

Einzelpreis 50 Pfg.

Einzelpreis 50 Pfg.

Der Nürburg-Ring

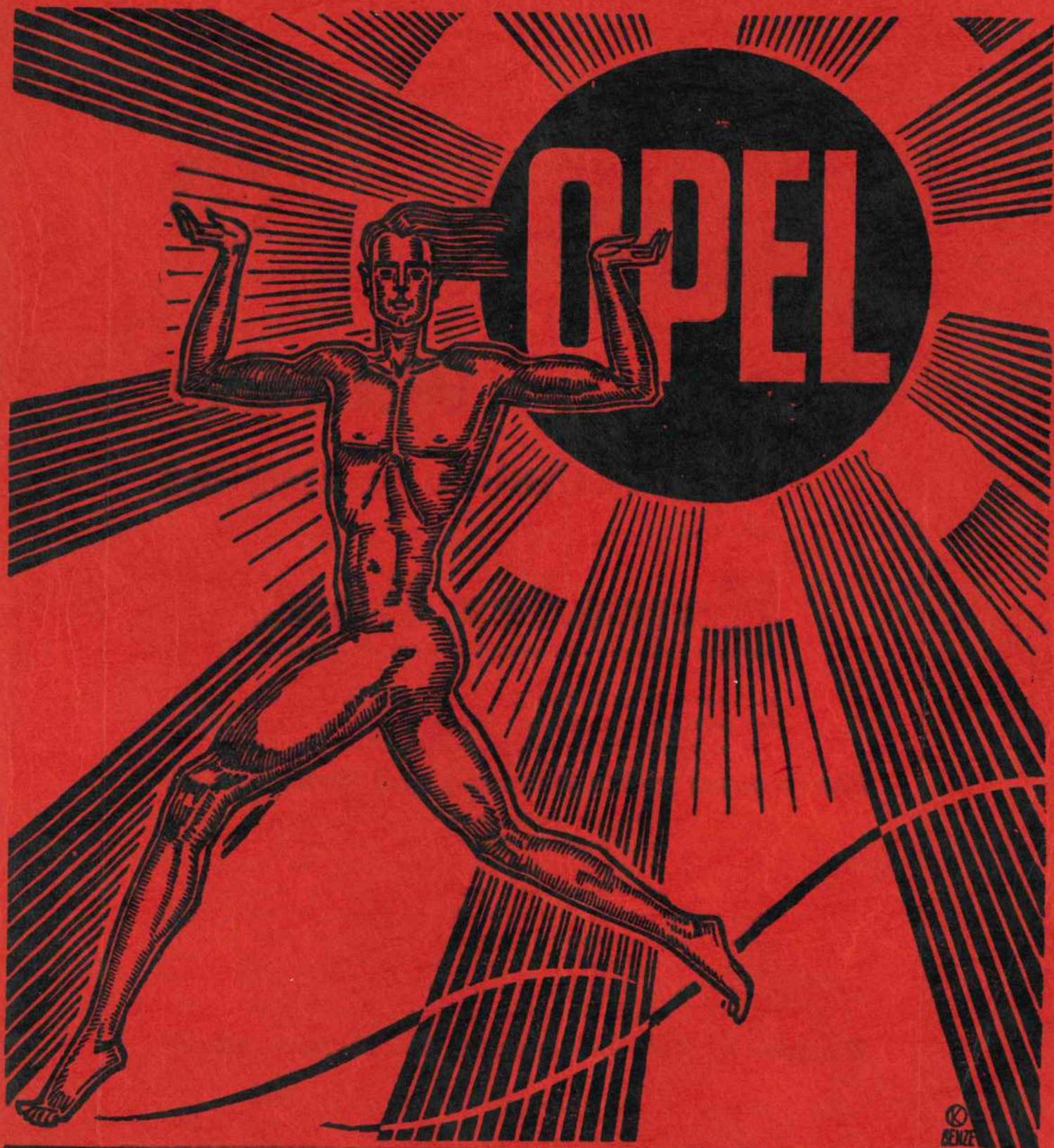
2. Jahrgang

Nr. 2

Februar 1927



Der „Große Preis von Europa“.



ADAM OPEL RUESSELSHEIM A. M.

MODELL 80
Der Mittelstarke!

Fünfsitzer 5800 Mk.
 Selbstfahrer, geschloss. 5950 "
 Siebensitzer 6500 "
 Limousine 6900 "
 Pullman-Limousine 7500 "

4 PS.
Der Kleine!

Zweisitzer 2980 Mk.
 Viersitzer 3400 "
 Limousine 3980 "
 Lieferwagen 3300 "

MODELL 90
Der Starke!

SECHSZYLINDER:
 Siebensitzer 7750 Mk.
 Pullman-Limousine 8280 "
**DER DEUTSCHE
 EDELWAGEN**



Unsere Marken
in ihren mild aromatischen Mischungen
edelster Orienttabake

OBERST 5_z

ASTOR-HAUS 6_z

BLAU PUNKT 8_z

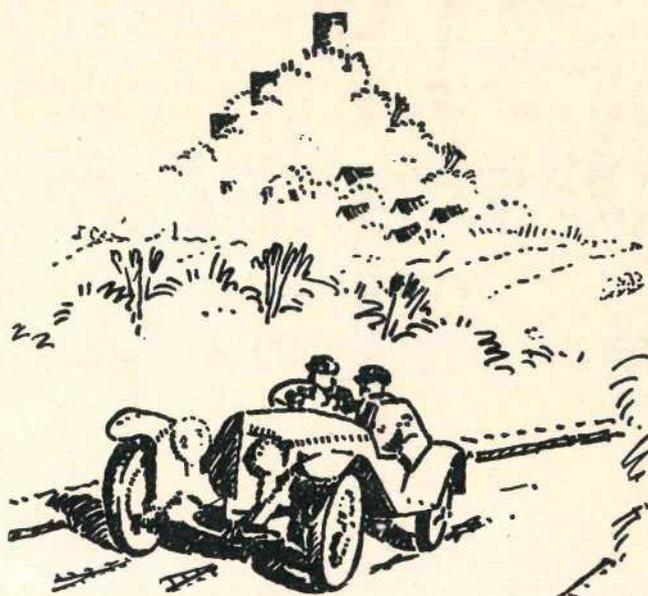
ASTORIA 10_z

WALDORF-KRONE 10_z

Waldorf-Astoria
Cigarettenfabrik A.-G.

Der Nürburg-Ring

Illustrierte
Monatschrift
für Motor-Sport
auf der Deutschen
Gebirgs-Renn- u.
Prüfungsstraße
im Kreise Adenau
Rhld.



Touristik,
im Rheinland,
Eifel, Hunsrück,
Westertal,
Taurus,
Rhein- und
Nebentäler

Einzelpreis 50 Pfg.

Herausgeber: Landkreis Adenau (Eifel).

Jahresabonnement 5 M.

Druck: Kölner Görres-Haus G. m. b. H., Köln.

Schriftleitung: Dr. jur. H. Ulrich-Kerwer, Bonn am Rhein, Schloßstraße 1.

Verlag: Wwe. Mathias Herbrand, Adenau.

Alleinige Anzeigenannahme: Ala Anzeigen-Aktiengesellschaft in Interessengemeinschaft mit Haasenstein & Vogler A.-G. u. Daube & Co., G. m. b. H., Köln a. Rhein, Zeppelinstraße 4.

☆

Anzeigenpreise: $\frac{1}{4}$ Seite 300, $\frac{1}{2}$ Seite 165, $\frac{1}{4}$ Seite 85, $\frac{1}{8}$ Seite 45, $\frac{1}{16}$ Seite 25 Mk. brutto.

Kleine Anzeigen: Die sechsgespaltene, 30 mm breite Millimeterzeile kostet 25 Pfg.

Wiederholungsrabatte und Vorzugsplätze laut Tarif.

Erscheint nach Bedarf, mindestens einmal im Monat.

Nr. 2

Adenau Rhld., Februar 1927

2. Jahrgang

INHALTS-VERZEICHNIS

Auf der Nürburg=Warte	3
Internationale Wagen=Termine 1927	5
Nationale Wagen=Termine 1927	6
Internationaler Sportkalender für Motorräder 1927	7
Motorräder / Nationaler Terminkalender 1927	8
Von der D.M.S. beschlossener Entwurf zur Ausschreibung zum „Großen Preis von Europa“	11
Sonderbestimmungen der Internationalen Sportgesetze der FICM für internationale Rennen	19
Der „Nürburg=Ring“ vor einem Jahr und heute	23
Vom „Internationalen Pokal“ über den „Großen Preis der Nationen“ zum „Großen Preis von Europa“	25
Die Ergebnisse der Motorradrennen	27
„Der Große Preis von Europa“ (Novelle)	30

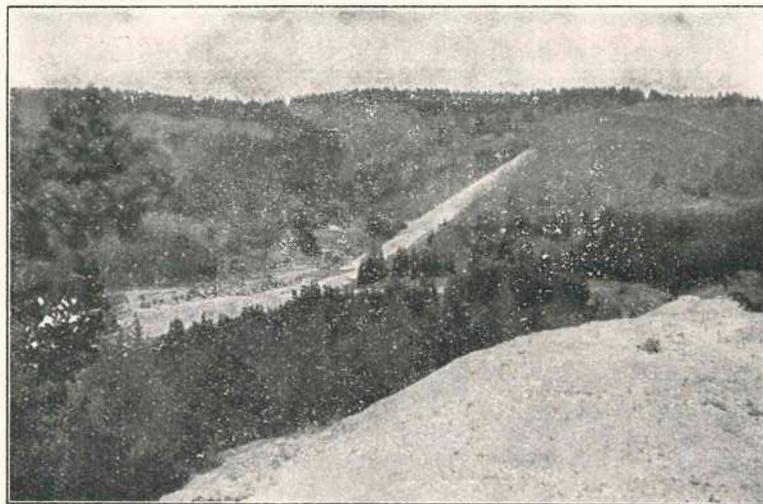
C. Baresel A.-G.

Bauunternehmung

Duisburg

Stuttgart

Lindau i. B.



Der Nürburg-Ring im Bau.
Die 27% Steilstrecke.

Tiefbau u. Hochbau aller Art.

*Ausführung der Bauarbeiten für eine Teilstrecke von 6,3 km
der Rennstrecke „Nürburgring“*

Auf der Nürburg-Warte.

I.

Die Oberste Nationale Sportkommission und Deutsche Motorrad-Sportgemeinschaft haben nunmehr die von ihnen genehmigten Veranstaltungen bekanntgegeben. Man hat mit der in Aussicht genommenen Einschränkung Ernst gemacht. Trotzdem muß die große Zahl der genehmigten Veranstaltungen überraschen, da sie eine Verwässerung des Sportes bedeuten. Man hätte annehmen dürfen, daß die beiden obersten Instanzen für den deutschen Motorsport bereits in diesem Jahre den Mut gezeigt hätten, in Übereinstimmung mit den Ansichten der Industrie die unbedingt notwendige Bestimmung zu treffen, daß reine Geschwindigkeitsrennen nur im Rahmen der offenen Veranstaltungen stattfinden dürfen, eine motorsportliche Betätigung in den reservierten und geschlossenen Veranstaltungen lediglich auf Prüfungs-, Zuverlässigkeits- und Sternfahrten sowie Geschicklichkeits-Wettbewerbe einzuschränken ist.

Ueber kurz oder lang wird eine derartige Regelung zweifellos erfolgen, da reine Geschwindigkeitsrennen auch in versteckter Form von den Behörden auf öffentlichen Wegen mit Rücksicht auf die Allgemeinheit nicht mehr gestattet werden können. Es muß allerdings zugegeben werden, daß eine überstürzte Regelung dieser Frage durch O. N. S. und D. M. S. das Kind mit dem Bade ausgeschüttet hätte.

Die Sportverbände müssen Vorsorge treffen, wie den Tausenden der Motorsportler bei Einschränkung der Rennen Gelegenheit zu einer befriedigenden sportlichen Betätigung gegeben werden kann, zumal von den diesjährigen genehmigten reservierten mehr als die Hälfte reinen Geschwindigkeitsrennen vorbehalten sind.

Der Sportgedanke als solcher kommt in dem reinen Geschwindigkeitsrennen gar nicht oder in nebensächlicher Bedeutung zur Geltung. Der Sport will um seiner selbst willen betrieben werden und frei sein vom Endzweck irgend welcher materiellen Art. Dieser hohen, leider durchweg verkannten Aufgabe sind die bisherigen motorsportlichen Veranstaltungen nur teilweise oder gar nicht gerecht geworden, da von einem großen Teil der Teilnehmer industrielle oder kommerzielle Interessen zu vertreten waren.

Die motorsportliche Bewegung der letzten Jahre hat trotzdem eine solche Entwicklung genommen, daß einschneidende Maßnahmen notwendig sind, um den Motorsport, am Scheidewege stehend, in richtige Bahnen zu lenken.

Wir werden demnächst Veranlassung nehmen, auf dieses durchaus wichtige Thema zurückzukommen und hierbei überaus wertvolle Zuschriften in dieser Frage aus berufener Feder veröffentlichen.

2.

Auf Einladung des Kreises Adenau fand am 14. und 15. Januar in Adenau eine durchaus wichtige Sitzung von Vertretern aller deutschen Motorsportverbände sowie des Reichsverbandes der Automobil-Industrie statt, in welcher die Richtlinien für den technischen Ausbau des „Nürburg-Rings“ festgelegt wurden. Es waren erschienen von der Obersten Nationalen Sportkommission die Herren: Kroth (Frankfurt), von Egan-Krieger (Berlin); von der Deutschen Motorrad-Sportgemeinschaft die Herren: Doernke (Hannover), Dr. Wettstedt (Berlin), Rossner (Zeitz), Dr. Stüber (Berlin); vom Auto-

mobilclub von Deutschland Herr Diemann (Berlin); vom Allgemeinen Deutschen Automobil Club die Herren: Schleh (Köln), Spillner (Köln), Schiffer (Köln), Klausner (Stuttgart); vom Reichsverband der Automobil-Industrie die Herren Mundt und Dr. Hufenbecher (Berlin), Neubauer von den Benz-Mercedes-Werken Stuttgart, Stahl (Frankfurt) der Robert Bosch A.-G. Stuttgart. Die eingehende Aussprache ergab außerordentlich wertvolle Anregungen für die Bauleitung des Nürburg-Rings, welche die umfangreichen Erfahrungen der berufenen Vertreter praktisch so verwerten wird, daß der Nürburg-Ring allen Anforderungen genügen kann.

3.

Am Montag, den 17. Januar sah der Nürburg-Ring eine stattliche Zahl von Gästen. Auf eine Einladung des Kreises Adenau fanden sich die Vertreter aller am Fremdenverkehr in der Rheinprovinz interessierten Kreise in Adenau ein, um in einer zwanglosen Vorbesprechung die Aufgaben und Möglichkeiten der Verkehrsregelung zum Nürburg-Ring festzulegen. Außer dem Vorsitzenden des Rheinischen Verkehrsverbandes, Herrn Regierungspräsidenten a. D. Dr. Kruse, konnte Herr Landrat Dr. Creutz begrüßen: die Vertreter der Oberpostdirektionen, der Eisenbahndirektionen, der Köln-Düsseldorfer Dampfschiffahrtsgesellschaft, die Verkehrsdezernenten der Städte Köln, Bonn, Coblenz, die Landräte der Kreise Daun, Schleiden, Prüm, sowie die Bürgermeister und Beigeordneten der an den Zufahrtstraßen liegenden Gemeinden.

Bei herrlichem Wetter konnten 146 Herren am Vormittage in einer stattlichen Kraftwagenkolonne eine Fahrt über den Nürburg-Ring unternehmen und sich in denkbar bester Weise von der Großzügigkeit und dem fortgeschrittenen Ausbau der Renn- und Prüfungsstraße überzeugen. — Am Nachmittage wurde eine Fülle verkehrstechnischer Fragen behandelt. Die lebhaft und instruktive Debatte gab außerordentlich wertvolle Ausführungen aus berufenem Munde, so daß die Verwaltung des Nürburg-Ring für diese wichtigste und schwierigste Aufgabe wertvolle Anregungen erhielt.

4.

Am 14. Januar hatte die Stuttgarter Solituderennen G. m. b. H. eine Pressebesprechung nach Stuttgart einberufen, um der Presse von einer Eingabe an den württembergischen Staat, in welcher die Uebernahme der Solitude vom Staat gefordert wird, bekannt zu geben.

Wir können es durchaus verstehen, wenn die Solituderennen G. m. b. H. angesichts einer unhaltbaren Finanzlage sich an den württembergischen Staat wendet, um einen Fortbestand dieser zweifellos herrlich und günstig gelegenen süddeutschen Rennstrecke zu ermöglichen. Wir können es auch verstehen, daß sich die Solituderennen G. m. b. H. mit der nun einmal bestehenden Tatsache der technischen Unzulänglichkeiten nicht abfinden kann und einen letzten Versuch unternimmt, den Ausbau der Rennstraße im größten Umfange zu ermöglichen und hierfür den württembergischen Staat zu interessieren. Wir können aber nicht dazu schweigen, wenn man einen derartigen, auf Millionen Mark gehenden Antrag auf Kosten des vor der Vollendung stehenden Nürburg-Ring begründen will, zumal zu unserem größten Befremden auch der Sport-

sekretär des an der Solitude finanziell stark interessierten A. D. A. C. mit nicht zutreffenden Angaben über den „Nürnberg-Ring“ für die Solitude Stimmung zu machen suchte.

Da die Verwaltung des „Nürnberg-Ring“ aus naheliegenden Gründen zu einer sofortigen Richtigstellung an Ort und Stelle keine Gelegenheit hatte, müssen wir uns an dieser Stelle mit den über den Nürnberg-Ring in Stuttgart gemachten Ausführungen näher beschäftigen.

In der Eingabe der Solitude-Rennen G. m. b. H. an den Staat Württemberg heißt es u. a.:

„Alle Sachverständigen stimmen darin überein, daß die Solitudestrecke nach Behebung ihrer technischen Umzulänglichkeiten die ideale Rennstrecke Deutschlands und vielleicht des europäischen Kontinents ist. Es treffen bei ihr eine Reihe glücklicher Umstände zusammen, die bei den konkurrierenden Strecken teils gar nicht, teils nur vereinzelt vorhanden sind: 1. Nähe einer Großstadt und eines volkreichen Industriezentrums, 2. Lage im Herzen einer Automobil- und Zubehörindustrie, 3. Nichtberührung von bewohnten Ortschaften, 4. landschaftliche Schönheiten und Baudenkmäler. Es ist zuletzt kein Zufall, wenn bei der Konkurrenz um den „Großen Preis von Europa“ die maßgebende Industrie sich mit aller Kraft für die Solitude einsetzte und die „Deutsche Motorrad-Sportgemeinschaft“, d. h. die Spitze sämtlicher Motorradsportvereinigungen Deutschlands trotz aller technischen Mängel der Solitudestrecke nur mit knapper Mehrheit zu ihrem Nachteil entschied.“

Man ist also nur in der Lage, einen einzigen angeblichen Vorzug der Solitude dem Nürnberg-Ring gegenüber zu betonen: „die Nähe der Großstadt“. Dieser Vorzug wird lediglich wegen der Möglichkeit, von den Zuschauermengen Eintrittsgelder zu erheben, betont. Man verschweigt aber vollkommen die Tatsache, daß die gesamte Solitude-Rennstrecke als öffentlicher Weg von nicht zahlenden Zuschauermengen umlagert werden kann. Es mag dahingestellt sein, ob nicht die großen, zum Teil internationalen Veranstaltungen ähnliche Zuschauermengen wie in Stuttgart zu dem Nürnberg-Ring herauslocken. (Die Erfahrungen aus dem mehrtägigen Eifelrennen der letzten Jahre lassen diese Vermutung zu.) Auf jeden Fall wird auf der für jeden öffentlichen Verkehr gesperrten Privatstraße Nürnberg-Ring eine größere Zahl von Menschen eine Abgabe entrichten wie auf der Solitude. Die in der Eingabe weiter angeführten angeblichen Vorzüge der Solitudestreckenführung dem Nürnberg-Ring gegenüber (Nichtberührung von bewohnten Ortschaften, landschaftliche Schönheiten und Baudenkmäler) sind gerade die markantesten Merkmale des Nürnberg-Ring, zu denen sich aber weitere Eigenschaften von grundlegender Bedeutung gesellen, die bei der Solitude mit Recht vermieden werden: 1. Verbot jedweder Benutzung durch Fuhrwerke, Radfahrer und Fußgänger, 2. dauernde Gelegenheit zu Prüfungs- und Trainingsfahrten, 3. jederzeit bereite Versuchsstraße für Industrie und Handel, 4. ausreichende Breite für die größten internationalen Wagenrennen, 5. Steigungen und Gefälle mit einem Niveauunterschied von ca. 700 m.

Unter Berücksichtigung dieser einzigartigen Eigenschaften des Nürnberg-Ring ist diese Renn- und Fungsstraße nachweisbar von sachverständiger Seite, u. a. vom Doyen der Fachschriftsteller C. F. (Paris), als die größte und bedeutendste der Welt zeichnet worden.

Es war daher kein Zufall, wenn bei der Konkurrenz um den „Großen Preis von Europa“ die deutsche Motorsportgemeinschaft nicht mit knapper Mehrheit, sondern fast einstimmig für den „Nürnberg-Ring“ entschied.

Die dem Kreise Adenau von der Provinz, Preußen und dem Reiche als Darlehen und nicht Geschenk zur Verfügung gestellten Mittel sind deshalb bewilligt worden, weil von allen Seiner Weltbedeutung des projektierten Nürnberg-Rings anerkannt worden ist. Aus diesem Grunde müssen wir der Behauptung entgegenreten, daß (selbst unter Aufwendung von Millionen) möglich die Solitude-Rennstraße in einen auch nur annähernd konkurrenzfähigen Zustand mit dem Nürnberg-Ring zu versetzen.

Die Solitude-Rennstraße kann in Konkurrenz für Wagen- und Motorradrennen mit Seitenwagen eine provinzielle, Motorradrennen auch eine nationale Bedeutung haben, internationale Veranstaltungen kommen jetzt und in absehbarer Zeit nur für Nürnberg-Ring in Frage. Diese Tatsache selbst aber keineswegs die große sportliche sowie wirtschaftliche Bedeutung der Solitudestrecke für Süddeutschland insbesondere für Württemberg aus und hoffen wir die Verhandlungen mit dem Staate Württemberg einem befriedigenden Ergebnis für die Solitude-Rennen G. m. b. H. führen.

Für uns war es lediglich ein Gebot der Selbstachtung, an dieser Stelle auf das nachdrücklichste hinzuweisen, daß der Nürnberg-Ring nicht nur die bedeutendste Renn- und Prüfungsstraße Deutschlands sondern der ganzen Welt ist.

5.

Mit Rücksicht auf das für den 12. Juni als Veranstaltung ausgeschriebene Motorradrennen Marienberg (Sachsen), welches zugleich Vorlauf der deutschen Meisterschaft ist, mußte das für den 11. Juni vorgesehene Eröffnungs-Eifelrennen auf Nürnberg-Ring auf den 17.—19. Juni verlegt werden.

Die für den 18. und 19. Juli vorgesehene große Touringfahrt für Tourenwagen, welche vom A. v. D., Kartellklubs und dem ADAC gemeinschaftlich getragen werden sollte, ist vom ADAC abgesagt worden. In welchem Umfange diese wertvolle Prüfung vom A. v. D. und den Kartellklubs bzw. vom ADAC allein durchgeführt werden soll, steht z. Zt. noch fest.

Das Programm des Nürnberg-Ring lautet daher wie folgt:

28.—30. Mai: Westdeutsche Dauergebirgs-Prüfung (Rundfahrt).

17.—19. Juni: Eröffnungsrennen des Gau Rheinhessen des ADAC (Wagen und Motorräder) Preis der Nationen.

Wenn Dein Motor reden könnte würde er **VEEDOL** verlangen

- Juni: Kartellfahrt des Gesamtkartells für Tourenwagen (24-Stundenfahrt oder Ausscheidungsprüfung).
- Juli: Großer Preis von Europa für Motorräder.
- Juli: Großer Preis von Deutschland für Sportwagen.
- Juli: Prüfung für Tourenwagen des A. v. D. und der Kartellklubs.
- Juli: Radweltmeisterschaften für Straßenrennfahrer der U. C. I.
- August: Motorradrennen, Landesgruppe West der D. M. V.
- August: Reichs- und Alpenfahrt des ADAC (Ausscheidungsprüfungen).

- 4. September: Rennen um den Rheinisch-Westfälischen Automobilpreis (Rheinisch-Westfälischer Automobil-Club Düsseldorf).
- 15.—18. September: Automobil-Tourier des Mittelrheinischen Automobil-Klubs (Köln).

6.

Durch ein Versehen der Setzerei ist in der Zusammenstellung der Pressestimmen in Nr. 1 des Nürburg-Ring die Zeitschrift „Mein Auto, Köln“ nicht aufgeführt worden, welche in Nr. 8 (1925) und 1 und 2, 14 und 16 (1926) sich in eingehender Weise in Text und Bild mit dem Nürburg-Ring befaßt hat. Wir holen auf besonderen Wunsch diese Feststellung gerne nach und danken auch an dieser Stelle dem Verlage für seine wertvolle Unterstützung.
Dr. U. K.

Internationale Wagen-Termine 1927.

- | | | | |
|--------------|--|-------------------|---|
| 6. März | Internationaler Kilometerrekord mit fliegendem Start in Genf (Schweiz); | 26. Juni | Großer Preis von Monza (Italien); |
| 13. „ | Bergrennen (Wagen bis 1500 ccm [Spanien]); | 26. „ | II. Gugger-Bergrennen (Ungarn); |
| 19. „ | Brooklands-Rennen (Großbritannien); | 2. Juli | Brooklands-Rennen (Großbritannien); |
| 27. „ | Großer Preis der Provence (Miramas, Frankreich); | 2.—3. „ | Großer Preis des A. C. F. (Frankreich); |
| 18. April | Brooklands-Rennen (Großbritannien); | 9.—10. „ | Großer Preis für Tourenwagen (24 Stunden [Belgien]); |
| 21. „ | Preis von Mailand (Italien); | 10. „ | I. Internationales Rennen auf der Bahn von Prerov-Cekyn (Tschechoslowakei); |
| 24. „ | Targa Florio (Italien); | 17. „ | Großer Preis von Deutschland für Sportwagen (Deutschld.); auf dem Nürburg-Ring |
| 1. Mai | Kilometer-Rennen mit fliegendem Start (A. C. von Brescia [Italien]); | 17., 18. u. 19. „ | Internationale Dauerprüfungsfahrt (Lettland); |
| 8. „ | Dritter Preis von Vinci (Italien); | 24. „ | Großer Schnelligkeitspreis (freie Formel [Belgien]); |
| 8. „ | Rabassada-Bergrennen (Spanien); | 25. „ | Rennen (freie Formel [Spanien]); |
| 8. „ | XI. Intern. Bergrennen von Zbraslav-Jiloviste (Tschechoslowakei); | 28. „ | Internationale Prüfungsfahrt (12 Stunden [Spanien]); |
| 15. „ | Intern. Automobil- und Motorrad-Rennen auf der Bahn von Pilsen (Tschechoslowakei); | 31. „ | Großer Preis von Spanien (Spanien); |
| 20. „ | Rennen auf der Bahn von Mugello (Italien); | 1. Aug. | Brooklands-Rennen (Großbritannien); |
| 22. „ | Schnelligkeitsrennen auf der Bahn von Zagreb (Jugoslawien); | 6. „ | Acerbo-Preis (Italien); |
| 29. „ | Großer Grenzpreis (Kleinwagen von 1100 ccm [Belgien]); | 7. „ | Freiburg. Rekordtage (Deutschland); |
| 30. „ | Großer Preis von Indianapolis (Vereinigte Staaten); | 13.—14. „ | VI. Internationales Klausenpaß-Rennen (Schweiz); |
| Mai—5. Juni | Internationaler Preis für Tourenwagen (Rumänien); | 14.—22. „ | Alpenfahrt (Internationale Dauerprüfungsfahrt [Italien]); |
| 5. u. 6. „ | Ungarischer Preis für Tourenwagen (Ungarn); | 24. „ | Rekordtag an der Küste von La Baule (Frankreich); |
| 5. „ | IV. Internationales Bergrennen von Brno-Sobesice (Tschechoslowakei); | 25. „ | Großer Preis von La Baule (Frankreich); |
| 6. „ | Brooklands-Rennen (Großbritannien); | 27. „ | Preis von Meran (Italien); |
| 5.—12. „ | Preis für Tourenwagen (Polen); | 28. „ | Bergrennen (Norwegen); |
| 5.—15. „ | Alpenfahrt (Oesterreich und Jugoslawien); | 4. Sept. | Großer Preis von Europa (Italien); |
| 12. „ | Königspreis von Rom (Italien); | 4. „ | Großer Preis von Mailand (Italien); |
| 12. „ | VII. Internationales Schoberbergrennen (Tschechoslowakei); | 7.—8. „ | Großer Preis für Tourenwagen (24 Stunden [Italien]); |
| 18.—19. „ | Große Dauerprüfungsfahrt über 24 Stunden (Le Mans, [Frankreich]); | 10.—11. „ | Großer Preis für Kleinwagen, Boillot-Preis (Frankreich); |
| 18.—19. „ | I. Internationales Bergrennen von Karlova Studanka (Tschechoslowakei); | 11. „ | Schnelligkeitsrennen (Polen); |
| 19. u. 20. „ | Preis für Tourenwagen (R. A. C. von Katalonien [Spanien]); | 17. „ | Brooklands-Rennen (Großbritannien); |
| 19. „ | Großer Preis Peña Rhin (Spanien); | 18. „ | Rekordtag von Oostmalle (Belgien); |
| 25.—26. „ | Fanoe-Rennen (Dänemark); | 18. „ | VII. Internationales Ecce-Homo-Bergrennen (Tschechoslowakei); |
| 25.—26. „ | I. Internationale Dauerprüfungsfahrt in Liberec (Tschechoslowakei); | 18. „ | Ventoux-Bergrennen (Frankreich); |
| 26. „ | Zwölf-Stunden-Fahrt (Madrid [Spanien]); | 25. „ | Großer Arlberg-Preis (Oesterreich); |
| | | 1. Okt. | Großer Preis von Großbritannien (Großbritannien); |
| | | 2. „ | VIII. Schwabenbergrennen (Ungarn); |
| | | 9. „ | Rennen am Gardasee (Italien); |
| | | 15. „ | Brooklands-Rennen (Junioren Car Clubs, über 200-englische-Meilen-Strecke [Großbritannien]). |

Wenn Dein Motor reden könnte würde er **VEEDOL** verlangen

Wenn Dein Motor reden könnte würde er **VEEDOL** verlangen

Nationale Wagen-Termine 1927.

(Die offenen Veranstaltungen sind fett gedruckt, die internationalen Veranstaltungen außerdem unterstrichen. Die übrigen Veranstaltungen sind reserviert.)

1.	19.—20. Febr.	Winterfahrt Garmisch - Partenkirchen, Bayer. A. C. (Kartell);	26.	3. Juli	Fichtelbergprüfung, A. D. A. C. Gau X Bez. Chemnitz;
2.	3. April	2-km-Rennen, Motorsport-Club Rendsburg, A. D. A. C. Gau VIIc;	27.	3. „	Zuverlässigkeits-Fahrt um einen Wandepreis, gestiftet vom Gau VIIa, A. D. A. C. Gau VIIa;
3.	1. Mai	Fichtenhain-Bahnrennen, Dithm. A. C. Heide, A. D. A. C. Gau VIIc;	28.	5.—9. „	Baden-Badener Automobil-Turnier, Badischer A. C., Rheinisch. A. C. (Kartell)
4.	8. „	Nordbayr. Zuverlässigkeitsfahrt, Ortsgr. Schweinfurt, A. D. A. C. Gau Xa;	29.	10. „	Gabelbachrennen, A. D. A. C. Gau IIa;
5.	8. „	Hainbergrennen, Göttingen, A. C., A. D. A. C. Gau VI;	30.	10. „	Zuverlässigkeits-Fahrt, A. D. A. C. Gau XV
6.	8. „	Rund ums Saargebiet, Club der Motorsport-Freunde Saar, Saarbrücken, A. D. A. C. Gau IV;	31.	10. „	Fichtenhain - Bahnrennen, A. D. A. C. Gau VIIc;
7.	13.—15. „	Hannover-Westfälisch. Automobil-Wettbewerb Bad Pyrmont (Zuverlässigkeitsfahrt Flachrennen, Bergrennen), A. C. Westfalen, Hannover-Westfäl. A. C., Hannover A. C. (Kartell);	32.	17. „	Großer Preis von Deutschland für Sportwagen, A. v. D. auf dem Nürburg-Ring
8.	14.—15. „	Zuverlässigkeits-Fahrt „Quer durch Mecklenburg“, Großherzoglich Mecklenb. A. C. (Kartell);	33.	18.—19. „	Prüfung f. Tourenwagen, A.v.D. (Kartell) auf dem Nürburg-Ring
9.	15. „	Kilometerflachrennen für Kraftwagen, A. C. des Saargebietes, Saarbrücken;	34.	30.—31. „	Braunschweiger Automobil-Wettbewerb in Braunlage, Braunschweig. Autosport Club, A. D. A. C. Gau VI;
10.	15. „	Zuverlässigkeits-Fahrt Bremen — Hannover — Bremen, Hanseatisch. A. C., Gau VIa, A. D. A. C.;	35.	31. „	Iubiläums-Wettbewerb des Coblenzer A. C. (Kartell);
11.	15. „	Zuverlässigkeits-Fahrt durch d. Schwarzwald, A. D. A. C. Gau XIII;	36.	5.—7. Aug.	Automobilturnier Bad Harzburg, Herzoglicher A. C. Braunschweig (Kartell);
12.	22. „	Herkulesbergrennen, A. C. Kurhessen (Kartell);	37.	6.—7. „	Freiburger Rekordtage, A. D. A. C.;
13.	22.—26. „	Wiesbadener Automobil-Wettbewerb (Bergprüfung Hohe Wurzel, „Rund um den Neroberg“), Wiesbadener A. C. (Kartell);	38.	10.—15. „	Frankfurt - Homburger Automobilsportwoche, Frankfurter A. C. (Kartell);
14.	26. „	Dreiecksrennen Speyer, Gau XIV, A. D. A. C.;	39.	14. „	Durch Schlesiens Berge, A. D. A. C. Gau IX
15.	28.—30. „	Westdeutsche Dauergeb.-Prüfungsfahrt in Verbindung mit der Kölner Automobil-Ausstellung, Kölner A. C. (Kartell); z. T. auf dem Nürburg-Ring;	40.	20.—22. „	Winterberg-Bergrennen verbunden mit Automobil-Wettbewerb Wildungen, Kölner A. C. (Kartell);
16.	29. „	Hohnstein - Bergrennen, Autosport - Club 1904 Dresden (Kartell);	41.	21. „	Oberjoch-Bergrennen, A. D. A. C. Gau XI Bez. Allgäu;
17.	2.—5. Juni	Zoppoter Automobil-Turnier, Vereinigung der ostdeutschen A. C. (Kartell);	42.	21. „	Durch die Cadiner Berge, A. D. A. C. Gau VIIIa;
18.	3.—5. „	Sachsenfahrt m. Lückendorfer Bergrennen des Bezirkes Bautzen, A. D. A. C. Gau XI, Sachsen;	43.	23.—27. „	Reichs- und Alpenfahrt, A. D. A. C.; m. Ausscheidungsprüfungen auf dem Nürburg-Ring;
19.	5. „	Westfalen-Lippe-Fahrt, A. D. A. C. Gau V, Westfalen-Lippe;	44.	4. Sept.	Salzbergrennen, Bayer. A. C. (Kartell);
20.	10.—12. „	Krefelder Automobil-Wettbewerb, Krefelder A. C. (Kartell);	45.	4. „	Kräherbergrennen, Hessischer A. C., Rheinischer A. C. (Kartell);
21.	12. „	Greifswalder Automobil-Turnier, Ortsgr. Greifswald, A. D. A. C. Gau VIIIb;	46.	4. „	Rennen um den Rheinisch-Westfälische Industriepreis, Rhein.-Westf. A. C. (Kartell); auf dem Nürburg-Ring;
22.	17.—19. „	Eröffnungsrennen auf dem Nürburg-Ring, A. D. A. C. Gau IV, Rheinland;	47.	4. „	Fichtenhain-Bahnrennen, Dithm. A. C. Heide A. D. A. C. Gau VIIc;
23.	19. „	Bergprüfungsfahrt Würgau, A. D. A. C. Gau Xa;	48.	4. „	Hochwaldrennen, A. D. A. C. Gau IX;
24.	23.—30. „	Kartellfahrt, Gesamtkartell; z. T. auf dem Nürburg-Ring;	49.	11. „	Solitude-Rennen, A. D. A. C. Gau XII;
25.	1.—8. Juli	Ostfahrt nach Riga und Reval, Ostdeutscher A. C. (Kartell);	50.	11. „	4. Naumburger Bergprüfung, A. D. A. C. Gau IIb;
			51.	15.—18. „	4. Automobilwettbewerb Bad Neuenahr Mittelrhein. A. C. Köln, A. D. A. C. Gau IV; z. T. auf dem Nürburg-Ring;
			52.	18. „	Buckower Dreieck, A. D. A. C. Gau I;
			53.	18. „	Ruselbergrennen, A. D. A. C. Gau Xb;
			54.	25. „	Quer durch Holstein, Hamburger A. C., A. D. A. C. Gau VIIa;
			55.	25. „	Mansfelder Gebirgsfahrt 1927, A. C. Sachsen-Anhalt, Berliner A. C., Magdeburger A. C., Leipziger A. C. (Kartell);
			56.	25. „	Feldbergrennen, A. D. A. C. Gau IIIa;
			57.	25. „	Herbstprüfungsfahrt 1927, A. D. A. C. Gau VIIIb;
			58.	2. Okt.	Harzfahrt, A. D. A. C. Gau VI;
			59.	16. „	Bergprüfungsfahrt b. Villa Hügel, Essener A. C. Gau IV.

Wenn Dein Motor reden könnte würde er **VEEDOL** verlangen

Internationaler Sportkalender für Motorräder 1927.

April.

Rundfahrt durch Italien (Italien)
 Zuverlässigkeitsfahrt von Luxemburg (Luxemburg)

Mai.

II. internation. Rennen von Zbraslav à Jiloviste b. Prag (Tschechoslowakei)
 Großer Preis des Motorrad-Clubs v. Lyon (Frankreich, Ungarn)
 Ungarisches T.-T.-Rennen (Ungarn)
 Oesterreichisches T.-T.-Rennen (Oesterreich)
 Rekordversuche von Luxemburg (Luxemburg)
 Großer Preis des Moto Club d'Italie (Italien)
 Internationales Zuverlässigkeits-Rennen (Belgien)

Juni.

6. Ungarische Tourenfahrt für Motorräder (Ungarn)
 II. Tschechoslowakisches T.-T.-Rennen (Tschechoslow.)
 15., 17. Tourist Trophy (England)
 19. T. T. von Moravie Silésie (Tschechoslowakei)
 Rundfahrt von Drenthe (Holland)
 26. Fanoe (Strand-Rennen) (Dänemark)

Juli.

Großer Preis von Europa der F.I.C.M. (Deutschland)
 auf dem Nürnberg-Ring

9.—10. Großer Preis der Schweiz (Schweiz)
 17. Großer Preis für Motorräder der F.M.B. (Belgien)
 24. Großer Zuverlässigkeits-Preis des Großherzogtums Luxemburg (Luxemburg)
 24. Circuit del Lario (italien. T. T.) (Italien)
 30.—31. Kilometer-Rekord Freiburg (Deutschland)

August.

7. Großer Preis der Motorräder (Frankreich)
 6.—7. Internat. Bäderrennen von Kolberg (Deutschland)
 6.—7. Großer Preis des Schweizer Bergrennens (Schweiz)
 13.—20. Internationale Sechs-Tage-Fahrt (England)
 28. Bergrennen bei Korketraekker (Norwegen)
 28. Großer Preis von Oesterreich (Oesterreich)

September.

11. Rekord-Versuche in Arpajon (Frankreich)
 11. Großer Preis der Nationen (Monza) (Italien)
 18. Rekord-Versuche bei Oostmalle (Belgien)
 25. Arlberg-Rennen (Oesterreich)

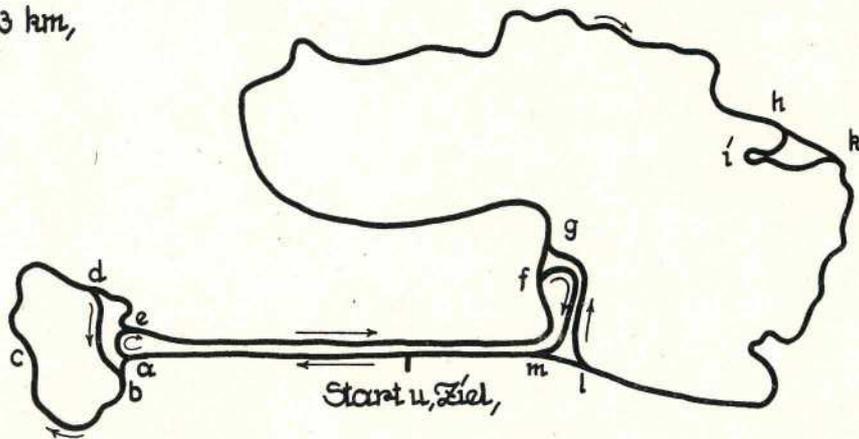
Oktober.

2. Bergrennen bei Svab (Ungarn)

Automobilprüfungsstraße „Nürnbergring“

a, b, c, d, e, f, g, h, i, k, l, m,
 große Schleife,
 28,3 km,

a, e, f, g, h, i, k, l, m, nördliche Schleife, 22,5 km,
 a, b, c, d, f, m, südliche Schleife, 8 km,



a, e, f, m, kleine Schleife, 2 km,
 h, k, Steilstrecke,

d, b, südliche Verbindungsschleife,
 l, g, nördliche Verbindungsschleife,

H. Eichen.

Adenau, im Januar 1927,

Motorräder / Nationaler Terminkalender 1927.

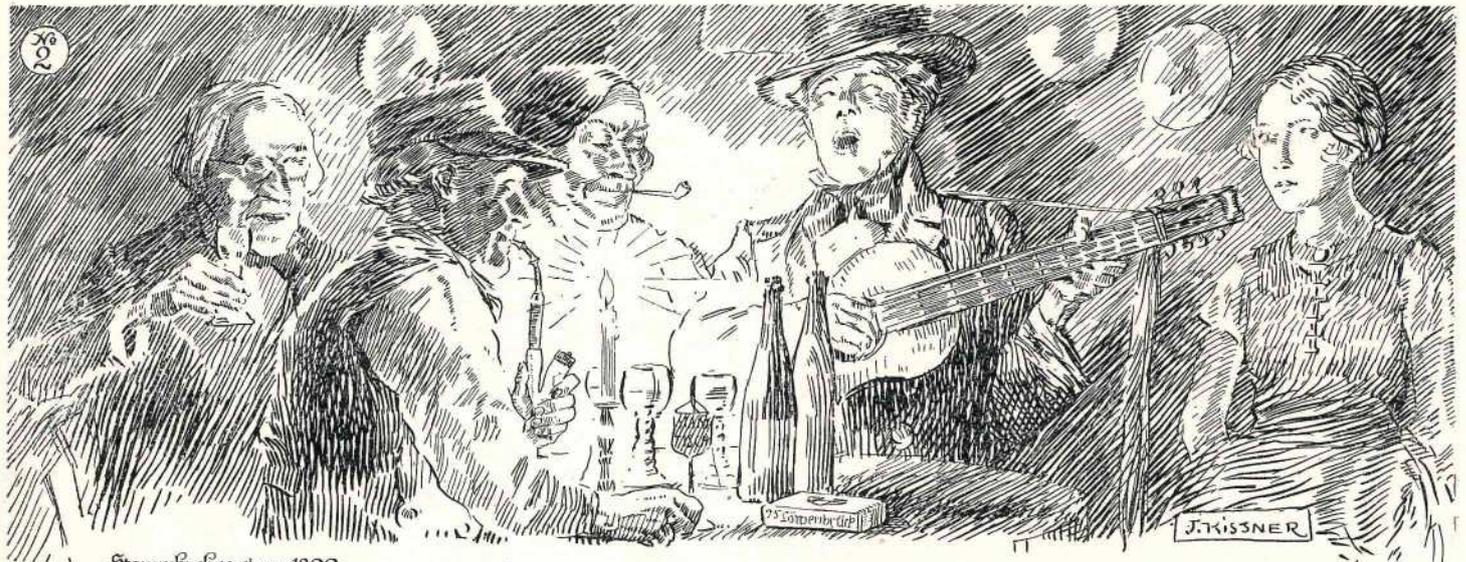
Februar.			Juni.		
Datum:	Veranstaltung:	Veranstalter:	Datum:	Veranstaltung:	Veranstalter:
1. 19.—20.	Garmisch Winterfahrt	Bayer. Mot.-Cl. Ldgr. Bay. D.M.V.	31. 5. 6.	Westfalen-Lippefahrt	Gau V ADAC
März.			32. 5. 6.	Harz-Zuverlässigkeits-Fahrt	Hann. M.-Sp.-Cl. Hannover, Ldgr. Nordwest D.M.V.
2. 20. 3. offen	Eilenriede-Rennen Meisterschaftslauf 175, 250, 750 ccm.	Mot.-Sp.-Cl. Niedersachsen Hannover Gau VI ADAC	33. 9. 6.	Cadiner Berge	Ldgr. Ostpreußen D.M.V.
April.			34. 12. 6.	Gold. Kranz des Siebengebirges	Kölner Ortsgr. Gau IV ADAC
3. 1. 4.	Sechs-Km.-Rennen	Schweidnitzer M.-Cl. Ldgr. Südost D.M.V.	35. 12. 6. offen	Dreiecks-Rennen Marienberg (Meisterschaft) Lf. 175, 350, 500 ccm.	Chemnitz M.-Cl. Ldgr. Sachsen D.M.V.
4. 3. 4.	Geschwindigkeitsprüfung über 2 km für Motorr. u. Wagen	Mot.-Sp.-Cl. Rendsburg Gau VIIa ADAC	36. 12. 6.	3 km-Rennen	Gau VIIc ADAC
5. 10. 4. offen	Pokal der Stadt Hannover, Meisterschaftslauf 350, 750, 1000 ccm.	Ldgr. Nordwest D.M.V.	37. 19. 6. offen	Eifelrennen	Gau IV ADAC
6. 18. 4.	Hansa-Preis für Motorräder	Ldgr. Hamburg D.M.V.	38. 19. 6.	Eröffnungs-Rennen a. d. Nürnberg-Ring Nordostsee-Pokal	Ldgr. Hamburg D.M.V.
7. 24. 4.	Saar-Rundstrecken-Rennen	Ldgr. Saar D.M.V.	39. 19. 6.	Ldgr. Bergmeisterschaft Naumburg	Ldgr. Thür.-Anhalt D.M.V.
8. 24. 4.	Bergrennen bei Doberan	Rost. M.-Cl. Gau VIIb ADAC	40. 19. 6.	Preis v. Mecklenburg	Rost. M.-Cl. Gau VIII ADAC
Mai.			41. 19. 6.	Bergprüfungs-Fahrt Würgau 1927	Gau Xa ADAC
9. 6.—8. 5.	Ostpreussenfahrt 1927	Gau VIIIa ADAC	42. 19. 6.	Brandenbg. Dauerprüfungs-Fahrt	Gau I ADAC
10. 8. 5.	Quer durch Mitteldeutschland	Gau I Ib ADAC	43. 19. 6.	Marburger Bergrennen	Gau IIIb ADAC
11. 8. 5.	Rund ums Saar-gebiet	Cl. d. M.-Sp.-Freunde „Saar“ Saargebiet ADAC	44. 19. 6.	Rund u. d. Oberlausitz	Bautzen. M.-Cl. Ldgr. Sachsen D.M.V.
12. 8. 5.	Hainbergrennen 1927	Götting. A.-Cl. Gau VI ADAC	45. 26. 6. offen	Ostseepokal Swinemünde (Meisterschaftslauf) 250, 750, 1000 ccm.	Pomm. M.-V. mit M.-Cl. Swinemünde D.M.V.
13. 8. 5.	7. Nordbayr. Zuv.-Fahrt	Ortsgr. Schweinfurt Gau Xa ADAC	46. 26. 6.	Wolfsbergprüfung	Gau XI Bez. V. ADAC
14. 8. 5.	Rund um Berlin	Mot.-Sp.-Cl. Berlin Ldgr. Nord D.M.V.	47. 26. 6.	Rund um den Mauersee	Auto. Sp.-Cl. Ostpreuß Gau VIIIa ADAC
15. 15. 5.	Rund um Anhalt	Ldgr. Mitteldeutschland D.M.V. Gau XI Bez. 3 ADAC	48. 26. 6.	Rund um Rotenburg	Nordwestd. Aut.-Cl. Gau VIa ADAC
16. 15. 5.	Westsachsenfahrt	Gau XI Bez. 3 ADAC	Juli.		
17. 15. 5.	Zuv.-Fahrt durch den Schwarzwald	Gau XIII ADAC	49. 3. 7. international.	Großer Preis von Europa d. Fédération internationale des Clubs Motocyclistes (F. I. C. M.) (a. d. Nürnberg-Ring)	D.M.S.
18. 16. 5.	Bay. Bergmeistersch. am Schäflarner Berg	Mot.-Cl. Knatternder Gesell. Ldgr. Bayern D.M.V.	50. 3. 7.	Bergprüfungsfahrt a. d. Fichtelgebirge	Gau XI Bez. IV ADAC
19. 16. 5.	Zuv.-Fahrt Friedberg	Mot.-Cl. Friedberg Ldgr. Hessen D.M.V.	51. 10. 7.	8. Gabelbachrennen	Gau IIa ADAC
20. 22.—26. 5.	Wiesbad. Aut.-Tourner	Gau IIIa ADAC	52. 10. 7.	Gebirgsprüfungsfahrt	Gau XI Bez. II ADAC
21. 22. 5.	Ostmärk. Strassendreeck	Gau Ia ADAC	53. 10. 7.	Bergrennen „Hohe Wurzel“	Rhein. M.-Sp.-Cl. Wiesbaden Ldgr. Hesser D.M.V.
22. 22. 5. offen	Solitüde (Meisterschaft) Lf. 350, 500, 1000 ccm.	Gau XII ADAC	54. 12.—17. 7. offen	Sechstagesfahrt m. Zuverlässigkeitsfahrt d. Leipzig. N. N.	D.M.V. mit Verein Leipz. M.-Fahrer
23. 22. 5.	Zuv.-Fahrt u. d. Bismarck-Gedächtnispreis	Hamburg. M.-Cl. Gau VIIa ADAC	55. 17. 7.	Rund um den Rhön	M.-Cl. Fulda; Ldgr. Hessen D.M.V.
24. 22. 5.	Kilometer-Rekord für Motorräder	Danziger M.-Cl. Gau XV ADAC	56. 17. 7.	Taubensuhlrennen	Gau XIV ADAC
25. 26. 5.	Rennen bei Hohenstein	M.-Cl. Hohenstein Ldgr. Sachsen D.M.V.	57. 23.—24. 7.	Zweitägige Zuverlässigkeits-Fahrt nach Luxemburg	Gau IV ADAC
26. 29. 5.	Dreiecks-Rennen Speyer 1927	Gau XIV ADAC	58. 24. 7.	Meisterschaft v. Ostdeutschland	Ldgr. Ostpreußen D.M.V.
27. 29. 5.	Eisenberger Rennen	Ldgr. Thür.-Anhalt D.M.V.	59. 24. 7.	Gleichmäßigkeitsfahrt a. d. Inselberg	Ldgr. Thüringen D.M.V.
28. 29. 5.	Nordbayr. Tourenfahrt	Verein Nürnberg.-Fürth. Mot.-F. Ldgr. Bayern D.M.V.	60. 24. 7.	Rund um die Altmark	Ldgr. Mitteldeutsch D.M.V.
29. 29. 5.	„Rund um Schotten“	Vogelsb. Auto- u. M.-Cl. in Schotten, Ldgr. Hessen D.M.V.	61. 24. 7.	Zuverlässigkeits-Fahrt	M.-F.-Cl. Treptow-Rega, Ldgr. Pommern D.M.V.
30. 3.—5. 6.	Sachsenfahrt 1927 zus. mit Bergrennen Lückendorf	Gau XI Bez. I ADAC			

Wenn Dein Motor reden könnte würde er **VEEDOL** verlangen

Datum:	Veranstaltung:	Veranstalter:
62. 24. 7.	Zuverlässigkeits-Fahrt Kaiserslautern	Ldsgr. Saar D.M.V.
63. 30.—31. 7. internat.	Internat. Bäderrennen Kolberg	D.M.V.
64. 31. 7.	Rund um Oberschlesien	Gau IX, Bez. Oberschl. ADAC
65. 31. 7.	2. Württemberg. Zuverlässigkeits-Fahrt	Gau XIII ADAC
August.		
66. 6. 8. internat.	Intern. Kilometer- u. Berg-Rekord-Fahrt Freiburg	ADAC
67. 14. 8.	Pöhlberg-Rennen	Ldsgr. Sachsen D.M.V.
68. 14. 8.	Preis der Hansastädte	Bremer M.-Cl. Gau VIa ADAC
69. 14. 8.	Wanderfahrt rund um den Freistaat Danzig	Danziger M.-Cl. Gau XV ADAC
70. 14. 8.	Märkische Herbstfahrt	Ldsgr. Nord D.M.V.
71. 14. 8.	Heide-Sozius-Fahrt	Lindenauer Aut.- u.M.-Cl., Ldsgr. Nordwest D.M.V.
72. 14. 8.	Dauerprüfungsfahrt Gera	M.-Cl. Gera, Ldsgr. Thür.-Anhalt D.M.V.
73. 14. 8.	Dritte Askania-Rundfahrt	Ldsgr. Mitteldeutschl. D.M.V.
74. 14. 8.	Oberjochrennen	Gau Xb, Bez. Allgäu ADAC
75. 15.—16. 8.	Nürnbergrennen	Ldsgr. West D.M.V.
76. 21. 8. offen	Schleizer Dreiecksrennen, Meisterschaftslf. 250, 350, 1000 ccm.	Gau Iia ADAC
77. 21. 8.	Riesengebirgsrennen b. Schreiberhau	Gau IX, Bez. Niederschlesien ADAC
78. 23.—27. 8. offen	ADAC Reichsfahrt f. Krafträder 1927	ADAC-Gesamtclub
79. 28. 8.	Tannenbergfahrt	M.-Cl. Südost Allenstein, Gau VIIia ADAC
80. 28. 8.	Norddeutsche Flachrennen u. d. schnellst. Kilometer	Gau VIIa ADAC
81. 28. 8.	Dreiecksrennen im Moritzburger Wald	Dresd. M.-Cl., Ldsgr. Sachsen D.M.V.

Datum:	Veranstaltung:	Veranstalter:
September.		
82. 4. 9. offen	Dreistädtefahrt Frankfurt Meisterschaftslf. 175, 250, 500 ccm.	Frankf. M.-Cl. D.M.V.
83. 4. 9.	D. Schlesiens Berge	Gau IX ADAC
84. 4. 9.	Hansa-Städte-Fahrt	Ldsgr. Hamburg D.M.V.
85. 4. 9.	Salzbergrennen bei Berchtesgaden	Bay. M.-Cl., Ldsgr. Bay. D.M.V.
86. 11. 9. offen	Avus-Rennen (Club-Meisterschaft)	M. v. D. D.M.V.
87. 10.—11. 9.	Baden-Badener Herbstsporttage	Aut.-Cl. Baden-Baden Gau XIII ADAC
88. 11. 9.	Bergprüfungsfahrt b. d. Villa Hügel	Essener Aut.-Cl. Gau IV ADAC
89. 11. 9.	Naumb. Bergpr.-Fahrt	Gau Iib ADAC
90. 11. 9.	Hohensyburg - Rundstreckenrennen	Gau V ADAC
91. 18. 9. offen	Buckower Dreieck (Meisterschaftslf.) 175, 500, 750 ccm.	Gau I ADAC
92. 18. 9.	Ruselbergfahrt 1927	Gau Xb ADAC
93. 18. 9.	Vierländerfahrt	M.-Cl. Worms, Ldsgr. Hessen D.M.V.
94. 25. 9.	Feldbergrennen im Taunus	Gau IIIa ADAC
95. 25. 9.	Exerzierplatz-Rennen	M.-Cl. Freiburg, Ldsgr. Südwest D.M.V.
96. 25. 9.	Ldsgr. Clubmeistersch. Bergrennen	Ldsgr. Nordwest D.M.V.
97. 25. 9.	Fränk. Zuverlässigk.-Fahrt	Ver. Nürnberg.-Fürther M.-F., Ldsgr. Bay. D.M.V.
98. 25. 9.	Herbstpr.-Fahrt 1927	Gau VIIIb ADAC

Datum:	Veranstaltung:	Veranstalter:
Oktober.		
99. 2. 10.	Gau-Harzfahrt 1927	Gau VI ADAC
100. 2. 10.	Gau- u. Clubmeisterschaft f. Krafträder	Gau XII ADAC
101. 2. 10.	Mannheimer Dreiecksrennen	Ldsgr. Südwest D.M.V.



Stammbuchovers um 1800.

Rauch Deinen Tabak in stillem Vergnügen,
Trinke Dein Gläschen mit männlichen Zügen.
Sak Du ein Mädchen - so bleibe ihm treu,
Sliegen die Jahre wie Stunden vorbei.



Stammhaus

Vier % Mosel

Seit altersher sind Tabak und Wein die Freunde genussreicher Stunden, nur die Form des Genusses hat sich verändert. Wie ein Sinnbild vergangener Zeiten erscheint uns die behagliche Pfeife und der mit gutem Landwein gefüllte Humpen. Zum Edelwein unserer rheinischen Heimat, der in geschliffenen Gläsern perlt, gesellt sich heute die hochkultivierte Orient-Zigarette.

Den Wandel der Zeiten hat auch unsere Firma miterlebt. Im letzten Jahrhundert fabrizierten unsere Vorgänger Rauchtobak und Zigarren. Heute ist das Moselland die Wiege berühmter Zigarettenmarken, deren Ruf über ganz Deutschland verbreitet ist. Möge der Raucher sie mit Andacht genießen, wie der Kenner den edlen Wein.

Güldenring 10 Pfg. und Löwenbrück 8 Pfg.

C. ALTENBERG
TIEFBAU-UNTERNEHMUNG
KÖLN-VINGST
TELEFON AMT KALK NR. 1046

Ausführung von
Tiefbauten aller Art.

In Ausführung begriffen:
Los 3 des Nürnberg-Ringes
u. des Start- u. Zielplatzes
sowie des
Strassenbau-Systems Overath-
Much mit ca. 25 km Neubau.

Von der D.M.S. beschlossener Entwurf zur Ausschreibung zum „Großen Preis von Europa.“

Der F. I. C. M. zur Genehmigung vorgelegt.

3. Juli 1927.

1. Veranstalter, Ort und Zeit.

Die Deutsche Motorrad-Sportgemeinschaft (D.M.S.) veranstaltet

am Sonnabend, 2. Juli, und Sonntag, 3. Juli 1927

bei jeder Witterung ein internationales Motorradrennen unter der Bezeichnung:

Großer Preis von Europa

der **Fédération des Club Motocyclistes**

auf dem **Nürburg-Ring** bei Adenau im Rheinland.

2. Art der Veranstaltung.

Der Große Preis von Europa mit Wertung der absolut höchsten Geschwindigkeit in den einzelnen Kategorien ist ein Rundstrecken-Rennen und wird nach den Sport-Gesetzen der F.I.C.M., insbesondere nach deren Anhang H und nach den Sportgesetzen der D.M.S. durchgeführt.

3. Rennstrecke.

Die Rennen werden auf der neubauten Rennstraße, bezeichnet „Nürburg-Ring“ abgehalten. Der Nürburg-Ring liegt etwa 70 km südwestlich von Köln in der Nähe des Ortes Adenau (Eifel). Die Rennstrecke dient ausschließlich der Erprobung von Automobilen und Motorrädern und zur Abhaltung von sportlichen Wettbewerben für gummibereifte Kraftfahrzeuge.

Die für die Rennen um den „Großen Preis von Europa“ benutzte Strecke ist die große Rundstrecke von 28,3 km Länge mit zahlreichen Steigungen, Gefällen und Kurven. Die Steigung beträgt im Mittel 9—11 Prozent; der Radius der Kurven (88 Links- und 84 Rechtskurven) beträgt 30 bis 300 Meter.

Die durchschnittliche Straßenbreite beträgt 8 Meter, ist in den Kurven jedoch meist breiter. Die Oberfläche ist geteert und staubfrei.

4. Einteilung und Folge der Rennen.

Die Rennen finden an zwei Tagen statt, und zwar Sonnabend, den 2. Juli, nachmittags 2 Uhr, Rennen der Kategorien bis 350 ccm, und Sonntag, den 3. Juli, vormittags 10 Uhr, Rennen der Kategorien über 350 ccm.

Kategorie	Zyl.-Inh. nicht über ccm	Mindestgewicht ohne Betriebsstoff in kg	Mindestquerchnitt der Bereifung in mm	Anzahl der Runden	Gesamtstrecke km
I. Renntag: 2. Juli 1927					
6	175	50	45	14	396,2
A	250	60	50	15	424,5
B	350	75	55	16	452,8
II. Renntag: 3. Juli 1927					
C	500	85	65	18	509,4
D	750	100	65	18	509,4
E	1000	120	65	18	509,4

Fahrzeuge einer niederen Kategorie können in höheren Kategorien starten. Sie müssen aber die für die höhere Kategorie vorgeschriebene Reifengröße und Gewichte, sowie sonstige Bedingungen erfüllen.

5. Fahrer.

Zur Teilnahme berechtigt sind alle mindestens 18 Jahre alte Inhaber einer nach den Bestimmungen der

F.I.C.M. ausgestellten Internationalen Lizenz 1927. Damen werden nicht zugelassen.

Fahrerwechsel im Rennen ist nicht gestattet.

Jeder Fahrer ist verpflichtet, an einem näher zu bestimmenden Trainingstage (bei Teilnahme an beiden Renntagen auch nach dem ersten Renntage) sich einer ärztlichen Untersuchung von einem hierzu bestimmten Arzt auf Verlangen zu unterziehen. Die Kosten der Untersuchung trägt der Veranstalter, der auch das Recht hat, Fahrer auf Grund eines vorliegenden ungünstigen Untersuchungsberichtes zurückzuweisen.

Die Teilnahme eines Fahrers an beiden Renntagen ist gestattet, jedoch darf die gleiche Maschine nicht in beiden Rennen gefahren werden.

6. Ausschluß von Fahrern und Maschinen.

Unter besonderem Hinweis auf die §§ 212 und 213 der Internationalen Sportgesetze steht der Sportkommission das Recht zu, Fahrer oder Maschinen auszuschließen, wenn deren Teilnahme in irgendeiner Beziehung eine Gefahr für andere Fahrer, Publikum oder den Fahrer selbst bedeutet, oder wenn sich der Fahrer einer groben Verletzung der erlassenen Vorschriften schuldig macht.

7. Fahrerausrüstung.

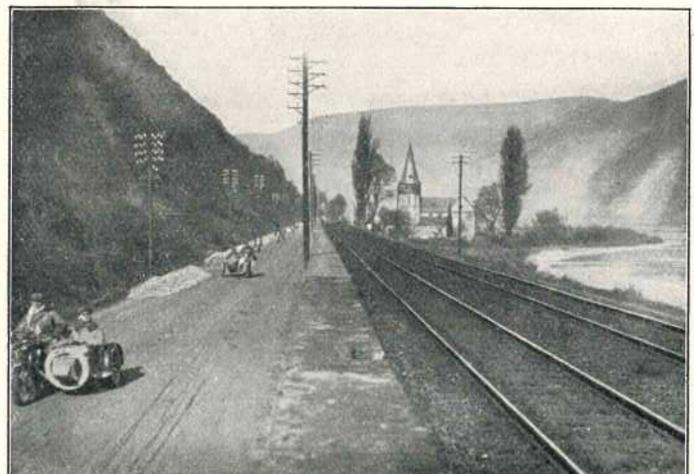
Die Fahrer haben im Rennen und beim Training Sturzhelme einer bewährten Konstruktion zu tragen; ungenügenden Schutz bietende Sturzhelme können vom Veranstalter zurückgewiesen werden.

Das Befahren der Rennstrecke mit eisenbeschlagenen Stiefeln ist verboten.

8. Fahrdisziplin.

Es wird rechts gefahren und links überholt. Dem überholenden Fahrzeuge ist auf jeden Fall Raum zu geben.

Jedes Motorrad, welches aus irgendeinem Grunde während des Rennens angehalten hat, muß sofort von der Straße nach dem der Fahrseite nächstliegenden Straßenrand geschoben werden (entsprechend der Straßenvorschrift des Landes, in welchem das Rennen ausgefahren wird). Hierbei ist vorausgesetzt, daß ein Motorrad nicht auf irgendeinen Teil der Strecke gelassen werden darf, welcher sich innerhalb 200 Meter Entfernung von einer Kurve befindet. Einem Fahrer, welcher aus irgendeinem Grunde gehalten hat, wird ausdrücklich untersagt, sein Motorrad entgegen der Fahrtrichtung des Rennens zu fahren. Sollte indessen



Die Deutschlandfahrer am Rhein.

ein Fahrer persönlich Hilfe wünschen, so darf er zu Fuß, ohne sein Motorrad in der Gegenrichtung der Strecke sich bewegen, wobei jedoch vorausgesetzt wird, daß er die nötige Sorgfalt aufwendet, um nicht andere, im Rennen befindliche, zu stören.

Allen Anordnungen der Rennleitung sowie ihrer bevollmächtigten Organe ist Folge zu leisten. Zuwiderhandlungen werden mit Ausschluß bestraft.

9. Fahrzeuge.

Zugelassen werden alle nach dieser Ausschreibung vorschriftsmäßig ausgerüsteten Motorräder. Die Maschinen müssen versehen sein mit:

1. Sattel oder Sitz,
2. Bremsen: Zwei unabhängig voneinander wirkende Bremsen, jede Bremse für sich muß eine vollständige und vorschriftsmäßige Beherrschung des Fahrzeuges ermöglichen.
3. Kotflügel: Die Kotflügel müssen den Reifen an jeder Seite um mindestens 10 mm überragen und mindestens 120° des Umfanges des Vorderrades und 180° des Hinterrades überdecken.
4. Lenker: Maximalweite 90 cm oder 36 Zoll.
5. Schalldämpfer und Auspuffleitungen: Während des Rennens ist ein Auspufftopf nicht obligatorisch, aber sämtliche Auspuffgase müssen durch ein Rohr oder Rohre geleitet werden, welches ohne Nebenöffnungen bis zur Mitte der hinteren Radachse geführt werden muß. Die Gase müssen so ausströmen, daß sie keinen Staub aufwirbeln. Alle diese Teile müssen fest angebracht werden und dicht sein.

10. Erklärung über die Ausrüstung.

Jeder Nennende muß vor oder während der Abnahme dem Veranstalter eine schriftliche Erklärung über Marke und Type nachstehender an seinem Motorrad im Rennen zu benutzenden Einzelteile abgeben; nämlich: Sattel, Reifen, Zündkerzen, Magnet, Vergaser und Antriebsketten.

11. Abänderung der Ausrüstung.

Änderungen in der erklärten Ausrüstung des Motors dürfen nicht angenommen werden, ausgenommen auf Grund eines schriftlichen Antrages des Nennenden selber oder seines autorisierten Vertreters. Dieser Antrag darf nicht später als während des Auswiegens für das Rennen gestellt werden und dann nur auf Grund einer schriftlichen Erklärung dieses Nennenden oder seines Bevollmächtigten, daß der Teil, welcher ausgewechselt werden soll, ungeeignet ist, oder daß nach Meinung des Fabrikanten des betreffenden Motorrades eine andere Art dieses Bestandteiles für die Zwecke des Rennens wirksamer ist. (Sonderbestimmungen für Internationale Rennen, Anhang H der Internationalen Sportgesetze § 15.).



12. Kennzeichnung der Fahrzeuge.

Drei Nummernschilder müssen während des Rennens am Motorrad angebracht sein. Sie werden vom Veranstalter mit darauf gemalter Startnummer kostenlos abgegeben. Ein Schild muß an der Vorderseite des Motorrades senkrecht und quer zur Fahrtrichtung angebracht sein und nach vorn zeigen, zwei Schilder müssen am Rahmen angebracht werden, und zwar eines an jeder Seite des Hinterrades. Die Schilder dürfen in der Größe nicht verkleinert werden und müssen so angebracht sein, daß sie sich nicht biegen oder verdeckt werden. Die Verringerung des Luftwiderstandes der Nummernschilder durch irgendwelche Mittel ist verboten. Alle andern Nummernschilder müssen vor den Rennen beseitigt werden.

Bei der Abnahme erhalten die Fahrer entsprechend den verschiedenen Kategorien farbige Westen mit aufgenähter Rückennummer.

Für die Gestellung der Blechschilder und der Westen mit Rückennummer wird eine Hinterlegungsgebühr von 15 Mark erhoben.

13. Betriebsstoff.

Im Training und Rennen dürfen nur die von der D.M.S. für 1927 zugelassenen Brennstoffe benutzt werden, und zwar Benzin, Benzol und deren Gemische Monopolin und Motalin.

Alkohol (Discol) ist verboten. Zusatz anderer Sauerstoffträger als der der atmosphärischen Luft ist verboten.

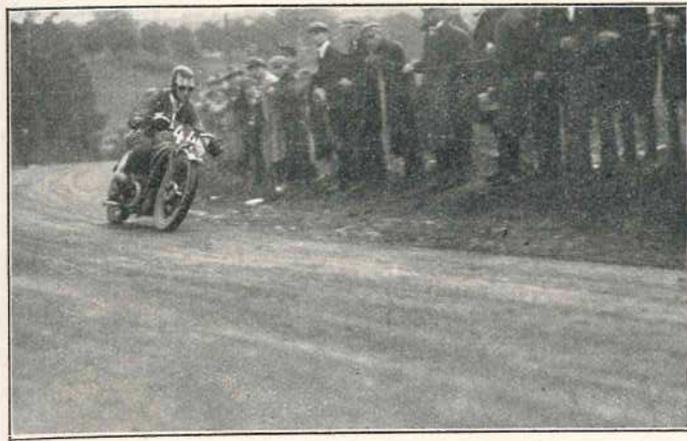
Der Veranstalter ist berechtigt, Innehaltung dieser Vorschriften durch Entnahme von Brennstoffproben am Depot, bei der Abnahme, vor und nach dem Rennen zu kontrollieren.

14. Nennung.

Nennberechtigt sind die Inhaber einer nach den Bestimmungen der F.I.C.M. ausgestellten Bewerber- oder Fahrer-Lizenz 1927.

Die nennenden Bewerber haben die Namen ihrer Fahrer bis zum zweiten Nennungsfluß am 20. Juni 1927 anzugeben. Außerdem hat der Bewerber das Recht, für die von ihm gemeldeten Fahrer Ersatzfahrer zu melden. Wird von diesem Recht Gebrauch gemacht, so sind die Namen der Ersatzfahrer bis zum 20. Juni 1927, abends 6 Uhr, dem Rennbüro anzugeben.

Alle Nennungen sind unter Benutzung der vorgeschriebenen Nennungsformulare und unter gleichzeitiger Ueberweisung des Nenngeldes, sowie unter Angabe der Nummer der Lizenz an die Geschäftsstelle der Deutschen Motorrad-Sportgemeinschaft (D.M.S.) Berlin W 62, Kurfürstenstraße 118 (Fernspr. Nollendorf 1702, Postscheckkonto Berlin Nr. 72081), zu richten.



Diese Stelle gibt alle Unterlagen für diese Veranstaltung aus und erteilt alle Auskünfte.

Nennungen, für die das Nenngeld nicht bis zum Nennungsschluß eingegangen ist, oder Nennungen unter Vorbehalt gelten als nicht abgegeben.

Ausdrücklich wird darauf hingewiesen, daß nur vollständige und gut leserliche Nennungen Berücksichtigung finden.

Durch die Abgabe der Nennung unterwirft sich der Nennende dieser Ausschreibung, den Internationalen Sportgesetzen der F.I.C.M. und den Nationalen Sportgesetzen der D.M.S., sowie allen von der Rennleitung für die Durchführung der Veranstaltung noch zu erlassenden Anordnungen. Er verzichtet ausdrücklich auf die Anrufung der ordentlichen Gerichte.

Der erste Nennungsschluß ist der 1. Juni 1927, 18 Uhr, der zweite Nennungsschluß ist der 20. Juni 1927, 18 Uhr.

Das Nenngeld beträgt pro Fahrer und Maschine 100 Mark (deutsche Währung). Für Nennungen, die nach dem ersten Nennungsschluß eingehen, beträgt das Nenngeld 200 Mark.

Das Nenngeld ist ganz Reugeld und wird nur dann zurückgezahlt, wenn das Rennen durch den Veranstalter abgesagt wird.

Telegraphische Nennungen sind unter Mitteilung der betreffenden Lizenznummer zulässig, wenn sie noch vor Nennungsschluß in der Geschäftsstelle eintreffen. In diesem Fall muß auch das Nenngeld telegraphisch überwiesen und die Nennung durch einen gleichzeitig zur Post gegebenen Eilbrief auf dem vorgeschriebenen Nennungsformular bestätigt werden.

Die Nennung ist erst dann gültig, wenn sie ausdrücklich von der Rennleitung angenommen ist und dem Nennenden Annahme schriftlich bestätigt wurde.

Der Rennleitung steht das Recht zu, Nennungen ohne Angabe von Gründen zurückzuweisen.

Die Anzahl der Teilnehmer ist beschränkt, und behält sich der Veranstalter daher vor, unter Umständen ein Ausscheidungsrennen zu veranstalten. Die Durchführung geschieht in der Weise, daß für die einzelnen Kategorien Mindeststrundenzeiten vorgeschrieben, welche im Training erreicht werden müssen (vgl. Z. 19).

15. Mindestzahl der Nennungen.

Der Veranstalter behält sich das Recht vor, bei ungenügender Beteiligung die Rennen ausfallen zu lassen, zu verschieben oder auch einzelne Kategorien zusammenzulegen. Eine solche Zusammenlegung erfolgt, sofern nicht pro Kategorie mindestens sechs gültige Nennungen von mindestens zwei Fabrikaten eingegangen sind.

Nur für den Fall, daß das Rennen oder eine be-

stimmte Kategorie gänzlich ausfällt, erfolgt Rück-erstattung des Nenngeldes.

16. Versicherungen.

Alle Fahrer sind verpflichtet, sich sowohl für die offiziellen Trainingstage als auch für die Rennen selbst gegen Haftpflicht und Unfall zu versichern.

Als Haftpflichtsumme wird verlangt 100 000 Mark gegen Personen- und 10 000 Mark gegen Sachschaden. Die Versicherungshöhe der Unfallversicherung muß mindestens 10 000 Mark bei Todesfall und 5000 Mark bei Invalidität betragen.

Bestehende Versicherungen von Fahrern werden anerkannt, sobald die geforderte Schadenshöhe erreicht wird und der betreffende Fahrer den Nachweis für die Gültigkeit — bei ausländischen Fahrern insbesondere für Deutschland — erbringt.

Die Versicherung oder der Versicherungsnachweis muß in jedem Fall vor dem offiziellen Training erfolgen, und zwar muß die Police bzw. ein Schreiben der fraglichen Versicherungsgesellschaft vorgelegt werden, aus welchem zu ersehen ist, daß der Fahrer gemäß den obigen Anforderungen gedeckt ist.

17. Abnahme.

Abgesehen von der Vorführung der Maschine zur Befestigung der Nummernschilder vor Beginn des offiziellen Trainings müssen alle Maschinen am 1. Juli zur Abnahme vorgeführt werden. Die genauen Zeiten werden den Nennenden rechtzeitig bekanntgegeben.

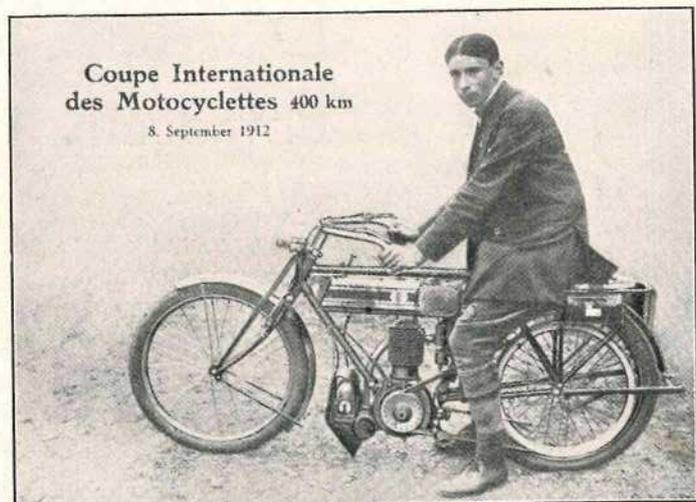
Für verspätetes Erscheinen an der Abnahme werden Sondergebühren erhoben, auch dann, wenn die Maschine infolge unvorschriftsmäßiger Ausrüstung zur Nachabnahme vorgeführt werden muß. Die Gebühr beträgt für jede angefangene Stunde Verspätung 10 Mark. Bei der Abnahme hat jeder Fahrer vorzulegen:

1. Führerschein,
2. Internationale Lizenz 1927,
3. Bestätigungsschreiben über Haftpflicht- und Unfallversicherungsabschluß,
4. der Meldende hat ferner den Namen des Helfers anzugeben.

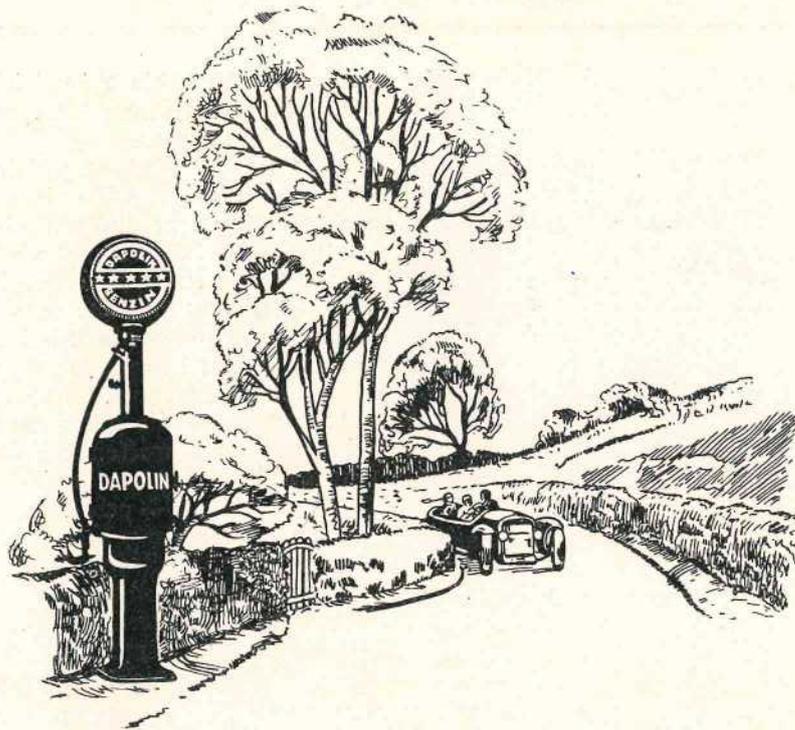
Fahrer und Helfer bzw. Ersatzfahrer müssen bei der Abnahme zugegen sein.

Die Ergebnisse und Feststellung der Abnahmeprüfung werden vom Veranstalter veröffentlicht.

Alle am 1. Juli abgenommenen Maschinen werden vom Veranstalter unter Verschuß genommen und erst an dem betreffenden Renntag zwei Stunden vor Beginn ausgehändigt.



Der Sieger im Generalklassement Devay auf Triumph.



Wenn der Brennstoff auf die Neige geht,

achten Sie nur auf die markanten Dapolin=5=Sterne=Schilder. Auf Ihren Fahrten werden Sie tausende solcher Plakate sehen, deren jedes Ihnen anzeigt, wo Sie in unmittelbarer Nähe ohne Umwege und ohne Zeitverlust den Motor mit neuem Brennstoff versehen können.

Ueberall in Deutschland bei 16000 Dapolin=Depots erhalten Sie Dapolin in der anerkannt vorzüglichen Qualität. Tanken Sie nur da, wo Sie das blau-rote Dapolin-Schild mit den 5 Sternen sehen, es ist Ihr Vorteil!

DEUTSCH-AMERIKANISCHE
PETROLEUM-GESELLSCHAFT
AMERIKANISCHE PETROLEUM
ANLAGEN G.M.B.H., NEUSS A.RH.



18. Schlußabnahme.

Alle Fahrzeuge, welche das Rennen in vorschriftsmäßiger Zeit beendet haben und Anspruch auf Wertung machen, werden unmittelbar nach Beendigung des Rennens unter Verschuß genommen und einer Nachprüfung unterzogen. Irgendwelche Reparaturen und Arbeiten am Fahrzeug, Brennstoffergänzungen usw. sind verboten. Näheres hierüber wird in den Ausführungsbestimmungen bekanntgegeben. Fahrer, welche hiergegen verstoßen, werden nicht gewertet.

19. Training.

Das Befahren der Rennstrecke ist sofort nach Fertigstellung, voraussichtlich am 1. Juni, unter Beachtung der für den Nürburg-Ring gültigen Sonderbestimmungen möglich. Polizeiliche Kennzeichen sind zum Befahren der Nürburg-Rundstrecke nicht erforderlich. Während der von dem Veranstalter festgesetzten offiziellen Trainingszeiten können die Maschinen in der für das Rennen zugelassenen Ausrüstung fahren.

Startberechtigt sind nur solche Fahrer, welche spätestens am 28. Juni 1927, 12 Uhr, ihre Maschinen zur Empfangnahme der Startnummer und Prüfung der Versicherung und Lizenz vorgeführt haben. Kein Fahrer wird zum Rennen zugelassen, welcher bis 30. Juni, 12 Uhr, nicht wenigstens fünf Trainingsrunden gefahren ist. Die Sportkommissare sind berechtigt, für die einzelnen Kategorien Mindestfahrzeiten für die Runden festzusetzen und die Zulassung zum Rennen von der Erfüllung dieser Bedingung abhängig zu machen. Prüfungen können von den Kommissaren am 29. und 30. Juni angesetzt werden, wobei den Fahrern ein dreimaliger Start bzw. drei Runden gestattet sind.

20. Trainingsmaschinen.

Die Benutzung von Trainingsmaschinen ist gestattet. Während der offiziellen Trainingszeiten müssen die dem betreffenden Fahrer zugeteilten Startnummern in vorschriftsmäßiger Ausführung an der Maschine angebracht sein. Die Trainingsmaschinen unterliegen auch hinsichtlich ihrer sonstigen Ausrüstung den für die im Rennen zu fahrenden Maschinen vorgeschriebenen Bedingungen.

21. Unterbringung der Maschinen.

Allen Fahrern stehen unmittelbar in der Nähe der Tribünen an der Rennstrecke verschließbare Kabinen zur Aufbewahrung der Rennmaschinen zur Verfügung. Die Aufbewahrung erfolgt kostenlos vom Beginn des offiziellen Trainings ab, jedoch übernimmt der Veranstalter keinerlei Haftung.



Die Teilnehmer am Großen Preis von Deutschland.



Eifelrennen 1926.

22. Start und Startreihenfolge.

Am Renntage dürfen die Motoren erst auf das Startzeichen des Starters in Gang gesetzt werden (Betriebsruhe von Abnahme bis Start).

Der Start erfolgt für die einzelnen Kategorien getrennt mit fünf Minuten Abstand gleichzeitig für sämtliche Fahrzeuge einer Kategorie.

Die Einteilung der Startplätze richtet sich nach dem Nennungseingang; der erste startberechtigte Fahrer steht vorn rechts.

23. Ersatzteillager.

An der Rennstrecke wird ein Ersatzteillager errichtet, in dem Ersatzreifen, Brennstoffe, Wasser und Öl für das Motorrad, Essen und Trinken sowie Ersatzbekleidung für den Fahrer bereitgehalten werden dürfen. Für die Bereithaltung hat der Fahrer selbst zu sorgen.

Jedem Fahrer wird in diesem Ersatzteillager kostenlos eine Box zugewiesen, die mit seiner Startnummer versehen wird. Auf Wunsch werden die Boxen solcher Fahrer, welche dieselbe Fabrikmarke fahren, zusammengelagert.

Firmen, die zwar am Rennen nicht unmittelbar beteiligt, aber an demselben interessiert sind, können auf Wunsch einen Platz auf dem Ersatzteillager zum Preise von 500 Mark erhalten.

Anträge auf Belegung solcher Plätze müssen gleichzeitig mit dem Betrage von 500 Mark bis zum 1. Juni bei der DMS. eingegangen sein.

Während der ganzen Zeit, innerhalb welcher sich ein Motorrad am Ersatzteillager befindet, darf der Motor nicht laufen.

24. Helfer.

Jedem Fahrer steht nur ein Helfer zu, welcher 30 Minuten vor dem Start seinen Platz in der Box seines Fahrers im Depot eingenommen haben muß. Bei der Brennstoffergänzung kann er den Fahrer unterstützen, er darf aber auf keinen Fall seine Box verlassen. Nur der von dem Fahrer genannte Helfer darf bei ihm Helferdienste leisten. Diese Vorschrift gilt auch für den Fall, daß mehrere Fahrer der gleichen Marke eine gemeinsame Boxe benutzen.

25. Verantwortlichkeit des Fahrers für den Helfer.

Jeder Fahrer ist für den von ihm bei der Abnahme bezeichneten Helfer voll verantwortlich und kann für Zuwiderhandlungen desselben bestraft werden, unter Umständen mit Preisverlust.

26. Verbotene Hilfe und Betriebsstoffergänzung.

Während des Rennens ist irgendwelche Hilfe für die Fahrer bei Defekten durch Dritte (einschließlich Konkurrenten), mit Ausnahme der in Z. 24 geregelten Tätigkeit der Helfer verboten. Betriebsstoffergänzungen und Uebernahme an anderen Stellen als im Depot und von anderen Fahrern oder Fahrzeugen ist verboten.

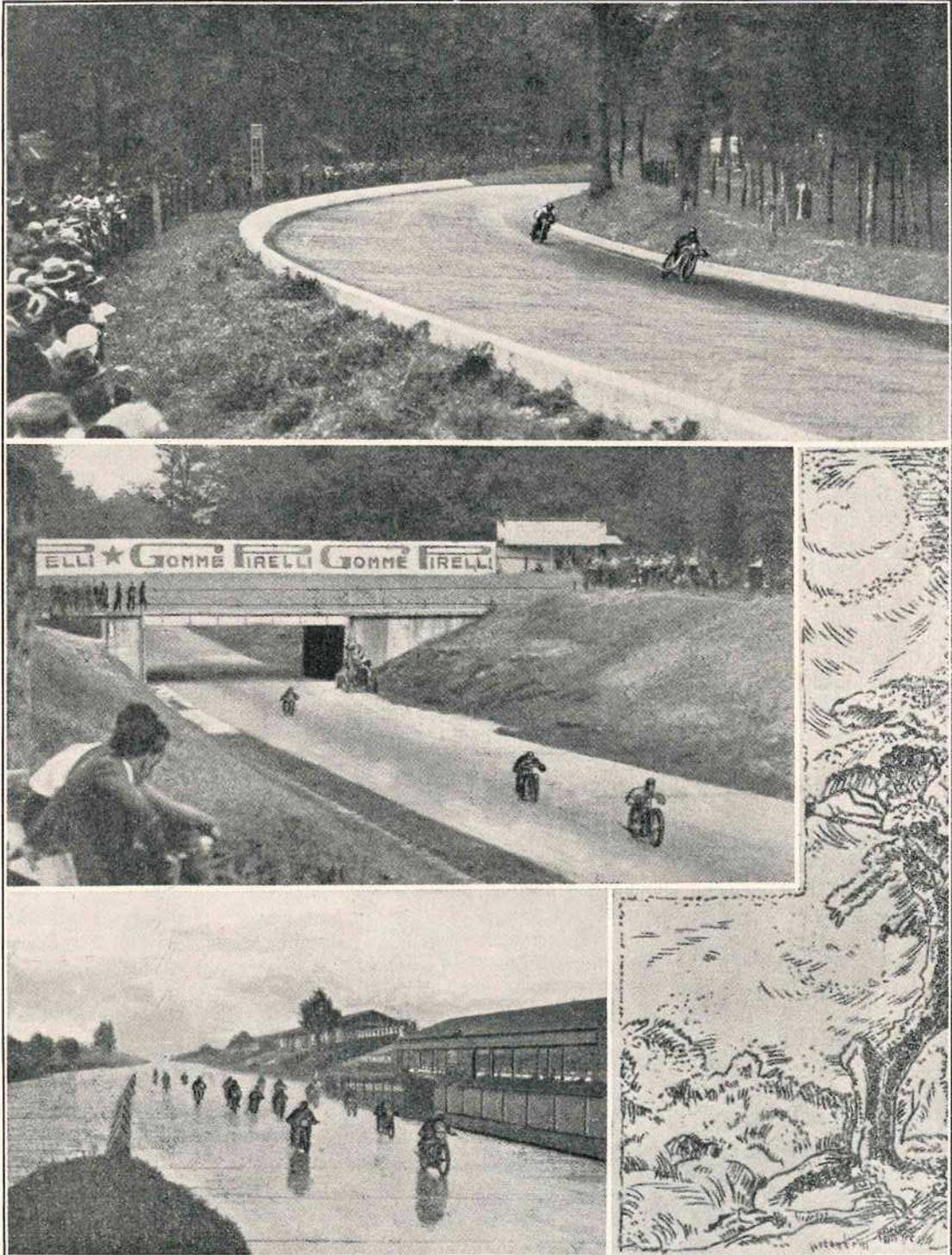
28. Siegeltitel.

Der Sieger, d. h. der absolut Schnellste jeder Kategorie, erhält den Titel „Sieger Kategorie im Großen Preis von Europa der F.I.C.M. 1927“.

Die Bewerber mit der zweit- und drittbesten Zeit sind Zweite und Dritte in ihrer Kategorie.

29. Preise.

In jeder Kategorie erhält:



Bilder vom „Großen Preis von Europa“ 1925 in Monza

27. Wertung.

Gewertet wird der absolut Schnellste jeder Kategorie. Der Veranstalter ist berechtigt, die Zeitnahme und Wertung zu beenden, sobald die Fahrzeit des 1. Siegers jeder Kategorie um 20 Proz. überschritten ist. Der Veranstalter übernimmt keine Gewähr dafür, daß die Fahrer die Abwinkzeichen beachten und befolgen.

der Erste	Reichsmark 1000.—
der Zweite	„ 700.—
der Dritte	„ 300.—

Die Fahrer sind gehalten, sich für diese Beträge entsprechende Ehrenpreise selbst zu beschaffen.

In jeder Kategorie werden bei zwei Startenden nicht mehr als ein Preis, bei drei bis vier Startenden nicht

mehr als zwei Preise, bei fünf Startenden nicht mehr als drei Preise gegeben.

30. Sonderpreise.

Der Veranstalter hat außerdem das Recht, weitere Preise und Sonderpreise, z. B. für Gleichmäßigkeit, für die best plazierte Fabrikmannschaft usw. zu geben oder gestiftete Preise anzunehmen und zu verteilen.

Eine Prämierung der schnellsten Runde erfolgt nicht und werden hierzu auch keine Preisstiftungen angenommen.

31. Schiedsgericht.

Das Schiedsgericht besteht aus den Sportkommissaren, welche die in den §§ 209—217 der Internationalen Sportgesetze geregelten Rechte auszuüben haben.

Jede Nation, von welcher mindestens drei Fahrer melden, hat das Recht, einen weiteren Sportkommissar zu ernennen.

Die vom Veranstalter ernannten Sportkommissare wählen ihren Vorsitzenden, dessen Stimme bei Stimmgleichheit entscheidet.

32. Proteste.

Jeder Fahrer oder Bewerber hat das Recht, gemäß den in den §§ 331—343 der Internationalen und den D.M.S. Sportgesetzen erlassenen Bestimmungen Protest einzulegen. Die Protestgebühr für jeden Fall beträgt 40 Mark. Die Proteste sind schriftlich unter gleichzeitiger Zahlung dieser Gebühr gegen Quittung bei einem Sportkommissar einzureichen.

33. Beginn der Protestfristen

Der Schluß der Rennen wird durch Hochziehen einer weißen Flagge am Zeitnehmerhaus angezeigt. Mit Aufziehen dieser Flagge beginnen die Protestfristen zu laufen.

34. Flaggen auf der Strecke.

Weißer Flagge: Starterflagge.

Blaue Flagge: Vorsicht, Gefahr, langsam fahren.

Gelbe Flagge: Halten!

35. Schluß der Rennen.

Der Schluß des Rennens wird für jeden Teilnehmer mittels des schwarz-weiß karierten Signals gegeben, das an seinem Ende ein Schild mit der Nummer des betreffenden Fahrers trägt.

36. Unterkunft der Fahrer.

Der Veranstalter hat für die Unterkunft der Fahrer und Begleitmannschaften eine ausreichende Anzahl in unmittelbarer Nähe der Rennstrecke gelegene Hotel- und Fremdenzimmer sichergestellt. Die Vermittlung dieser Quartiere übernimmt das Quartierbüro Adenau.



Ein Massenstart auf der Avus.

37. Fahrer-Adressen.

Alle Teilnehmer (Meldende und Fahrer) sind verpflichtet, unmittelbar nach Ankunft an der Strecke ihre Adresse dem Rennbüro bekanntzugeben. Adressenwechsel ist in gleicher Weise mitzuteilen.

38. Offizielle Mitteilungen.

Die Bekanntgabe offizieller Mitteilungen erfolgt an einer Aushangtafel am Zeitnehmerhaus und am Rennbüro.

39. Rennbüro.

Alle Anfragen, Mitteilungen und Meldungen sind unter dem Kennwort „Großer Preis von Europa“ an die Geschäftsstelle der D.M.S., Berlin W 62, Kurfürstenstraße 118, Telephon Nollendorf 1702, zu richten.

Ab Mittwoch, den 22. Juni, sind alle Mitteilungen an das Rennbüro „Großer Preis von Europa“, Adenau, Rheinland, Telegrammadresse: Rennbüro Adenau, Rheinland, zu richten.

40. Ausführungsbestimmungen und Programm.

Alle weiteren Einzelheiten sind in den Ausführungsbestimmungen und dem Programm, die rechtzeitig vor der Veranstaltung erscheinen, enthalten.

41. Auslegung.

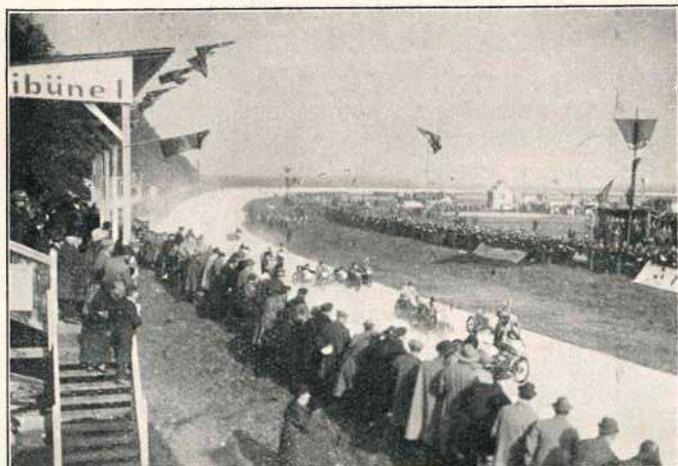
Der Veranstalter hat allein die Entscheidung über Auslegung des Textes dieser Ausschreibung sowie aller nachfolgenden Bestimmungen und Verfügungen. Bei Zweifeln über den Sinn des Textes ist in jedem Fall der deutsche Text maßgebend.

42. Rechtliche Verantwortung des Veranstalters.

Jeder Meldende oder Fahrer unterwirft sich durch seine Meldung oder Teilnahme diesen Bestimmungen und verzichtet ausdrücklich auf Schadenersatzansprüche, welche durch einen Fehler des Veranstalters oder seiner Funktionäre gegen diese oder alle nachfolgenden Bestimmungen entstehen.

Desgleichen verzichtet jeder Meldende oder Fahrer auf Geltendmachung irgendwelcher Ersatzansprüche gegen den Veranstalter oder seine Funktionäre auf Grund im Training oder Rennen erlittener Schäden seiner Person oder seines Fahrzeuges.

Der Veranstalter behält sich das Recht vor, die vorstehende Ausschreibung zu ergänzen, die nötigen Ausführungsbestimmungen zu erlassen oder die Veranstaltung infolge höherer Gewalt ganz abzusagen.



Ein Seitenwagenrennen auf der Opelbahn.



ADLER „Standard 6“

Die 7x gelagerte mächtige
Kurbelwelle
kennt keine Vibration!

10 PS



Filialen und Vertreter an
allen größeren Plätzen

Geschmeidigkeit und höchstes Anzugsmoment, rapide Beschleunigung und 12% Steigfähigkeit im direkten Gang kennzeichnen den völlig lautlos durchziehenden modernen Motor. Hydraulische Vierradbremse, Zentralschmierung durch einen einzigen Pedaldruck, vorzüglichste Abfederung, Luft- und Ölfilter, Anlasser mit Bendixantrieb und eine geschmackvolle, bequeme und doch schnittige Ganzstahlkarosserie sind weitere Merkmale des neuzeitlichen deutschen Gebrauchswagens, des ADLER-Standard 6.

ADLERWERKE vorm. Heinrich Kleyer A.G.
FRANKFURT A. M.

RHEINISCHE VERTRETER:

AACHEN, Hartmannstraße 13—15
BONN, Coblenzer Straße 16
COBLENZ, Löhrstraße 109
DORTMUND, Ostenhellweg 46—48
DUISBURG, Am Burgacker 10
DÜREN, Schenkelstraße 19
DÜSSELDORF, Graf Adolfstraße 22

ELBERFELD, Königstraße 13 a
ESSEN, Huyssen-Allee 4—6
KÖLN, Hochhaus, Hansaring
KREFELD, Ostwall 48
RHEYDT, Hauptstraße 85
TRIER, Pautinstraße 10
WESEL, Kaiserring 29

Sonderbestimmungen der Internationalen Sportgesetze der FICM für internationale Rennen.

Die für jedes Rennen maßgebenden Vorschriften werden von den Veranstaltern entworfen, aber sie müssen alle Vorschriften, auf die nachstehend Bezug genommen ist, enthalten und müssen in derselben Reihenfolge aufgestellt sein. Vorschriften, welche der Veranstalter wörtlich verwenden muß, sind zwischen Anführungsstrichen angegeben.

Zahlreiche Zusätze, entsprechend den lokalen Bedingungen, müssen erforderlichenfalls von den Veranstaltern gemacht werden. Jeder dieser Zusätze muß in vollem Einklang mit den internationalen Wettbewerbsregeln und mit nachstehenden Mustervorschriften stehen. Bezugnahmen auf internationale Wettbewerbsregeln werden wie nachstehend gegeben (ICR. . . .), und diese internationalen Vorschriften im besonderen müssen sorgfältig von den Veranstaltern verwendet werden, wenn sie die tatsächlichen Vorschriften ausarbeiten.

Die Entscheidung über die Einschränkung des Brennstoffs, welcher während des Rennens verwendet werden darf, auf den im Handel befindlichen oder sonst erhältlichen Brennstoff, bleibt jedem nationalen Verband (UMN) überlassen. Aber es wird empfohlen, daß jeder nationale Verband seine hierauf bezügliche Politik im Laufe des ersten Monats jedes Jahres bekannt gibt.

A. Allgemeine Vorschriften.

1. **Ankündigung:** Der Name des Rennens, seines Veranstalters, sowie Ort und Datum müssen angegeben werden. ICR 103 (b), (d), (d) 1.

2. **Jurisdiktion:** Es müssen Angaben darüber gemacht werden, daß das Rennen ausgefahren wird 1. auf Grund der internationalen Wettbewerbsregeln der FICM; 2. auf Grund der nationalen Vorschriften der Behörde, welche die Erlaubnis erteilt (d. i. die betreffende UMN); 3. auf Grund der Zusatzvorschriften. ICR 78, 79.

3. **Beschreibung:** Das Rennen muß genau beschrieben werden: Länge, Rennstrecke usw. usw. ICR 103 (d) 2.

4. **Preise:** Einzelheiten über die Preise müssen so genau wie möglich angegeben werden. Wenn es nicht angeht, ihren Wert schon nach Eingang der Nennungen bekanntzugeben, muß der Wert vor dem Rennen bekanntgegeben werden. Alle Preise müssen spätestens innerhalb eines Monats nach der Bekanntgabe der Endresultate verteilt sein. Es darf kein Preis für irgendeine Leistung, die nicht das vollständige Rennen betrifft, ausgesetzt werden, außer, wenn solcher Preis auf Teilnehmer beschränkt wird, denen es gelingt, placiert zu werden. ICR 103 (d) 3.

5. **Funktionäre:** Die Namen der Schiedsrichter der Veranstaltung und des Rennleiters müssen bekanntgegeben werden. ICR 103 (d) 7.

B. Nennungen.

6. **Zugelassene Teilnehmer:** Eine Angabe muß enthalten sein, daß das Rennen nur offen ist für Inhaber einer gültigen Lizenz. ICR 18, 171, 172.

7. **Ablehnung von Nennungen:** Der nationale Verband behält sich das Recht vor, irgendeine Nennung oder einen Fahrer ohne Angabe der Gründe abzulehnen. ICR 115.

8. **Nennungsschluß:** Eine Angabe muß gemacht werden über das Datum, bis zu welchem Nennungen zu einfacher Gebühr angenommen werden. Nachnennungs-Schluß zu erhöhter Gebühr kann vorgesehen werden. Nennungen müssen auf den offiziellen Formularen gemacht werden. ICR 104 bis 110.

9. **Beschränkung der Nennungen:** Die Anzahl der Nennungen kann, den lokalen Bedingungen entsprechend, beschränkt werden. ICR 111.

10. **Reserve-Fahrer:** Reserve-Fahrer sind zugelassen; aber in diesem Falle muß angegeben werden, daß alle Reservefahrer den für die übrigen Fahrer erlassenen Vorschriften genügen; ihre Namen müssen vor dem Start zum Rennen bekanntgegeben werden. ICR.

11. **Gebühren:** Klare Angaben über die Höhe der Nennelder und in welcher Währung sie zu zahlen sind, müssen gemacht werden. ICR 106.

12. **Wiedererstattung der Nennelder:** Wenn nach Ansicht des Veranstalters nicht genügend Nennungen zum Rennen eingegangen sind, wird das Rennen abgesagt. Die Nenngebühr wird vollständig zurückgezahlt, wenn die Nennung abgelehnt wird oder das Rennen nicht stattfindet, aber unter keinen anderen Umständen kann der Nennende das Recht auf Zurückgabe seines Nenneldes geltend machen.

C. Erfordernisse: Material.

13. **Definitionen und Spezifikationen:** Jedes für dieses Rennen gemeldete Motorrad muß der folgenden Einteilung und Ausrüstung entsprechen.

1. **Einteilung:** (Hier ist die Einteilung des Motorrads oder des Motorrades mit Seitenwagen und / oder cyclecars anzugeben um hiernach die Kategorie des Fahrzeuges für das Rennen festzustellen, wie es in ICR 16 vorgesehen ist.)

2. **Ausrüstung:** (Hier sind ungefähre Vorschriften anzugeben, wie es im Anhang C der ICR vorgesehen ist.)

Ferner müssen folgende Vorschriften enthalten sein:

„Bremsen“: Zwei unabhängig voneinander wirkende Bremsen, jede Bremse für sich muß eine vollständige und vorschriftsmäßige Beherrschung des Fahrzeuges ermöglichen.

„Kotflügel“: Die Kotflügel müssen den Reifen an jeder Seite um mindestens 1 Zentimeter überragen und mindestens 120° des Umfanges des Vorderrades und 180° des Hinterrades überdecken.

„Lenker“: Maximal-Weite 90 Zentimeter oder 36 Zoll.
„Schalldämpfer und Auspuffleitungen“: Während des Rennens ist ein Auspufftopf nicht obligatorisch, aber sämtliche Auspuffgase müssen durch ein Rohr oder Rohre geleitet werden, welche ohne Nebenöffnungen bis zur Mitte der hinteren Radachse geführt werden müssen. Die Gase müssen so ausströmen, daß sie keinen Staub aufwirbeln. Alle diese Teile müssen fest angebracht werden und dicht sein. ICR 191.

14. **Erklärung über die Ausrüstung:** Jeder Nennende muß während oder vor der Abnahme dem Veranstalter eine schriftliche Erklärung über die Marke und den Typ nachstehender an seinem Motorrad im Rennen zu benutzenden Einzelteile abgeben, nämlich: Sattel, Reifen, Zündkerzen, Magnet, Vergaser und Antriebsketten.

15. **Änderung in der erklärten Ausrüstung:** Änderungen in der erklärten Ausrüstung des Motors dürfen nicht angenommen werden, ausgenommen auf Grund eines schriftlichen Antrags des Nennenden selber oder seines autorisierten Vertreters. Dieser Antrag darf nicht später als während des Auswiegens für das Rennen gestellt werden und dann nur auf Grund einer schriftlichen Erklärung dieses Nennenden oder seines Bevollmächtigten, daß der Teil, welcher ausgewechselt werden soll, ungeeignet ist oder daß nach Meinung des Fabrikanten des betreffenden Motorrads eine andere Art dieses Bestandteils für die Zwecke des Rennens wirksamer ist.

16. **Nummernschilder:** Drei Nummernschilder müssen während des Rennens am Motorrad angebracht sein. Sie werden von dem Veranstalter geliefert und die Nummer, unter welcher das Motorrad am Rennen teilnimmt, muß darauf gemalt sein. Sie werden kostenlos abgegeben. Ein Schild muß an der Vorderseite des Motorrads parallel mit dem Kopfe angebracht sein und quer zur Fahrtrichtung nach vorn weisen. Zwei Schilder werden am Rahmen angebracht, eines an jeder Seite des Hinterrades. Die Schilder dürfen in der Größe nicht verkleinert werden und müssen so angebracht sein, daß sie sich nicht biegen oder verdeckt werden. Die Verringerung des Luftwiderstandes der Nummernschilder durch irgendwelche Mittel ist verboten. Alle anderen Nummernschilder müssen vor dem Rennen beseitigt werden.

Notiz: Die vorgeschriebenen Nummernschilder müssen aus Blech angefertigt werden und elliptisch in der Form sein, mit gefalztem Rand, in den Abmessungen 28/23 Zentimeter oder 11/9 Zoll. Die Zeichen müssen nach einer besonderen Zeichnung angebracht werden, damit die äußerste Lesbarkeit

Wenn Dein Motor reden könnte würde er **VEEDOL** verlangen