

Klassik Motorrad

MOTORRAD MAGAZIN
MO

Sonderheft



BMW R 90 S on Tour



Stoye-Seitenwagen



Rabeneick Binetta 50

Report:
35 Jahre
SoS



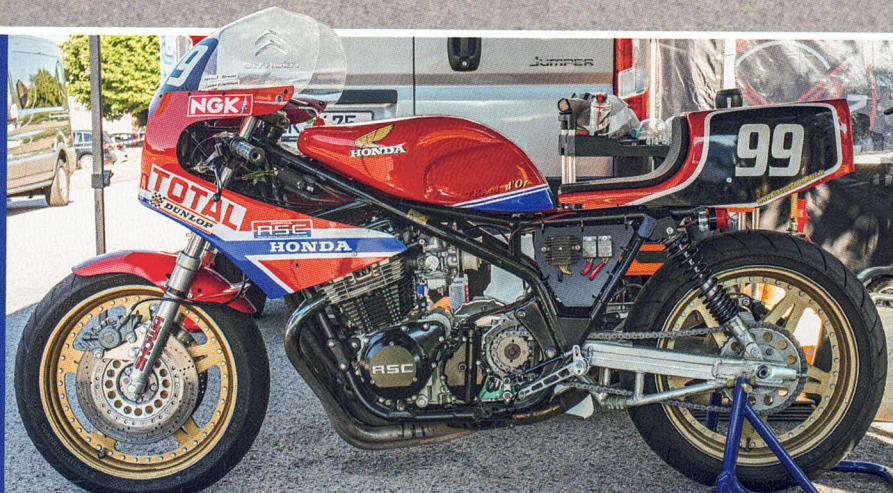
Einzyylinder-Spezial

- Tusi-Weslake
- NSU 501
- BSA Gold Star
- Benelli Imperiale

Mit Poster: Bimota BB1

- Ducati Supermono
- Wunderlich-SR 500
- Walldürn-Revival

**HONDA RS 1000
NACHGEBAUT:
Vom Tamiya-Modell zum
veritablen Klassik-Racer**



4 156049 507900 05



Walldürner Klangfest

Zehn Jahre nach dem Meeting in Oschersleben trafen sich im Rahmen der Moto Trophy-„Odenwald Klassik“ beim Flugplatzrennen Walldürn zahlreiche Sound of Singles-Ehemalige zu einem neuerlichen Stelldichein. Unser Resümee vorweg: schee war's!



Guido Thielen von Motorrad Altschnur auf einer Gilera Piuma von 1990 – der erste SoS-Production-Racer. Bei einem Einstandspreis von 25 000 D-Mark blieb das edle Gefährt ein rarer Exote. Initiator Markus Gutheil (rechts) mit seiner Harris XTZ 660 und Freunden. Zwei frühe Renner aus dem Besitz von Sepp Lehle: STR-Suzuki DR Big und die von Thomas Röder gefahrene KTM LC4 von der damaligen Kleinstserie der Felber/Frauenschuh-Ära. Alte und neue SoS-ler im Rennen: Doppelsieger Johann Karl (5), Dominik Horvath (194), Ulrich Stotz (68), Günter Rapp (4)



Wie ruft man eine neue Rennklasse ins Leben? Mit einem: vor allem viel Zeitaufwand. Drahtzieher Rudi Tusl aus Maisach – ohne den es hierzulande Single-Racing womöglich nie gegeben hätte – erinnert sich, wie das zu Vor-Internet-Zeiten von-statten ging: „Parallel zur meist telefonischen Kontaktaufnahme bei Fahrerkollegen galt es, einen potenziellen Veranstalter zu suchen. Meine Frau Brigitte kümmerte sich wochenlang um den Schreibkram. Schließlich fanden wir in Robert Johach vom AMG Grenzland einen Mitstreiter. Gefordert waren Minimum dreißig Teilnehmer, das Nenn-geld seinerzeit betrug 150 Mark, plus falls nötig, die Gebühr für eine Tages-lizenz.“ Nicht zuletzt dank einem Auf-

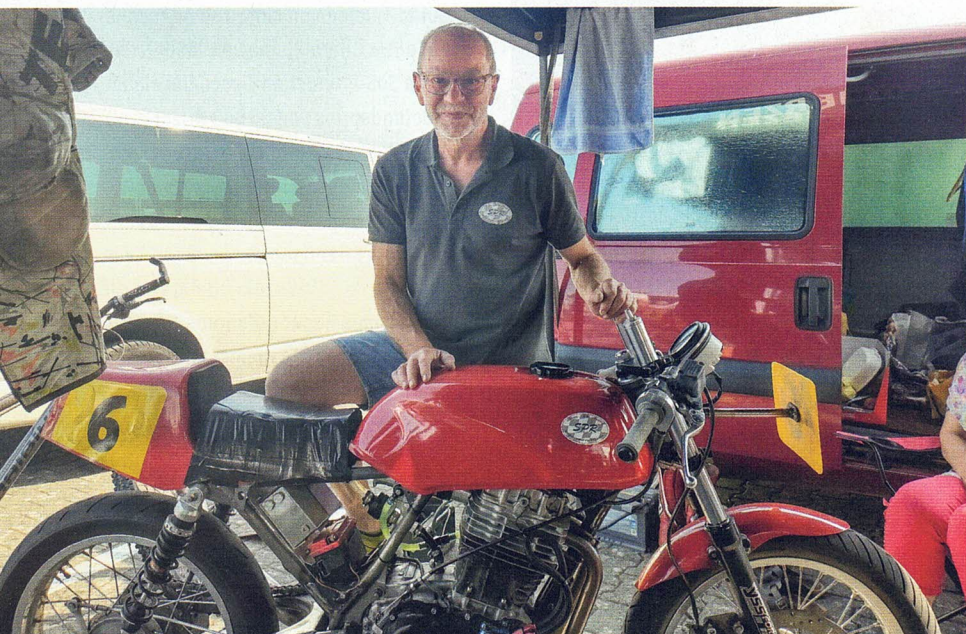
ruf in MO 2/1988 trat dann die stolze Anzahl von vierzig Einzylinder-Fahrern am ersten Oktober 1988 zur Premiere auf dem Flugplatz Dahlemer Binz an.

Von 1989 bis 1997 gab es den höchst erfolgreichen SoS-Cup, wo in den Anfangsjahren Starterfelder bis zu siebzig Piloten keine Seltenheit waren. Danach ebte die Welle ab, der DMSB schrieb keine offizielle Serie mehr aus. Von 2007 bis 2013 erfolgte mit der German Supermono Association (GSA) eine Wiederbelebung auf privater Basis, federführend damals waren Jürgen Strohmann und Frank Heyden.

Seit kurzem ist eine sozusagen nachgewachsene Generation von Eintopf-freunden unter den Fittichen von Klassik-Motorsport wieder aktiv. Markus Gutheil

Text: Michael Weber

Fotos: Weber (4), jaytext.com (4), Gutheil (1), Jarvis (1)



Oben: Thomas Gaßmann (früher auf Gilera Saturno unterwegs) beim Erstkontakt mit der SPR-Honda, die er künftig einsetzen wird.

Mitte: Nach 23 Jahren die Capricorn-SRX wieder flottgemacht, reichte es für Dirk Umbach sogar zu Platz drei.

Von der sagenhaften BMR-Suzuki mit ConCam-Radial-Zylinderkopf gab's mehrere, diese hier gehört Günther Littich (Sieger N'ring 1994)



ist einer von ihnen: „Ich war 1988 als Zuschauer auf der Binz und bin mehr denn je vom Thema fasziniert. Seit 2014 fahre ich mit verschiedenen Singles bei der Moto Trophy.“ Überdies hat er eine auf mittlerweile über 800 Mitglieder angewachsene Facebook-Gruppe ins Leben gerufen – was sich beim Organisieren der 35-Jahre-Geburtstagsparty als sehr hilfreich erwies. Weitere Unterstützung im Vorfeld kam von Szene-Urgestein Gottfried Michels und Benny Jerzenbeck, erfolgreichster Deutscher auf Europa-Ebene. Sie ließen ihre Kontakte spielen und rührten ebenfalls die Werbetrommel. Benny hat übrigens die Ex-Körner-Maschine erworben und restauriert, musste aber leider aus gesundheitlichen Gründen absagen.

Im Hangar war eine Ausstellung aufgebaut, Gutheil hatte Infokarten zu jedem Bike und zahlreiche großformatige Schautafeln angefertigt. Unter anderem an Prominenz vor Ort: Rudi und Brigitte Tusch; die UNO-Truppe mit Robert Rieder (Gründer), Klaus Wassermann (Inhaber sowie Sieger 1988), Martin Markart (Teilnehmer); Bernd Schäfer und Joachim Weber (Teilnehmer); Gottfried Michels und Manni Kehrmann; Gerd Clemens (Konstrukteur EC Big); Gerhard Daiber (GDM-Tuning); Rupert Baidl (BMR) und Günther Littich; Thomas Gaßmann, Johann Karl, Wolfram Kiese, Dirk Umbach (Fahrer aus den frühen und mittleren Jahren); Marc Müller (letzter Titelträger im Cup) und Uli Egetemeir (Tuner von Hansi Meyer zu dessen SRX-Zeiten).

In den beiden Rennläufen gewann Routinier Johann Karl, der mit seiner schnellen, von JF getunten KTM LC4 im Suzuki RGV 250-Chassis die Pace vorgab. Nachdem Manni Kehrmann technisch bedingt nicht starten konnte, oblag es Dominik Horvath, die Ehre des luftgekühlten Zweiventilers zu retten. Mit einzelner Zweikolbenbremszange vorn und 18-Zoll-Bereifung zumindest technisch etwas im Hintertreffen, zog sich der zweifache Klassik-500-Meister auf der SPR-SR 620 mit tollen Rundenzeiten glänzend aus der Affäre (einmal Zweiter, ein Ausfall wegen Minimaldefekt). Obacht: Es wird schon gemunkelt, dass in Walldürn 2024 weitere Einzylinder zu sehen sein werden! □



Die Titelgewinner im SoS-Cup

1995: Herbert Enzinger (D), PAMI-BMW F650



1996: Markus Haas (D), UNO-GDM Rotax

1997: Marc Müller (D), EC-Big Suzuki



Die Titelgewinner im SoS-Cup

1989: Wolfgang Felber (A), KTM



1990: Rüdiger Kaufmann (D), EC-Big Suzuki



1991: Helmut Helten (A), ÖKM-Rotax



1992: Josef Frauenschuh (A), KTM



1993: Josef Frauenschuh (A), KTM

1994: Thomas Körner (D), UNO-GDM Rotax



Obere Reihe von links: Günther Littich, Rupert Baidl, Rudi Tusi, Joachim Weber, Klaus Wassermann, Manfred Kehrmann, Gottfried Michels und Gerd Clemens mit Enkelsohn Noah. Kniend von links: Johann Karl, Markus Gutheil, Gerhard Daiber, Bernd Schäfer und Dirk Umbach. Darunter: Schautafel im Hangar-Gebäude, abgebildet die Maschinen aller SoS-Cup-Sieger. „Manni“ Kehrmann und die Pami-SR - eine legendäre Kombination. Sie wurde schon Ende der Neunziger auf Klassik-Reglement umgebaut, sprich 18-Zoll-Speichenräder und Zweikolbenbremszange vorn (unten)



SoS-Cup Titelträger:

- 1989: Wolfgang Felber/A, KTM LC4
- 1990: Rüdiger Kaufmann/D, EC-Suzuki DR Big
- 1991: Helmut Helten/A, Rotax DOHC
- 1992: Josef Frauenschuh/A, KTM LC4
- 1993: Josef Frauenschuh/A, KTM LC4
- 1994: Thomas Körner/D, UNO-GDM-Rotax
- 1995: Herbert Enzinger/D, Tigcraft-Pami-BMW
- 1996: Marcus Haas/D, UNO-GDM-Rotax
- 1997: Marc Müller/D, EC-Suzuki DR Big

GSA-Titelträger:

- 2007: Rainer Achenbach/D, Pami-Bimota BB1
- 2008: Rainer Achenbach/D, Pami-Bimota BB1
- 2009: Jan Hanhöff/D, Yamaha SZR 660
- 2010: Erwin Hangöbl/A, EHS-KTM 690 GP2
- 2011: Josef Frauenschuh/A, JF-KTM 690
- 2012: Josef Frauenschuh/A, JF-KTM 690
- 2013: Christian Schmeink/D, KTM 690 SMC
- 2014: Manfred Kehrmann/D, GRC-Pami-BMW

Deutsche Titelträger in den Europa-Serien:

- 1994: Thomas Körner, UNO-GDM-Rotax
- 1998: Katja Poensgen, BMR-Suzuki
- 2003: Benny Jerzenbeck, GRC-Pami-BMW
- 2004: Benny Jerzenbeck, GRC-Pami-BMW
- 2005: Benny Jerzenbeck, GRC-Pami-BMW
- 2009: Manfred Kehrmann, GRC-Pami-BMW
- 2010: Stefan Meiners, Happeck-Yamaha 450