
B-Tribüne vor dem Glemseck . . . . .	15.—
C-Tribüne am Steilhang beim Glemseck . . . . .	15.—
Sonder-Tribüne im Dreieck beim Glemseck . . . . .	18.—

Für Tribünenkarten, die am Sonntag, dem 22. Juli 1956, an den Tribünen gekauft werden, ist beim Betreten des Sperrgebietes vom Besucher des Rennens eine Vorverkaufs-Streckenkarte vorzuzeigen oder aber eine Renntag-Streckenkarte zu kaufen.

<b>6. Parkplatzscheine — einschließlich Versicherung —</b>	
Fahrräder . . . . .	—,50
Motorräder . . . . .	1.—
Personenwagen . . . . .	2.—
Omnibusse und Lastwagen . . . . .	3.—

## Wissenswertes von der Solitude-Rennstrecke

Die Solitude-Rennstrecke liegt auf den Gemarkungen der Gemeinden Stuttgart, Leonberg und Gerlingen.

Die Rennstrecke besteht durchweg aus öffentlichen Straßen, die für die Rennveranstaltungen des ADAC vom Innenministerium freigegeben und für diese Zeit für den öffentlichen Verkehr gesperrt werden. Diese öffentlichen Straßen sind: Die Landstraße I. Ordnung Nr. 1187 (Autobahn-Zubringerstraße vom Schattengrund durchs Mahdental bis zum Glemseck), die Landstraße II. Ordnung Nr. 509 (Glemseck—Frauenkreuz), die Landstraße II. Ordnung Nr. 500 (Frauenkreuz—Dreispietz) und die Landstraße I. Ordnung Nr. 1189 (Dreispietz—Schatten bis Schattengrund).

**Höchster Punkt der Rennstrecke:** 200 Meter hinter dem Frauenkreuz mit 507,40 Meter über NN.

**Tiefste Stelle der Rennstrecke:** Im Mahdental vor der Glemsbrücke mit 382,50 Meter über NN.

**Länge der Strecke:** 11,500 km.

**Breite der Rennstrecke:** In der Regel 8,0 Meter, in den Kurven bis zu 12 Meter.

**Größte Steigung:** 15% Aufstieg vom Glemseck zur Hedersbachebene. In der Hedersbachkurve schräg gemessen: 18%.

**Größtes Gefälle:** Vom Frauenkreuz zum Dreispietz 11%.

**Größte Querneigung:** In der Hedersbachkurve 14%.

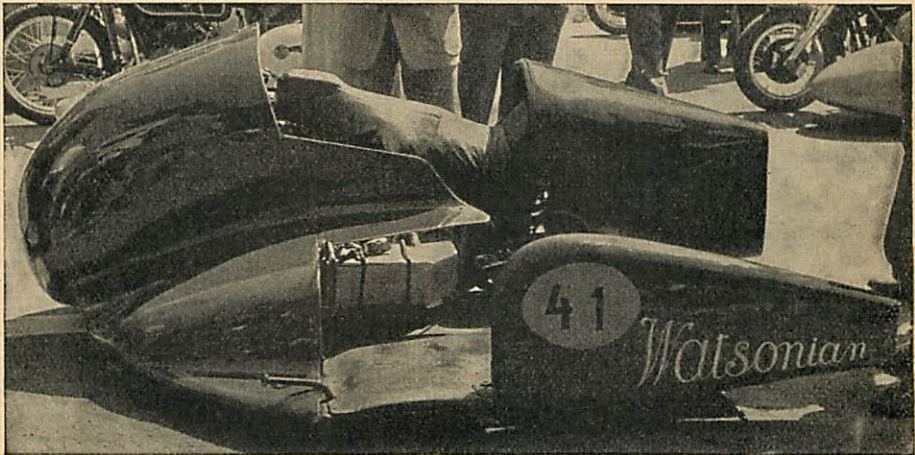
**Kleinster Kurvenhalbmesser:** In der Hedersbachkurve 30 Meter.

**Zahl der Kurven:** 25 Links- und 15 Rechtskurven.

**Längste Gerade:** Zwischen Steinbachsee und Büsnauer Hof, 600 Meter lang.

**Beliebtete Zuschauerplätze:** Start und Ziel am Glemseck, Hedersbachkurve, Frauenkreuz, Schattenkurven, Schattengrund und Mahdental.

**Feste Unterführungen:** Bei Start und Ziel, am Krumbachtal, beim Bruderhaus, Schattengrund, Büsnauer Hof und Steinbachsee, Café Glemstal und Kurhaus Glemseck.



Solche verkleideten Gespanne sind die große Mode, das letzte „make up“ bei den Gespannen, die auch auf der Solitude sich wieder begeisternde Rennen liefern werden.



# Erfolgs-Bilanz 1955

1240 GOLDMEDAILLEN

338 SILBERMEDAILLEN

209 BRONZEMEDAILLEN

ERKÄMPFT MIT DER SIEGGEWONHTEN

**Rüberg**  
GARANTIEKETTE

64 MANNSCHAFTSPREISE  
MIT GOLDENEM SCHILD

27 MANNSCHAFTSPREISE  
MIT SILBERNEM SCHILD

7 MANNSCHAFTSPREISE  
MIT BRONZENEM SCHILD

5 SILBERBECHER

*Das ist kein Zufall!*

**Rüberg** - KETTEN SIND ABSOLUT BETRIEBSSICHER



**Auto-  
super**

**Sämtliche Modelle 1956**

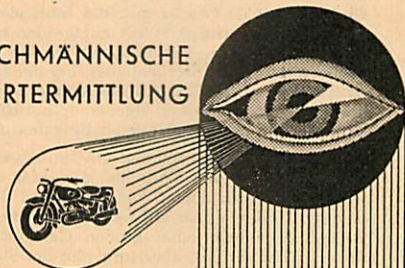
für alle Wagen ab DM 155.-  
vorrätig. (Preis ohne Zubehör.)  
Park- und Montageplatz direkt  
am Hause. Einbau in 2 Stunden.  
6 Monate Garantie. Anzahlung  
20%, Rest in 12 Monatsraten

Autorisierte Kundendienststelle

**Radio Barth**

Stuttgart Alter Postplatz  
Ludwigsburg · Solitustr. 3

FACHMÄNNISCHE  
WERTERMITTLUNG



GEBRAUCHTER KRAFTFAHRZEUGE

nach technischem Zustand  
und jeweiliger Marktlage  
- zuverlässig und neutral -

durch die  
KRAFTFAHRZEUG-  
SCHÄTZUNGSSTELLEN  
anerkannt durch die



DEUTSCHE AUTOMOBIL-TREUHAND OH

## Touristische Beratung

Wenn einer eine Reise tut — dann kann er beim ADAC vorher alles Wissenswerte erfahren. Eine Fülle von Auskunftsunterlagen steht dem Club zur Verfügung. Die „Reisetips“, die „Touring-Informationen“ für alle westeuropäischen Länder, individuell zusammengestellte Reiserouten mit Streckenkarten, Auskünfte über Hotels, Campingplätze, Währungsfragen und Preise, der ADAC-Reiseratgeber „Schlagbaum hoch“, Ratschläge in Klima- und Bekleidungsfragen, all dies steht dem ADAC-Mitglied kostenlos zur Verfügung. Ob Vater seinen Strohhut mitnehmen soll oder Tante Emilie ihren Hund über die Grenze nehmen darf — eine Anfrage bei der Abteilung Touristik des ADAC klärt alles.

## Im ADAC

### finden Sie Rat, Hilfe und Geselligkeit

Mehr als 360 000 Kraftfahrer gehörten Ende 1955 dem ADAC als Mitglieder an. Allmonatlich verstärken sich seine Reihen um weitere Tausende. Sie alle eint nicht nur das Gefühl der Zusammengehörigkeit aller Kraftfahrer, sondern auch das Bewußtsein, daß die Freiheit der Kraftfahrt täglich neu erkämpft werden muß. Viele aber suchen und finden im ADAC Freundschaft und Geselligkeit. Sie alle wissen, daß der ADAC als der weitaus größte deutsche Kraftfahrer-Club überall da, wo es gilt, die Interessen seiner Mitglieder und die der Kraftfahrer zu vertreten, ein gewichtiges Wort mitzureden hat. Bei Regierungen und Parlamenten, bei der Stellungnahme zu Gesetzesvorlagen, bei den Maßnahmen zur Hebung der Verkehrssicherheit und zur Förderung des Straßenbaues, bei der technischen Entwicklung des Kraftfahrzeugs — überall setzt sich der ADAC durch die Männer seines Präsidiums, seiner Verwaltung und seiner Gaue, durch die Arbeit seiner eigenen technischen und juristischen Fachleute, mit praktischen Vorschlägen und wohlbegründeten Eingaben für Vernunft und Fortschritt ein.

Neben dieser Arbeit an den großen allgemeinen Problemen bietet der ADAC seinen Mitgliedern eine Fülle von Vorteilen, die jeder einzelne, teils kostenlos, teils zu geringen Gebühren, jederzeit für sich nutzen kann. Mitglied des ADAC zu sein, das bedeutet: bei jeder Fahrt, im engeren Umkreis oder auf weiten Strecken, im In- oder Ausland, bei Tag und Nacht immer das Gefühl zu haben, einer großen Gemeinschaft anzugehören, stets Rat, Schutz und Hilfe zu finden, nicht sorglos, aber sorgenlos am Steuer sitzen zu können und gute Freunde zu besitzen.

## Glemstalgarage GmbH.

Leonberg - Eltingen

Autobahnausfahrt Stuttgart-West

Vertragswerkstatt der Daimler-Benz AG.

**Verkauf · Kundendienst · Reparatur**  
**Esso-Station · Autozubehör · Reifenlager**

Telefon 81 60 Leonberg





## Borgward Isabella

DM 6980.-  
ab Werk



bewährt und begehrt, wirtschaftlich, leistungs-  
fähig und formschön.

Besichtigen Sie bitte unsere Ausstellungenräume,  
unverbindliche Beratung und Probefahrt bei

### **Autohaus Ernst Soller KG.**

Borgward-Hauptvertretung  
**Stuttgart-Süd**

Verkaufshaus: Böblinger Straße 23-25  
Reparaturwerk: Möhringer Straße 9-11  
Fernruf 7 24 41/42

## LLOYD - der Wagen für Jedermann



LP 250, LP 400, LP 600

Lassen Sie sich beraten und probefahren  
bei

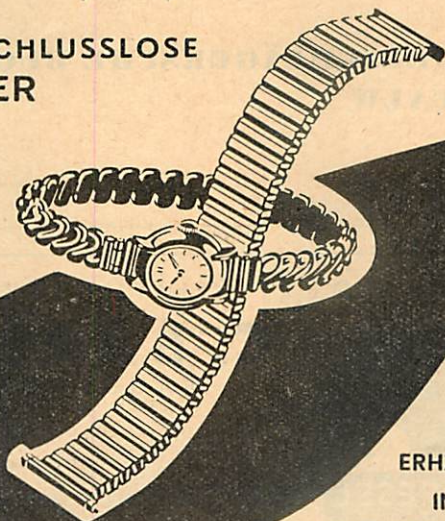
### **Ing. Ernst Soller jun.**

Lloyd-Auto-Vertrieb  
**Stuttgart-Süd**

Böblinger Straße 23-25  
Fernruf 7 24 41/42

## Elastofix UND Fixoflex

DEHNBARE VERSCHLUSSLOSE  
UHRARMBÄNDER



ERHÄLTlich  
IN ALLEN  
FACHGESCHÄFTEN



**ROTATIONSDRUCK**

Berliner Format

**BUCHDRUCK**

in bester Qualität  
ein- und mehrfarbig  
schnell und preiswert

**BUCHBINDEREI**

Broschur, Ganz- und  
Halbleinenbände

**A. OELSCHLÄGERSCHE BUCHDRUCKEREI  
CALW**

Telefon 509

AUSBAU DER SOLITUDE-RENNSTRECKE



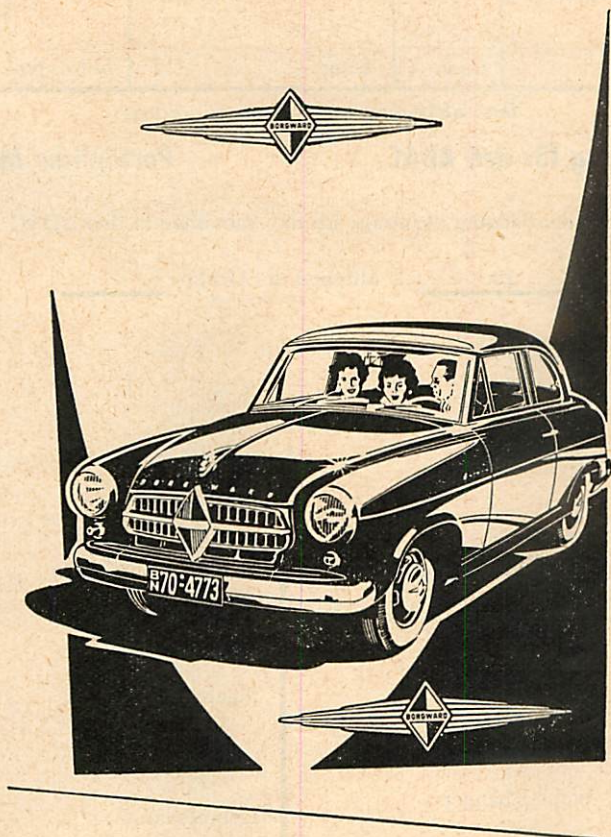
**C. BARESEL AG.**

BAUUNTERNEHMUNG

**STUTTGART**

DÜSSELDORF  
LINDAU I. B.  
MÜNCHEN  
ULM a. D.

BETONWERKE KIESWERKE STEINWERKE



Die beliebten und bewährten **BORGWARD** Personen- und Lastkraftwagen stehen Ihnen zur Ansicht und einer unverbindlichen Probefahrt jederzeit zur Verfügung, bei Ihrer Borgward-Hauptvertretung

**AUTO WEISS**

**Stuttgart W, Breitscheidstraße 69**

**Telefon 6 62 72 und 6 57 09**

Zahlung	Gau 1	Kreis	2	Mitgl.-Nr. 3

*Bitte Blockschrift und genaue Ausfüllung!*

## Aufnahmeantrag für den ADAC

## Persönliche Mitgliedschaft

Unter Anerkenntnis der Satzung beantrage ich die Aufnahme in den ADAC

ab 1. .... 19..... als Mitglied der Gruppe .....

Familienname: .....

Vorname: .....

Anschrift: .....

Postanstalt: .....

Ich besitze: ..... Personenwagen über 500 ccm

..... Personenwagen bis 500 ccm

..... Krafträder

..... Lastwagen

..... Omnibusse

..... Wohnanhänger

..... Zeltausrüstungen

..... Motorboote

..... Außenbordmotore

Beruf: .....

Staatsangehörigkeit: .....

Geburtsdatum: .....

Familienstand: .....

Die Aufnahmegebühr und den Jahresbeitrag mit zusammen DM.....

° werde ich gleichzeitig dem Postscheckkonto München 1227 des ADAC überweisen —

° habe ich beigefügt — ° habe ich heute bei .....

in ..... bar bezahlt.

(° Zutreffendes bitte unterstreichen)

.....  
Ort und Datum

.....  
Unterschrift

Dem ADAC zugeführt durch das SOLITUDE-RENNPROGRAMM

# So wird man ADAC-Mitglied

Wenn Sie dieses Programm gelesen haben, dann wissen Sie, daß der ADAC seinen Mitgliedern viel mehr bietet, als es dem niedrigen jährlichen Mitgliedsbeitrag entspricht. Sollten Sie noch nicht Mitglied sein, dann laden wir Sie herzlich ein, das nebenstehende Antragsformular auszufüllen und es an die ADAC-Hauptverwaltung, dem nächsten ADAC-Gau oder der nächsten ADAC-Triptikausgabestelle einzusenden. Sie werden sich im ADAC wohlfühlen.

## BEITRÄGE

Firmenmitgliedschaften nur Gruppe A:

Aufnahmegebühr DM 4.—, Jahresbeitrag DM 36.—

Persönliche Mitgliedschaften:

Gruppe A: Kraftwagen über 500 ccm:

Aufnahmegebühr DM 4.—, Jahresbeitrag DM 36.—

Gruppe B: Kraftwagen bis 500 ccm:

Aufnahmegebühr DM 3.—, Jahresbeitrag DM 18.—

Gruppe B: Kraftrad:

Aufnahmegebühr DM 3.—, Jahresbeitrag DM 18.—

Gruppe C: Interessenten (ohne Kraftfahrzeug):

Aufnahmegebühr DM 1.—, Jahresbeitrag DM 12.—

Erwerb der Mitgliedschaft: Die Mitgliedschaft des ADAC können alle über 18 Jahre alten unbescholtenen Personen sowie juristische Personen und Behörden erwerben, welche ein Kraftfahrzeug halten oder sonst am Kraftfahrzeugverkehr interessiert sind. Vom Erfordernis des Mindestalters von 18 Jahren können Ausnahmen mit Zustimmung des geschäftsführenden Präsidiums zugelassen werden.

Der Mitgliedsbeitrag wird für 12 Monate (ab Aufnahme-Monat) erhoben und ist jeweils im voraus an die ADAC-Hauptverwaltung München zu entrichten. Im Mitgliedsbeitrag ist der Anteil der ADAC-Gaue mitenthalten.

Schwerbeschädigte ab 50 % Erwerbsminderung erhalten auf Antrag 50 % Beitragsermäßigung. Erforderlich ist die Einsendung einer amtlichen Unterlage, aus welcher der Grad der jetzigen Erwerbsminderung ersichtlich ist.

Familienmitglieder (Ehefrau, Tochter, Sohn) erhalten auf Antrag 50 % Beitragsermäßigung, sofern das Familienoberhaupt bereits persönliches ADAC-Mitglied ist. Tochter und Sohn aber nur, solange sie ledig, in Berufsausbildung und finanziell vom Familienoberhaupt abhängig sind.

Es kann nur eine Beitragsermäßigung in Anspruch genommen werden. Die Aufnahmegebühr ermäßigt sich nicht.

Zur Entgegennahme von Mitgliedsbeiträgen bei der Anmeldung sind nur die ADAC-Geschäftsstellen berechtigt. In Ausnahmefällen einzelne Werber, sofern sie eine vom ADAC-Gau ausgestellte Bescheinigung vorweisen können. Als ADAC-Mitglied sind Sie gleichzeitig Mitglied des für Ihren Wohnsitz zuständigen ADAC-Gaues, aber nicht des an Ihrem Wohnsitz befindlichen Ortsclubs des ADAC. Die Anmeldung beim ADAC-Ortsclub steht im eigenen Ermessen des ADAC-Mitgliedes.

Erlöschen der Mitgliedschaft: Die Kündigung der Mitgliedschaft kann nur mittels eingeschriebenen Briefes und nur zum Schluß der Beitragsperiode mit viertel-jähriger Frist erfolgen.

# ALLGEMEINER DEUTSCHER AUTOMOBIL-CLUB e.V.

Hauptverwaltung: München 22

Königinstraße 11a - Tel. 286 31

## BERLIN-ZEHLENDORF-WEST

Lindenthaler Alle 20, Tel. 84 13 85/86

## BIELEFELD

Herforder Straße 28/III, Tel. 6 02 36 u. 6 66 90

## BREMEN

Blumenthalstr. 9, Tel. 3 07 91

## DORTMUND

Kaiserstr. 63, Tel. 2 43 41

## DÜSSELDORF

Jägerhofstr. 12, Tel. 4 62 51

## FRANKFURT (MAIN)

Schumannstr. 4—6, Tel. 77 31 54

## FREIBURG (BREISGAU)

Lessingstr. 14 (Schwabenhäuser), Tel. 54 55/54 56

## HAMBURG 13

Hansastr. 2, Tel. 44 13 61-65

## HANNOVER

Adolfstr. 2, Tel. 1 57 32 u. 1 20 67

## KARLSRUHE

Leopoldstr. 1, Tel. 2 27 39

## KIEL

Holstenstr. 88/90 (Howehaus), Tel. 4 49 46

## KOBLENZ

Friedrich-Ebert-Ring 31, Tel. 55 37

## KÖLN (RHEIN)

Kaiser-Friedrich-Ufer 67, Tel. 7 51 02 u. 7 08 71

## MAINZ

Große Bleiche 39, Tel. 8 33 52

## MÜNCHEN 2

Sendlinger, Tor-Platz 9, Tel. 59 20 21-23 u. 5 50 93

## MÜNSTER (WESTF.)

Windthorstr. 19, Tel. 3 67 76

## NEUSTADT (WEINSTRASSE)

Pfalzgrafenstr. 43, Tel. 26 11

## NÜRNBERG 2

Prinzregentenufer 7, Tel. 5 44 51

## REGENSBURG

Luitpoldstr. 1, Tel. 2 46 38

## SIEGEN

Hagener Str. 3, Tel. 17 49

## STUTTGART O

Neckarstr. 55 a, Tel. 9 00 54-56





# Sportbericht

überall dabei

**Offsetdruckerei**

**LUDWIG RAIBER**

**Stuttgart S**

Tübinger Straße 77a · Fernsprecher 74977

---

RAIBER OFFSET

**PLAKATE**

RAIBER OFFSET

**PROSPEKTE**

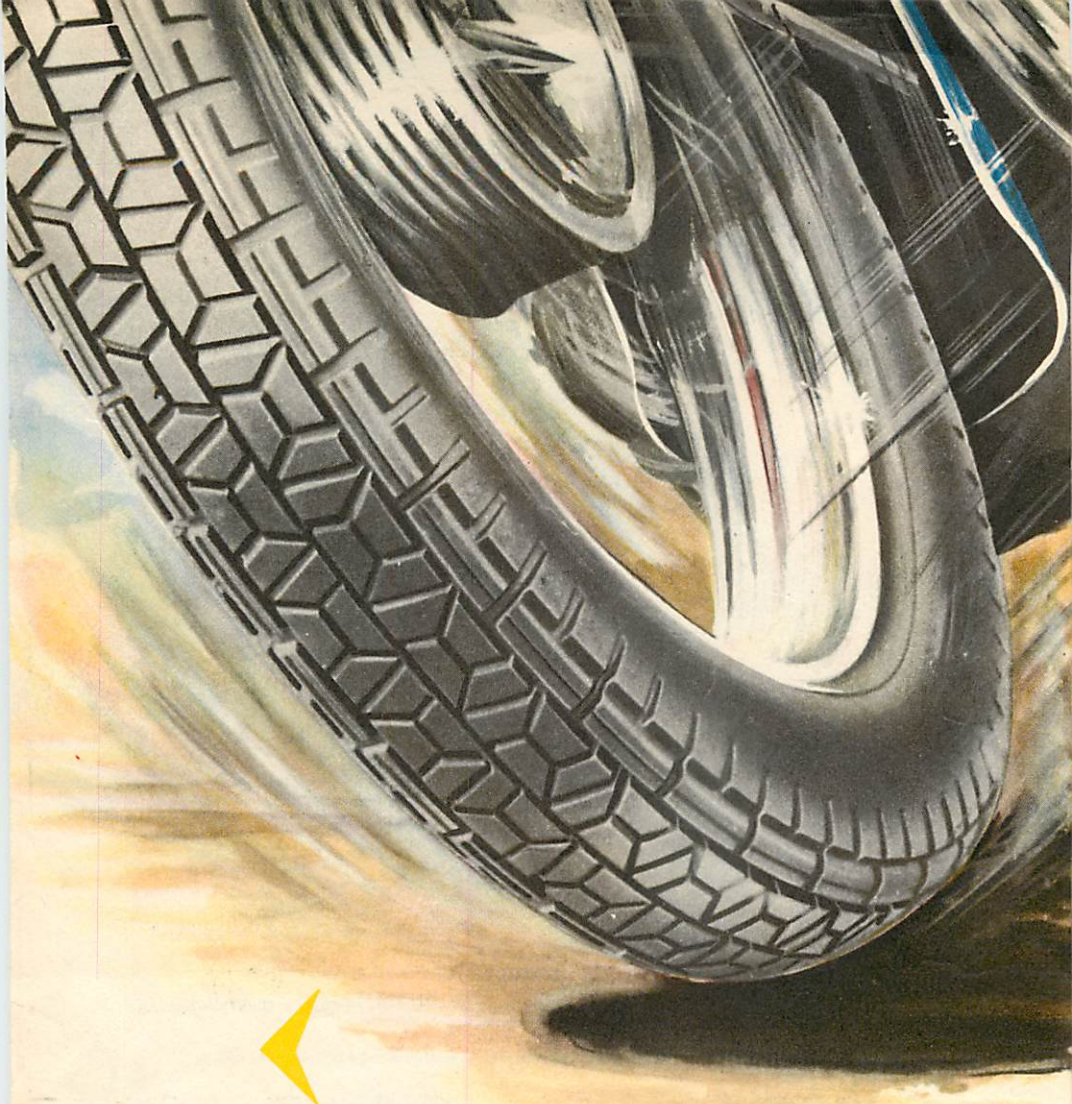
RAIBER OFFSET

**WERBEDRUCK**

*Schützt den Wald!*

Rauchen im Wald wegen Waldbrandgefahr verboten!

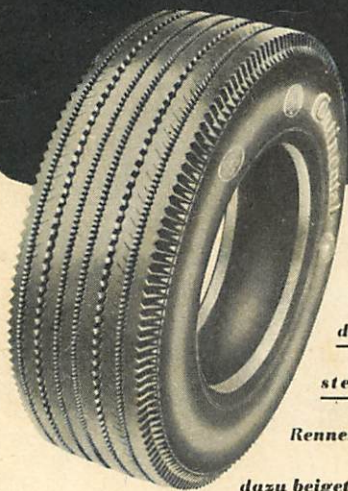
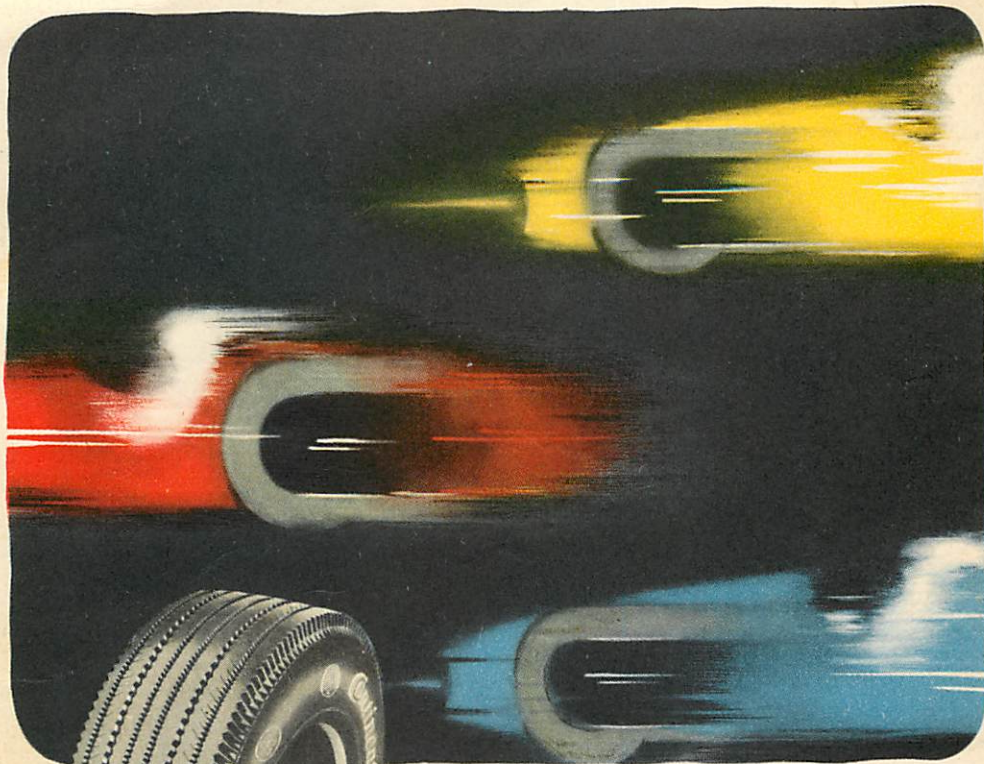
Verantwortlich für den Inhalt des Solitude-Rennprogramms: Erich Brodbeck, Pressereferent des ADAC-Gaues Württemberg, Stuttgart. — Verlag ADAC-Gau Württemberg. — Anzeigen: Dir. Ungerer, Gerlingen. Herstellung, Satz und Druck der Innenseiten: A. Oelschläger'sche Buchdruckerei Calw; Umschlagdruck: Offsetdruck L. Raiber, Stuttgart



# RASANT „N“

der richtige Reifen  
für Ihr Kraftrad

GUMMIWERKE FULDA K. G. a. A. • FULDA



## Rennerfahrungen

dienen der Fortentwicklung und Leistungs-  
steigerung des Gebrauchreifens. Die umfassenden

Rennerfahrungen der Continental haben wesentlich  
dazu beigetragen, Reifen von hoher Reife für Personen- und  
Nutzkraftfahrzeuge zu entwickeln. So bewährten sich Continental-

Reifen auf internationalen Rennstrecken genau so wie

auf Straßen jeder Beschaffenheit in allen Teilen der Welt.

Fordern auch Sie deshalb ausdrücklich beim Fahrzeug-Neukauf

oder für jede Ersatzbereifung



**Continental**



**Reifen**

-ob mit Schlauch oder  
*Schlauchlos*  
**TUBELESS**

- immer zuverlässig