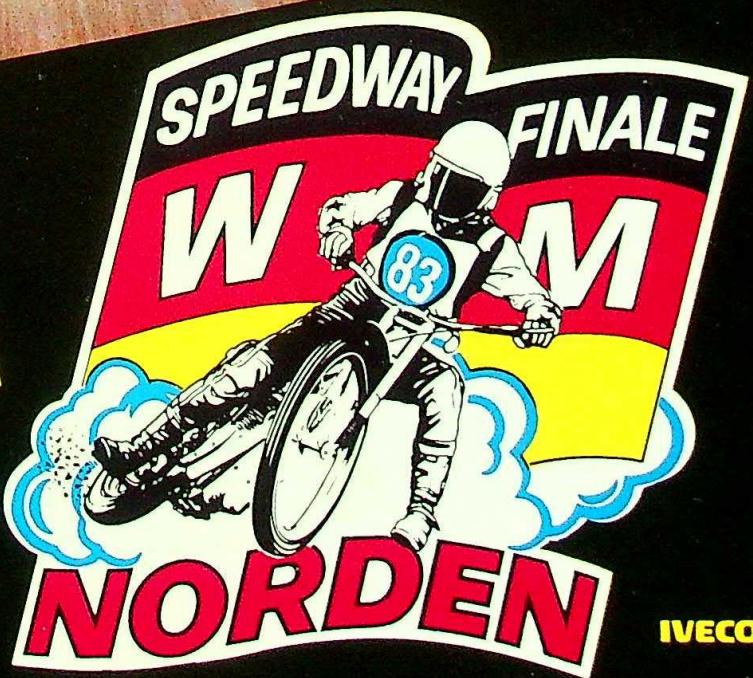


**SPEEDWAY
WELTFINALE
1983** 4. Sept.



IVECO



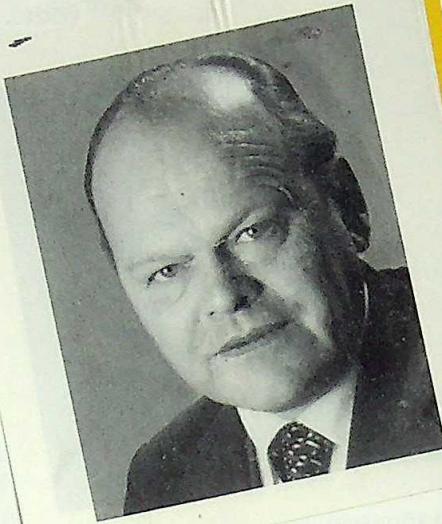
EGON MÜLLER

einiger
bundesdeutscher
Weltfinalist
im Motodrom
Halbemond



Die Veranstaltung ist eingetragen bei der FIM: „1983 Individual Speedway World Championship – Final“ – IMN-Nr. 40/15, genehmigt von der OMK am 19. 7. 1983 unter der Reg.-Nr. 143/83. Die Bahn ist zugelassen und im Bahnregister der OMK am 18. 3. 1983 unter der Reg.-Nr. 92/83 eingetragen.

MOTORSPORT-CLUB NORDEN e.V. (DMV)



Liebe Zuschauer,
liebe Fahrer!

Nach Wembley 1981 und Los Angeles 1982 findet das diesjährige WM-Finale, das größte Bahnrennen der Welt, erstmalig in der Bundesrepublik Deutschland im Motodrom Halbemond in Norden/Ostfriesland statt.

Wir begrüßen in unserem Stadion, die zahlreichen ausländischen Gäste aus aller Welt. Sie sind in deutschsprachigen Raum, neben größtenteils Besuchern aus dem unserem Motodrom Halbemond herzlich willkommen, und wir danken für Ihren Besuch. Wir wollen uns revanchieren mit einem spannenden Finale der Speedway-Weltmeisterschaft 1983.

In der 34jährigen Vereinsgeschichte, die ich von Anbeginn mit vielen unserer Mitglieder zusammen erlebt habe, ist dieses größte Bahnrennen der Welt nun die höchste Auszeichnung für uns.

Wir danken den internationalen und nationalen Motorsportbehörden und hoffen, daß uns die FIM, die OMK und der Deutsche Motorsport-Verband auch weiterhin unterstützen, so wie dies bisher geschehen ist.

Wir danken weiterhin allen Behörden, Dienststellen und den vielen Helfern für die mühselige Arbeit in der dreijährigen Vorbereitungszeit für die Speedway-WM '83. Möge aus dem Feld der 16 weltbesten Speedwayfahrer ein würdiger Weltmeister 1983 hervorgehen und dieses Weltfinale allen Zuschauern in unvergesslicher Erinnerung bleiben.

Franz Arens



Dr. HANS-JOCHEN VOGEL

Mitglied des Deutschen Bundestages
Vorsitzender
der Sozialdemokratischen
Bundestagsfraktion



CARL EWEN

Mitglied des Deutschen Bundestages
Parlamentarischer Geschäftsführer
der Sozialdemokratischen
Bundestagsfraktion



Internationale Speedwayrennen sind im Motodrom Halbemond in Norden/Ostfriesland schon lange Tradition, und der MC Norden hat mit seinen großartigen Speedway-Länderkämpfen und den vielen Weltmeisterschaftsläufen zur besseren Völkerverständigung beigetragen. Nun wird erstmalig auf deutschem Boden in diesem Stadion das Finale der Speedway-Weltmeisterschaft 1983 durchgeführt. Für die Bundesrepublik ist das eine hohe Auszeichnung.

Wir wissen, daß der MC Norden durch den für die Weltmeisterschaft notwendigen Ausbau des Stadions Halbemond in dieser Zeit der wirtschaftlichen Rezession ein großes finanzielles Risiko auf sich genommen hat. Dieser Initiative des MC Norden ist es zu verdanken, daß zahlreiche Arbeitslose über einen längeren Zeitraum bei den Ausbaurbeiten beschäftigt werden konnten. Zugleich wurde mit dem nunmehr höchsten Ansprüchen genügenden Motodrom Halbemond für die Region Ostfriesland und weit darüber hinaus ein Anziehungspunkt geschaffen, der mit Sicherheit positive Auswirkungen im Bereich des Fremdenverkehrs haben wird. Dafür danken wir dem MC Norden.

Nach vielen Qualifikationsrennen in allen Ländern der Welt starten im Weltfinale im Motodrom Halbemond die 16 weltbesten Speedwayfahrer. Mit allen Zuschauern sind wir erfreut, daß Deutschlands Speedway-As Egon Müller den Sprung in das Weltfinale geschafft hat und Karl Maier als dem qualifizierten Reservefahrer diese Möglichkeit zu gönnen ist. Die Austragung der Speedway-Weltmeisterschaft auf deutschem Boden wird diesem schönen und schnellen Sport auch neue Impulse geben und es unseren Fahrern erleichtern, den Anschluß an der Weltspitze zu halten.

In diesem Sinne wünschen wir allen Verantwortlichen und Repräsentanten einen guten Organisations- und Rennablauf, den Fahrern sturzfreie Rennen und allen Zuschauern viel Freude und Spannung bei der WM '83 in der nordwestlichen Ecke unserer Bundesrepublik Deutschland.

Dr. Hans-Jochen Vogel, MdB
Vorsitzender
der SPD-Bundestagsfraktion

Carl Ewen, MdB
Parlamentarischer Geschäftsführer
der SPD-Bundestagsfraktion

Grußwort

Der Motorsportclub Norden kann stolz sein, daß bei ihm zum ersten Mal in der Bundesrepublik Deutschland die Endausscheidung einer Speedway-Weltmeisterschaft stattfindet. Diese Veranstaltung wurde nicht zuletzt durch die vielen Anstrengungen der Mitglieder beim weltmeisterschaftsreifen Ausbau des Motodroms Halbemond ermöglicht. Ostfriesland und speziell die Region Norden werden am 4. September 1983 Speedwayfreunde aus der ganzen Welt begrüßen. Die Besucher erwarten Spitzenleistungen des Motorsports. Ich wünsche dem diesjährigen Weltfinale einen würdigen Champion, dem Motorsportclub Norden einen guten Verlauf der Veranstaltung und allen Besuchern viel Spannung und Freude. Es sollte für die auswärtigen Gäste auch Zeit bleiben, von der Schönheit Ostfrieslands zu erfahren.

Oldenburg, im Juli 1983



Dr. Joseph Schweer
Regierungspräsident

Dr. Joseph Schweer
Regierungspräsident

Grußwort

Erstmals wird im Motodrom Halbemond das Speedway-Weltfinale ausgetragen. Für das Präsidium des Deutschen Motorsport-Verbandes begrüße ich die anwesenden Zuschauer und Gäste, insbesondere die offiziell Beauftragten des Motorsports, die Herren aus Politik und Wirtschaft, alle Ehrengäste und – last not least – die Akteure – die Fahrer.

Ich hoffe und wünsche, daß diese große Veranstaltung allen Beteiligten ein bleibendes Erlebnis sein wird.

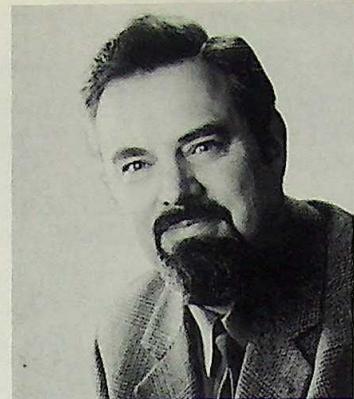
Vom Motorsportclub Norden e.V. (DMV) mit seinem Vorsitzenden Franz Arens wurde mit den Vorbereitungen für diese Veranstaltung physisch und psychisch enorm viel abverlangt. Die Auflagen und Bedingungen der internationalen Motorsportbehörde, der FIM, mußten erfüllt werden. Risikobewußt, einsatzfreudig und mit großem Elan sind alle Probleme bewältigt. Mit großer Hochachtung und Bewunderung und mit hoher Freude möchte ich diesen verantwortungsbewußten Männern meinen herzlichen Dank dafür aussprechen, daß sie es immer wieder verstehen, auf sie zukommende Schwierigkeiten und Einreden mit Geschick, Anpassungsfähigkeit und Kompromißbereitschaft ausräumen.

Das Motodrom Halbemond, wie es sich hier präsentiert, wird ein ausgezeichneter Schauplatz dieses Finales und künftiger Weltmeisterschaftsveranstaltungen sein. Es wird sich auch als Bundesleistungszentrum für den Speedwaysport anbieten, wobei ich hoffe, daß dies bei den zuständigen Ministerien Anerkennung findet. Ich bin weiterhin sicher, daß sich hieraus entscheidende Impulse für die Entwicklung dieser Sportart, insbesondere in der Bundesrepublik Deutschland, ergeben werden.

Den Fahrern, die sich durch ihre Teilnahme am Finale als große Könner ausweisen, wünsche ich ein herzliches „Hals- und Beinbruch“ sowie einen fairen und erfolgreichen Wettkampf. Den Zuschauern wünsche ich spannende Rennen und danach einen guten und unfallfreien Heimweg.

Deutscher Motorsport-Verband

Hans-Günther Meyer
Präsident



Grußwort

Ein Ereignis, auf das der Motorsport-Club Norden e.V. seit Jahren hingearbeitet hat, wird endlich Wirklichkeit: am 4. September 1983 senkt sich im Motodrom Halbemond die Startflagge zum Speedway-Weltfinale!

Wir begrüßen die sechzehn weltbesten Fahrer, die sich in diesem Jahr für dieses Finale qualifiziert haben.

Wir begrüßen die Repräsentanten des internationalen und nationalen Motorsportes.

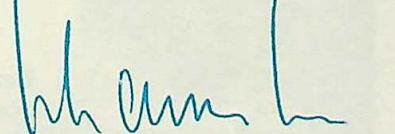
Wir heißen die vielen Zuschauer aus dem In- und Ausland willkommen, die in der großartigen Stadion-Anlage in Halbemond den spannenden Wettkampf um die Krone des Speedway, um die Weltmeisterschaft 1983 miterleben wollen.

Halbemond steht an diesem Tage im Mittelpunkt des Interesses aller Speedway-Fans. Für den Motorsport-Club Norden haben sich Mühen und Anstrengungen gelohnt.

Möge dieses erste Speedway-Weltfinale auf deutschem Boden ein großartiges Rennen werden und allen, die daran teilnehmen, in guter Erinnerung bleiben. Mögen die Verantwortlichen im Motorsport das Motodrom Halbemond auch künftig für die großen Bahnrennen der Welt auswählen.


Landkreis Aurich

Hinrich Swieter, Landrat


Dr. Hilko Schaumburg, Oberkreisdirektor

Grußwort

Liebe Freunde des Speedway-Sports!

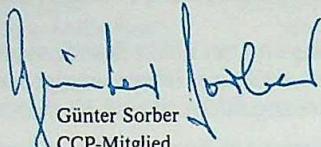
Ich möchte die Gelegenheit benutzen, mich auf diesem Wege bei meinen Kollegen der CCP (FIM) und der OMK für das dem MC Norden ausgesprochene Vertrauen zu bedanken.

Ist es doch das erste Mal, daß das Finale zur Speedway-Einzel-Weltmeisterschaft in der Bundesrepublik Deutschland ausgetragen wird.

Um diesen Sprung zu wagen, muß man schon sehr viel Mut besitzen. Der MC Norden hat den Sprung gewagt und wird jetzt durch Ihre Anwesenheit belohnt.

Ich wünsche den Fahrern Hals- und Beinbruch und unseren treuen Speedway-Fans spannende Kämpfe.




Günter Sorber
CCP-Mitglied



Brigitte Stoll



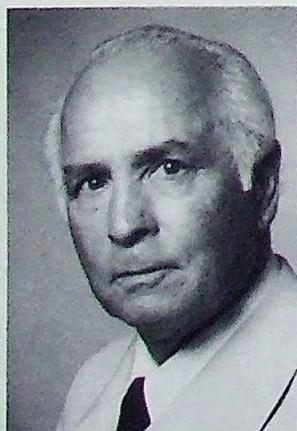
Günter Lüttge



Udo Köneke

Wir danken unseren Landtagsabgeordneten für ihre stete Hilfsbereitschaft und den Einsatz für den Bahnsport

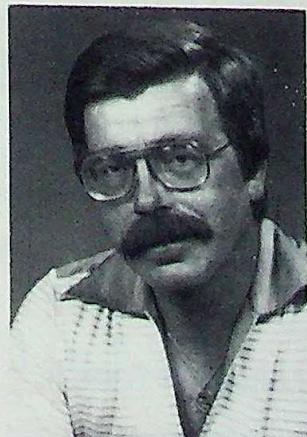
Motorsportclub Norden e.V. (DMV)



Der große Förderer des Speedway-Sports Helmut Vogel, FIM-Sekretär a. D.



Arbeitete fleißig mit Helmut Feeken, Schatzmeister des MC Norden





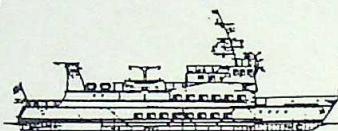
Motodrom Halbemond

**Von Norddeich
nach Norderney und Juist
mit den Frisia-Schiffen**

Im Sommer Sonderfahrten

- zu den Nachbarinseln
- nach Holland
- nach Helgoland
- in See mit Verkauf von unversteuerten Waren
- abends in See mit Musik und Tanz

 **Aktiengesellschaft
REEDEREI NORDEN-FRIESIA**
☎ (04931) 8011



**Inselflüge und Rundflüge
zu jeder Zeit
vom Flugplatz Norddeich**

Tagesausflugsmöglichkeiten
nach JUIST
mit Verbundkarte Schiff/Flugzeug

Im Sommer
laufend HELGOLAND-FLÜGE

**FLN FRISIA-Luftverkehr
GmbH Norddeich**
☎ (04931) 4377 und 3663



▲ Hans Nielsen
Interkontinentsieger



Zenon Plech
Kontinentalsieger

**Hans Nielsen und Zenon Plech
jeweils die Gewinner des**

**Semifinales auf
HZ-GR**

◀ Simon Wigg
Engl. Meister und Sieger
vieler internationaler
Rennen

Karl Maier ▶
Weltmeister
auf
Langbahn



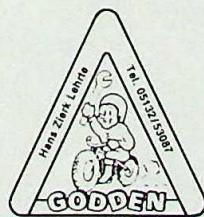
Hz

**Das Zeichen für:
Zuverlässigkeit und Leistung!**
Wir führen: Motoren, Getriebe, Fahrgestelle, Räder
für Speedway und Langbahn

– Täglich Ersatzteilversand (Expreß) –

Hans Zierk, Burgdorfer Str. 115, 3160 Lehrte, Tel. (05132) 53087

Generalvertretung



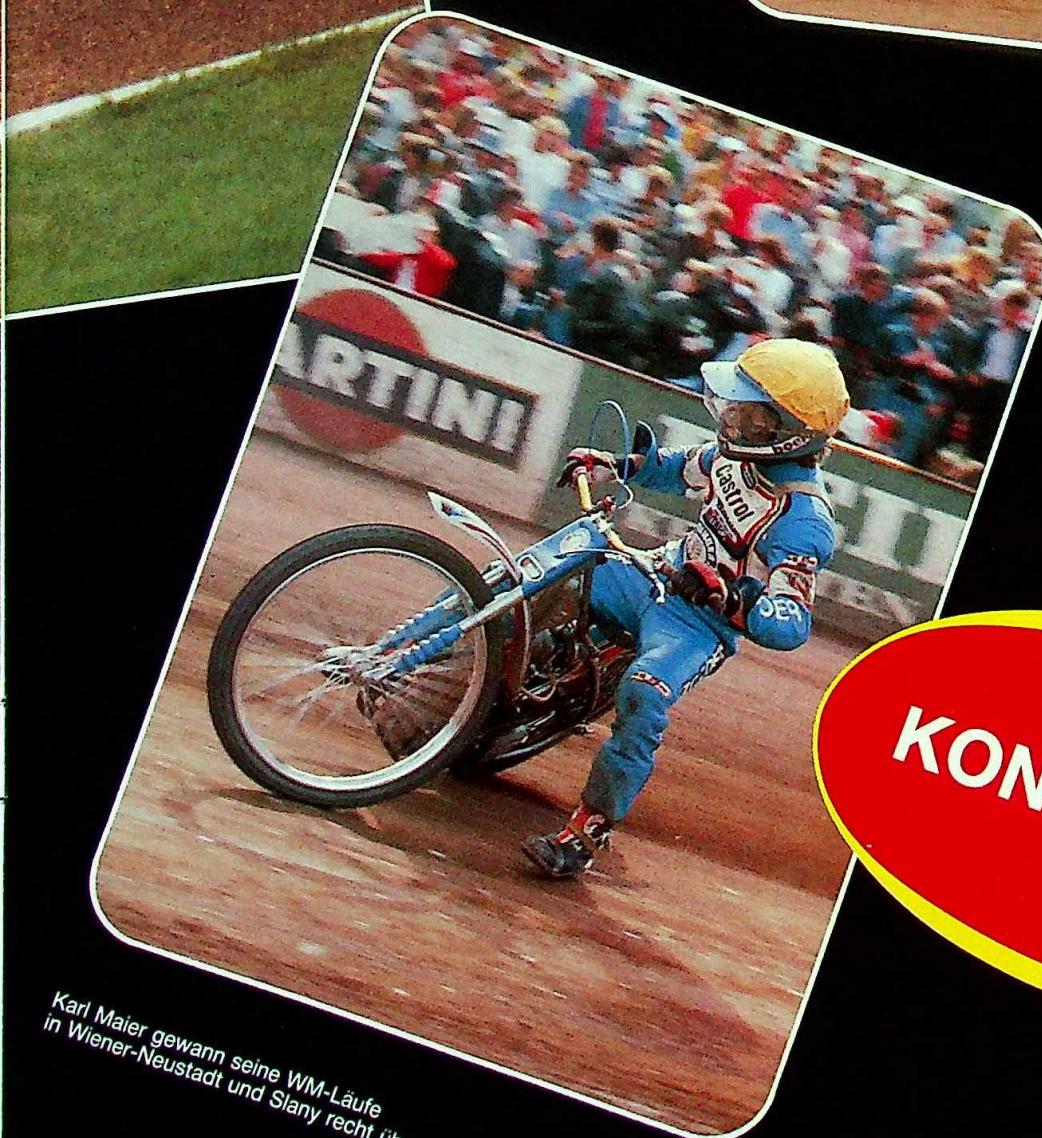
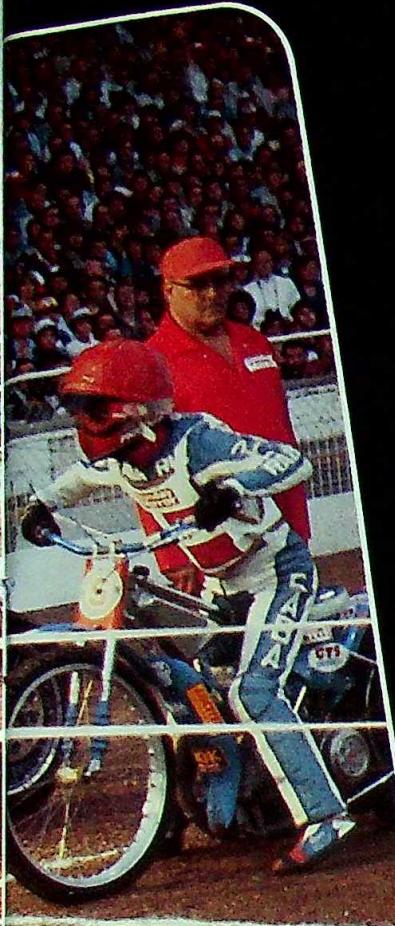
INTER KONTINENTAL



Startvorbereitung in Wembley: v. l. Jan Andersson (Schweden), Michael Lee (England), Bruce Penhall (USA) und innen Erik Gundersen (Dänemark)

Drei kontinentale Fahrer in „action“:
v. l. Kepa (Polen), Dryml (CSSR) und Egon Müller.

Henny Kroeze ist in diesem Jahr
Mitglied der Norder Bundesligamannschaft.



KONTINENTAL

Karl Maier gewann seine WM-Läufe
in Wiener-Neustadt und Slany recht überzeugend.



Die Dachorganisation der Motorradsportler in aller Welt heißt „Fédération Internationale Motocycliste“, abgekürzt FIM. 1904 gegründet und Sitz heute in Genf in der Schweiz, gehören der FIM über 50 Nationen an, hinzu kommen noch einige assoziierte Mitglieder. Offizielle Verständigungssprache ist französisch, aber mehr und mehr setzt sich auch in diesem Verband die englische Sprache durch. Unterteilt in verschiedene Kommissionen, wie Straßenrennen, Moto Cross, Enduro, Bahnsport, Technik oder Touristik tagen deren Mitglieder jährlich zweimal, um wichtige Entscheidungen zu treffen. Der Frühjahrskongress findet meistens in Genf statt, dort werden Vorschläge erarbeitet und geplante Termine für kommende Jahre koordiniert.

Beim Herbstkongress (der Versammlungsort wechselt jährlich und die bunte Palette reicht von Paris über Moskau, Caracas, Tokio und auch West-Berlin) werden diese Vorschläge dann in den Kommissionen abgestimmt und im „General Council“ verabschiedet. Auch die Wahlen der Kommissionsmitglieder finden dort statt. Derzeitiger Präsident der FIM ist der Spanier N. Rodil del Valle. Nächster Versammlungsort ist in wenigen Wochen Malaga in Spanien.

Für den weltweiten Bahnsport ist die „Commission de Courses sur Piste“ oder „Track Racing Commission“ zuständig, kurz CCP. Der amtierende Präsident kommt aus Jugoslawien, heißt Franci Novak und ist heute hier in Norden Steward der Weltfinal-Veranstaltung. Seine Vizepräsidenten sind der Schwede C. G. Ringblom und der Niederländer J. P. Vaessen. Der deutsche Vertreter in dieser Kommission ist seit längerer Zeit der Hamburger Günter Sorber, mitverantwortlich für die Organisation dieses Endlaufes. Die Fahrervertreter sind Henny Kroeze und Ole Olsen, die (vielleicht) heute in diesem Programmheft als Fahrer angekündigt sind. Die CCP erteilt Lizzenzen für Fahrer und Bahnen, legt die technischen Bestimmungen fest und vergibt die Prädikatsläufe in den einzelnen Bahnsportarten. Die Anwesenheit ihrer höchsten Vertreter in Norden beweist einmal mehr den hohen Stellenwert dieses Rennens. Ihr Urteil wird den Weg des MC Norden in der nächsten Zukunft stark beeinflussen und auch über weitere Endläufe im Motodrom Halbemond entscheiden.

Die „Oberste Motorradsport-Kommision“, kurz OMK mit Sitz in Frankfurt, ist die bundesdeutsche Föderation (FMN) in der FIM. Gesellschafter und Trägerverbände der OMK sind zu gleichen Teilen und auch gleichen Stimmrechten der ADAC und der DMV. Ähnlich wie die FIM ist auch die OMK in verschiedene Kommissionen unterteilt. Für den Speedwaysport ist zuständig und ihm gehören 1983 folgende Mitglieder an: der Bahnausschuß: Günter Sorber, DMV-Vorsitzender; Otfried Löffel, ADAC; Werner Münchow, DMV; Albert Seitz, ADAC; Karl-Heinz Spur, ADAC; Georg Traunspurger, DMV. Fahrervertreter: Georg Hack.

Die Präsidentschaft in der OMK wechselt jährlich zwischen ADAC und DMV, derzeitiger „Chef“ ist der ehemalige Seitenwagen-Weltmeister Wilhelm Noll (DMV).

Hauptaufgaben der OMK sind: Die Vertretung des deutschen Motorradsportes im In- und Ausland, die Überwachung der internationalen und nationalen Meisterschaften, Motorradveranstaltungen in der Bundesrepublik, die Anwendung und Überwachung der internationalen und nationalen Sportgesetze, der Beschlüsse der FIM, die alljährliche Festsetzung und Veröffentlichung des nationalen Terminkalenders, die Ausstellung der Lizzenzen, die Ausschreibungen der Veranstaltungen zu prüfen und zu genehmigen, Rennstrecken und Rennbahnen abzunehmen, das Einsetzen von Sportkommissaren zur Überwachung der Veranstaltungen und der Entscheid über Proteste, Berufungen und anderen Streitfragen.

Der Ausrichter dieses WM-Finales 1983, der Motorsportclub Norden, ist Mitglied im Deutschen Motorsport-Verband, abgekürzt DMV. Was verbirgt sich hinter diesen 3 Buchstaben?

1983 feiert der DMV sein 60jähriges Bestehen. Der DMV wurde 1923 als „Deutscher Motorfahrer-Verband“ konstituiert und (nach dem 2. Weltkrieg) 1949 wiedergegründet. Seitdem hat der DMV viele bemerkenswerte Stationen durchlaufen und befindet sich seit Mitte der 70er Jahre in einem permanenten Aufwind. Das ist in Anbetracht der gesamt-wirtschaftlichen Situation bei einem Motorsportverband sehr beachtlich.

Der DMV arbeitet auf sehr vielen Feldern. Er ist als gemeinnützige Körperschaft anerkannt, ist Spartenverband im Deutschen Sportbund, Gesellschafter und Trägerverband der Obersten Motorradsport-Kommision mit Vertretung im Motorrad-Weltverband und er arbeitet über einen Vertrag mit dem Automobilclub von Deutschland in der Obersten Nationalen Sportkommission für den Automobilsport in Deutschland und im Automobilsport-Weltverband mit.

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat und die Deutsche Verkehrswacht zählen den DMV zu ihren Mitgliedern. Über 300 Ortsclubs im gesamten Bundesgebiet sind dem DMV angeschlossen. In diesen Clubs sind etwa 70 Prozent der rund 20 000 Mitglieder des DMV beheimatet. Außer dem DMV hat bisher kein anderer motorsporttreibender Verband seinen Clubs den Weg zur Gemeinnützigkeit, aus der sich viele steuerrechtliche Vorteile ergeben, geebnet. Wenn der Dachverband nicht gemeinnützig ist, können auch die örtlichen Clubs nicht gemeinnützig sein.

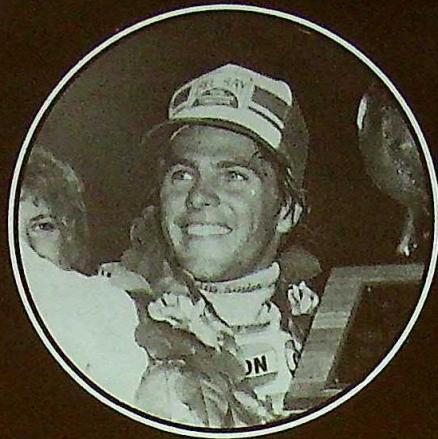
Den ihm angeschlossenen Ortsclubs bietet der DMV umfangreiche Dienstleistungen an. Angefangen vom Vereins-Haftpflicht- und Rechtsschutz bis hin zu jeglicher ideellen und finanziellen Unterstützung, natürlich im Rahmen der Möglichkeiten.

Die Clubs führen Motorsportveranstaltungen aller Art durch, darüberhinaus Verkehrssicherheitsturniere, gesellschaftliche Veranstaltungen u.v.a.m. Aktiven Sportlern wird Unterstützung in allen Fragen des Motorsports gewährt.

Die
Verbände
stellen
sich vor



Lionel Van Praag (Australien), erster Speedway-Weltmeister 1936.



Bruce Penhall (USA), Speedwayweltmeister 1982.

Die Geschichte der Speedway-Weltmeisterschaften

von Christian Kalabis, Chefredakteur der führenden deutschen Fachzeitschrift
für Sandbahn, Grasbahn und Speedway – Bahnsport AKTUELL

Seit 1936 gibt es Speedway-Weltmeisterschaften. Die Geschichte darüber ist nicht nur die „bloße“ Nacherzählung der Final-Nächte und die Analyse der dazugehörenden Resultate. Sie ist zugleich die Geschichte des Speedwaysportes seit seinem ersten Auftreten, wo auch immer. Was heute als selbstverständlich gilt, war Anfang dieses Jahrhunderts ein sportlicher Entwicklungsprozeß, der viele Hindernisse überwinden mußte, ehe am 10. September 1936 mit dem Australier Lionel Van Praag der erste Weltmeister gekürt wurde.

Teil 1: Anfang – Beginn des 2. Weltkrieges

Da war doch ein junger Mann namens Johnnie S. Hoskins

Die Frage nach dem zeitlich genauen Beginn des Speedwaysportes wird wohl nie beantwortet werden können, denn in mehreren Ländern haben sich schon vor dem ersten Weltkrieg junge Männer auf Motorrädern sportlich gemessen, sei es auf einer Dorfstraße oder der Wiese daneben. Speedway selbst ist aber von der Bedeutung der englischen Übersetzung her (Hochgeschwindigkeitskurs) mehr

als nur Straßen- oder Geländebegehung mit Motorrädern jeglicher Art. Erst die Abschaffung der linken Fußraste und die damit erzwungene Körperhaltung (sei es den linken Fuß nach hinten oder vorne wegzustrecken) und das Driften des Hinterrades in der Kurvenlage ist mit der Geburt des Speedwaysportes gleichzusetzen.

Wo es genau begonnen hat, weiß heute niemand mehr, da diese Anfänge meist regional begrenzt waren (wer hatte damals schon ein Auto, um ein Rennmotorrad zu einer entlegenen Stadt zu bringen?) und auch die Publikationen darüber in der engeren Heimat bald wieder in der Versenkung verschwanden. Südafrika, Amerika und Australien dürften die Geburtsländer des Speedwaysportes gewesen sein, und die Lebensgeschichte eines jungen Mannes, der unseren heutigen Speedwaysport maßgeblich beeinflußt hat, dürfte den Beginn dieser faszinierenden Sportart richtig erfassen, ob sie es nun war oder auch nicht. Der junge Mann namens Johnnie S. Hoskins war ein Weltenbummler. Er hatte einige Jahre im südlichen Pazifik verbracht, nur für zwei Dinge die ihm wichtig erschienen, sich des Lebens zu erfreuen, und es so angenehm wie möglich zu gestalten. Als Boxer, Fotograf, Journalist, Bauerngehilfe und Telegrafenbote verdiente er sich seinen Lebensunterhalt, und kam dabei mit allen Schichten der Bevölkerung in Verbin-

dung. Er lernte Honoratioren und wohlzogene „Ladies“ genauso kennen wie hartgesottene Kuhstreiber und die dazu gehörenden Amüsiermädchen. Ja, die wohl primitivsten Kulturen der Ureinwohner und Menschenfresser auf Neu-Guinea kreuzten seinen Weg. Nun, gerade 31 Jahre alt, und mit nur ein paar Schillingen in der Tasche, brachte ihn der kleine Zug zu einer staubigen Plattform einer australischen Eisenbahnstation in West-Maitland in „Neu-Süd-Wales“. „Zu einem nicht zu teurem Hotel bitte“, orderte er die wartende Postkutsche. Johnnie S. Hoskins wußte in diesem Moment noch nicht, daß er bereits am Ziel seines Lebenstraumes angekommen war, das ihn seit seiner Geburt am 16. April 1892, einer Zeit, in der Queen Victoria regierte, von dem kleinen Maori-Dorf Waitarz in Neuseeland in die Ferne getrieben hatte: Abenteuer. Das Schicksal nahm seinen Lauf, als ihn dort in der australischen Wüste zwei alte Freunde vom Gehsteig aus erkannten, seine Kutsche und das Hotel bezahlten und ihm auch einen „Job“ beim örtlichen Landwirtschaftsverein besorgten. Als Sekretär bekam er bald einen motorisierten Untersatz, und man schrieb das Jahr 1923.

Mit der Erzielung von Höchstgeschwindigkeiten mit diesem Monstrum kam auch bald der Wunsch nach Vergleich mit anderen. Aber es gab nur einen einzigen Platz in der Stadt, der dies ermög-

lichte, die städtische Trabrennbahn, die jährlich Mittelpunkt einer großen Pferde-Show war. Aber seine Chefs, die im Präsidium saßen, würden ihm niemals die Genehmigung für eine solch' primitive Motorradveranstaltung geben. Nun, Johnnie entschied sich eines Tages, das Gesetz in seine Hände zu nehmen. Als die meisten Bürger an einem Sonntagmorgen in der Kirche versammelt waren,

Zwar hatten schon Anfang des 20. Jahrhunderts Auto- und Motorradrennen auf festem und losem Belag in Südafrika und den Vereinigten Staaten stattgefunden, und das erste „Dirt“-Rennen ist 1907 in Pietermaritzburg in Natal registriert, aber die Geburtsstunde des Speedwaysports schreibt man heute allgemein jenem Ereignis in West-Maitland zu, als man in der Stadt die Einfüh-

Meilen, bei dem sechs Teilnehmer starteten, kam es in der ersten Kurve zu einem spektakulären Sturz. Als die Maschinen „umgelegt“ wurden, gruben sich die linken Fußrasten tief in die Bahn, und da lagen sie dann auch alle „um“. Die Menge beobachtete atemlos das Spektakel, zugleich aber auch erleichtert, daß sich alle wieder aufrappten und weiterfuhren. Dieses historische Rennen ging dann ohne Verletzungen auch zu Ende, ohne Doktor, ohne Versicherung, ohne Offizielle, und einen Sicherheitszaun gab es auch nicht – ein wahres Paradies also für Veranstalter. Und die Teilnehmer hatten draus gelernt: die linke Fußraste mußte entfernt, die Maschinen breitseits durch die Kurven gesteuert werden und die einzige Regel, die es gab, nämlich den Fuß auf der Raste zu halten, wurde gestrichen – Speedway, wie man es bald weltweit nannte, war geboren.

Nun, die Zeit brachte neue Rennen, größere Vergleiche, und innerhalb von nur drei Jahren war aus der Titeljagd eine Weltmeisterschaft geworden – nationale und internationale Prädikate genügten schon nicht mehr. Aber nicht nur hier, in Sydney und später auch in Newcastle führte man diese Weltmeisterschaftsrennen durch, Hauptsache es war nur ein Ausländer, ein Amerikaner oder ein Engländer z. B. dabei. Und es gab auch schon ansehnliche Geldbeträge zu gewinnen, knapp 3000 DM (der Weltmeister 1983 in Norden erhält demgegenüber 7956 Schweizer Franken – ca. 8200 DM), sehr viel für jene Zeit, in der der Wochenlohn eines Arbeiters bei ganzen 15.– DM lag! Die erste dieser „Weltmeisterschaften“ gewann ein gewisser Roy Hindle, und für den Preis konnte er sich ein Farmland von mehreren Hektar Ausmaß kaufen. Nun, wie schon gesagt, es gab mehrere dieser Weltmeister ohne echten Titel, denn es gab ja keine Vorschriften, wie man diese Rennen benannte.

Den entscheidenden Schritt zur ersten offiziellen Weltmeisterschaft tat wieder jener Johnnie S. Hoskins (ich hoffe, daß er heute vielleicht sogar in diesem Stadion anwesend ist), von seinen Freunden nur „Roarin (röhrender)-John“ genannt, indem er Speedway nach England exportierte. Die Geburtsstunde des Insel-sportes (und damit auch des Kontinenten) schlug am 19. Februar 1929.

So war es auch kein Wunder, daß bei der Goldenen Jubiläumsfeier am 19. Februar 1979 in London/Hackney Johnnie S. Hoskins im Mittelpunkt aller Ehrungen stand. Der rüstige, damals schon 86jährige bewältigte diese Feierstunde in seiner bekannt vitalen Art und die Queen verlieh ihm ob seiner Verdienste für den Speedwaysport den „M.B.E.“-Titel. Bei



„The biggest man in Speedway“ – Johnnie Hoskins, hier flankiert beim Goldenen Jubiläum von Malcolm. Simmons (links) und Jack Parker, gilt allgemein als der Gründer des Speedwaysports. Der heute 95jährige interessiert sich immer noch sehr für alle Ereignisse und wird das Resultat aus Norden mit Spannung erwarten.

traf er sich mit ein paar „Gleichgesinn-ten“ auf der Rennbahn und dann „röhren-ten“ sie auch schon lauter als die Orgel des Gotteshauses. Über den Ausgang gibt es mehrere Geschichten – eine, daß Johnnie zwar als erster die Bahn befuhrt, dann laufend aber überholt wurde, eine andere, daß er schwor, niemals mehr eine Rennbahn zu befahren, falls er dies nur überleben würde, und eine dritte, daß er nach wenigen Metern stürzte. Der Krach hatte die Bürger erschreckt (wie er es manchmal auch heute noch zu tun scheint?) und sie kamen, allen voran seine Chefs, zur Bahn gerannt. Johnnie erwartete, daß er auf der Stelle „gefeuert“ werden würde, aber dem war zu seiner sichtlichen Überraschung nicht so. Ja, sie gaben ihm sogar den Auftrag, für den jährlichen Sporttag am 15. Dezember 1923, ein Motorradrennen zu organisieren. Das Datum ist wichtig zu merken, denn es bedeutet sicher eine Geburtsstunde des Speedwaysports.

nung des elektrischen Lichtes feierte und dementsprechend die Veranstaltung „Electric Light Carnival“ titulierte, dies genau zehn Tage vor dem Weihnachtsfest 1923! Pferde- und Kuh-Rennen standen naturgemäß an der Spitze des Programms, doch dann kamen die Motorrad-Renner, und die Zuschauer schauten gebannt nach unten: mehr als 60 Akteure, lediglich die Jacken entfernt und die Hosenbeine hochgerollt, manche sogar mit Sturzhelm, aber alle ohne Brillen, rollten ihre, mit Straßenausrüstung (wie z. B. Lampen) geschmückten Motorräder auf die Bahn. Es gab nur eine einzige Regel: kein Fahrer durfte die Füße von den Fußrasten nehmen. Heute, knapp 500 verschiedene Regeln beinhaltend, unter denen Speedway-Veranstaltungen organisiert werden, kann man sich gar nicht mehr vorstellen, daß selbst die Einhaltung dieser einzigen Regel zum Problem wurde. Denn bereits im ersten Lauf, einem Handicap-Rennen über acht

der gleichen Veranstaltung erlebten die Zuschauer einen Vergleich 1929/1979: Jack Parker (einer der Größten seiner Zeit) schlug auf einer brandneuen Welle den Kapitän der englischen Nationalmannschaft, Malcolm Simmons, der eine 1929er Douglas als Untersatz bekam und stilistisch mit nach hinten ausgestrecktem Bein die Piste zu bewältigen hatte. Für viele ein Scherz, für die Fachleute aber eine echte Demonstration der Stiländerung in den vergangenen 50 Jahren. Viel hat sich seitdem ereignet, in chronologischer Reihenfolge möchte ich nun einmal die wichtigsten Stationen der Geschichte der WM erzählen.

1929 bis 1935: Die Star-Meisterschaften

Nachdem Johnnie S. Hoskins Speedway nach England brachte, erlebte der Sport einen „Boom“, wie man sich ihn kaum vorstellen kann. In kürzester Zeit betrieb man Rennen dieser Art auf nicht weniger als 64 (!) Bahnen (zum Vergleich dazu gibt es heute in England 34 lizenzierte Anlagen), und der Vergleich in Form einer Meisterschaft nach Ligaprinzip ließ nicht lange auf sich warten. Die Veranstaltungen waren in eine Nord- und eine Südgruppe getrennt (ähnlich unserer heutigen Bundesliga vor einem Jahr noch), darüber hinaus gab es zwei Gruppen Aktiver – weil man die Überseefahrer aus Amerika und Australien als zu stark erfand und sie unter den Namenn „Overseas“ einstufte, die Einheimischen als „Home“-Gruppe. Gesponsert wurde das Ganze von der Londoner Tageszeitung „Star“, und die Meisterschaft ging als sogenannte „Star-Riders-Trophy“ in die Speedway-Geschichte ein. Sie allein kann heute als der echte Vorgänger der Speedway-Weltmeisterschaft angesehen werden. Alle anderen Konkurrenz-Veranstaltungen waren zwar auch international besetzt, hatten aber doch nicht die Klasse jener „Star-Rennen“. Jack Parker erzählt darüber: „Ich war viermal Weltmeister ohne einen einzigen echten Titel, die hatten sich aber auch alles ausgedacht, nur um Zuschauer an die Pisten zu locken. So brachte mich ein Promoter 1932 nach Paris, dort erfuhr ich dann, daß es sich wieder einmal um eine Weltmeisterschaft handelte, mit vielen Nationen am Start, sogar der tschechische Meister namens A. Skotaniki sei gekommen. Ich hatte niemals von ihm gehört, und keiner von uns wußte etwas über Speedway in der CSSR. Ich beobachtete ihn und kam auch bald mit ihm ins Gespräch. Mein Manager daraufhin: „Du kannst noch nicht einmal französisch, wie willst Du Dich mit ihm auf tschechisch verständigen?“ „Nun“, antwortete ich ihm, „das ging ganz gut, denn das letzte Mal als ich Skotaniki sah, hieß er

noch Scottie Miekey und fuhr für Glasgow. Und er sprach den wildesten schottischen Akzent, den ich jemals gehört hatte.“ Ein typisches Beispiel für eine dieser „Vor-Weltmeisterschaften“, viele Nationen und ein Titel sorgten schon damals für Rekordzuschauer und damit auch gefüllte Kassen.

Kommen wir zurück zu den „Star-Trophäen“, die ähnlich wie heute die Goldhelm-Rennen in Vor- und Rückkampf ermittelt wurden. 1929 ging's also los, das erste registrierte Ausscheidungsrennen fand im Juni in Southampton statt, und die Gegner hießen Billy Galloway (Australien) und Sprouts Elder (USA). Nach mehreren Runden standen sich dann im Finale der „Übersee-Gruppe“ in Harringay Frank Arthur (Australien) und sein Landsmann Vic Huxley gegenüber, und

in Wimbledon gewann Roger Frogley gegen Jack Parker die „England-Meisterschaft“. 1930 änderte man den Austragungsmodus, die Einheimischen erschienen den Veranstaltern nun gleich stark mit den Ausländern, auch auf Heim- und Auswärtsrennen verzichtete man, und lud die besten zwölf Fahrer der ersten Ligarennen nach Wembley ein. Zum erstenmal erlebte das später so berühmt gewordene „Empire-Stadion“ ein „Großes Finale“. Ausgerechnet die beiden einzigen Ausländer neben zehn Engländern, die Vorjahresfinalisten Vic Huxley und Frank Arthur setzten sich für das Finale durch, und dieses Mal konnte Vic Huxley den Spieß umdrehen. 1931 änderte man das Reglement erneut, da sich im Vorjahr zu wenige der populären Fahrer für das Finale qualifiziert hatten.

SPEEDWAY- Weltmeisterschaften 1936 - 1982

In den Jahren von 1939 bis 1948 fanden wegen des Krieges keine Weltmeisterschaften statt

Gold

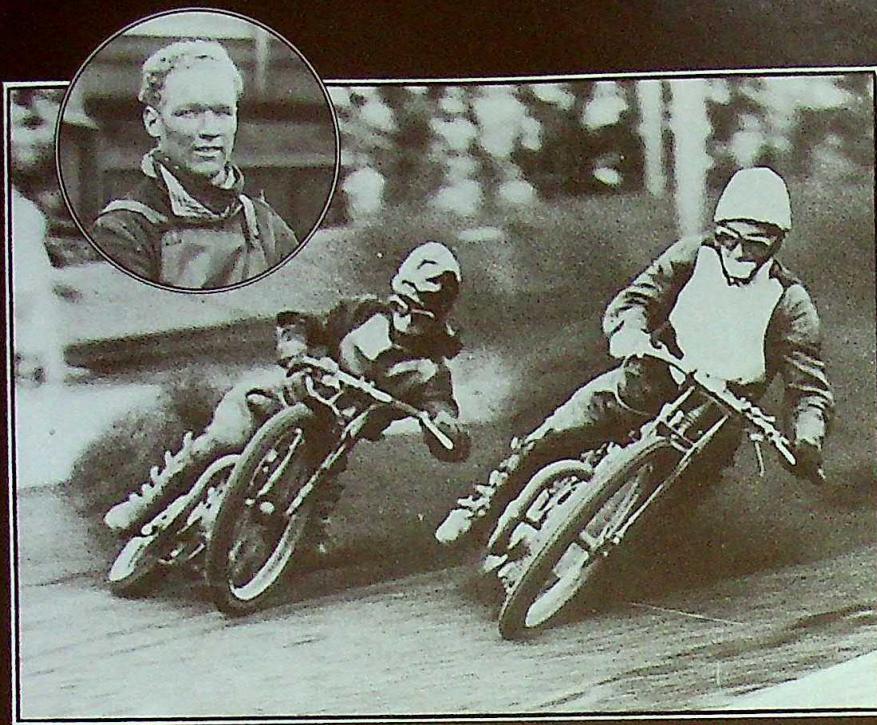
1936	Lionel Van Praag/AUS
1937	Jack Milne/USA
1938	Bluey Wilkinson/AUS
1949	Tommy Price/GB
1950	Fred Williams/Wales
1951	Jack Young/AUS
1952	Jack Young/AUS
1953	Fred Williams/Wales
1954	Ronnie Moore/NZ
1955	Peter Craven/GB
1956	Ove Fundin/S
1957	Barry Briggs/NZ
1958	Barry Briggs/NZ
1959	Ronnie Moore/NZ
1960	Ove Fundin/S
1961	Ove Fundin/S
1962	Peter Craven/GB
1963	Ove Fundin/S
1964	Barry Briggs/NZ
1965	Björn Knutsson/S
1966	Barry Briggs/NZ
1967	Ove Fundin/S
1968	Ivan Mauger/NZ
1969	Ivan Mauger/NZ
1970	Ivan Mauger/NZ
1971	Ole Olsen/DK
1972	Ivan Mauger/NZ
1973	Jerzy Szczakiel/PL
1974	Anders Michanek/S
1975	Ole Olsen/DK
1976	Peter Collins/GB
1977	Ivan Mauger/NZ
1978	Ole Olsen/DK
1979	Ivan Mauger/NZ
1980	Michael Lee/GB
1981	Bruce Penhall/USA
1982	Bruce Penhall/USA

Silber

1936	Eric Langton/GB
1937	Wilbur Lamoreaux/USA
1938	Jack Milne/USA
1949	Jack Parker/GB
1950	Wally Green/GB
1951	Split Waterman/GB
1952	Fred Williams/Wales
1953	Split Waterman/GB
1954	Brian Crutcher/GB
1955	Ronnie Moore/NZ
1956	Ronnie Moore/NZ
1957	Ove Fundin/S
1958	Ove Fundin/S
1959	Ove Fundin/S
1960	Ronnie Moore/NZ
1961	Björn Knutsson/S
1962	Barry Briggs/NZ
1963	Björn Knutsson/S
1964	Igor Plechanov/SU
1965	Igor Plechanov/SU
1966	Sverre Harfield/N
1967	Bengt Jansson/S
1968	Barry Briggs/NZ
1969	Barry Briggs/NZ
1970	Pawel Waloszek/PL
1971	Ivan Mauger/NZ
1972	Bernt Persson/S
1973	Ivan Mauger/NZ
1974	Ivan Mauger/NZ
1975	Anders Michanek/S
1976	Malcolm Simmons/GB
1977	Peter Collins/GB
1978	Gordon Kennett/GB
1979	Zenon Plech/PL
1980	Dave Jessup/GB
1981	Ole Olsen/DK
1982	Les Collins/GB

Bronze

1936	Bluey Wilkinson/AUS
1937	Cordy Milne/USA
1938	Wilbur Lamoreaux/USA
1949	Louis Lawson/GB
1950	Graham Warren/AUS
1951	Jack Biggs/AUS
1952	Bob Oakley/GB
1953	Geoff Mardon/NZ
1954	Olle Nygren/S
1955	Olle Nygren/S
1956	Barry Briggs/NZ
1957	Eric Williams/Wales
1958	Arthur Forrest/GB
1959	Peter Craven/GB
1960	Peter Craven/GB
1961	Aub Lawson/AUS
1962	Barry Briggs/NZ
1963	Peter Craven/GB
1964	Gote Nordin/S
1965	Ove Fundin/S
1966	Barry Briggs/NZ
1967	Ove Fundin/S
1968	Ove Fundin/S
1969	Ove Fundin/S
1970	Ove Fundin/S
1971	Antoni Woryna/PL
1972	Ivan Mauger/NZ
1973	Edward Jancarz/PL
1974	Sören Sjosten/S
1975	Antoni Woryna/PL
1976	Bengt Jansson/S
1977	Ole Olsen/DK
1978	Zenon Plech/PL
1979	Sören Sjosten/S
1980	John Louis/GB
1981	Phil Crump/AUS
1982	Ole Olsen/DK



Einer der spektakulärsten Fahrer aller Zeiten war Tom Farndon (auch kleines Foto). Das Foto wurde 1935 in Wembley aufgenommen und zeigt ihn beim Überholen des Australiers Dick Chase (innen).

Zum ersten Mal fuhr ein Amerikaner mit und der gewann dann auch prompt: Ray Tauer schlug im entscheidenden Lauf Vic Huxley und Jack Parker. 1932 blieb es beim Reglement und mit Eric Langton konnte sich zum ersten Mal ein Engländer in die Siegerliste eintragen. 1933 gestattete man jedem Liga-Club zwei Teilnehmer für Wembley, und diese Art der Ausscheidung brachte das bis dahin beste Speedwayrennen. Gewinner war ein Engländer namens Tom Farndon, einer der Größten seines Landes jemals. Stilistisch wie heute Peter Collins oder Chris Morton oder auch der Amerikaner Kelly Moran – er überholte seine Gegner meist nur außen, spektakulär und hart fahrend wie wohl niemand mehr in der Speedway-Geschichte. Zu den Geschlagenen gehörte auch Vic Huxley, den auch 1934 Verletzungen an der Finalteilnahme hinderten. In einem heißen Finale konnte Jack Parker den hohen Favoriten Langton, von hinten kommend, schlagen. 1935 erlebte Wembley dann die letzte „Star-Meisterschaft“ und ein neues Reglement wurde eingeführt, das auch heute noch Gültigkeit hat: 16 Fahrer standen sich in 20 Rennläufen (Heats) gegenüber, zu je vier Startern (davor waren es immer nur deren drei gewesen). Die Menge war enttäuscht, als man ihr mitteilte, daß zwei der Besten fehlten: Tom Farndon und Ron Johnson hatten am Vorabend in New Cross einen schweren Unfall gehabt, an dessen Folgen der spektakuläre Engländer einen Tag nach dem Wembley-Finale erlag. Frank Charles erwies sich als Lokalmatador unschlagbar, zumal ein Australier deutscher Abstammung namens Max

Grosskreutz im direkten Duell der bis dahin Ungeschlagenen, in Führung liegend, stürzte. Die Fans feierten ihren „Frank“ enthusiastisch, aber sich auch fragend, was wohl gewesen wäre, wenn Tom Farndon hätte starten können, der bis dahin die Saison über dominiert hatte, mit Sicherheit der beste Fahrer der Welt war und wohl auch Englands erster

Weltmeister geworden wäre. Die Frage hatte sich 24 Stunden vorher beantwortet – auf so tragische Weise.

Jedes Jahr einmal: „Heilige Nacht“ in Wembley

Die Geschichte der Speedway-WM ist eng mit dem heute so legendären Londoner Wembley-Stadion verbunden. Daß alle vor dem zweiten Weltkrieg und auch die von 1949 bis 1960 in unterbrochener Reihenfolge ermittelten Weltmeister hier gekürt wurden, kam nicht von ungefähr. Wembley, oder besser das „Empire-Stadium“, wie es offiziell hieß und in Privatbesitz war (der Eigentümer war anfangs dem Speedwaysport gegenüber gar nicht so wohl gesonnen und wieder jener Johnnie S. Hoskins überzeugte ihn) wurde dann schon bald zum Mittelpunkt der Speedway-Welt, und die Nachricht von der Schließung für diesen Sport, die Ende vergangenen Jahres um die Welt ging, konnte einen echten Speedway-Fan schon erschüttern. 1936 entschloß man sich also, den Namen „Weltmeisterschaft“ zu verwenden, obwohl man Angst hatte, von der Londoner Presse ob des waghalsigen Titels ausgelacht zu werden. So wartete man von Veranstalter-Seite mit gemischten Gefühlen auf die Nacht des 10. September 1936. Die Erwartungen wurden, dank überschwenglicher Vorberichte, bei weitem übertroffen – obwohl nie die genaue Zuschauerzahl bekannt wurde – zwi-

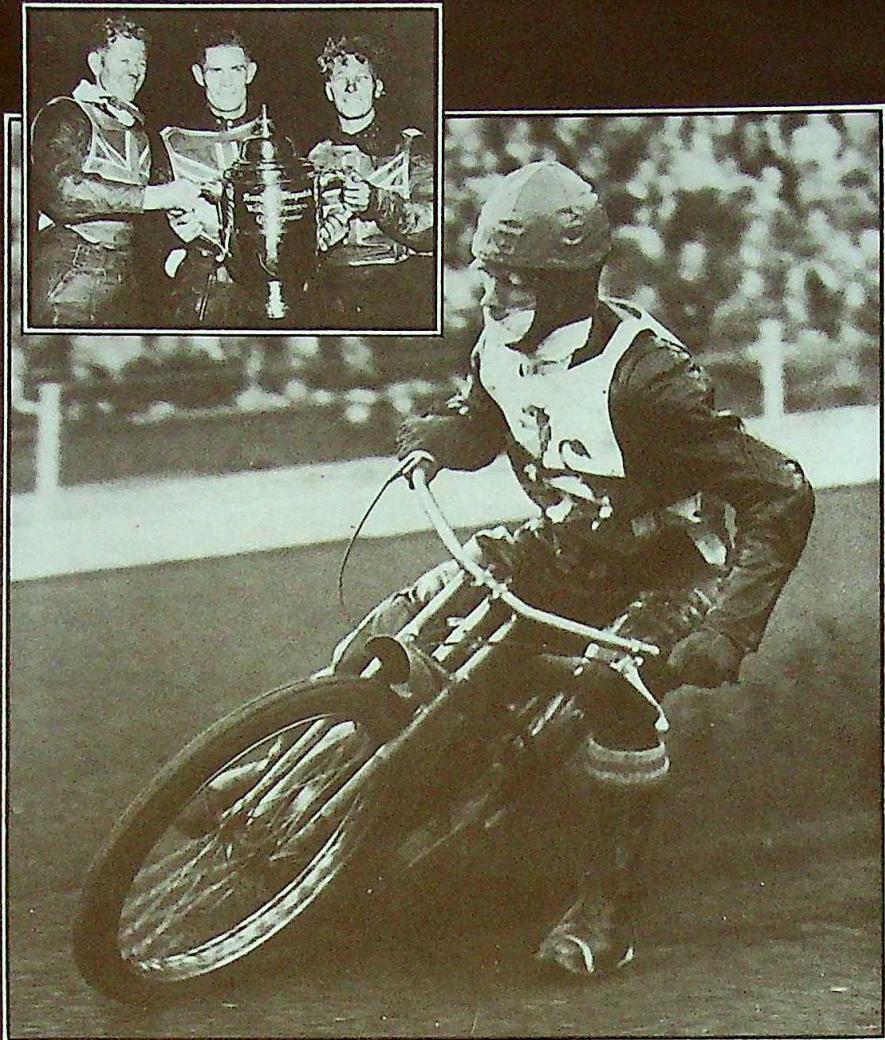


Arthur „Bluey“ Wilkinson – der australische Weltmeister von 1938 hat bis heute den besten Average (Durchschnittspunkte) aller Zeiten – 14,50 von 15 möglichen Punkten.

schen 66 000 und 75 000 Menschen warteten gespannt der Dinge, die auf sie zukommen sollten.

Immerhin hatten 63 Fahrer aus elf Nationen zu dieser ersten Weltmeisterschaft ihre Nennung abgegeben, und 28 von ihnen hatten nach einer ersten Vorqualifikation die Meisterschaftsendausscheidung erreicht, die auf verschiedenen Ligabahnen vorher ausgetragen wurde. Nun standen also die 16 „überlebenden“ Teilnehmer fest, 9 Engländer, 4 Australier, 2 Amerikaner und 1 Däne (Morian Hansen), allerdings mit dem Nachteil der Regelung, daß sie Bonus-Punkte mitbrachten und somit nur noch fünf von ihnen den Titel gewinnen konnten. Es ging um die stolze Summe von 500 engl. Pfund (entspricht heute einer Summe von ca. 15 000 DM) und hoher Favorit war Eric Langton von Belle Vue, der die Liste mit 13 Punkten anführte, dicht gefolgt von dem Australier Lionel Van Praag, der hier in Wembley zu Hause war, und den Engländern Charles, Newton und Parker, letzterer wegen einer Verletzung aber nicht starten konnte. Die überragende Erscheinung dieser „heiligen Nacht“ war der Australier Blu-ray Wilkinson (West Ham), der alle seine fünf Läufe gewinnen konnte, aber nicht erster Weltmeister wurde, weil er nur 10 Bonus-Punkte mitgebracht hatte. So gab es schließlich ein Stechen zwischen Langton und Van Praag um die Weltmeisterschaft. Der Engländer riß beim ersten Versuch das Startverband, für damalige Zeit ein Novum, weil man dem Start gar nicht so viel Bedeutung zukommen ließ, beim zweiten Versuch klappte es dann endlich – unter dem Jubel der Menschen, die es nicht mehr auf den Sitzen hielten, führte Langton bis in die letzte Kurve der vierten Runde, dann steuerte er zu weit nach außen und der Australier nutzte geschickt diesen Fehler und fuhr mit Maschinenlänge Vorsprung über die Ziellinie. Lionel Van Praag, ein Australier holländischer Abstammung, war der erste offizielle Weltmeister, und man feierte ihn in den kommenden Wochen und Monaten überall fast enthusiastisch. Erst in diesen Momenten wurde es manchem Aktiven klar, welche Chance man selbst versäumt hatte, weil man vorher die ganze Sache nicht ernst genommen hatte.

So war es dann kein Wunder, daß ein Jahr später alle sich bewarben, aber nur 48 zugelassen wurden. Die Bonus-Punkte zählte man wieder mit, aber 1937 waren sie nicht entscheidend, denn die drei führenden Amerikaner Jack und Cordy Milne sowie Wilbur Lamoreaux gewannen sicher vor dieses Mal schon 85 000 Zuschauern. Titelverteidiger Van Praag hatte Maschinenprobleme, und der Engländer Newton legte sich dreimal auf die Schnauze und ergatterte dennoch fünf



1949 – die Speedway-WM kehrte nach Wembley zurück und Tommy Price (großes Foto) siegte vor Jack Parker (kleines Foto links) und Louis Lawson.

Punkte. Die Bahn war viel schlechter als 1936, als Frank Charles im ersten Heat den Bahnrekord auf 73,6 Sekunden schraubte (heute Dave Jessup 1978 mit 67,0 Sekunden). Langsam waren die Vorfahren von Mauger und Olsen sicher nicht, trotz des immer noch nach hinten ausgestreckten Beines.

1938 war das Jahr des Bluey Wilkinson, aber bis er am 1. September vor der neuen Rekordkulisse von 93 000 Zuschauern auch als Weltmeister gefeiert werden konnte, mußte der Australier noch etliche bange Minuten zittern. Am Vorabend hatte er sich in New Cross ähnlich wie 1935 Tom Farndon schwer verletzt, doch ein Spezialtraining auf einem Fußballplatz verschaffte ihm die Gewißheit, daß ein Start doch möglich war. Seine Helfer mußten ihn für jede Fahrt aufs Motorrad setzen, dies alles erinnert an Göteborg 1977 und Peter Collins, der mit Krücken im Fahrerlager herumhumpelte. Die Entscheidung fiel erst in Heat 19, als Wilkinson im Duell mit den amerikanischen Milne-Brüdern den

schwächeren Cordy bezwang und sein zweiter Platz hinter Titelverteidiger Jack Milne genügte, auf den Thron des Weltmeisters zu steigen. Eine Zeremonie entfiel allerdings 1938 – das Hochwerfen des neuen Champions auf Grund der Verletzung des Australiers. So kann man auch in die Speedway-Geschichte eingehen. Einen weiteren Rekord stellte er auf, der wohl nie gebrochen werden wird – bei seinen drei Finalteilnahmen schaffte Wilkinson 15, 14 und noch einmal 14 Punkte – ein Durchschnitt also von 14,50 Punkten!

1939 sollte betreffens des Austragungsmodus alles beim alten bleiben, doch der Ausbruch des zweiten Weltkrieges gerade vier Tage vor dem geplanten Termin am 7. September verhinderte die vierte Finalnacht seit 1936. Durch den Rücktritt von Wilkinson war die Spannung riesig gewesen, und es gab viele Spekulationen auf mögliche Nachfolger. Wembley 1939 fiel aus... und es sollte bis 1949 dauern, ehe wieder ein neuer Weltmeister gekürt wurde.

Teil 2: Die Nachkriegsweltmeister

Wie in vielen anderen Sportarten dauerte es bis zum Jahr 1949, ehe die erste Nachkriegsweltmeisterschaft entschieden wurde. Es hatte sich viel verändert in der zehnjährigen Pause, speziell der Fahrstil (linker Fuß nach vorne), aber eines war geblieben: der Austragungsort Wembley.

1949: 93 000 Fans sahen die Rückkehr des Speedwaysports am 22. September und waren begeistert über den dreifachen Heimerfolg der Engländer, der sich bis heute nicht mehr wiederholte. Der 38jährige Tommy Price (Wembley) siegte vor den Belle-Vue-Fahrern Jack Parker und Louis Lawson, nachdem er vor jedem Lauf den Reifen gewechselt hatte. Die Materialschlacht hatte begonnen.

1950: In diesem Jahr war der Australier Warren der heiße Favorit, er stürzte aber im Kampf mit Freddie Williams (Wales), der damit Nachfolger von Price wurde. In diesem Finale gab der erst 17jährige Neuseeländer Ronnie Moore sein Debüt: 7 Punkte aus drei Läufen!

1951: Es war die Schicksalsnacht des Jack Briggs (nicht zu verwechseln mit Barry Briggs). Der Australier brauchte nur noch einen Punkt aus seinem letzten Lauf zum Titelgewinn... und wurde Letzter. Und dann auch im Stechen mit Landsmann J. Young und Split Waterman. So dicht vor dem Ziel versagten die Nerven.

1952: Young siegte wieder, aber seine Kritiker meinten, daß sein „Armsessel-Stuhl-Stil“ dem Speedwaysport schade. Zum ersten Mal standen ein Schwede (D. Forsberg) und ein Süd-Afrikaner (H. Long) in einem Finale.

1953: Der neue Weltmeister F. Williams hatte vor dem Finale ca. 1000 Startversuche auf dem Wembley-Platz unternommen, das zahlte sich dann im Duell mit Waterman aus. Mardon besiegte Olle Nygren (Schweden) im Stechen um Rang drei. Die Siegerehrung wurde von den Everest-Erstbesteigern Hunt und Hillary vorgenommen.

1954: Ronnie Moore schaffte es endlich, er wurde, nun 21 Jahre alt, erster neuseeländischer Weltmeister und bis heute immer noch der jüngste Titelträger aller Zeiten. Drei neue Namen tauchten auf, die noch für viele Schlagzeilen sorgen sollten: Barry Briggs, Ove Fundin und Peter Craven.

1955: Endlich wieder ein englischer Sieg durch Peter Craven, um Platz zwei gewann Moore das Stechen gegen B. Briggs und E. Williams (Wales). Ein einziger Punkt trennte sie vom WM-Titel.

1956: Zwei Änderungen in diesem Jahr: Der Weltmeister wurde fürs Finale gesetzt, und dieses fand erstmals an einem Sonntag statt: Der Sieger kam aus Schweden und hieß Olle Nygren, und R. Moore war wieder nur Zweiter.

1957: Zum ersten Mal trug sich Barry Briggs in die Siegerliste ein, nachdem er Ove Fundin in einem Stechen bezwungen hatte. Und mit Josef Hofmeister stand erstmals ein Deutscher im Finale – zwei Stürze und null Punkte waren seine Ausbeute!

1958: Briggs verteidigte seinen Titel erfolgreich mit Maximum vor Fundin, während Law-



Dieses Foto ging rund um die Welt – Barry Briggs (auch kl. Foto) in den Farben der „Wimbledons Dons“. Er erhielt als erster Speedwayfahrer den Ordenstitel „Member of British Empire“.

son das Stechen um Rang drei gewann, weil Craven und McKinlay stürzten. Hofmeister fuhr zwei Punkte.

1959: Briggs kam extra aus Neuseeland, aber gegen Ronnie Moore hatte er keine Chance; Hofmeister nun schon vier Punkte!

1960: Zweiter WM-Titel für Ove Fundin, der ein 3-Mann-Stechen um die höchste Krone gegen Moore und Craven gewann. Drei Polen erstmals im Finale, und Hofmeister verbuchte sein letztes und bestes Resultat in Wembley: 6 Punkte!

1961: Erstmals fand das Finale nicht in Wembley, sondern in Schweden (Malmö) statt, und die Gastgeber triumphierten dreifach: Fundin vor Knutsson (der viermal gewann und dann stürzte) und Nordin. Erstmals auch ein Russe (Plechanov) dabei, und die Startmaschine gab ihren Geist auf.

1962: Craven's zweiter Titel vor Briggs und Fundin in Wembley – der Titelverteidiger trat allerdings verletzt an. Die Entscheidung fiel erst in Heat 20. Knutsson stürzte wieder – im Stechen – die Nerven!

1963: In Heat 3 fiel die Vorentscheidung – Fundin besiegte Briggs und gewann den vierten WM-Titel in seiner Karriere. Und für Knutsson blieb wieder nur Rang zwei übrig.

1964: Finale in Ullevi/Göteborg. Barry Briggs wurde von Plechanov (UdSSR) ernsthaft gefordert, für Fundin zu Hause nur Platz drei. Es war auf der regennassen Bahn ein Tag der Russen – Platz vier für Samorodov und Platz acht für Kurilenko. Ein Name fehlte im Programm: Peter Craven, der Ende 1963 tödlich verunglückt war.

1965: Endlich schaffte es Knutsson, ausgegerechnet in dem Jahr, in dem die Schweden aus der englischen Liga verbannt waren. Plechanov verteidigte die Vizemeisterschaft vor Fundin, und nun tauchte auch ein Tscheche auf: Lubos Tomicek, der vier Jahre später tödlich verunglückte.

1966: Briggs zog in Göteborg mit Fundin gleich – sein vierter WM-Titel. Auf den Ehrenplätzen zwei neue Nationen: Harrfeldt für Norwegen und Woryna für Polen. Und ein Fahrer namens Ivan Mauger feierte sein Final-Debüt: 11 Punkte und damit vierter Platz!

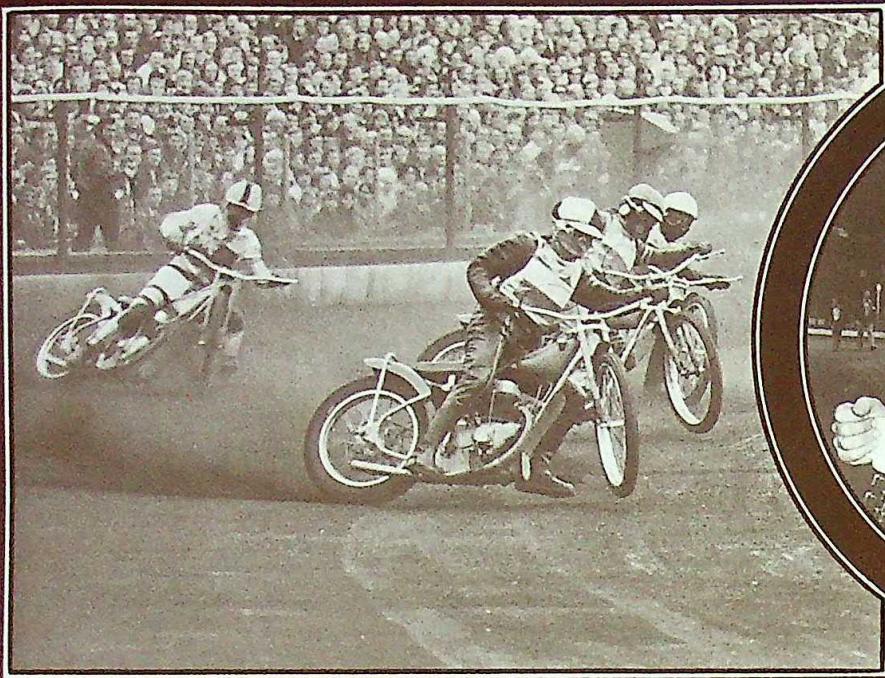
1967: Fundin setzte eine neue Marke: Fünfter Titel vor Landsmann Jansson und Mauger, und zum letzten Mal stand die Firma „JAP“ auf dem Sieger-Motorrad.

Eine neue Nation im Finale: die DDR mit Joachim Dins.

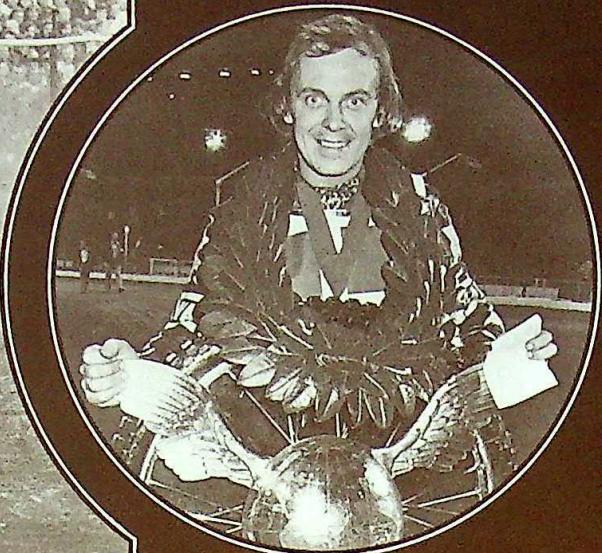
1968: Maugers erste Weltmeisterschaft in Göteborg vor Briggs. Die „Kiwis“ erlebten eine unvergängliche Finalnacht: 7 Laufsiege! Und Edward Jancarz schaffte als Neuling auf Anhieb Rang drei. Verlierer waren fünf Schweden!



Ove Fundin aus Schweden war lange Jahre mit 5 WM-Titel der erfolgreichste Fahrer aller Zeiten.



„Der Mann aus der Kiste“ – Jerzy Szczakiel – führt hier vor Ivan Mauger (ganz außen), Paweł Waloszek und V. Gordejew – 100 000 feierten den Polen anschließend überschwenglich.



Ole Olsen 1975 in Wembley mit der WM-Trophäe.

1969: Mauger verteidigte seinen Titel in Wembley und Briggs, wieder auf Platz zwei, hatte sein bestes Rennen vor dem Finale: Per Polizeikarte schaffte er gerade noch die Anfahrt zum Stadion. Final-Debüt für V. Klementiew (UdSSR), der einige Jahre später tödlich verunglückte.

1970: Dritter Titel in Folge für Ivan Mauger, das hatte es bislang noch nicht gegeben in der Speedway-Historie. Dahinter die Polen Waloszek und Woryna, die zu Hause eine Macht waren – alle fünf unter den zehn Erstplazierten. Wieder einmal stand auch ein deutscher Name im Programm: H. J. Fritz aus der DDR. Und ein Däne: Ole Olsen!

1971: Endlich wollte einmal ein Schwede in Göteborg gewinnen, aber am Ende wehten die rotweißen Fahnen der Dänen: Ole Olsen schaffte mit Maximum und der Hilfe des Polen Szczakiel, der Mauger mit einem Sturz behinderte, seinen ersten WM-Titel. Gordejew (UdSSR) wurde wegen erwiesenen Treibstoffzusatzes später disqualifiziert und für ein Jahr gesperrt.

1972: Eine der dramatischsten Nächte von Wembley. Höhepunkt, als Barry Briggs stürzte, nachdem er zuvor Mauger bezwungen hatte, und einen Finger verlor. Das Ende einer ruhmreichen Karriere! So siegte dann Mauger zum vierten Male nach einem nervenaufreibenden Stechen gegen den Schweden Persson.

1973: 100 000 Menschen sahen das nächste Finale in Chorzow/Polen und vor allem einen Heimsieg von Jerzy Szczakiel, dem „Mann aus der Kiste“, der das Stechen gegen Mauger gewann, weil der Neuseeländer auffuhr und stürzte. Viel Aufregung gab es bei einer Disqualifikation von Chlynowski (UdSSR) und dem zweiten „grünen“ Platz vom Liebling der Massen, Zenon Plech, die beide dadurch den WM-Titel verloren.

1974: Die Schweden erhofften sich ebenso einen Heimsieg wie die Polen im Vorjahr. Und trotz schlechterster Bahnverhältnisse steigerten sich die Techniker aus Skandinavien in

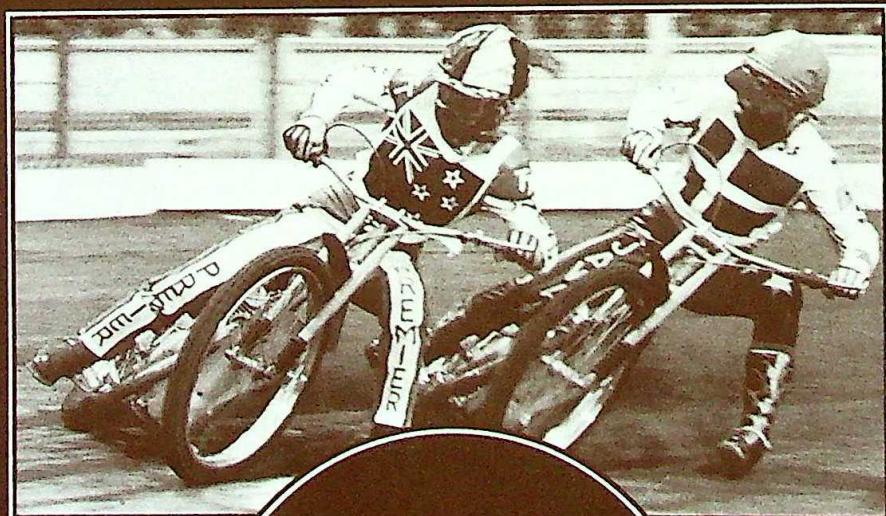
einen wahren Rausch. Michanek war unbesiegbar und Mauger brauchte ein Stechen, um Sjosten auf Rang drei zu verweisen. Ein Maschinenschaden kostete B. Jansson die Vize-WM in Göteborg.

1975: Katastrophe Bahnverhältnisse in Wembley sorgten für den größten Wirbel. Das ging soweit, daß ein erboster Fan mit einem Schlauch die Bahn bewässerte, dieser Dienst kostete Peter Collins den möglichen WM-Titel. Ole Olsen gewann wie er wollte vor Titelverteidiger Anders Michanek, um Platz drei siegte John Louis überraschend gegen Ivan Mauger – die schlechteste WM-Plazierung des Neuseeländers seit 1966!

1976: Wieder einmal traf man sich im Riesenstadion von Chorzow/Polen. Acht Nationen bildeten ein farbenprächtiges Bild, und die

Bundesrepublik war von Egon Müller in seinem ersten Finale vertreten. Ein Magnetschaden warf Mauger zurück, und so konnte sich Collins im letzten Lauf sogar eine Niederlage gegen ihn erlauben – der Titel ging endlich wieder einmal nach England. Und Egon Müller schlug sich mit acht Punkten und einem Sturz recht wacker.

1977: Zwei Top-Favoriten waren verletzt: Peter Collins und Anders Michanek. Und Egon Müller begann wie der kommende Weltmeister, dann warf ihn eine Übersetzungsänderung weit zurück. Ivan Mauger hatte endlich Fundins Traummarke, die fünf WM-Titel, erreicht – aber ganz astrein war die Entscheidung nicht: Im entscheidenden Lauf zwischen ihm und Olsen stürzte der Australier Boulger und der Däne konnte nicht mehr ausweichen. Ein neuer Name sorgte für Furore: Michael



Sie bestimmten in den 70er Jahren die weltweite Speedwayszene: Ivan Mauger und Ole Olsen (Wembley – Europafinale 1974).

Lee, der nur ganz knapp die Vize-WM verpaßte.

1978: Im Jahr des 50jährigen Speedway-Jubiläums war man natürlich wieder Gast in Wembley. Dieses Mal war die Bahn weitaus besser, und es wurde sehr spannend: Eine gebrochene Stößelstange kostete Dave Jessup die Meisterschaft, dafür lief es bei Olsen und Autrey wie geschmiert. Pech dagegen wieder für Mauger, der in die Zange des Dänen und des Engländer Kennett geriet und stürzte. Sensationell das Abschneiden von Jerzy Rembas aus Polen, erst im Stechen um Rang drei wurde er geschlagen. Olsen aber



Egon Müller erreichte erstmals 1976 ein Weltfinale.



Drei Weltmeister vereint – von links: Peter Collins, Anders Michanek und Ivan Mauger.

feierte seinen dritten WM-Titel. Hans Wasser-
mann hatte sich als Kontinentalmeister für das
Finale qualifiziert, verletzte sich aber zuvor
und konnte nie mehr ein Rennen fahren.

1979: Die Startnummer sechs hing er sich als
Symbol bei der Siegerehrung um: Ivan Mauger
wurde in Chorzow der „Größte aller Zei-
ten“ – den sechsten WM-Titel gewann er, von
allen schon abgeschrieben, verdient. Im Alter
von 40 Jahren setzte der Neuseeländer eine
neue Marke, die wohl nie mehr gelöscht wer-
den dürfte. Alois Wiesböck und Christoph
Betzl vertraten die deutschen Farben.

1980: Olsen, Mauger und Michanek waren in
der Qualifikation hängengeblieben. Es gab
schließlich einen Doppelsieg für einen engli-
schen Club – Michael Lee vor Dave Jessup,
beide King's Lynn. Auf Rang drei Billy San-
ders, der leider einen Lauf verpatzte. Und der
große Favorit war gestrauchelt und weinte im
Fahrerlager: Bruce Penhall aus den USA –
Endläufe haben ihre eigenen Gesetze. Auch
Müller endete weit abgeschlagen auf Platz 14.

1981: Des Amerikaners Stunde schlug dann
in Wembley, in millimetergenauen Aufholjag-
den passierte er seine härtesten Gegner Ol-
sen und Knudsen kurz vor dem Ziel. Knudsen
mußte sich erst im Stechen Olsen beugen. Für
Egon Müller gab es einen beachtlichen sech-
sten Platz, punktgleich mit dem Schweden
Andersson.

1982: Zum ersten Mal wurde der Weltmeister
außerhalb Europas gekürt, und im Coliseum
von Los Angeles setzte sich der Liebling des
Publikums durch – Bruce Penhall verteidigte
seinen WM-Titel erfolgreich und nahm Ab-
schied vom Speedwaysport. Les Collins
konnte zwar den Amerikaner bezwingen, ver-
patzte aber selbst einen Lauf und mußte mit
Rang zwei zufrieden sein, auch er konnte als
Neuling den Titel nicht gewinnen. Viel Wirbel
gab es um das Duell zwischen Penhall und
Carter, das mit dem Sturz und der Disqualifi-
kation des Engländer endete und ihm den
möglichen Titel kostete. Vielleicht holt er es
dieses Jahr nach?



Bruce Penhall 1982 im Los Angeles Coliseum, neben ihm Les Collins und Dennis Sigalos. Wenige Minuten später verkündete er seinen Abschied vom internationalen
Speedwaysport.



Der Weg nach Norden

BISHERIGE WM-ERGEBNISSE – INTERKONTINENTAL

Australien-Finale – ADELAIDE (AUS) – 21. 1. 1983

1. Billy Sanders, 15 Punkte; 2. Glynn Taylor, 13. **Ausgeschieden:** 3. Phil Crump, 12; 4. Gary Guglielmi, 11; 5. Ian Hunter, 11; 6. Danny Kennedy, 8.

Platz 1 und 2 qualifiziert für Overseas-Finale in Belle Vue (GB).

Neuseeland-Finale – CHRISTCHURCH (NZ) – 26. 2. 1983

1. Mitch Shirra, 14 Punkte; 2. Larry Ross, 14. **Ausgeschieden:** 3. David Bargh, 13; 4. Ivan Mauger, 13.

Platz 1 und 2 qualifiziert für Overseas-Finale in Belle Vue (BG).

Britische Meisterschaft – COVENTRY (GB) – 1. 6. 1983

1. Chris Morton, 12 Punkte; 2. Michael Lee, 11; 3. Andy Grahame, 10; 4. Kenny Carter, 10; 5. Peter Collins, 10; 6. John Davis, 10; 7. Phil Collins, 9; 8. Les Collins, 8.

Reserve: 9. Paul Woods, 7.

Ausgeschieden: 10. Gordon Kennett, 6; 11. Dave Jessup, 6; 12. Simon Wigg, 6; 13. Collin Richardson, 6; 14. Malcolm Simmons, 5; 15. Sean Willmott, 2; 16. Neil Collins, 1; 17. Kevin Hawkins (Reserve), 1.

Platz 1 bis 8 qualifiziert für Overseas-Finale in Belle Vue (GB).

Skandinavien-Finale – ELGANE (N) – 12. 6. 1983

1. Hans Nielsen (DK), 15 Punkte; 2. Erik Gundersen (DK), 14; 3. Ole Olsen (DK), 12; 4. Peter Ravn (DK), 11; 5. Jan Andersson (S), 11; 6. Pierre Brannefors (S), 10.

Reserve: 7. Kai Niemi (SF), 10.

Ausgeschieden: 8. Tommy Knudsen (DK), 8; 9. Finn Rune Jensen (DK), 7; 10. Ari Koponen (SF), 6; 11. Tommy Nilsson (S), 4; 12. Uno Johansson (S), 3; 13. Tormod Langli (N), 3; 14. Olli Tyrvainen (SF), 3; 15. Dag Haaland (N), 2; 16. Anders Kling (S), 1.

Platz 1 bis 6 qualifiziert für Interkontinental-Finale in White City (GB).

Overseas-Finale – BELLE VUE (GB) – 17. 7. 1983

1. Phil Collins (GB), 12 Punkte; 2. Kenny Carter (GB), 11; 3. Mitch Shirra (NZ), 11; 4. Billy Sanders (AUS), 10; 5. Larry Ross (NZ), 10; 6. Dennis Sigalos (USA), 9; 7. Andy Grahame (GB), 9; 8. Chris Morton (GB), 9; 9. Michael Lee (GB), 8; 10. Lance King (USA), 8.

Reserve: 11. Shawn Moran (USA), 7.

Ausgeschieden: 12. Les Collins (GB), 6; 13. John Davis (GB), 4; 14. Peter Collins (GB), 3; 15. Glynn Taylor (AUS), 2; 16. Mike Faria (USA), 1.

Platz 1 bis 10 qualifiziert für das Interkontinental-Finale – White City (GB) – 7. 8. 1983.

Interkontinentales Finale – WHITE CITY (GB) – 6. 8. 1983

1. Hans Nielsen (DK), 14 Punkte; 2. Michael Lee (GB), 12; 3. Erik Gundersen (DK), 11; 4. Kenny Carter (GB), 10; 5. Dennis Sigalos (USA), 10; 6. Billy Sanders (AUS), 9; 7. Ole Olsen (DK), 8; 8. Mitch Shirra (NZ), 8; 9. Chris Morton (GB), 8; 10. Lance King (USA), 7; 11. Phil Collins (GB), 6; 12. Peter Raun (DK), 5.

Ausgeschieden: Andy Graham (GB), Larry Ross (NZ), Jan Andersson (S), Pierre Brannefors (S). Endfinalteilnehmer Platz 1–11, Reservefahrer Platz 12.

BISHERIGE WM-ERGEBNISSE – KONTINENTAL

Vorrunde 1 – NEUSTADT (D) – 24. 4. 1983

1. Wladimir Klytschkow (SU), 13 Punkte; 2. Pjotr Beljaew (SU), 12; 3. Peter Würterle (D), 11; 4. Giorgio Zaramella (I), 11; 5. Erich Schäfferer (D), 9; 6. Wojciech Zabialowicz (PL), 9; 7. Stefan Deser (D), 9; 8. Peter Berecz (H), 8.

Reserve: 9. Gaetano Bressan (I), 6.

Ausgeschieden: 10. Valentino Furlanetto (I), 6; 11. Walter Nebel (A), 5; 12. Herbert Engelmaier (A), 5; 13. Josef Sziraczky (H), 4; 14. Jan Krzysztofiak (PL), 3; 15. Peter Seur (NL), 1; 16. Wil Stroes (NL), 0; 17. Waldemar Bacik (D, Bahnhofreserve), 6. Platz 1 bis 8 qualifiziert für Zwischenrunde A in Lonigo (I).

Vorrunde 2 – SZEGED (H) – 24. 4. 1983

1. Milan Spinka (CS), 15 Punkte; 2. Jerzy Rembas (PL), 13; 3. Boleslav Proch (PL), 13; 4. Vaclav Verner (CS), 10; 5. Boleslaw Novak (PL), 10; 6. Ferenc Farkas (H), 9; 7. Nikolai Kornev (SU), 9; 8. Peter Nieder (D), 8.

Reserve: 9. Rusz (H), 7.

Ausgeschieden: 10. Tuhanuwu (SU), 6; 11. Siegfried Eder (A), 4; 12. Ladislav Hradecky (CS), 4; 13. Fritz Baur (D), 3; 14. Balogh (H), 3; 15. Max Schöllhorn (D), 2; 16. Anne Elzinga (NL), 2. Platz 1 bis 8 qualifiziert für Zwischenrunde B in Miskolc (H).

Vorrunde 3 – RUHPOLDING (D) – 23. 4. 1983

1. Giuseppe Marzotto (I), 14 Punkte; 2. Petr Kucera (CS), 13; 3. Andrzej Huszcza (PL), 13; 4. Pavel Karnas (CS), 11; 5. Miroslav Berlinski (PL), 10; 6. Georg Gilgenreiner (D), 8; 7. Christian Brandt (D), 7; 8. Robert Funk (A), 7.

Reserve: 9. Anton Pilotto (A), 7.

Ausgeschieden: 10. Henk Steman (NL), 7; 11. Andreas Niedermaier (D), 6; 12. Marcel Gerhard (CH), 6; 13. Mauro Ferraccioli (I), 3; 14. Patrice Blondy (F), 1; 15. Armando Castagna (I), 0; 16. Leo Bathoorn (NL), 0.

Platz 1 bis 8 qualifiziert für Zwischenrunde C in Wiener Neustadt (A).

Vorrunde 4 – LENDAVA (YU) – 24. 4. 1983

1. Petr Ondrasik (CS), 15 Punkte; 2. Armando Dal Chiele (I), 13; 3. Janos Oresko (H), 12; 4. Stanislav Urban (CS), 12; 5. Wesselin Markov (BG), 11; 6. Hubert Fischbacher (A), 9; 7. Wolfgang Mayr (D), 8; 8. Nikolai Manev (BG), 7.

Reserve: 9. Anatolij Maximow (SU), 7.

Ausgeschieden: 10. Genadij Potehin (SU), 6; 11. Stojan Todorov (BG), 5; 12. Pier Mario Zanin (I), 5; 13. Albert Kocmut (YU), 5; 14. Zvonko Pavlic (YU), 2; 15. Joze Kekec (YU), 2; 16. Franc Jausovec (YU), 1.

Platz 1 bis 8 qualifiziert für Zwischenrunde D in Shumen (BG).

Zwischenrunde A – LONIGO (I) – 8. 5. 1983

1. Egon Müller (D), 15 Punkte; 2. Roman Jankowski (PL), 14; 3. Zenon Plech (PL), 12; 4. Ales Dryml (CS), 10; 5. Georg Hack (D), 9; 6. Giorgio Zaramella (I), 9; 7. Emil Sova (CS), 9; 8. Ottaviano Righetto (I), 9.

Reserve: 9. Wojciech Zabialowicz (PL), 8.

Ausgeschieden: 10. Wladimir Klytschkow (SU), 8; 11. Gianni Famari (I), 5; 12. Erich Schäfferer (D), 4; 13. Peter Berecz (H), 2; 14. Stefan Deser (D), 1; 15. Pjotr Beljaew (SU), 0; 16. Peter Würterle (D), 0; 17. Francesco Biginato (I, Reserve), 3; 18. Gaetano Bressan (I, Reserve), 2.

Platz 1 bis 8 qualifiziert für Kontinental-Semifinale 1 in Pocking (D).

Zwischenrunde B – MISKOLC (H) – 8. 5. 1983

1. Mihail Starostin (SU), 13 Punkte; 2. Boguslav Novak (PL), 12; 3. Rif Saitgarejew (SU), 11; 4. Henny Krouze (NL), 10; 5. Zoltan Adorjan (H), 9;

6. Zoltan Hajdu (H), 9; 7. Jerzy Rembas (PL), 8; 8. Milan Spinka (CS), 8.

Reserve: 9. Jan Verner (CS), 8.

Ausgeschieden: 10. Boleslav Proch (PL), 7; 11. Jindrich Dominik (CS), 7; 12. Nikolaj Kornev (SU), 6; 13. Peter Nieder (D), 3; 14. Vaclav Verner (CS), 3; 15. Ferenc Farkas (H), 2; 16. Edward Jancarz (PL), 2; 17. Istvan Rusz (H, Reserve), 2. Platz 1 bis 8 qualifiziert für Kontinental-Semifinale 1 in Pocking (D).

Zwischenrunde C – WIENER NEUSTADT (A) – 8. 5. 1983

1. Karl Maier (D), 15 Punkte; 2. Jiri Stancl (CS), 14; 3. Marek Kepa (PL), 11; 4. Miroslav Berlinski (PL), 10; 5. Andrzej Huszcza (PL), 10; 6. Walerij Gordejew (SU), 9; 7. Pavel Karnas (CS), 9; 8. Christian Brandt (D), 8.

Reserve: 9. Georg Gilgenreiner (D), 6.

Ausgeschieden: 10. Adi Funk (A), 6; 11. Waldemar Bacik (D), 5; 12. Leonard Raba (PL), 4; 13. Heinrich Schatzter (A), 4; 14. Anton Pilotto (A), 4; 15. Petr Kucera (CS), 2; 16. Robert Funk (A), 2; 17. Giuseppe Marzotto (I), 1.

Platz 1 bis 8 qualifiziert für Kontinental-Semifinale 2 in Slany (CS).

Zwischenrunde D – SHUMEN (BG) – 8. 5. 1983

1. Petr Ondrasik (CS), 14 Punkte; 2. Viktor Kusnetzow (SU), 14; 3. Armando Dal Chiele (I), 11; 4. Nikolai Manev (BG), 11; 5. Stanislav Urban (CS), 11; 6. Angel Eftimov (BG), 10; 7. Orlin Janakiev (BG), 10; 8. Antonin Kasper (CS), 9.

Reserve: 9. Janos Oresko (H), 9.

Ausgeschieden: 10. Omerzel Kreso (YU), 4; 11. Wesselin Markov (BG), 4; 12. I. Stoliarov (SU), 4; 13. Hubert Fischbacher (A), 3; 14. Wolfgang Mayr (D), 3; 15. V. Fokin (SU), 2; 16. Joze Zibert (YU), 0. Platz 1 bis 8 qualifiziert für Kontinental-Semifinale 2 in Slany (CS).

Kontinental-Semifinale 1 – POCKING (D) – 12. 6. 1983

1. Egon Müller (D), 15 Punkte; 2. Henny Kroeze (NL), 13; 3. Roman Jankowski (PL), 10; 4. Zoltan Hajdu (H), 10; 5. Mikhail Starostin (SU), 10; 6. Ales Dryml (CS), 9; 7. Rif Saitgarejew (SU), 9; 8. Emil Sova (CS), 8.

Reserve: 9. Zenon Plech (PL), 8.

Ausgeschieden: 10. Milan Spinka (CS), 7; 11. Boguslav Novak (PL), 7; 12. Ottaviano Righetto (I), 6; 13. Jerzy Rembas (PL), 3; 14. Zoltan Adorjan (H), 3; 15. Wojciech Zabialowicz (PL), 1; 16. Georg Hack (D), 1.

Platz 1 bis 8 qualifiziert für Kontinental-Finale in Rybnik (PL).

Kont. Semifinale 2 – SLANY (CS) – 12. 6. 1983

1. Karl Maier (D), 15 Punkte; 2. Jiri Stancl (CS), 12; 3. Antonin Kasper (CS), 12; 4. Andrzej Huszcza (PL), 12; 5. Armando Dal Chiele (I), 11; 6. Walerij Gordejew (SU), 10; 7. Viktor Kusnetzow (SU), 10; 8. Petr Ondrasik (CS), 8.

Reserve: 9. Miroslav Berlinski (PL), 7.

Ausgeschieden: 10. Pavel Karnas (CS), 7; 11. Marek Kepa (PL), 7; 12. Nikolai Manev (BG), 3; 13. Angel Eftimov (BG), 3; 14. Stanislav Urban (CS), 1; 15. Orlin Janakiev (BG), 1; 16. Christian Brandt (D), 1; 17. Janos Oresko (H), 1.

Platz 1 bis 8 qualifiziert für Kontinental-Finale in Rybnik (PL).

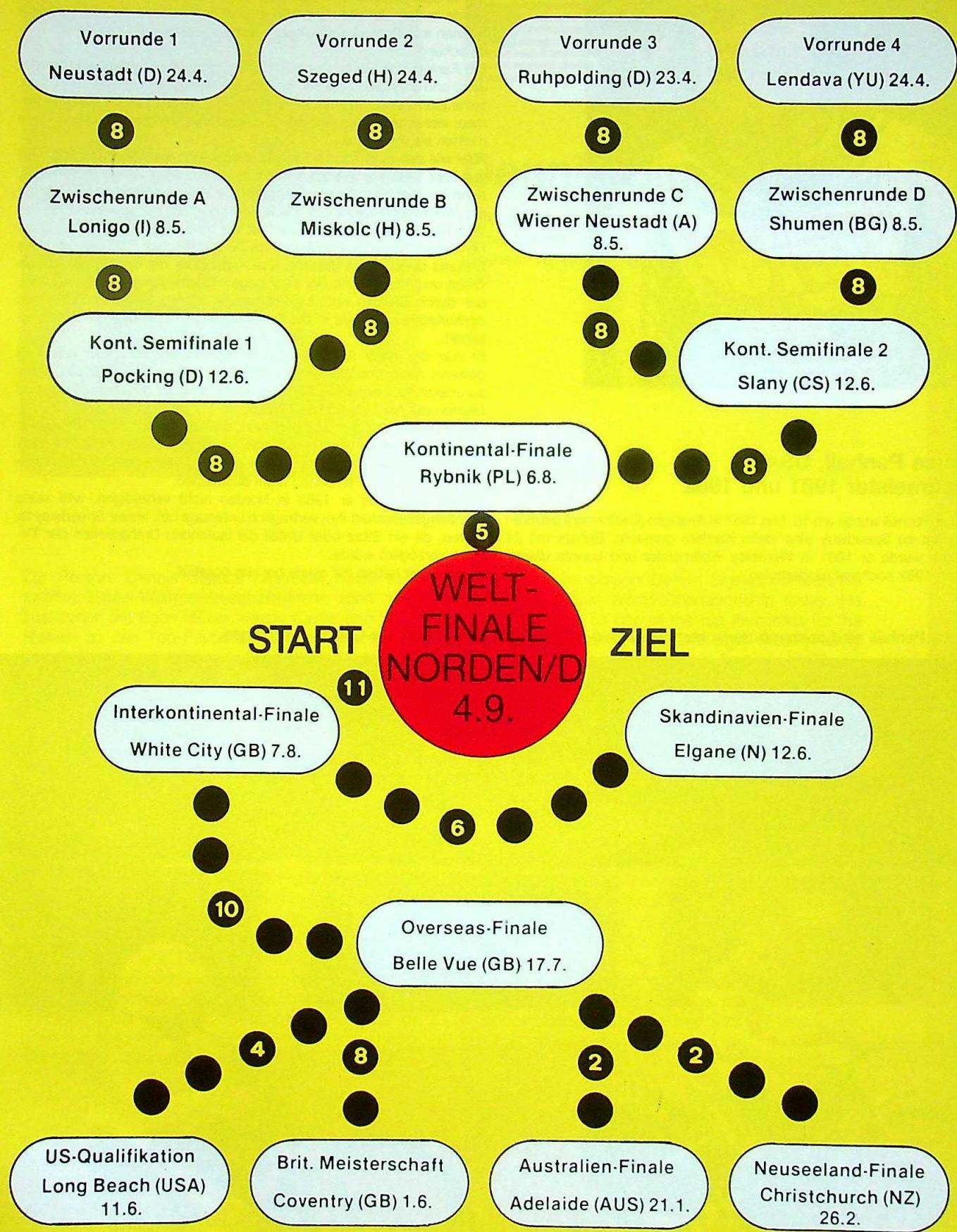
Kontinental-Finale – RYBNIK (PL) – 6. 8. 1983

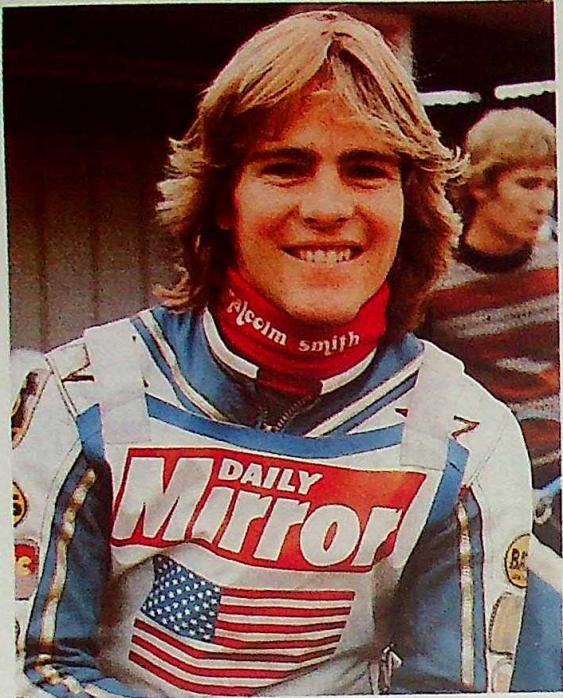
1. Zenon Plech (PL), 15 Punkte; 2. Egon Müller (D), 14; 3. Jiri Stancl (CS), 12; 4. Petr Ondrasik (CS), 11; 5. Antonin Kasper (CS), 10; 6. Karl Maier (D), 9 nach Stechen; 7. Henny Krouze (NL), 9.

Ausgeschieden: Andrzej Huszcza (PL), Armando Dal Chiele (I), Walerij Gordejew (SU), Viktor Kusnetzow (SU), Zoltan Hajdu (H), Mikhail Starostin (SU), Ales Dryml (CS), Rif Saitgarejew (SU), Emil Sova (CS).

Endfinalteilnehmer Platz 1 bis 5, Reservefahrer 6 und 7.

Der Weg nach Norden





Bruce Penhall, USA Weltmeister 1981 und 1982

Bruce Penhall wurde am 10. Mai 1957 in Anaheim (Californien) geboren und hat im Speedway eine steile Karriere gemacht. Bereits mit 24 Jahren wurde er 1981 in Wembley Weltmeister und konnte diesen Erfolg 1982 nochmal wiederholen.

Bruce Penhall wird nach mörderischem 4-Runden-Rad-an-Rad-Kampf von Les Collins geschlagen.

Der Sonnyboy aus dem sonnigen Süden der USA wagte den Griff zu Weltmeisterehren zum ersten Mal 1980 im Ullevi-Stadion Göteborg/Schweden als 23jähriger und war schon 4:1-Favorit für den Titel. Aber es zeigte sich doch, daß eine Weltmeisterschaft ihre eigenen Gesetze hat und der Druck auf die Fahrer enorm ist. Noch im Training war er sehr optimistisch und rechnete sich Chancen aus. Weltmeister wurde in dem Jahr Michael Lee, der auch heute dabei ist. Nach dem Rennen saß Penhall auf seinem Werkzeugkasten und weinte vor Enttäuschung.

Die Familie von Bruce Penhall, seine Schwester Connie, sein Bruder Jerry und sein Onkel Kenny, der ihn wie einen Sohn großgezogen hat, seine Eltern sind 1975 bei einem Flugzeugabsturz ums Leben gekommen, waren extra aus den Staaten angereist, um ihm zuzujubeln. Nun mußten sie ihn trösten.

Aber wie das so oft ist, der Ehrgeiz wurde noch mehr angestachelt, und das Jahr 1981 war mit das erfolgreichste im Leben von Bruce Penhall, denn im Juni gewann er zusammen mit Bobby Schwartz den Titel in der Weltmeisterschaft der Paare in Slaski/Polen. Danach folgte der WM-Titel in der Einzelmeisterschaft vor einem Millionen-Publikum am Fernseher, denn die amerikanische TV-Gesellschaft CBS übertrug das Ereignis direkt in die Staaten. Das harte Duell mit den beiden Dänen Olsen und Nielsen und der Lauf gegen Tommy Knudsen (Schweden), der durch Zielfoto entschieden wurde, zählen heute noch zu den denkwürdigen Rennen in der Geschichte der Speedway-Weltmeisterschaft.

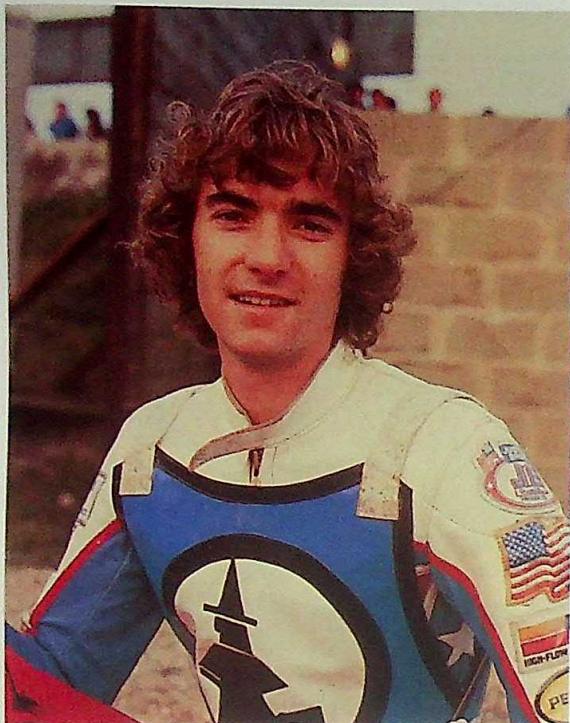
Er war der erste Amerikaner seit Jack Milne 1936, der den Titel gewann. Als er drei Wochen später in seinen Heimatort Orange County zurückkehrte, begrüßten ihn über 9000 Fans auf dem Marktplatz und feierten die ganze Nacht stürmisch.

Das er wirklich zu den Besten gehört, bewies er auch 1982 im Finale in Los Angeles, als er wiederum Sieger wurde und seinen zweiten Einzel-Titel gewann, seine Popularität war gewaltig gestiegen, so daß Angebote für Film und Fernsehen nicht ausblieben.

Seinen Titel kann er 1983 in Norden nicht verteidigen, weil seine Fernsehgesellschaft ihm vertraglich untersagt hat, weiter Speedway zu fahren, da ein Sturz oder Unfall die laufenden Dreharbeiten der TV-Serie verzögern würde.

Schade, wir hätten ihn gerne bei uns begrüßt.





1

Nr.

Dennis Sigalos

USA und Ipswich

Name: Dennis Sigalos

geboren: 16. August 1959 in Garden Grove/Kalifornien

Weltfinalstatistik:

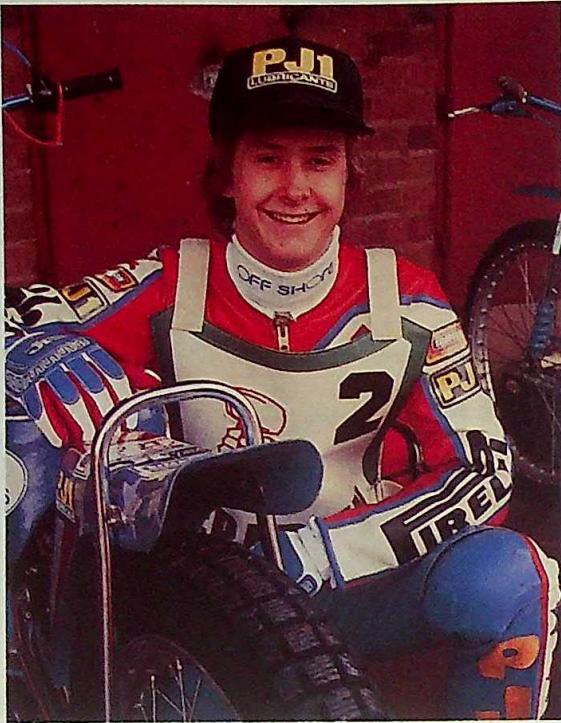
Los Angeles 1982

12 Punkte, 3. Platz

Zur Person: Dennis Sigalos bestreitet heute sein zweites Einzel-Weltmeisterschaftsfinale, zählt aber zusammen mit Egon Müller, Kenny Carter und Hans Nielsen zu den Top-Favoriten auf die Weltmeisterschaft. Bereits bei seinem ersten WM-Endlauf in Los Angeles letztes Jahr belegte „Siggy“ den dritten Platz. Im Winter gewann er in Australien mit seinem Landsmann Bobby Schwartz den ersten großen Titel, die Speedway-Paarweltmeisterschaft. Trotz Verletzung schaffte er in L. A. so hervorragend ab und deshalb ist Dennis Sigalos, einer der konstantesten Spitzenschräger in Englands Liga, gar nicht hoch genug einzuschätzen. Der erst 24jährige Kalifornier zählt zur Armada der amerikanischen Fahrer, die von Bruce Penhall angeführt wurden, und vor drei Jahren begannen mit ihren Erfolgen den internationalen Speedwaysport zu revolutionieren. Ohne hochwertiges Maschinenmaterial und mit einer eher lockeren Einstellung packen die Amis ihre Rennen an und gewannen im letzten Jahr alle Titel, die Einzel-, Paar- und die Team-WM. Und auch Sigalos ist ein Fahrer, der noch Spaß bei seinem als Beruf ausgeübten Sport findet, und selbst bei wichtigen Entscheidungen stets zu Scherzen aufgelegt ist. Ein Platz schlechter als Rang 4 wäre eine riesengroße Enttäuschung für Dennis.

Facts about his person: Dennis Sigalos contests his second Individual World Championship today. He can be counted as one of the top favourites for the World Championship, along with Egon Müller, Kenny Carter and Hans Nielsen. In his first World Championship final in Los Angeles „Siggy“ was placed third. Last winter in Australia he won his first big title, the Best Pairs World Championship, with his fellow-countryman Bobby Schwartz. Dennis Sigalos, one of the most consistent top-riders in the British League, did so well in L. A. despite injury, that he cannot be rated high enough. The Californian, just 24 years old, is to be classed with the armada of American riders, who were led by Bruce Penhall and began to revolutionize international Speedway with their success three years ago. The Yanks go into their races in a relaxed, easy way without really having high-quality machines and yet last year they won all titles – the Individual, the Best Pairs and the Team World Championships. Sigalos is also a rider who enjoys a sport, which is his profession, and he is always in a joking mood even at important meetings. It would be a huge disappointment for Dennis if he was not among the first four riders in this final.





2

Nr.

Lance King

USA und Cradley Heath

Name: Lance King

geboren: 13. August 1963 in Carson City,

Nevada – USA

ledig, keine Kinder

Weltfinalstatistik:
Debutant 1983

Zur Person: Der jüngste Finalteilnehmer, gerade erst 20 Jahre alt geworden, ist die größte Überraschung der diesjährigen WM-Qualifikation.

Wer ist er? Lance King ist kein Anfänger, schon 1974, erst 11jährig, gewann er in seiner Heimat den 1. Juniorentitel, sein Vater stand hinter ihm. 1976 und 1977 konnte er diesen Erfolg wiederholen. Und nun startete er gegen die Großen – die Woods, Autreys und Penhalls, die US-Engländer. Ihre Erfolge sprachen sich auch bis in seine Heimatstadt Sepulveda in Kalifornien herum, und von da an hatte Lance nur noch einen Wunsch – seine Karriere in der britischen Liga fortzusetzen, mit dem Ziel, eines Tages Weltmeister zu werden. Er war auf Empfehlung des zweifachen Weltmeisters Bruce Penhall zu den „Heathens“ gekommen. Seine Idole sind aber Ole Olsen und Ivan Mauger (warum in die Ferne schweifen, wenn das Gute liegt so nah, lieber Lance?). Große internationale Titel hat der Boy mit dem Milchgesicht nicht gewonnen. Zu Buche stehen lediglich die kalifornische Landesmeisterschaft 1982. In dieser Saison hat er an Beständigkeit viel hinzugewonnen. Sein „Golden-Hammer“-Triumph vor wenigen Wochen überraschte sogar die Fachleute, waren doch unter den Geschlagenen Fahrer wie Gundersen, Sigalos und Nielsen. Und wer sich in England in zwei schweren WM-Rennen durchsetzen kann, ist auch in Norden noch lange nicht abgeschlagen. Den Namen Lance King sollte man im Motodrom Halbemond nicht unterschätzen. Seine Technik ist excellent, und Kondition hat er sich bei mehreren Lang- und Grasbahnrennen in Deutschland geholt. Ob er allerdings einmal in die Fußstapfen eines Bruce Penhall treten kann? – Vielleicht gibt dieses Finale schon eine erste Antwort darauf.

Facts about his person: The youngest Finalist, just 20 years old, is the biggest surprise of this year's qualifying rounds. Who is he? Lance King is no novice. Back in 1974 when he was just 11 years old he won the junior title in his home country. He was able to repeat this achievement in 1976 and 1977. Then he began to ride against the greats – the Woods, Autreys and Penhalls. The fact that they were successful soon got around even in his hometown Sepulveda in California – and from then on Lance had just one single wish – to continue his career in the British League, with the aim of becoming World Champion one day. He went to the „Heathens“ on the recommendation of the double World Champion, Bruce Penhall. His idols are, however, Ole Olsen and Ivan Mauger. The milk faced boy hasn't got any major international titles under his belt, but he did win the Californian Championship in 1982. This season he has improved constantly. His „Golden Hammer“ triumph, just a few weeks ago, surprised the experts, for among those beaten were riders like Gundersen, Sigalos and Nielsen. Anyone who is so successful in two difficult World Championship rounds in England cannot be written off in Norden. The name of Lance King should not be underestimated in the Moddrom Halbemond. He has an excellent technique and he has got himself into shape by taking part in longtrack and grasstrack events in Germany. The question is whether he can follow in Bruce Penhall's footsteps – maybe the answer can be found in this final.





3

Nr.

Mitch Shirra

Neuseeland und Reading

Name: Mitchel Owen Shirra

geboren: 27. September 1958 in Auckland/Neuseeland

Weltfinalstatistik:
Debutant in Norden

Zur Person: Mitch Shirra gehört zu den Rennfahrern, die eine ganz außergewöhnliche Karriere hinter sich haben, bevor er in diesem Jahre, 24jährig, sich erstmals für ein Einzel-Weltfinale qualifizieren konnte. Bereits 1974 startete er als Profi in der Britischen Liga, wurde aber gesperrt, da er mit 16 noch zu jung war. Von 1975 bis 1982 fuhr er für Coventry und profitierte erst von der Hilfe seines großen Landsmannes Ivan Mauger, mit dem er 1979 Mannschaftsweltmeister in White City wurde, dann von der Unterstützung des Coventry-Kapitäns Ole Olsen. Dennoch kam Mitch in all den 8 Jahren nie über Mittelmaß hinaus, bis er Anfang 1983, nach einem Eklat mit Coventry, den Verein wechselte. Seit der kleine Fahrer aus Übersee nun für Reading fährt, ist er wie verwandelt, gewann die Neuseelandmeisterschaft, ist punktbester Fahrer in der Britischen Speedwayliga und er konnte sich nun ganz überraschend auch für das Weltfinale, wenn auch knapp, qualifizieren. Mitch, der vor seiner Rennfahrerlaufbahn ein Rugby-Spieler in der Neuseeländischen Junioren-Nationalmannschaft war und ebenso schon als Artist arbeitete und Geländefahrten bestritt, ist der große Außenseiter-Tip im Motodrom Halbemond. Normalerweise nicht auf den ersten Plätzen gewettet, könnte Shirra durchaus für eine Sensation sorgen.

Facts about his person: Mitch Shirra can be classed with those riders who have been backed by an extraordinary career, before being able to qualify for the Individual World Final for the first time, at the age of 24. He already started as a professional in the British League in 1974, but he was suspended from racing because, at the age of 16, he was too young. He rode for Coventry from 1975 to 1982 and was helped first by his great fellow-countryman, Ivan Mauger, with whom he was Team World Champion in 1979 in White City, and then by the Coventry team captain Ole Olsen. Nevertheless, in those 8 years he was never to be more than mediocre, until he switched clubs at the beginning of 1983 after a dispute with Coventry. Since the little rider from overseas rides for Reading, he is transformed. He won the New Zealand Championship, he is topping the averages in the British League and now he was surprisingly able to qualify for the World Final, even if only just! Mitch was rugbyplayer in New Zealand's junior national team before starting a career as a Speedway rider. He has also worked as an artist and taken part in cross-country drives. He is the big outsider tip in the Motodrom Halbemond. He isn't really tipped to do well, but Shirra could definitely provide a sensation.



4

Nr.

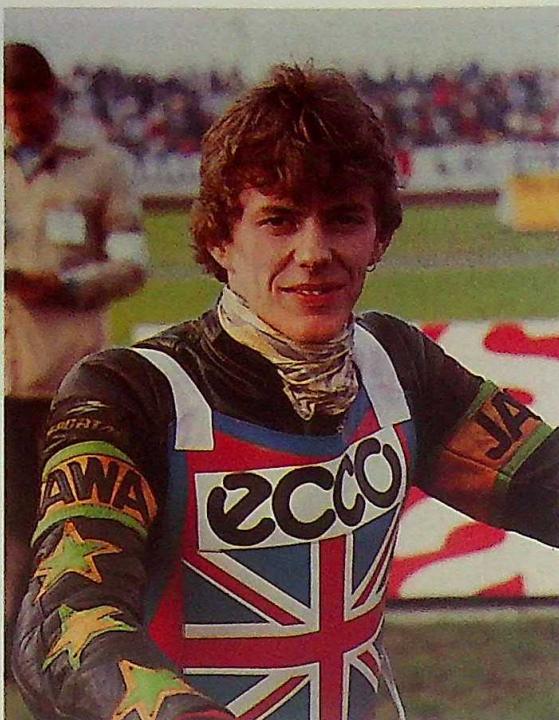


Mike Lee

Großbritannien und Poole

Name: Michael Andrew Lee

geboren: 11. Dezember 1958 in Cambridge/England



Weltfinalstatistik:

Göteborg 1977

Wembley 1978

Chorzow 1979

Göteborg 1980

Wembley 1981

12 Punkte, 4. Platz

9 Punkte, 7. Platz

11 Punkte, 3. Platz

14 Punkte, 1. Platz

5 Punkte, 10. Platz

Zur Person: Bei keinem anderen Fahrer der Bahnsportgeschichte folgten Auf- und Niedergang so dicht aufeinander. „Mike the Bike“ Lee, Sohn eines erfolgreichen Moto Cross-Fahrers war bereits mit 16 Jahren erfolgreicher Fahrer in der 1. Division der englischen Profiliga, mit 18 qualifizierte er sich 1977 für sein erstes Weltfinale in Göteborg, wo er auf Anhieb Platz 4 belegte. In den folgenden Jahren als Supertalent gefeiert und jeweils 1. Favorit auf den Welttitel, kam er in den beiden folgenden Jahren über einen 7. bzw. 3. Platz nicht mehr hinaus. 1980 gewann Lee die Weltmeisterschaft und wurde, wieder in Göteborg, mit 21 Jahren jüngster Weltmeister aller Zeiten. Ein Jahr später in Wembley, wieder Favorit, enttäuschte er auf der ganzen Linie und wurde nur Zehnter. Als krasser Außenseiter gewann er 2 Wochen später die Langbahn-WM. Langwierige Verletzungen verhinderten eine Qualifikation für das letzjährige Finale. Wie „ein Phönix aus der Asche“ fand er dieses Jahr wieder zu guten Leistungen in der englischen Liga, nach einem Vereinswechsel, zurück und konnte sich als zweitbester interkontinentaler Fahrer für das heutige Weltfinale qualifizieren. Michael Lee ist zu den intelligentesten, auf der Bahn zu den startschnellsten Fahrern zu zählen. Gerade wegen seiner phänomenalen Reaktionsschnelligkeit am Band sollte man auf der Norder Bahn ganz stark mit ihm rechnen.

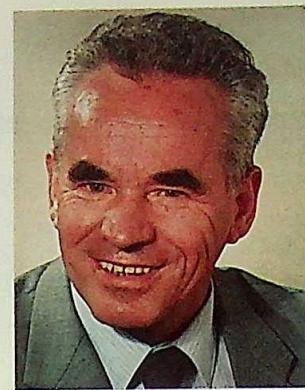
Facts about his person: No other rider in the history of Speedway has had so many ups and downs. „Mike the Bike“ Lee, son of a successful Motor Cross rider, was, at the age of 16, one of the more successful riders in the British League. When he was 18, he qualified for his first World Final in Gothenburg in 1977, where he was placed 4th at his first attempt. In the next two years he was praised as a super talent and was the top favourite for the world title, an yet he only managed a 7th an a 3rd place. Lee won the World Championship in 1980, in Gothenburg again, at the age of 21 he was the youngest ever World Champion. One year later, in Wembley, he was the top favourite again but he was a disappointment. He struggled to get an overall tenth place. Two weeks later as a rank outsider he won the Long Track World Final. An unending series of injuries prevented him from qualifying for last year's final. Rising as a phoenix from its ashes he got back to good form in the British League this year after switching clubs. He was thus able to qualify for today's World Final as the second best Intercontinental rider. Michael Lee can be considered as one of the most intelligent and fastest of gators on the track. And due to his phenomenally quick reactions at the tapes you can count on him to do well on the track in Norden.



Organisation für das Speedway-Weltfinale Einzel am 4. 9. 1983 in Norden

Steward:	Franci Novak, Jugoslawien, Präsident der CCP/FIM	FIM/AMS
Internat. Rennleiter:	Franz Arens, Deutschland	FIM/OMK
Internat. Rennleiter-Assistent:	Günter Sorber, Deutschland	FIM/OMK
Referee:	Rolf Randborg, Schweden	FIM/Svemo
Fahrerlager-Chef:	Eberhard Evers, Deutschland	FIM/OMK
Maschinenprüfung und Phonmessung:	Kurt Knittel, Deutschland	OMK
Zeitnahme:	Hans Zierk, Deutschland	OMK
Startmarschall:	Hermann Kruse, Deutschland	OMK
Rennärzte:	Bernd Schild, Deutschland	FIM/OMK
	Oberarzt Dr. Peter Lotichius, Deutschland	OMK
Dooping-Kontrolle:	Dr. Robert Kreuz, Deutschland	FIM/OMK
Rennsekretär:	Christel Arens, Deutschland	OMK
Am Mikrofon:	Klaus Witt, Deutschland	OMK
Pressebetreuung:	Wilhelm Weidlich	DMV
Gästebetreuung:	Christian Kalabis, Wilhelm Redenius, Bahnsport Norden	OMK
Finanzen:	Verlegerin Ursula Basse-Soltau, Deutschland	OMK
Programmverkauf:	FIM-Sekretär a. D. Helmut Vogel, Deutschland	OMK
Wirtschaftsbetriebe:	Helmut Feeken/Ludwig Stöhr, Norden	OMK
Chef Bahndienst:	Soltau-Kurier-Norden	
Chef Flaggenposten:	Dieter Rutenberg, Norden	OMK
Chef Methanolproben:	Lübb Janssen, Norden	OMK
Chef Helmbezüge:	Reno Wolff, Norden	OMK
Chef Fahnenaufsicht:	Werner Münchow, Bad Zwischenahn	OMK
Chef Schilderdienst:	Jan Wenholt, Norden	OMK
Chef Kontrolldienst:	Wolfgang de la Roi, Norden	OMK
Chef Kartendokumentation:	Heiko Foth, Norden	OMK
Chef Sonderdienst:	Robert Stürenburg, Norden	OMK
Sicherheitsdienst:	Helmut de Vries, Norden	OMK
Polizeiabschnitt Aurich:	Ingrid Knittel, Norden	OMK
Feuerschutz:	Polizeioberrat Kleeblatt	
Sanitätswesen:	Polizeihauptkommissare Herlyn, Wahl, Röben	
Renndienst:	Freiwillige Feuerwehr Halbemond	
Methanol:	DRK Hage, Halbemond, Norden	
Lautsprecheranlage:	Castrol-Renndienst Hamburg, Deutschland	
Rennbüro:	Gerd Walther, Deutschland	
Chef Blumendienst:	MC Norden	
Elt-Prüfer:	Christel Arens, Margret Scheibe, Anneliese Warfsmann, Inge Hoofmann, Magda Redenius	
	Habbe Meinen, Bagband	
	Jann Warfsmann, Norden	OMK

Steward:
Franci Novak



Intern. Rennleiter:
Franz Arens



Referee:
Rolf Randborg



Bahn-Rekord

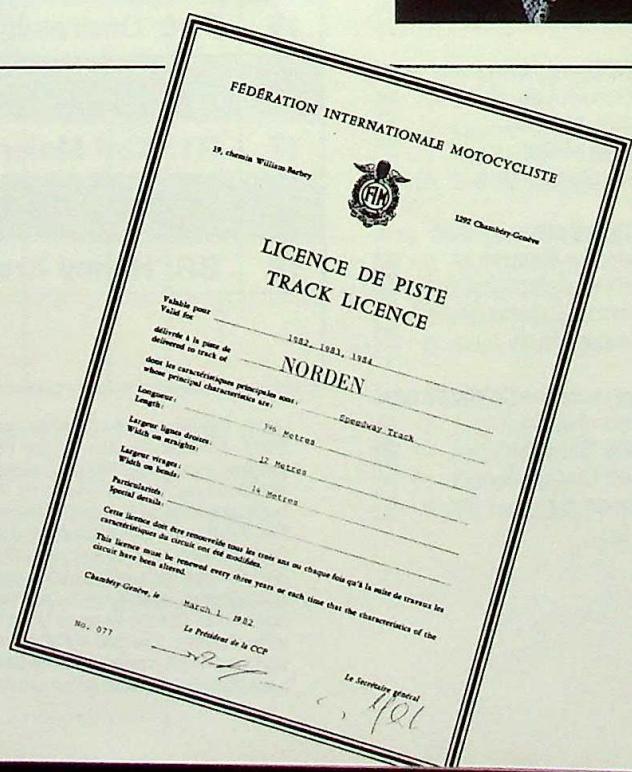
Die Länge der Bahn im Motodrom Halbemond beträgt 396 m, die Breite 12 m auf den Geraden und 14 m in den Kurven. Der alte Bahnrekord wurde von Ole Olsen (Dänemark) am 11. 6. 1973 mit 17,98 Sekunden oder 79,69 km/h aufgestellt, gemessen wurde eine Runde = 398 m mit fliegendem Start, das ergäbe umgerechnet 71,92 für 4 Runden.

Die Bahn wurde 1983 neu vermessen und beim Pfingstrennen gab es am 23. Mai folgende neue Zeiten:
73,36 Sekunden – Erik Gundersen (Dänemark) in Heat 4
109,62 Sekunden – Ole Olsen (Dänemark) im Semifinale über 6 Runden!

Track-Record

The length of the Norden track is 396 metres, the width on the straights 12 metres, and width on the bend 14 metres. The old track-record is 17,98 seconds (79,69 km/h) established 1973 by Ole Olsen (Danmark) on Monday, June 11 for one lap with flying start (4 laps = 71,92 seconds/398 metres).

The new length of the track in 1983 is now 396 metres.
The track-record is 73,36 seconds established by Erik Gundersen (Danmark) in Heat 4 on Monday, May 23.
In the semi-final (6 laps) Ole Olsen's time was 109,62 seconds.



1983 WORLD SPEEDWAY CHAMPIONSHIP

4. September – Motodrom Halbemond – Norden/D

Jeder Fahrer kommt 5mal an den Start, die Punktverteilung ist: 3 Punkte für den Sieger, 2 Punkte für den zweiten Platz, 1 Punkt für den dritten Platz und keinen Punkt für den letzten Platz und ebenfalls keinen Punkt, wenn das Rennen – aus welchen Gründen auch immer – vorzeitig beendet wird. Der Fahrer mit der größten Gesamtpunktzahl am Ende der Veranstaltung ist Weltmeister 1983. Im Fall, daß zwei oder mehrere Fahrer auf den Plätzen 1, 2 und 3 punktgleich sind, wird ein Stechen über die Plazierung entscheiden.

Die Startpositionen sind durch Helmfarben gekennzeichnet – rot auf der Innenbahn, blau auf Bahn 2, weiß auf Bahn 3 und gelb auf der Außenbahn. Die Reservefahrer 17–18 übernehmen die im Programm ausgedruckten Startpositionen des vor dem ersten Lauf ausschiedenen Teilnehmers.

nen der vor dem ersten Lauf ausgeschiedenen Teilnehmer.
Nach jedem Lauf wird ein kurzer Bahndienst durchgeführt, nach den Rennen 4, 8 und 16 eine längere Pause, und nach Heat 12 eine längere Unterbrechung. Alle Rennen werden mit der Startmaschine gestartet und gehen über vier volle Runden. Die gelbe Fahne mit dem schwarzen Kreuz signalisiert dem Fahrer den Beginn der letzten Runde, die schwarz-weiß karierte Fahne beendet den jeweiligen Rennlauf. Die Ergebnisse werden direkt nach jedem Heat per Lautsprecher in deutscher und englischer Sprache bekanntgegeben.

All riders shall have five rides and will score 3 points for a win, 2 points for a second place, 1 point for third place, and no points for fourth place or if he is a non-finisher for any reason.

The rider scoring the most points overall will be the 1983 Word Champion. In the event of riders tying on points for first, second or third places there shall be a run off to decide finishing positions.

first, second or third places there shall be a run off to decide the order of finish. Starting positions are indicated by helmet colours - red (inside), blue (lane two), white (lane three), yellow (outside). Riders withdraws before his first race.

Reserve numbered 17-18 can take over all programmed rides of a rider who withdraws before his first race. Run 16 and an interval after heat 12. All races are clutch start from the

There will be a short break after heats 4, 8 and 16 and an interval after heat 12. All races are clutch start from the

tapes and over four full laps of the track. A yellow flag with a black cross will indicate riders are entering their last lap.

and the finish of a race will be signalled by a black and white chequered flag. Results will be announced over the radio.

public address system in german and english language.

#11 **IVECO**

- 8 Chris Morton
- 9 Jiří Štancl
- 3 Mitch Shirra
- 14 Phil Collins

#12 Hz-Zuverlässigkeit und Leistung

- 13 Hans Nielsen
- 4 Michael Lee
- 10 Kenny Carter
- 7 Ole Olsen

#13 W. Duden, Weslake-Generalvertr
 7 Ole Olsen
 12 Egon Müller
 14 Phil Collins
 1 Dennis Sigalos

#14 Baier-Motor/Mercedes-Veredelung

- 2 Lance King
- 13 Hans Nielsen
- 8 Chris Morton
- 11 Zenon Plech

#15 Ostfriesischer Kurier

- 16 Erik Gundersen
- 3 Mitch Shirra
- 10 Kenny Carter
- 5 Billy Sanders

#16 IVECO
9 Jiří Štanclov
6 Antonín Kasper
4 Michael Lee
15 Petr Ondrašík

#17 Josef Joy – Alles für den Bahnsport

- 1 Dennis Sigalos
- 8 Chris Morton
- 15 Petr Ondrašík
- 10 Kenny Carter

#18 WM '82 mit Carlisle - '83

- 9 Jiří Štancl
- 2 Lance King
- 7 Ole Olsen
- 16 Erik Gundersen

#19 Bahnsport AKTUELL

- 3 Mitch Shirra
- 12 Egon Müller
- 13 Hans Nielsen
- 6 Antonin Kasper

#20 **IVECO**
5 Billy Sanders
14 Phil Collins
11 Zenon Plech
4 Michael Lee

Erklärung:

Die Fahrer tragen zur besseren Erkennung eine Weste mit einer auf dem Rücken aufgedruckten Startnummer, die sie während der gesamten Veranstaltung nicht wechseln. Sollte ein Fahrer vor dem ersten Lauf wegen Verletzung oder anderer Gründe nicht am Start erscheinen, rückt der Reservefahrer der jeweiligen Gruppe (Kontinent oder Interkontinent) nach.

Die Möglichkeiten eines oder mehrerer Entscheidungsläufe

Die untenstehenden Tabellen wurden für die maximal möglichen Entscheidungsläufe abgedruckt.

Im Fall, daß zwei, drei oder vier Fahrer punktgleich auf Platz 1, 2 oder 3 abschließen, werden Stechen zwischen diesen ausgetragen. Die Startpositionen werden dabei ausgelost.

Im Fall, daß fünf Fahrer punktgleich auf Platz 1, 2 oder 3 abschließen, wird es eine Serie von vier Läufen geben, um die endgültige Platzierung festzustellen.

Heat 1 mit drei Fahrern, der Sieger qualifiziert sich direkt für Heat 4. Heat 2 mit den zwei verbliebenen Fahrern, der Sieger kommt ebenfalls direkt in Heat 4. In Heat 3 treffen der Zweit- und Drittplazierte von Heat 1 auf den Zweitplazierten von Heat 2, und nur der Sieger kommt dann in Heat 4, in dem die endgültige Platzierung ermittelt wird. Im Fall, daß mehrere Plätze entschieden werden müssen, wird in der umgekehrten Reihenfolge gestartet: Stechen um Platz 3, Stechen um Platz 2 und Stechen um den Weltmeistertitel 1983.

Die Preise

Der Sieger der Speedway-Weltmeisterschaft 1983 gewinnt den Sunday-Mirror-Weltmeisterschaftspokal, eine Goldmedaille sowie den Siegerscheck in Höhe von 7956,- sfr.

Der Zweitplazierte erhält die Silbermedaille und einen Scheck in Höhe von 5540,- sfr.

Der Drittplazierte erhält die Bronzemedaille und einen Scheck in Höhe von 2750,- sfr.

Preisgeld insgesamt: 28804,- sfr.

What The Chart Tells You

Riders will wear the number indicated on the far left on the back of their race-jackets throughout the meeting and these numbers are retained throughout the heat details which follow. Should any rider withdraw before completing his first race then his place will be taken by the reserve (17 or 18) who qualified from the same Word Championship meeting as the withdrawing rider.

In The Event Of Tie . . .

Provision has been made in this World Final magazine for the maximum number of deciding races.

In the event of two, three or four riders tieing for first, second or third positions there shall be deciding races between those riders with gate positions drawn by ballot.

In the event of five riders tieing on points for first, second or third position there shall be a series of four races to decide the finishing positions.

In this event heat one shall be between three riders with the winner progressing to run-off number four. Heat two shall be between the remaining two riders and the winner will progress to run-off number four.

Heat three shall be contested by riders who finished second and third in run-off number one and the rider who finished second in run-off number two. The winner of heat three will progress to run-off number four which shall decide the finishing positions.

In the event of deciding races being necessary they shall be staged in reverse order – i.e. run-off for third place; run-off for second place; run-off for the World Championship.

The Presentation Of Awards

The winner of the 1983 World Championship will receive the Sunday Mirror World Championship Trophy, a replica, a gold medal and a cheque for 7956 sfr.

The runner-up in the 1983 World Championship will receive a silver medal and a cheque for 5540 sfr.

The third placed rider in the 1983 World Championship will receive a bronze medal and a cheque for 2750 sfr.

Price total: 28804 sfr.

Stechen/Run-off

Stechen um den 2. oder 3. Platz / RUN-OFF for second or third place . . .

Nr.	Farbe	Fahrer/Riders	Punkte/Points	Zeit/Time
	Rot			
	Blau			
	Weiß			
	Gelb			

Stechen um den World Championship / RUN-OFF for the World Championship

Nr.	Farbe	Fahrer/Riders	Punkte/Points	Zeit/Time
	Rot			
	Blau			
	Weiß			
	Gelb			

Stechen / RUN-OFF

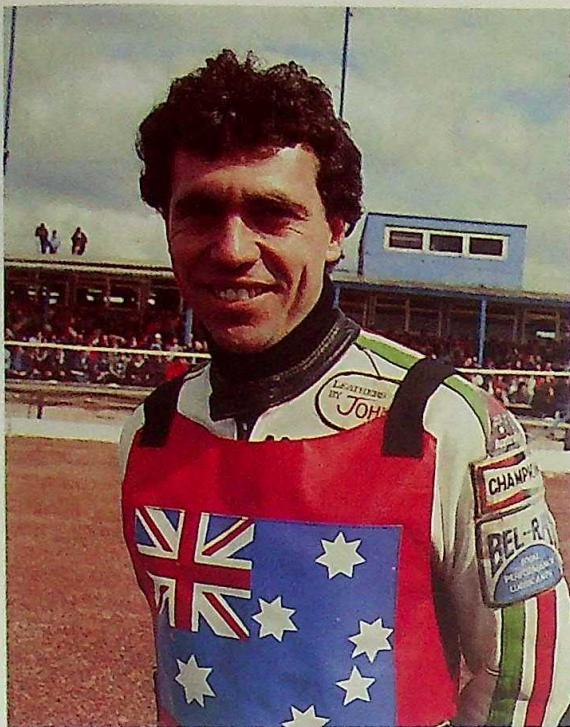
Nr.	Farbe	Fahrer/Riders	Punkte/Points	Zeit/Time
	Rot			
	Blau			
	Weiß			
	Gelb			

Stechen / RUN-OFF

Nr.	Farbe	Fahrer/Riders	Punkte/Points	Zeit/Time
	Rot			
	Blau			
	Weiß			
	Gelb			

Stechen / RUN-OFF

Nr.	Farbe	Fahrer/Riders	Punkte/Points	Zeit/Time
	Rot			
	Blau			
	Weiß			
	Gelb			



5

Nr.

Billy Sanders

Australien und Ipswich

Name: William Robert Sanders

geboren: 9. September 1955 in Sydney/Australien

Weltfinalstatistik:

Göteborg 1977

6 Punkte, 9. Platz

Chorzow 1979

11 Punkte, 5. Platz

Göteborg 1980

12 Punkte, 3. Platz

Zur Person: Der 27jährige Australier zählt mit 3 Weltfinalteilnahmen und 11 Jahren Erfahrung als Berufsrennfahrer zu den routiniertesten der 16 Weltfinalisten. Seine beste Form fand er 1979, als er Fünfter der WM wurde und 1980, als er Platz 3 belegte. 1981 in Wembley hätte Sanders zu den Favoriten gehört, doch schaffte er die Qualifikation ebensowenig wie letztes Jahr. Der größte Erfolg des einzigen Australiers hier in Norden datiert auf das Jahr 1976, in dem er mit seinem Land das erste und einzige Mal die Team-Weltmeisterschaft gewann. In diesem Jahr fand William Sanders, dessen Leistungszenit schon überschritten schien, zu seiner Bestform zurück und qualifizierte sich relativ sicher für das Finale. Dank seiner großen Routine ist Sanders der besseren Hälfte der 16 Endlaufteilnehmer zuzurechnen. Bevor er mit 15 Jahren seine Rennkarriere startete, war der australische Sonnyboy Amateurboxer.

Facts about his person: The 27 year-old Australian can be classed as one of the most experienced of the 16 finalists, for he has taken part in 3 World Finals and has 11 years experience as a professional rider. He had found his best form in 1979, when he was fifth in the World Final, and in 1980, when he was third. In 1981 in Wembley Sanders would have been among the favourites to win, but, as was also the case last year, he did not manage to get through the qualifying rounds. The biggest success of the sole Australian here in Norden was in 1976, when he won the Team World Championship with his country for the first and only time. William Sanders, whose days of glory seemed to be over, has got back to his best form this year and got relatively safely through to the final. Thanks to his great experience Sanders can be classed with the better half of the 16 finalists. Before starting his career as a rider at the age of 15, the Australian Sunnyboy was an amateur boxer.





6

Nr.

Toni Kasper

CSSR und Hackney

Name: Antonin Kasper

geboren: 5. Dezember 1962 in Prag, ledig, keine Kinder

Weltfinalstatistik:
bisher keine WM-Finalteilnahme
Speedway-Europameister 1982

Zur Person: Der erst 20jährige Toni Kasper ist „speedwayvorbelastet“ – sein Vater Antonin sen. war nicht nur der erste tschechische Fahrer in der britischen Liga (1968–1970 für Coventry und West Ham), sondern 1963 schon (wenn auch nur Reservist und wegen Verletzung nicht angetreten) WM-Finalist. Nun hat ihn der „Sohnemann“ bereits in seiner vierten Rennsaison überflügelt. 1980 bestritt er bei Roter Stern die ersten Rennen im Marketa-Stadion, gewann 1981 und 1982 die Juniorenmeisterschaft seines Landes und belegte 1981 beim Goldhelm in Pardubice einen sensationellen vierten Platz, wobei er den Rekordgewinner Ole Olsen eliminierte. Sein größter Erfolg war aber der Gewinn der Speedway-Europameisterschaft vor einem Jahr in Pocking/Deutschland. Grundlage dafür war sein Wechsel von Prag nach London, in Hackney fährt er auch dieses Jahr die britischen Ligarennen. Ein schwerer Sturz (gebrochene Hüfte) Ende 1982 stoppte seinen Höhenflug, hinzu kam ein Führerscheinentzug in seiner Heimat – sein Start bei der Speedway-WM war bis zuletzt gefährdet. Um so erstaunlicher nun das Vordringen in sein erstes Einzel-Weltfinale, im Team-Wettbewerb stand er bereits voriges Jahr in White City für die CSSR an der Startlinie und wiederholte dieses Kunststück vor drei Wochen in Vojens/Dänemark.

Antonin Kasper wird sicher noch seinen Weg gehen, auch wenn er im Motodrom Halbemond nicht unter den Ersten landen sollte. Seine Zukunft liegt, trotz der jetzt aufgezählten Erfolge, noch vor ihm. Er könnte nach J. Szczakiel/Polen der zweite Ostblock-Weltmeister im Speedway werden.

Facts about his person: Toni Kasper, just 20 years old, comes from a Speedway family – his father, Antonin sen., was not only the first czechoslovakian rider in the British League (1968–1970 for Coventry and West Ham), but also a World Championship finalist in 1963 (though only as a reserve and he couldn't be there because of injury). And now the son has already surpassed these achievements in only his fourth season as a rider. In 1980 he rode his first races for Red Star in Marketa Stadium, he won the Junior Championships in his own country in 1981 and 1982 and was a sensational fourth at the Golden Helmet meeting in Pardubice, eliminating record winner Ole Olsen. But his biggest success was winning the Speedway European Championship a year ago in Pocking, West Germany. The foundation for that win was his transfer from Prague to London – he is still riding for Hackney in the British League. A bad crash (broken hip) at the end of 1982 stopped his rapid rise to the top. Apart from that his driving licence was suspended in his native country, which seemed to jeopardize his start in the Speedway World Final. It is all the more surprising that he has managed to reach his first Individual World Final. Last year he rode for Czechoslovakia in the team competition in White City and repeated this feat in Vojens/Denmark just three weeks ago. Even if Antonin Kasper isn't placed among the first riders his future lies in front of him. He could become the second World Champion to come from the Eastern Bloc after J. Szczakiel/Poland.





7

Nr.

Ole Olsen

Dänemark und Coventry

Name: Ole Olsen

geboren: 16. November 1946 in Haderslev/Dänemark

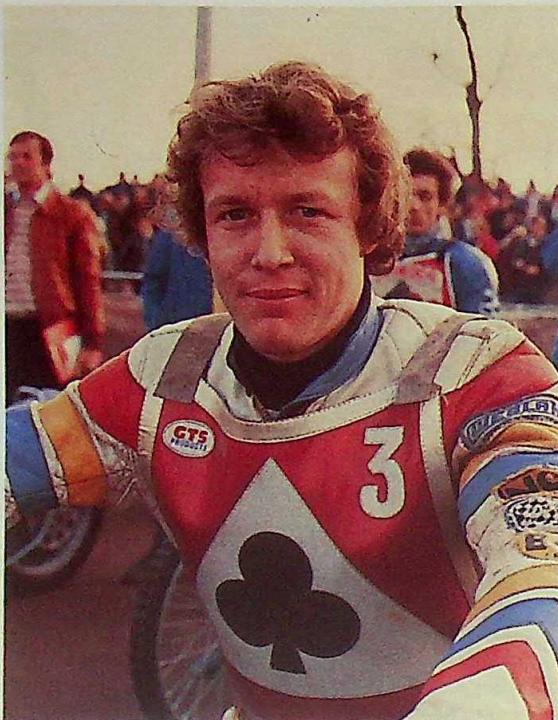
Weltfinalstatistik:

Wroclaw 1970	6 Punkte, 10. Platz
Göteborg 1971	15 Punkte, 1. Platz
Wembley 1972	12 Punkte, 3. Platz
Chorzow 1973	11 Punkte, 4. Platz
Göteborg 1974	2 Punkte, 15. Platz
Wembley 1975	15 Punkte, 1. Platz
Göteborg 1977	12 Punkte, 3. Platz
Wembley 1978	13 Punkte, 1. Platz
Chorzow 1979	11 Punkte, 6. Platz
Wembley 1981	12 Punkte, 2. Platz

Zur Person: Ole Olsen ist mit 36 Jahren der älteste, mit 10 Einzel-Weltfinaleteilnahmen der routinierteste, mit bisher drei Speedway-Einzel-WM-Titeln, einer Langbahn-Weltmeisterschaft, zwei Mannschaftstiteln und einem Best-Pairs-WM-Gewinn der mit Abstand erfolgreichste der 16 Fahrer, die heute in Halbemond antreten. Darüber hinaus zählt Olsen in einer Reihe mit den berühmten Namen Ove Fundin, Barry Briggs und Ivan Mauger zu den herausragenden Bahnsportlern der Geschichte. Der Vater von zwei Kindern, der in Haderslev mit seiner Familie wohnt und zu den englischen Ligarennen eingeflogen wird, ist der populärste Sportler in seinem Land Dänemark und hat unser Nachbarland mit seiner Erfahrung, seinem Wissen und seinem persönlichen Engagement von einem „Aschenbrödel“-Dasein zu einer der drei führenden Speedway-Nationen der Welt geführt. Junge Fahrer wie Tommy Knudsen und die in Norden startenden Hans Nielsen, Erik Gundersen und Peter Ravn haben ihren Aufstieg in die Weltelite zum großen Teil Ole Olsen zu verdanken. Dänemark ist heute das Land mit den jüngsten Speedwayfahrern, die überall schon mit 12 Jahren eigene Ligarennen auf Minibahnen fahren. Nahe seiner Heimat hat Olsen das Prunkstadion des Landes, das Speedway-Center Vojens bauen lassen, eines der schönsten Spezialstadien seiner Art. Ole zählt die Norder Bahn zu seinen Lieblingsstrecken, er rechnet sich trotz seines fortgeschrittenen Alters Siegeschancen in Halbemond aus.

Facts about his person: Ole Olsen is, at the age of 36, the oldest in his tenth World Final the most experienced and, with three Individual titles, one Long Track Championship, two Team Championships and one Best Pairs victory, by far the most successful rider among the 16 finalists in Halbemond. In addition Ole Olsen is one of the most outstanding riders in the history of Speedway, along with Ove Fundin, Barry Briggs and Ivan Mauger. The father of two children, who lives with his family in Haderslev, and who is flown in for British League races, is one of the most popular sportsmen in his native country Denmark and with his experience, his knowledge and his personal involvement he has led our neighbouring country from its „Cinderella“ existence to be one of the three leading Speedway nations. Young riders like Tommy Knudsen and the three Danes, who are at the start in Norden, Hans Nielsen, Erik Gundersen and Peter Ravn, owe their rise to the top partly to Ole Olsen. Denmark is now the country with the youngest riders, who, at the age of 12, ride out their own league races on miniature tracks. Not far from his home town Olsen had the most magnificent stadium in the country built, the Speedway-Centre in Vojens. Ole considers the track in Norden as one of his favourites. Despite his advanced age he reckons he has a chance to win in Halbemond.





8

Nr.



Chris Morton

Großbritannien und Belle Vue

Name: Christopher John Morton

geboren: 22. Juli 1956 in Manchester/England

Weltfinalstatistik:

Chorzow 1976

6 Punkte, 10. Platz

Göteborg 1980

8 Punkte, 9. Platz

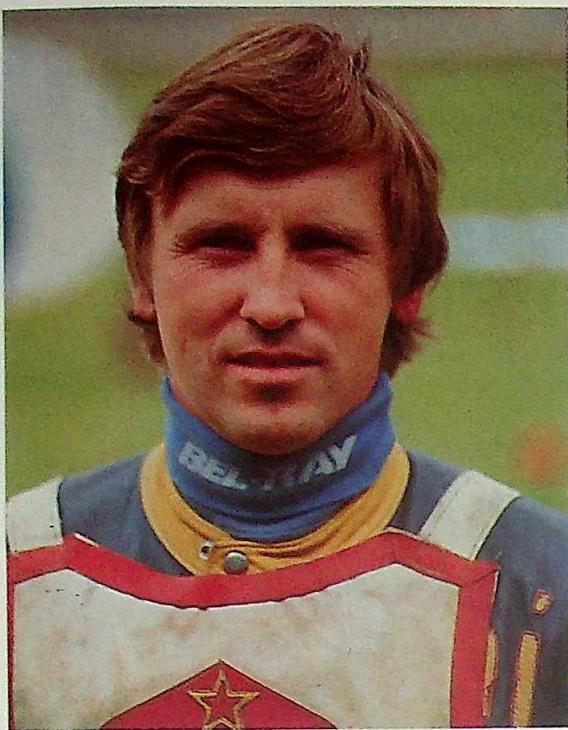
Wembley 1981

5 Punkte, 11. Platz

Zur Person: Chris Morton ist einer jener Fahrer, die seit vielen Jahren zur absoluten Weltelite zählen, aber noch nie den ganz großen Erfolg geschafft haben. Eine Bank an Zuverlässigkeit, bringt der 27jährige Engländer aus Manchester allwöchentlich konstante Leistungen in der Britischen Speedwayliga und fährt seit 10 Jahren für den gleichen Verein aus seiner Heimatstadt, die Belle Vue „Aces“. Seine bisher besten Erfolge waren die Britische Juniorenmeisterschaft 1974, der Interkontinentaltitel 1980 und die Team-Weltmeisterschaft im selben Jahr. Sein Bruder Dave fährt ebenfalls, allerdings weniger erfolgreich, Speedwayrennen. Chris' beste Plazierung bei bisher drei Einzel-Weltfinalteilnahmen war ein 9. Platz in Göteborg 1980. Auch in diesem Jahr wäre ein Platz unter den Ersten für den Nordengländer eine Überraschung, der sich aus dem Interkontinentalfinale in White City gerade noch für Norden qualifizieren konnte. Auch seine oft schwachen Starts machen Chris Morton zu einem der Außenseiter für das heutige Weltfinale.

Facts about his person: Chris Morton is one of those riders who belongs to the worlds best and yet has never quite had any big success. You can, however, always bank on his reliability. The 27 year-old from Manchester is a steady performer in the British League and has been riding for the same club in his home town for the last 10 years, namely for the Belle Vue „Aces“. His best results up to now were the British Junior Championship in 1974, the Intercontinental title in 1980 and the Team World Championship in the same year. His brother Dave is also a Speedwayrider but not quite so successful. Chris' best placing in his three Individual World Finals was 9th in Gothenburg in 1980. It would certainly be a surprise to see him placed any higher than that, for he only just scraped through from the Intercontinental final in White City to qualify for Norden. Chris Morton is not exactly one of the fastest gaters in Speedway and so he is a rank outsider for today's World Final.





9

Nr.

Jiří Štancل

CSSR und Ruda Hvezda (Roter Stern) Prag, Red Star
Name: Jiří Štancل
geboren: 18. November 1949 in Zatci, CSSR
verh., Alena, Kinder: Alice, Jiří jun.

Weltfinalstatistik:

Göteborg 1971	3 Punkte, 14. Platz
Chorzow 1976	6 Punkte, 10. Platz
Göteborg 1977	3 Punkte, 14. Platz
Wembley 1978	2 Punkte, 15. Platz
Göteborg 1980	5 Punkte, 13. Platz
Wembley 1981	3 Punkte, 16. Platz
Los Angeles 1982	7 Punkte, 9. Platz

Zur Person: Der erfolgreichste Fahrer aller Zeiten in der CSSR heißt sicher Jiří Štancل. Der 33jährige Prager, der 1967 sein 1. Rennen in seiner Heimatstadt bestritt (er wohnt nur wenige Meter vom Marketa-Stadion entfernt) war nicht weniger als 12mal Landesmeister (1970, 1972-1981 ununterbrochen, 1983) und in den Jahren 1971 und 1982 Vizemeister – eine unglaubliche Serie, die es wohl nirgends in der Welt gibt. Auch bei den WM-Finalteilnahmen steht er mit Zenon Plech auf gleicher Höhe: 7mal qualifizierte sich „Jirko“ für einen Endlauf, seine Resultate waren aber eher enttäuschend. Die beste Plazierung sprang mit dem 9. Platz im letzten Jahr im Los Angeles-Coliseum heraus, dort fuhr er mit seiner Jawa Bestzeit und beendete die WM-Träume von Les Collins. Seine größten Erfolge feierte Jiří (gesprochen Jirschi) in Pardubice – nicht weniger als 5mal (1974, 76, 78, 81 und 82) durfte er sich den begehrten Goldhelm aufsetzen und eine nagelneue Jawa nach Hause nehmen. Des weiteren gewann er den Goldhelm von Žarnovica 3mal. Für die CSSR bestritt er siebenmal ein Best-Pairs-Finale (beste Plazierung Rang 4) und mit dem Team feierte er zweimal die Bronzemedaille. Größter Einzelerfolg in der WM war für Štancل der Kontinentsieg 1982 in Leszno/Polen. Seit 1976 fährt Štancل (mit Unterbrechungen) in der britischen Liga, wurde mit Coventry 1978 Meister, wechselte dann nach Reading und gewann dort 1980 seine 2. Liga-Trophäe. In diesem Jahr bekam er keine Freigabe seines Verbandes, weil die Langbahn-Interessen für das heimische Finale in Mariánské Lázně in den Vordergrund gestellt wurden. Mit der WCS-Truppe bereiste Štancل 1977 Australien, Neuseeland und Kalifornien. Seine Technik (wohl eine der Besten, die es je gab) und seine Routine machen ihn in Halbmond zu einem gefährlichen Außenseiter.

Facts about his person: Jiri Stancل is surely the most successful rider of all time in Czechoslovakia. The 33 year-old from Prague, who had his first race in 1967 in his home town (he lives just a few metres away from Marketa-Stadium), was no fewer than 12 times national champion (1970, 1972-1981, 1983) and runner-up in 1971 and 1982 – a fantastic series which is probably unique in the world. He has also drawn level with Zenon Plech in the number of World Finals: "Jirko" was able to qualify seven times for the final up to now, but the results were somewhat disappointing. His best placement was 9th last year in the Los Angeles Coliseum. He rode on his Jawa the fastest heat of all, putting an end to Les Collins' dreams of the World Championship. Jiri (spoken as Jeershy) celebrated his best results in Pardubice – he was able to put on the coveted Golden Helmet no fewer than 5 times (in 1974, 76, 78, 81 and 82) and also take home a brand-new Jawa. Apart from that he won the Golden Helmet in Zarnovica three times. He rode for Czechoslovakia seven times in a Best Pairs Final (best placement is 4th) and won the bronze medal twice with his team. His biggest individual success in a World Championship was a victory in the Continental Final in Leszno/Poland in 1982. Stancل has been riding in the British League since 1976 (with interruptions), was league champion with Coventry in 1978, then transferred to Reading, where he won his Second league trophy in 1980. The Czechoslovakian speedway federation did not release him this year, because the longtrack interests for the domestic final in Mariánské Lázně were placed in the foreground. Stancل toured Australia, New Zealand and California in 1977 with the WCS team. His technique (one of the best ever seen in speedway) and his experience will bring him a lot of points in the Motodrom of Halbemond.





10

Nr.



Kenny Carter

England und Halifax

Name: Kenneth Malcolm Carter

geboren: 28. März 1961

verheiratet: Pam, 1 Tochter

Weltfinalstatistik:

Wembley 1981

Los Angeles

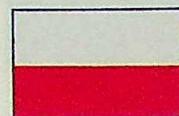
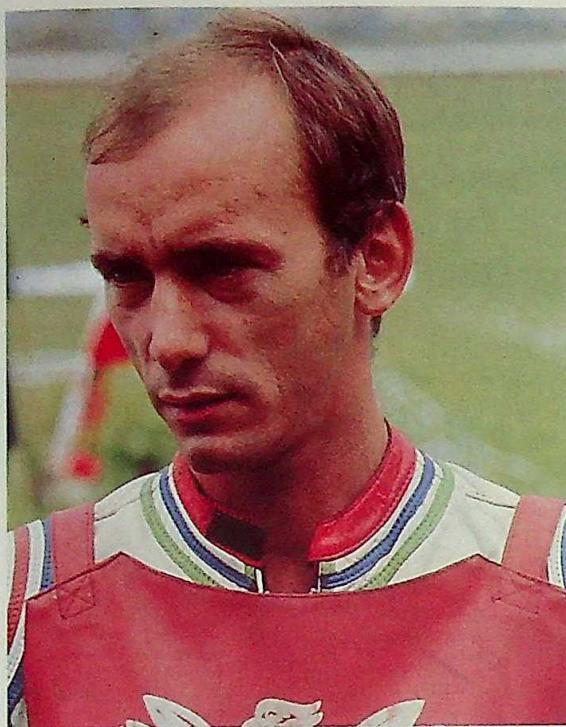
10 Punkte, 4. Platz

9 Punkte, 5. Platz

Wie ein Komet ging der Stern des Kenny Carter 1981 auf, als er bei seiner ersten Final-Teilnahme in Wembley auf Anhieb Platz 4 belegte und damit in die Spitze des Welt speedway vorstieß. 1978 fuhr er noch bei Newcastle in der nationalen Liga, fiel durch gute Leistungen und kämpferischen Fahrstil auf und wurde Mitglied der Mannschaft seiner Heimatstadt Halifax. Trotz Verletzungsspech schaffte Carter den Einzug ins Finale 1981 in Wembley, wo er dann auch der einzige Fahrer war, der den späteren Weltmeister Bruce Penhall in einem Heat schlagen konnte. Bei seinem zweiten Finale in Los Angeles galt er mit als Top-Favorit und wurde in England insgeheim als Nachfolger des amtierenden Weltmeisters gesehen. Aber wie so oft, wenn die Erwartungen hoch gesteckt sind, kommt alles anders. Nach 13 Längen führte Carter noch mit Maximum und traf im 14. Heat auf Bruce Penhall, Peter Collins und Phil Crump. Im Vorlauf des Rennens kollidierte er mit Penhall, wurde nach außen in die Bande gedrückt und stürzte schwer und wurde disqualifiziert. Damit war die WM 82 für ihn gelaufen, in Heat 17 fuhr er um 1 Punkt und kam auf 9 Punkte insgesamt und wurde 5. Daß er sich wieder gefangen hat und für Norden für viele Top-Favorit ist, zeigt sein Weltmeistertitel 1983 zusammen mit Peter Collins bei den Best-Pairs. Wer in Norden gewinnen will, muß Kenny Carter schlagen.

Facts about his person: Kenny Carter's star rose like a comet in 1981, when he was 4th at the first attempt in his first ever World Final and so became one of the top riders in world speedway. In 1978 he rode for Newcastle in the National League. He attracted much attention with good performances and aggressive riding and so joined his hometown team Halifax. Despite having bad luck with injuries Collins got through to the Final in Wembley in 1981, where he was the only rider who was able to beat World Champion Bruce Penhall in a heat. In his second World Final in Los Angeles he was rated as one of the top favourites and in England he was seen as the successor to the reigning world champion. But as so often happens when the expectations are pitched so high it was to be all so different. After 13 heats Carter was still leading with a maximum and started in heat 14 with Bruce Penhall, Peter Collins and Phil Crump. He collided with Penhall in this race and crashed heavily into the boards. He was disqualified and his hopes of the world title in 1982 were all over. He managed to get 9 points altogether and was an overall 5th. His world championship title in 1983 together with Peter Collins in the Best Pairs Final shows that he has regained his composure and is the top favourite for many people in Norden. Whoever wants to win in Norden must first beat Kenny Carter.





11

Nr.

Zenon Plech

Polen und Wybrzeże Gdańsk

Name: Zenon Plech

geboren: 1. Januar 1953 in Zwierzyn/Polen

geschieden, keine Kinder

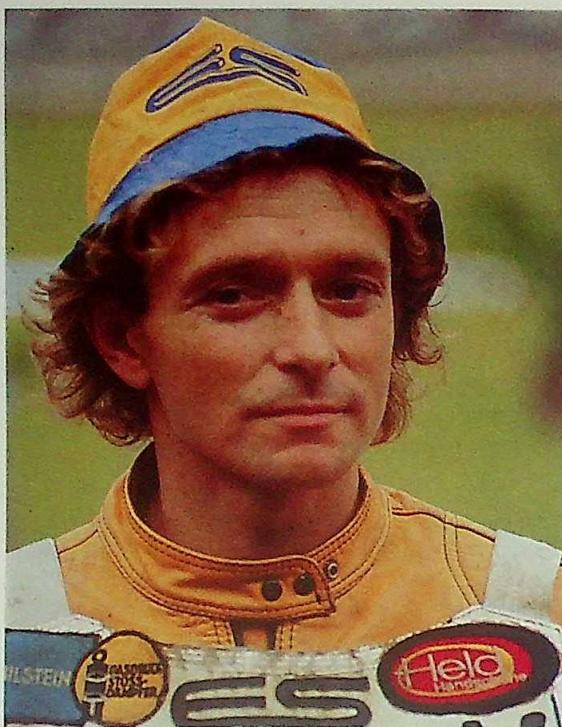
Weltfinalstatistik:

Chorzow 1973	12 Punkte, 3. Platz
Göteborg 1974	8 Punkte, 8. Platz
Wembley 1975	4 Punkte, 12. Platz
Chorzow 1976	11 Punkte, 5. Platz
Chorzow 1979	13 Punkte, 2. Platz
Göteborg 1980	1 Punkt, 15. Platz
Wembley 1981	3 Punkte, 15. Platz

Zur Person: Der Kontinentsieger 1983 von Rybnik hat eine unglaubliche Karriere hinter sich. 1969 stieg er als 16jähriger zum 1. Mal auf ein Motorrad, 1970 fuhr er dann für Stal Gorzów sein 1. Rennen. Mit 19 Jahren wurde er 1972 Polens jüngster Meister aller Zeiten, ein Jahr später in Chorzow auch jüngster WM-Finalteilnehmer seines Landes. Und bei diesem, seinem ersten Endlauf wäre ihm fast der „große Wurf“ auf Anhieb gelungen, erst eine Karambolage mit G. Chlinowski (UdSSR) und die darauffolgende Entscheidung des Schiedsrichters, den Russen zu disqualifizieren und Plech „2 grüne“ Punkte zuzuschreiben, brachten ihn um ein mögliches Stechen um den Weltmeistertitel. 1974 und 1979 gewann er weitere polnische Meistertitel, und im gleichen Jahr feierte er, wieder in Chorzow, seinen wohl größten Erfolg bislang: die Vizeweltmeisterschaft hinter Ivan Mauger, der zum 6. Mal Weltmeister wurde. Insgesamt stand „Plecky“ 7mal in einem Weltfinale, die Resultate waren aber genauso wechselhaft wie seine Laufbahn – von Platz 2 bis Platz 15. Seit 1975 fährt Plech in der britischen Liga, zuerst für Hackney, zuletzt für Sheffield. Mit Edward Jancarz errang Zenon Plech einige beachtliche Plazierungen bei der Best-Pairs-WM, u. a. ein 2. Platz 1980 in Krsko/YU und zwei 3. Plätze in Vojens/DK und Katowice/PL. Weitere Erfolge: Silberhelm 1971 und Goldhelm 1973, 74 und 78.

Facts about his person: The 1983 winner of the Continental Final in Rybnik has an incredible career behind him. In 1969 as a 16 year-old he had his first taste of motorbike action. In 1970 he rode in his first race for Stal Gorzów. In 1972, at the age of 19, he became Poland's youngest ever champion, and a year later in Chorzow his country's youngest World Finalist. In his first World Final he almost succeeded, but a collision with G. Chlinovskij (USSR) and the subsequent decision of the referee, to disqualify the Russian and to give Plech two points, deprived him of a possible run-off. In 1974 and 1979 he won further Polish titles. It was in 1979 that he was to celebrate his biggest success up to now, in Chorzow again: He was runner-up to Ivan Mauger, who became World Champion for the sixth time. In all „Plecky“ was 7 times in a World Final, but the results were just as changeable as his career – they range from 2nd to 15th. Plech has been riding in the British League since 1975, first for Hackney and last for Sheffield. To the absence Zenon Plech achieved some remarkable results in the Best Pairs World Finals with Edward Jancarz, for example a second place in 1980 in Krsko, Yugoslavia and two thirds in Vojens, Denmark and Katowice, Poland. Other results: Silver Helmet in 1971 and the Golden Helmet in 1973, 74, and 78.





12

Nr.

Egon Müller

BR Deutschland und MSC Pocking

Name: Egon Müller

geboren: 26. November 1948 in Kiel.

Verh., Christel, Kinder: Dirk (15).

Weltfinalstatistik: Chorzow 1976

Göteborg 1977

Göteborg 1980

Wembley 1981

8 Punkte, 8. Platz

8 Punkte, 7. Platz

4 Punkte, 14. Platz

9 Punkte, 7. Platz

Zur Person: Wie bei keinem anderen Aktiven sind Superlativen bei Egon Müller angebracht. Er begann seine Karriere von ganz unten und beschränkte sich zunächst auf Trial, Moto Cross und Gelände. 1970 fuhr er das erste Grasbahnrennen und gewann nicht nur dieses eine, sondern eine ganze Reihe von Rennen in den nächsten Jahren. Müllers Metier blieb die Grasbahn, Speedway mied er. 1973 holte er sich den ersten Meistertitel, zwei Tage nach dem siebten Platz in der Langbahn-WM in Oslo. Für Neumünster gewann er den ersten Bundesligatitel. Den großen Triumph brachte ihm 1974. Egon konnte sich nur als Reservefahrer qualifizieren, doch nach der Verletzung von Jan Käter sprang er auf den WM-Express auf und erfuhr für die Bundesrepublik den ersten Weltmeistertitel. Der Erfolg war ihm auch 1975 in Gornja Radgona/YU hold und 1978 im Stechen gegen Alois Wiesböck. Nach 1976, 1977, 1980 und 1981 steht er jetzt zum fünften Male in einem Speedway-Finale. Müller hat auf vielen Plätzen dieser Welt gefahren, doch Fuß faßte er, der in den letzten Jahren sich eine zweite Existenz in der Musikszene aufbaute, nicht in der englischen Liga, auch wenn er es versuchte. Anscheinend stimmten die „Kohlen“ nicht, und in diesem Punkt versteht Egon Müller keinen Spaß. Der heute in Rodenbek bei Kiel wohnhafte Superstar des deutschen Bahnsports ist heute der wohl bestbezahlteste Fahrer aller Zeiten. Die Chance, heute in Norden nach Heat 20 (oder Heat 21) ganz oben zu stehen, ist riesig – der ehemalige „Komet“ braucht nur nach dem Stern zu greifen.

Facts about his person: There are some superlatives which apply to Egon Müller more than any other rider. He began his career right at the bottom and was restricted to riding in trials, motor-cross and cross-country races. In 1970 he rode his first grass-track race and won not only this particular race, but also many others in the following years. Müller avoided speedway – he preferred the grass-track action. In 1973 he won his first championship title, just two days after becoming seventh in the Long Track World Final in Oslo. He also won the first league championship with the "Bundesliga" team Neumünster. In 1974 he had his greatest triumph. Egon could only qualify as a reserve rider, but after Jan Käter was injured he jumped on the World Championship express and won the first ever World Championship title for Germany. He continued his success in 1975 in Gornja/Yugoslavia and also in 1978 in a run-off with Alois Wiesböck. After 1976, 1977, 1980 and 1981 he is in a speedway final for the fifth time. Müller, who also makes himself a living in the music scene, has ridden on many tracks all over the world, but he never quite got to grips with the scene in the British League, even though he tried. Obviously he didn't get enough money and that's no joke to Egon Müller. The superstar of German speedway, who now lives in Rodenbek near Kiel, is probably the best-paid rider of all time. He has a fantastic chance of being right at the top after heat 20 (or heat 21) and the former "comet" just has to reach for the stars.





13

Nr.

Hans Nielsen

Dänemark und Birmingham

Name: Hans Nielsen

geboren: 26. Dezember 1959 in Brovst/Dänemark

Weltfinalstatistik:

Göteborg 1980

Wembley 1981

Los Angeles 1982

7 Punkte, 11. Platz

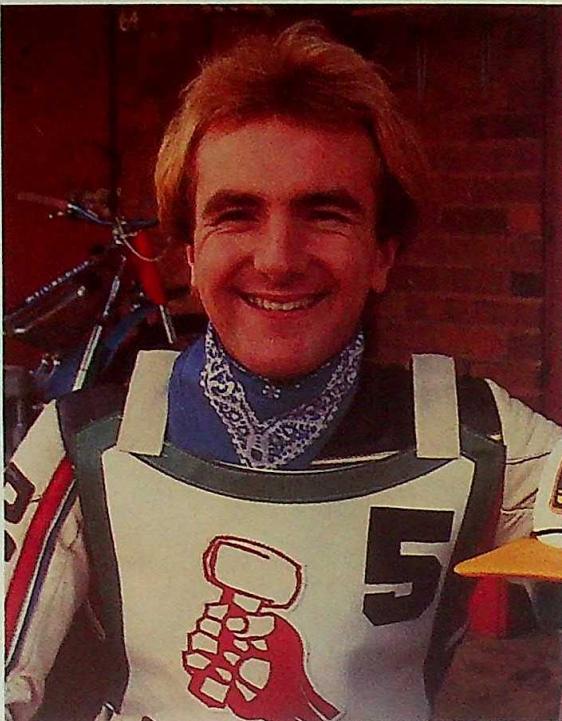
7 Punkte, 9. Platz

8 Punkte, 7. Platz

Zur Person: Der jüngste der 3 dänischen Teilnehmer in Norden muß nach seinen Erfolgen in diesem Jahr als WM-Favorit Nr. 1 gewertet werden. Er absolvierte alle Qualifikationsrunden – das dänische Finale, Skandinavienfinale und das Interkontinentalfinale – ungeschlagen als Sieger. Außerdem gewann er 1983 in Bremen zum 3. Male die Trophäe „Master of Speedway“. In der Weltmeisterschaft der Einzelfahrer blieben ihm große Ehren bisher versagt: Obwohl er jedesmal zu den Siegesanwärtern zählte, mußte er sich mit dem 7. Platz als beste Plazierung im letzten Jahr in Los Angeles zufrieden geben. Seinem Land Dänemark verhalf er allerdings 1978 in Landshut und 1981 in Olching jeweils als punktbester Fahrer entscheidend zum Gewinn der Team-WM und wurde 1979 in Vojens mit Ole Olsen erster dänischer Paarweltmeister. Die 400 m lange Norder Bahn könnte den ultrakurze Strecken wie Vojens und Birmingham gewohnten Nielsen erneut alle Titelhoffnungen zu nichte machen. Dennoch muß man ihm nach drei enttäuschenden Weltfinalteilnahmen nun mit hinzugewonnener Erfahrung und dem nötigen Ehrgeiz einen Platz unter den Ersten auf jeden Fall zutrauen.

Facts about his person: The youngest of the three Danish finalists in Norden must be rated as the number one favourite for the World Championship after the success he has had in this year. He was unbeaten in all the qualifying rounds – the Danish Final, the Scandinavian Final and the Intercontinental Final. Apart from that he also won the „Master of Speedway“ trophy in Bremen in 1983 for the third time. In the Individual World Championship he hasn't yet been among the honours: although he was always reckoned to be a possible winner his best placement was 7th last year in Los Angeles. However he played a decisive part in helping his home country, Denmark, to victory in the Team World Championships in 1978 in Landshut and in 1981 in Olching – in each case as the rider with the highest number of points. He was also Best Pairs World Champion with Ole Olsen in Vojens in 1979. The track in Norden, which is 400 metres long, could wreck all Nielsen's hopes of the title, for he is used to the ultra-short tracks as in Vojens or in Birmingham. Nevertheless after three disappointing World Finals he is capable of finishing at the top – he now has the necessary experience and is ambitious enough to make it.





14

Nr.

Phil Collins

Großbritannien und Cradley Heath
Name: Philip David Collins
geboren: 2. Juni 1960 in Manchester/England

Weltfinalstatistik: Debutant in Norden

Zur Person: Phil Collins ist der drittälteste von 6 Collins-Geschwistern aus England, die im Speedwaysport einen wahrscheinlich einmaligen Rekord halten: Alle sechs Geschwister haben bereits Speedwayrennen gefahren, fünf fahren regelmäßig, drei gehören zur absoluten Weltelite. Der bekannteste, Peter Collins (Weltmeister 1976) schaffte überraschend die Qualifikation nach Norden nicht. Les Collins, der amtierende Vizeweltmeister, schied dieses Jahr ebenfalls unerwartet vorzeitig aus. Phil vertritt nun als dritter Collins die Familienfarben in einem Weltfinale. Außer den dreien fahren noch die jüngeren Neil, Steven und sogar Anne Collins ist schon einmal gestartet. Der 23jährige Phil, mit Cradley bereits britischer Ligameister, stand bisher im Schatten seiner älteren Brüder, doch hat er heute in Norden Gelegenheit, deren Erfolge einzuholen. Auf keinen Fall darf man den Berufsrennfahrer aus Manchester unterschätzen, der an einem guten Tag jeden anderen zu schlagen vermag, und der mit reichlich Langbahn-Praxis auch mit der Norder Bahn keine allzu großen Schwierigkeiten haben dürfte. Der 1,70 Meter große Junggeselle zählt auf jeden Fall, obwohl einer der vier WM-Finaldebutanten in Halbemond, zum Kreis der Favoriten auf eine Medaille.

Facts about his person: Phil Collins is the third eldest of 6 Collins brothers and sisters from England who probably hold a unique record in speedway: all six have rode in speedway races, five of them are regular riders and three of them can be classed with the world's best. The most well-known is Peter Collins (World Champion in 1976) who surprisingly didn't qualify for Norden. Les Collins, runner-up in last year's final, was also unexpectedly eliminated in the qualifying rounds. As the third of the Collins clan Phil will represent the family colours in this year's final. Apart from these three the younger Neil, Steven and even sister Anne have all started in a race. The 23 year-old Phil, who has already won the British League championship with Cradley, stood up to now more or less in the shadow of his elder brother, but today in Norden he has the opportunity to catch up with his success. The speedway professional from Manchester can by no means be underestimated. On a good day he has the ability to beat everyone and with his experience of long tracks he shouldn't have too many difficulties with the track in Norden. The bachelor, who is 1.70 metres tall, can be reckoned to be one of the favourites for a medal, although he is one of the four riders who are making their World Championship Final debut in Halbemond.





Nr. **15**

Petr Ondrašík

CSSR und Birmingham

Name: Petr Ondrašík

Geboren: 8. Oktober 1951

verh., Radka, Kinder: Pavel, Vera

Weltfinalstatistik

Wembley 1978

0 Punkte, 16. Platz

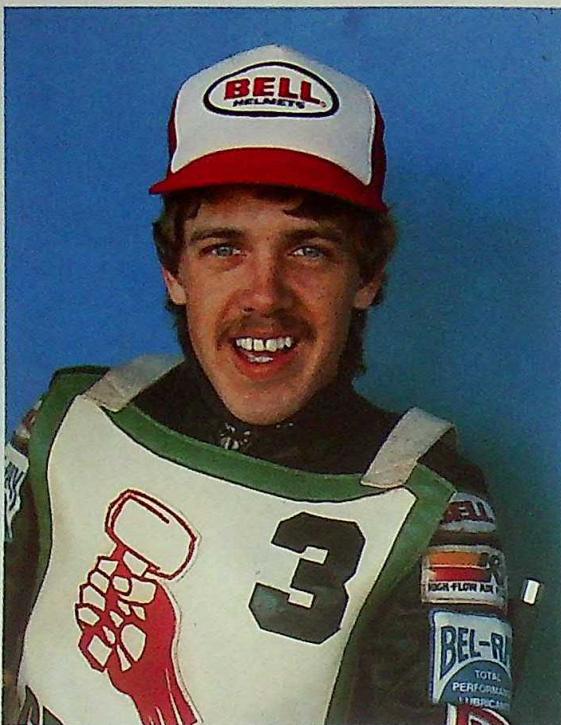
Göteborg 1980

0 Punkte, 16. Platz

Zur Person: Petr Ondrašík (ausgesprochen Ondrašík) ist kein Neuling in einem WM-Finale, obwohl sein Vordringen nach Norden die größte Überraschung beim Kontinentalfinale in Rybnik war. Seine bisherigen Endlaufteilnahmen endeten allerdings enttäuschend – kein einziger Punkt 1978 und 1980 bei insgesamt 10 Rennläufen. Sein erstes Rennen fuhr Ondrašík 1968 in Česolupy, 1971 wechselte er dann zum Meisterclub Roter Stern in Prag. In der tschechischen Meisterschaft feierte er dieses Jahr mit dem 2. Platz hinter Štanci seine bislang beste Platzierung. International startete Ondrašík 1974 bei der Best-Pairs-WM in Boras/Schweden – Ausbeute: 6. Platz. Mit der Mannschaft konnte er zweimal den 3. Platz belegen. Weitere gute Platzierungen: zweimal Sieger beim Goldhelm in Žarnovice, und ein 4. Platz in Pardubice. Seit 1980 kennen Petr auch die Engländer, zuerst startete er für Wolverhampton, in diesem Jahr ist er Team-Kamerad von Karl Maier in Birmingham. Dort holte er sich die notwendige Routine, die man braucht, um die nervenaufreibenden Qualifikationen zu überstehen. 2 Fußbrüche waren die schwersten Verletzungen in seiner Karriere. In diesem Jahr fährt Petr Ondrašík zweispurig: sein Verband meldete ihn auch für den Grasbahn-Europameisterschafts-Wettbewerb und auf Anhieb schaffte er das Finale in Nandlstadt/D. Der immer gut gelaunte, sympathische Tscheche wird auch in Norden sein Lachen nicht verlernen, wenn seine Serie von 1978 und 1980 eine Fortsetzung finden sollte. Drücken wir ihm alle die Daumen für seinen 1. WM-Endlauf-Punkt!

Facts about his person: Petr Ondrašík (spoken as Ondrashick) is no newcomer to a World Final, although his advance to Norden was the biggest surprise in the Continental Final in Rybnik. His performances in his two World Finals were very disappointing – he didn't manage to get a single point in 1978 and 1980 in his ten heats in all. Ondrašík rode his first race in Česolupy in 1968 and then moved to the top club Red Star. This year in the Czechoslovakian championship he was 2nd to Stand – his best placement up to now. Ondrašík made his international debut in 1974 in the Best Pairs Final in Boras in Sweden – result: 6th. He was also twice 3rd with the team. Apart from that he twice won the Golden Helmet in Zarnovice and was 4th in Pardubice. The English have got to know Petr since 1980 – first he started for Wolverhampton and this year he is Karl Maier's team comrade in Birmingham. There he got the necessary experience needed to survive the neveracking qualifying rounds. He has twice broken his foot – the most serious injuries in his career. This year the Czechoslovakian federation entered Petr Ondrašík for the grass track European Championship competition and he got through to the final in Nandlstadt, Germany, at his first attempt. The likable Czechoslovakian, who is always in a good mood, won't forget how to laugh if his series of 1978 and 1980 should continue. Let's keep our fingers crossed that he gets his first World Final point!





16

Nr.

Erik Gundersen

Dänemark und Cradley Heath

Name: Erik Gundersen

Geboren: 8. Oktober 1959 in Esbjerg/Dänemark

Weltfinalstatistik:

Wembley 1981

11 Punkte, 4. Platz

Zur Person: Der 23jährige Erik Gundersen ist einer der jungen dänischen Fahrer, die sich in kürzester Zeit unter der Schirmherrschaft von Ole Olsen in die Weltelite gefahren haben. Trotz seiner jungen Jahre zählt der Spaßvogel aus Esbjerg, der für den englischen Vizemeister Cradley Heath fährt, bereits seit 3 Jahren zu den besten unserer Sportart. Und dennoch ist ihm ein großer Erfolg noch nie gelungen: Dreimal verpaßte er, obwohl Favorit, den Sieg bei der Junioren-Europameisterschaft, bei seinem Weltfinaldebut 1981 in Wembley kostete ihn ein Ausfall den möglichen Sieg und im letzten Jahr schied er, obwohl die ganze Saison überragend, bereits in der Qualifikation aus. Immerhin gewann der 1,65 Meter kleine Däne 1981 in Olching mit Dänemark die Mannschaftsweltmeisterschaft. Wenn der auf glatte und kurze englische Bahnen spezialisierte Gundersen mit der schnellen Norder Piste zurechtkommt, muß er sicher zum engen Favoritenkreis gerechnet werden. Erik, der 4 Geschwister hat, aus bescheidenen Verhältnissen stammt und noch ledig ist, erfreut sich großer Beliebtheit unter Fahrerkollegen und Fans, da er in jeder Situation zu irgendwelchen Späßen aufgelegt ist.

Facts about his person: The 23 year old Erik Gundersen is one of the young Danish riders who, under the auspices of Ole Olsen, has managed to become one of the world's best. Although he is so young the joker from Esbjerg, who rides for the British League runners-up Cradley Heath, ranks with Speedway's best over the last three years. Nevertheless he has not yet been so successful: although each time the favourite he missed out on winning the Junior European Championship and on his World Final debut in Wembley in 1981 an engine failure cost him a possible victory. Last year he was eliminated in the qualifying rounds although he had had a fantastic season. At least the little Dane, just 1.65 metres tall, won the Team World Championship with Denmark in Olching in 1981. If Gundersen, who is a specialist on slippery and short tracks, gets to grips with the fast track in Norden, he must surely be rated as one of the hot favourites. Erik who has 4 brothers and sisters and of humble origin and still single, is very popular among his colleagues and fans because he is always in the mood for a joke.



Doornkaat

**ECKIG
UND
EHRLICH.**

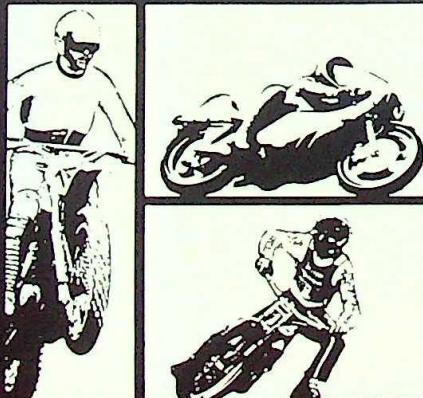
Rund im Geschmack.



Damit die Kraft auch
auf die Straße kommt

iwis ketten

unsere Welt
zwischen
Kettenrad
und Ritzel



Mopedketten
Touringketten
Rennsportketten
Motocrossketten
O-Ringketten
Schmiermittel

iwis

Im guten Fachhandel

Europas führende Motorrad-Fachzeitschrift für Bahnsport

Bahnsport

- **Sandbahn**
- **Grasbahn**
- **Speedway**

AKTUELL

immer dabei!

Reserve

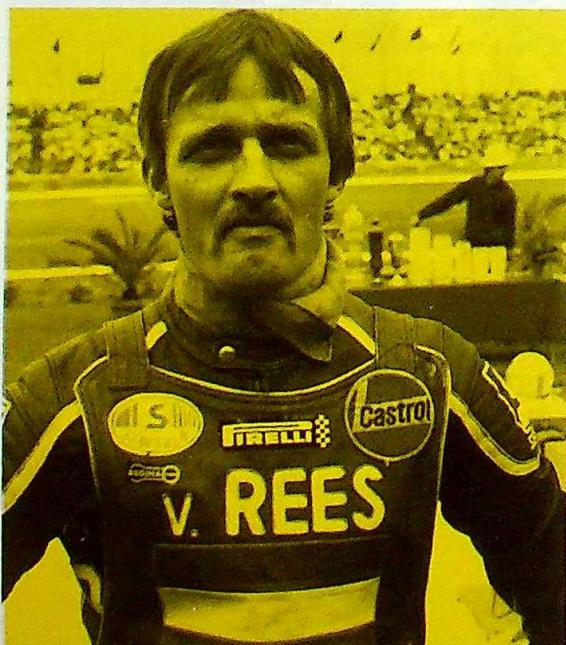


Peter Ravn

Dänemark und Creadley Heath
Name: Peter Ravn

Geboren: 16. März 1962 in Bogense/DK

Zur Person: Peter Ravn begann vor 7 Jahren in der 50ccm-Klasse (Mini-Speedway) in Randers/Dänemark mit dem Speedwaysport. Vier Jahre später wechselte er in die 500ccm-Klasse über. 1981 ging der ehrgeizige Däne nach England, um in der härtesten Speedway-Liga der Welt Erfahrungen zu sammeln. 1981 und 1982 war Peter Ravn eifriger Punktesammler im Team von Belle Vue/Manchester und wechselte 1983 nach Creadley Heath. Beim Speedway-Mannschaftsweltfinale am 12. August 1983 in Vojens/DK verbuchte der 21jährige den größten Erfolg seiner bisherigen Laufbahn, als er als Reservefahrer für das dänische Team dreimal eingesetzt wurde, insgesamt 7 Punkte schrieb und somit erheblichen Anteil am Welttitelgewinn des dänischen Teams in diesem Jahr hatte. Peter Ravn hofft, daß er noch lange in der englischen Liga fahren kann und daß er bald auf der „Speedwayinsel“ heimisch werden kann.



18

Nr.

Karl Maier

Deutschland und Birmingham

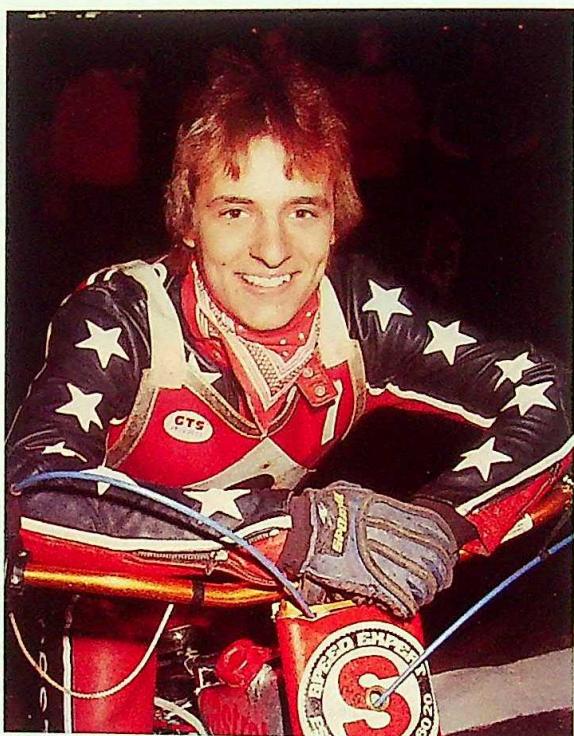
Name: Karl Maier

geboren: 24. August 1957

Zur Person: „Karli“ Maier, wie er von seinen Freunden genannt wird, machte erstmals 1977, beim Finale zur Deutschen Langbahnmeisterschaft, auf dem Leinewebering in Bielefeld auf sich aufmerksam, als er einen sensationellen 3. Platz belegte. 1979 boxte sich Karli bis ins Weltfinale durch und wurde 6. Beim Weltfinale der Langbahnfahrer im Jahre 1980 auf dem Eichenring in Scheessel schlug Maiers große Stunde, als er in einer spannenden Motorenschlacht Egon Müller, Christoph Betzl und Josef Aigner besiegte und zum ersten Mal Weltmeister wurde. Daß dieser grandiose Erfolg kein Zufall war, bewies Karl Maier 1982 in Esbjerg/Dänemark, wo er beim Weltfinale die Weltelite der Langbahnfahrer erneut besiegte und sich seinen zweiten Weltmeistertitel erkämpfte. Auch auf der Speedwaybahn ist Karl Maier ein gefürchteter Gegner.

17

Nr.



Hendikus (Henny) Krouze

Niederlande

Name: Hendikus Constantinus

Jozef (Henny) Krouze

geboren: 11. März 1952

Zur Person: Seit mehr als 10 Jahren gehört der 31jährige Niederländer zur ersten Garnitur kontinentaler Speedwayfahrer. Henny Krouze ist mehrfacher niederländischer Speedwaymeister, der seine brillante Technik maßgebend während mehrjähriger Einsätze in den britischen Ligateams von Halifax und Sheffield formte. Der Niederländer ist Inhaber eines ganz seltenen Rekordes, denn es gelang ihm einmal, in einem Ligarennen 21 Punkte zu schreiben, als er als taktischer Reservefahrer siebenmal eingesetzt wurde und alle Läufe gewann. Als einer der besten Fahrer des europäischen Kontinents stand Henny mehrfach im Kontinentalfinale zur Speedway-Einzel-Weltmeisterschaft, fuhr aber immer knapp ans Weltfinale vorbei. In der laufenden Saison 1983 fährt Henny Krouze im Bundesligateam des MC Norden.

19

Nr.



Speedway-Team MC Norden 1979

Betreuer: H. Kinkelbur, K. Biedersberger, W. Duden, P. Nieder, L. Glover, S. Rasmussen.

Der Motorsport-Club Norden (MCN) damals – gestern – heute – jetzt

Am 3. Juni 1949 wurde der MCN gegründet, und zu diesem Zeitpunkt ahnte niemand in der strukturschwachen Region Ostfrieslands, welch' große, internationale Bedeutung der Zusammenschluß dieser jungen Motorradsporthelden einmal bekommen sollte. Im Reigen der Namen der Gründungsmitglieder, von denen die Herren Johann Kleen, Helmut Kutzeer, Gerd Schipper und Gerd Weber heute noch aktiv sind, taucht damals schon der Name des heutigen 1. Vorsitzenden Franz Arens auf, der mit 21 Jahren jüngster Schatzmeister eines deutschen Motorsportclubs wurde. Die Stadt Norden stand den Aktivitäten des jungen Clubs mit gewisser Skepsis dennoch wohlwollend gegenüber und stellte die Aschenbahn des städtischen Sportgeländes auf dem Jahnplatz für das erste Aschenbahnrennen zur Verfügung. Diese Veranstaltungen stellten in den Jahren kurz nach dem 2. Weltkrieg für die Bevölkerung in Ostfriesland und darüberhinaus eine wahre Sensation und eine willkommene Abwechslung dar. Im Jahre 1954, als der MCN schon weit über Ostfrieslands Grenzen hinaus einen klangvollen Namen hatte, bot sich der Kauf eines Militärsportgeländes in Norden-Tidofeld an. Von da an, bis 1969, fanden die nun schon traditionellen Aschenbahnrennen jährlich am Pfingstmontag auf der 410 Meter langen Speedwaybahn im clubeigenen Renngelände statt. Nach dem Pfingstrennen 1969 wurde die Anlage in Norden-Tidofeld an einen bedeutenden deutschen Büromaschinenhersteller ver-

kauf, der hier ein Montagewerk errichtete und 300 Arbeitsplätze schuf. Eine Maßnahme, die für die äußerst strukturschwache Region von nicht zu unterschätzendem Stellenwert war.

Durch die sehr gute Zusammenarbeit der beiden führenden Männer des MCN, dem damaligen 1. Vorsitzenden und inzwischen leider verstorbenen August Windmann und dem 2. Vorsitzenden Franz Arens einerseits, und dem damaligen Landkreis Norden andererseits, gelang es, im benachbarten Ort



Auch der Speedway-Nachwuchs zeigte fahrerisches Können in Halbemond. Im Hintergrund ein Teil der 600-m-Sandbahn, die 1972 beseitigt wurde.



Die Russen kommen ... auch im Motodrom Halbemond zeigten die Stahlschuhartisten aus der UdSSR knallharte, interne Positionskämpfe.

Halbemond ein 7 Hektar großes Ersatzgelände zu erwerben, das durch umfangreiche Bodenentwässerungsmaßnahmen kostengünstig erschlossen werden konnte. Weitab von großen Wohngebieten, in landschaftlich schöner Lage, entstand hier von 1969 bis 1971 das Waldstadion Halbemond, eine kombinierte Bahnsportanlage, bestehend aus der 400 Meter langen Speedwaybahn, um die eine 660 Meter lange Sandbahn angelegt wurde.

Im Jahr der Fertigstellung wurde das Stadion mit einem nationalen Speedwayrennen eingeweiht, und einige Monate später sah das Waldstadion Halbemond mit einem Vorlauf zur deutschen Sandbahnmeisterschaft den ersten Prädikatslauf. Das Jahr 1972 war ein weiterer Meilenstein des MCN auf dem Weg zu größerem internationalen Ansehen. Aus gesundheitlichen Gründen trat August Windmann vom Amt des 1. Vorsitzenden des MCN zurück. Franz Arens, mit viel Sachverstand und großem Organisationstalent, hatte sich schon als 2. Vorsitzender einen Namen gemacht und trat nun die Nachfolge von

August Windmann an. Erst kurze Zeit in „Amt und Würden“, schockte Franz Arens die deutschen Bahnsportfans mit der Sensationsmeldung: „Die sowjetische Speedway-Nationalmannschaft kommt zum ersten offiziellen Länderkampf auf deutschem Boden nach Norden!“ Dieser Länderkampf wurde für den MCN in jeder Beziehung ein voller Erfolg und die Idee, Speedway-WM-Läufe zu veranstalten, war geboren. Teddy Vorster, der damalige Präsident des Deutschen Motorsport-Verbandes, in dem der MCN von Anfang an Mitglied war, zeigte sich anlässlich des ersten Länderkampfes von dem Schaffen des MCN derart beeindruckt, daß er sich spontan bereit erklärte, diese Idee zu unterstützen und die erforderlichen Verbindungen zur FIM herzustellen. Seitens der FIM kam dann bald der wohlwollende Rat, die Konzeption der Anlage zu verändern, da die Sandbahn mit einer Länge von 660 Metern nicht für WM-Läufe in Frage kam, die Speedwaybahn, ohne feste Außenbegrenzung zwar für einen Vorlauf genehmigt würde, für höhere WM-Prädikate aber auch nicht geeignet sei.



Speedway-Bundesliga-Atmosphäre – und der erste provisorische Zielrichterturm.



Siegerehrung 1973 an dem Tag, an dem Ole Olsen (Mitte) den Bahrekord aufstellt; links Barry Briggs und rechts neben dem unvergessenen Hansi Siegl mit Blick nach unten Egon Müller, ganz rechts MCN-Vorsitzender Franz Arens.

In einer Blitzaktion entschloß sich der MCN, die Sandbahn aufzugeben, ein reines Speedwaystadion zu schaffen, und rechtzeitig zum 6. Mai 1973 war dieser Umbau abgeschlossen. Der erste Vorlauf zur Speedway-Weltmeisterschaft des MCN wurde erfolgreich durchgeführt. Jan Hadek aus der CSSR hieß der Sieger an diesem 6. Mai 1973, und der damalige Vizepräsident der CCP, Franci Nowak aus Jugoslawien, lobte die Bahn und das Stadion in höchsten Tönen, wobei er versicherte, höhere Speedway-WM-Prädikate in Norden zu befürworten. Diese Versicherung des heutigen Präsidenten der CCP wurde schon gleich im nächsten Jahr eingelöst, als von der FIM ein kontinentales Semifinale nach Norden vergeben wurde. Bei diesem Rennen am Pfingstsonntag 1974 startete erstmals ein amtierender Speedway-Weltmeister im Stadion des MCN, das nun den Namen „Motodrom Halbemond“ führte. Jerzy Szczakiel aus der Volksrepublik Polen mußte hier im Motodrom Halbemond seine Hoffnung auf eine erfolgreiche Titelverteidigung, bedingt durch den Sturz in seinem 1. Lauf, vorzeitig begraben. Nur ein Jahr später, 1975, erlebte Norden und das Motodrom Halbemond den bisher größten Höhepunkt seiner nun schon ruhmreichen Geschichte, denn der MCN wurde von der FIM beauftragt, das Weltfinale der Speedway-Mannschaften auszurichten. Dieses Großereignis, zu dem 25 000 Speedwayfans aus aller Welt ins Motodrom kamen und den grandiosen Sieg des englischen Teams mit Peter Collins, John „Tiger“ Louis, Martin Ashby, Dave Jessup und Malcolm Simmons, vor den Teams der UdSSR, Schweden und Polen miterlebten, stellte alles in den Schatten, was der deutsche Speedwaysport bisher erlebt hatte. 1976 stand dann beim MCN ein Semifinallauf zur Paar-Weltmeisterschaft auf dem Programm und ein Fahrerfeld mit glanzvollen Namen der damaligen Zeit startete im Motodrom Halbemond. Allen voran Ole Olsen, der amtierende Speedway-Weltmeister, mit Partner Finn Thomsen, weiter waren vertreten: Neuseeland mit dem heute schon fast legendären Barry Briggs und natürlich dem größten Bahnsportler aller Zeiten, Ivan Mauger; Australien mit Phil Crump und John Boulger; die Niederlande mit Henny Kroeze und Frits Koning; Norwegen mit Dag Lovaas und Reidar Eide; Finnland mit Ilkka Terromaa und Marku Helminen und Deutschland mit Christoph Betzl und Wilhelm Duden. Dänemark, Neuseeland und Australien schafften die Qualifikation für das Weltfinale, während Betzl und Duden im Feld dieser Speedway-Spezialisten mit Platz 4 einen bedeutsamen Erfolg verbuchten. In den folgenden Jahren wechselten sich WM- und EM-Prädikate mit internationalen Meetings sowie nationalen Meisterschaften ab, wobei sich Ivan Mauger und Egon Müller je zweimal in die internationalen Siegerlisten des MCN eintragen konnten. Den



Unser Stadion vor dem Umbau



GK-1 Das Speedway № 1 Oil der Weltmeister



Bobby Schwartz



Egon Müller



Bruce Penhall

Raketens power

GK-1

GK-1 das synthetische Motorenöl für den Spitzensport

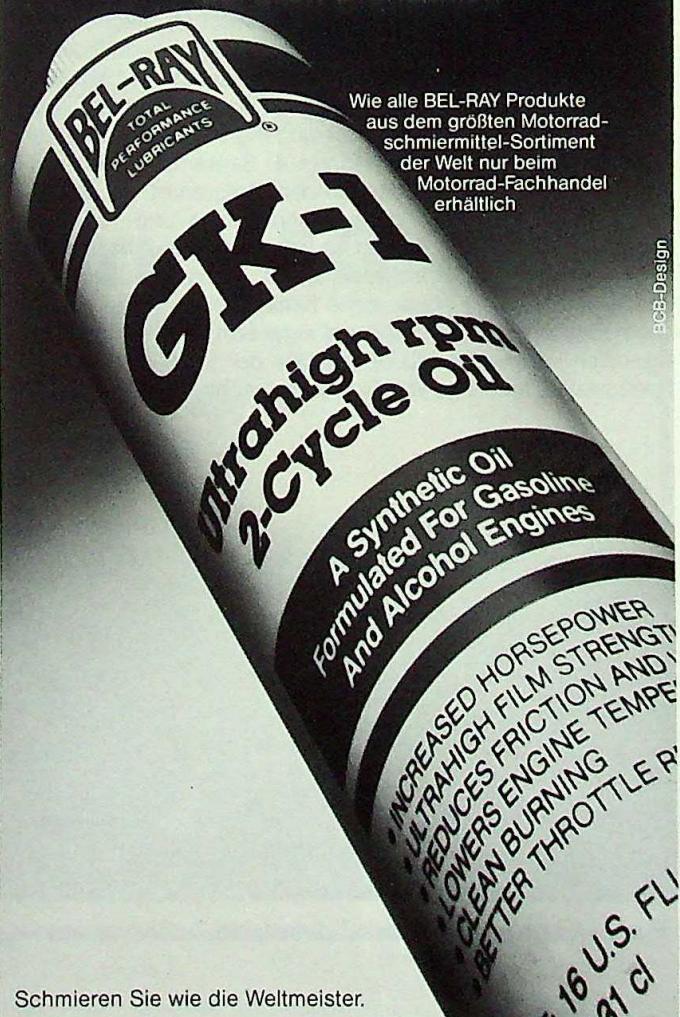
GK-1 mischbar mit Methanol

GK-1 erhöht die Motorleistung

GK-1 schont das Material

GK-1 exellente Schmierung bei allen Drehzahlen

Wie alle BEL-RAY Produkte aus dem größten Motorrad-schmiertmittel-Sortiment der Welt nur beim Motorrad-Fachhandel erhältlich.



BGB-Design

Schmieren Sie wie die Weltmeister.



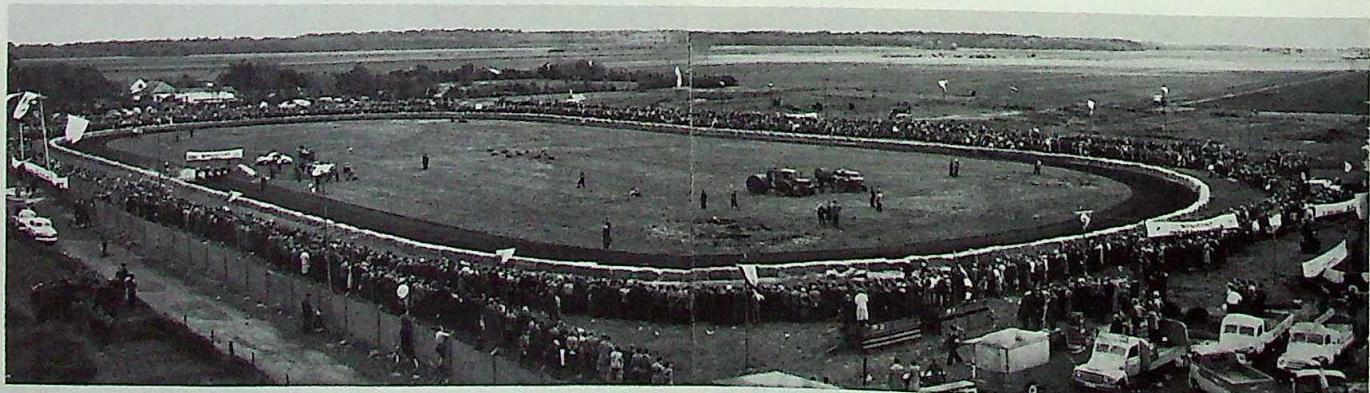
Erster Speedway-Städte-Vergleichskampf 1970 im Stadion Halbemond.

wohl spannendsten und dramatischsten Renntag erlebte das Motodrom Halbemond 1981 beim 2. Semifinale zur Paar-Weltmeisterschaft, als nach dem regulären Rennen die Vertretungen aus England (Jessup/Morton), Neuseeland (Mauger/Ross) und Deutschland (Müller/Gilgenreiner) punktgleich waren und Egon Müller in einem dramatischen Stechen Chris Morton und Ivan Mauger bezwang. Auch beim Viertelfinale der Kontinentalrunde zur Speedway-Weltmeisterschaft 1982 stand Egon Müller bei der Siegerehrung im Motodrom ganz oben. Pfingsten 1983 stand, trotz der umfangreichen Baumaßnahmen für die Galaveranstaltung am 4. September, wieder ein international offenes Meeting auf dem Programm, bei dem Ole Olsen die Punktewertung vor Simon Wigg und Kai Niemi gewann, Simon Wigg jedoch im anschließenden Tagesfinale mit 6 Startern über 6 Runden vor Olsen, Niemi, Knudsen, Miller und Gundersen die Nase vorne hatte. Daß ein Club mit solchem Engagement auch national aktiv sein muß, versteht sich eigentlich von selbst. So beeinflußte der MCN die deutsche Speedway-Bundesliga von Beginn an nachhaltig. Die im Jahre

1979 erbaute Trainingsbahn, mit einer festen Holzplanke und einer Länge von 207 Metern, erwies sich als unentbehrliches Mittel für eine gezielte Nachwuchs- und Jugendschulung. Der Umbau des Motodroms Halbemond für das Weltfinale, Speedway-Einzel am 4. September 1983 begann Ende des Jahres 1981. Der Bau eines großen Kommunikations- und Einkaufszentrums in der nahegelegenen Kreisstadt Aurich, bei dem riesige Erdmassen anfielen, für die man keine richtige Verwendung hatte, war ausschlaggebend für die Erweiterung der Zuschauertribünen, die durch dieses Projekt relativ kostengünstig realisiert werden konnte. Zum Weltfinale am 4. September 1983 werden nun 55 000 Zuschauer im erweiterten Motodrom Halbemond Platz finden.

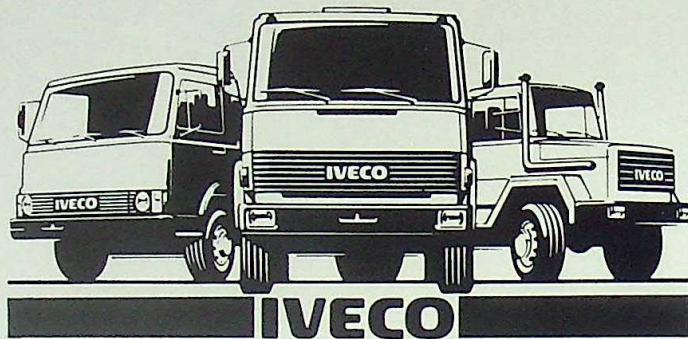
MCN-Vorstand 1983

Franz Arens, Dieter Ruthenberg, Helmut Feeken, Ludwig Stöhr, Helmut de Vries, Ingrid Knittel, Hermann Kruse, Reno Wolf.



Unsere alte Anlage in Norden-Tidofeld, die Zuschauer wurden noch mit Strohballen abgesichert.

Das 1. europäische LKW-Programm.



Wirtschaftliche Nutzfahrzeuge von 2,8 t GG bis 38 t Gesamtzuggewicht.

Mit starken Motoren, die sich durch Sparsamkeit auszeichnen.

Wasser- und luftgekühlt.

Und mit den Erfahrungen von Magirus.

Die europäische Transportwirtschaft vertraut dem Zweitgrößten in Europa.

Ihr IVECO-Magirus-Partner:

IVECO Magirus AG

NIEDERLASSUNG HAMBURG

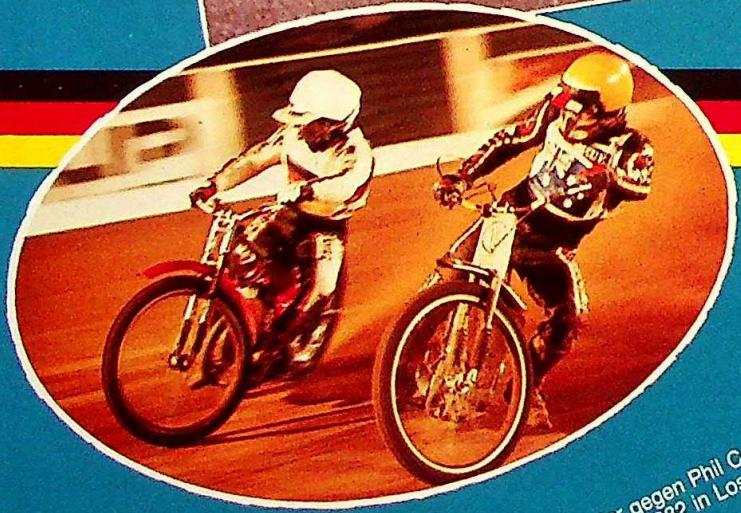
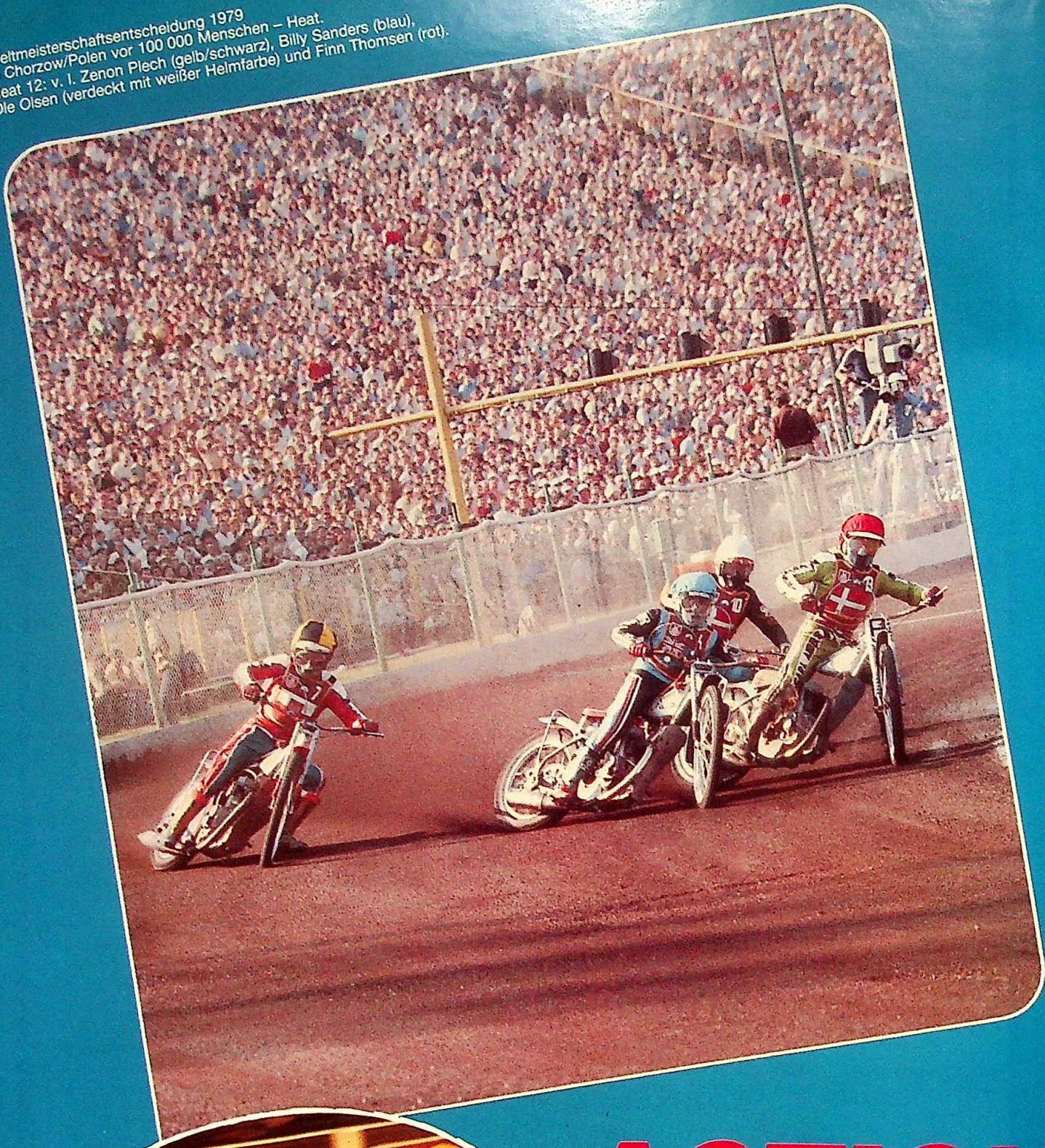
2000 Hamburg 28 · Ausschläger Elbdeich 119
Telefon 040/78961-0

2000 Hamburg 54 · Binsbarg 32
Telefon 040/5402026

2080 Pinneberg · Flensburger Straße 3
Telefon 04101/7834-35

2400 Lübeck 1 · Lohgerberstraße 5
Telefon 0451/89794

Weltmeisterschaftsentscheidung 1979
in Chorzow/Polen vor 100 000 Menschen – Heat.
Heat 12: v. l. Zenon Plech (gelb/schwarz), Billy Sanders (blau),
Ole Olsen (verdeckt mit weißer Helmfarbe) und Finn Thomsen (rot).

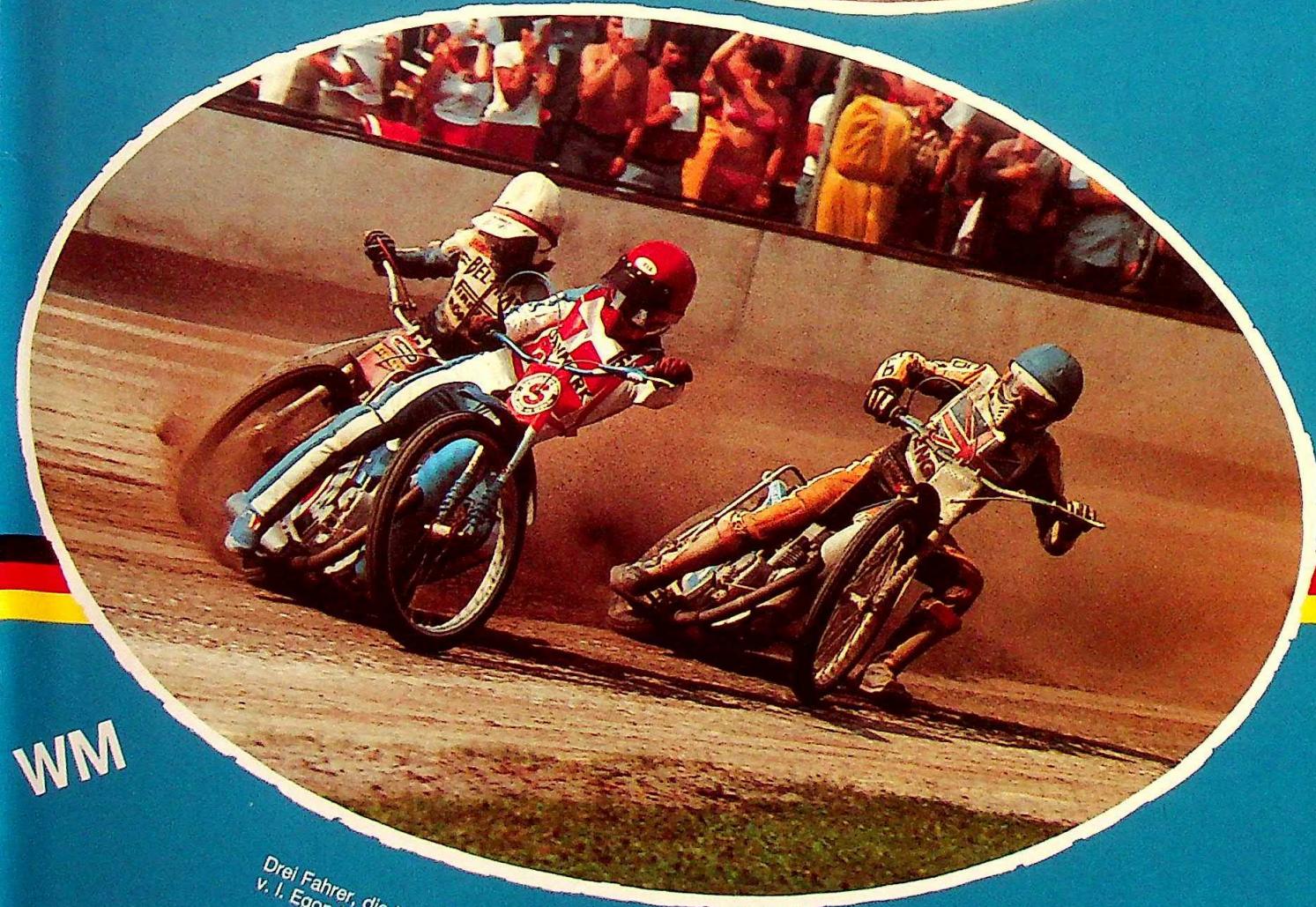
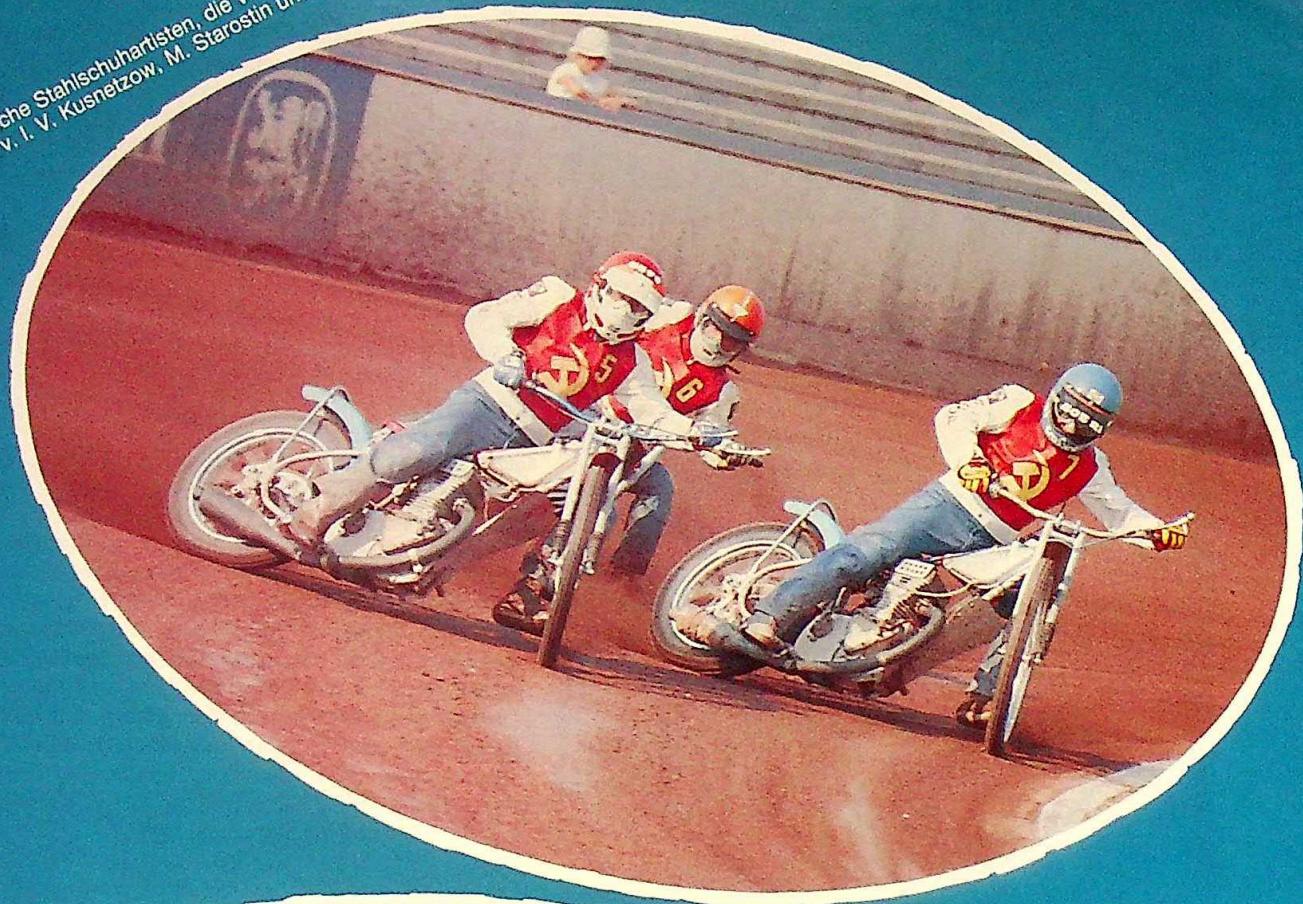


Georg Hack (hier gegen Phil Crump)
war unser Finalist 1982 in Los Angeles.

ACTION

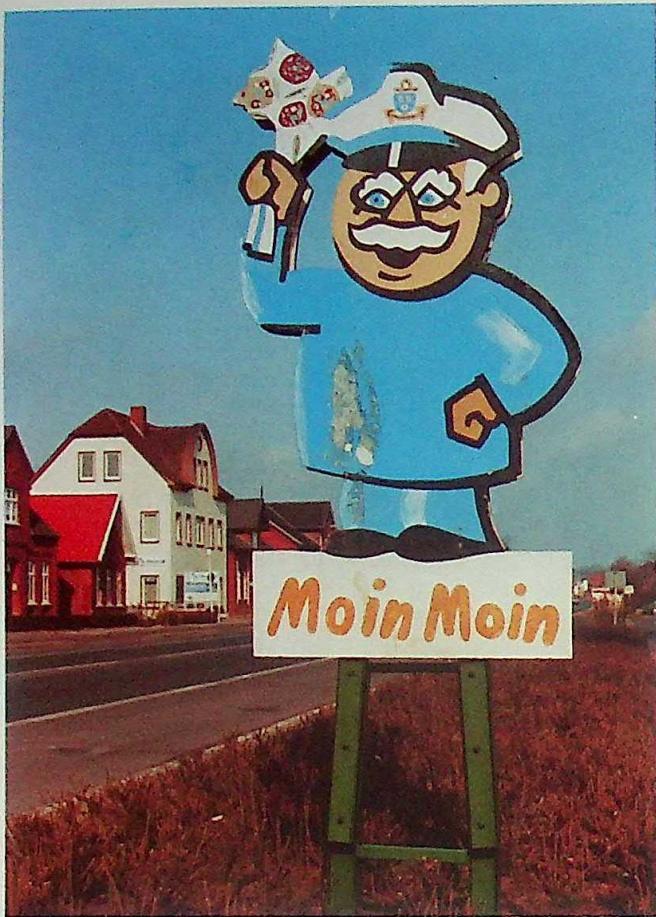
Speedway

Drei sowjetische Stahlshuhartisten, die viel Routine mitbringen: v. l. V. Kusnetzow, M. Starostin und V. Gordejew.



WM

Drei Fahrer, die heute in Norden um den WM-Titel kämpfen:
v. l. Egon Müller, Erik Gundersen und Chris Morton



„Moin, Moin“, so heißt es in Ostfriesland und natürlich auch in Norden bei der Begrüßung und dies zu jeder Zeit, egal ob morgens, mittags oder abends. Dieser Gruß gilt nicht erst, seitdem der Tourismus neben den Inseln auch dieses Land am Meer entdeckt hat, sondern ist uralt. Begrüßt werden Nordens Gäste mit dem freundlichen Herrn und seinem „Moin, moin“. Norden, diese älteste Stadt Ostfrieslands, nennt sich auch das grüne Tor zum Meer. Wer einmal auf dem großen, baumbestandenen Marktplatz gestanden hat, der kann verstehen, warum sich diese Stadt dieses Prädikat gegeben hat. Imposant ist dieser Platz mit der mächtigen Ludgerikirche, die, erbaut im 13. und 15. Jahrhundert, als größte Kirche Ostfrieslands gilt und in diesem Jahr innen und außen restauriert wird.

Norden hatte früher auch Seearschluß, der durch den Einbruch der Leybucht entstand. Doch die Landrückgewinnung brachte Norden um diesen Anschluß, und die Stadt verlor damit auch die Handelsbedeutung. Trotzdem entwickelte sie sich zum Hauptort des Norder Landes, und auch heute noch befindet sich in ihren Mauern der Sitz der Doornkaat-Kornbrennerei, deren Produkte weit über die Bundesrepublik hinaus bekannt sind. Der Teehandel hat darüberhinaus in dieser Stadt Tradition.

Großen Wert hat die Stadt Norden seit Jahrzehnten auf den Ausbau des Fremdenverkehrs gelegt, dies insbesondere nach der Eingemeindung des Ortsteils Lintelermarsch, besser bekannt unter dem Namen Norddeich, früher lediglich der Name der Endstation einer Bundesbahnstrecke. Aber wer zu den Inseln Juist, Norderney und Baltrum wollte, der mußte bis hierher fahren, um dann mit Schiffen der Reederei Nordfrisia (nach Juist und Norderney) oder der Baltrum-Reederei (nach Baltrum) weiter zu reisen.

Der Ortsteil Norddeich wurde kontinuierlich zum Küstenbadort ausgebaut und besitzt heute das Prädikat Nordseebad. Das Bettenangebot ist in den letzten Jahren beständig gestiegen, wobei zum Glück Bettenburgen nicht zugelassen wurden.

Neben einem Strand sorgen ein großzügiges Freibad sowie ein Meerwasserwellenbad für Abwechslung ebenso wie ein Kinderhaus. Eine besondere Attraktion ist die Seehundauftauchstation, wo die sogenannten „Heuler“, also jene Seehundbabys, die von ihrer Mutter verlassen wurden, liebevoll aufgezogen werden. Natürlich bietet der Hafen Norddeich auch einen Yachthafen, ein neuer soll bald gebaut werden. Neu in Norddeich auch ein Campingplatz.

Bekannt in aller Welt ist der Name Norddeich allerdings auch bei den Funkern und Seeleuten. Norddeich Radio ist ein Begriff als Küstenfunkstelle.

In Norddeich erleben die Gäste aber auch die Nordsee aus erster Hand und damit ein Stück Ostfriesland. Die See hat das Land und besonders die Bewohner direkt an der Küste geprägt. Die Deiche schützen das Land vor den Sturmfluten und damit vor dem blanken Hans, der insbesondere im Herbst und Frühjahr das Wasser gegen die Deiche rollen läßt. Seit Jahrhunderten müssen die Deiche ständig stärker gesichert und erhöht werden.

Hatten früher die direkten Anlieger an den Deichen diese zu unterhalten, sie mußten sie auch bauen und wenn sie dazu nicht in der Lage waren, mußten sie Haus und Hof verlassen, so sorgen heute Land und Bund für die finanziellen Mittel, die Deiche zu bauen, und sie sorgen auch mit dafür, sie zu unterhalten.

Ostfriesland wurde erst in den letzten Jahrzehnten zu einem Begriff im Fremdenverkehr und ist damit weit über seine Grenzen bekannt geworden. Die Inseln, ja, die waren längst bekannt, aber das Land an der Küste nicht oder nur bei einigen wenigen Gästen, die hier Ruhe heischten. Heute ist das selbst im Binnenland anders geworden, denn auch hier haben die Gemeinden und Städte inzwischen den Fremdenverkehr entdeckt.

Die dem Festland vorgelagerten Inseln entdeckten den Fremdenverkehr bereits sehr früh, die Küstenregion kam nach, und wer Ruhe haben möchte, für den bietet das Binnenland vieles. Ostfriesland ist zwar flach und grün, doch es hat in zahlreichen Städten und Ortschaften wahre Schätze an kulturellem Erbe. Da sind die Kirchen, die, zum Teil einst als Wehrkirchen erbaut, heute durch ihre imposante Stärke den Wehrwillen ihrer Erbauer ausstrahlen. In vielen Städten gibt es noch alte stillen Winkel, die in den letzten Jahren restauriert und hergerichtet, die Vielfalt des Lebens in früheren Jahrhunderten widerspiegeln.

War Ostfriesland zwar früher einmal eine Grafschaft und später ein Fürstentum, so konnte der Adel nicht selbstherrlich regieren. Es gab hier die Ständeversammlung, die Ostfriesische





Landschaft, die bei vielen Dingen ein gewichtiges Wort mitzureden hatte. In Aurich, dem früheren Sitz der Bezirksregierung, hat sie ihren Sitz auch heute noch, wo sie das kulturelle Erbe verwaltet und fortführt. Aurich war auch Sitz des Fürsten, davon zeugen noch heute Schloß und Marstall.

Nicht gerade reich an Schlössern und Burgen ist Ostfriesland, dennoch gibt es einige Kleinode. So in Lütetsburg, nahe Norden, das Wasserschloß mit einem herrlichen Garten, in dem nicht nur seltene Bäume wachsen, sondern der insbesondere zur Rhododendronblüte seine ganze Herrlichkeit entfaltet. Ferner Burgen in Hinte, in Wittmund und in Leer. Teilweise können sie besichtigt werden.

Ostfriesland ist kein Landstrich, in dem die Industrie großes Wachstum vermelden konnte. Lediglich die Hafenstadt Emden, an der Mündung der Ems gelegen, hat größere Industriebetriebe, darunter auch ein Zweigwerk von Volkswagen. Hier im Emder Hafen werden aber auch Schiffe gebaut, die größten bei Thyssen. Die geringe Industriedichte hat zwar für den Fremdenverkehr sein Gutes, für die Beschäftigungslage jedoch seine großen Schattenseiten mit einer extrem hohen Arbeitslosigkeit für bundesrepublikanische Verhältnisse.

Ostfriesland ist das Land, in dem auch heute noch plattdeutsch gesprochen wird, eine Sprache, kein Dialekt. Darum auch zu Beginn am Ortseingang Nordens das „Moin, Moin“. Und außerdem Ostfriesenwitze, das war einmal ein Boom, der sich für den Fremdenverkehr hervorragend eignete, und böse Zungen behaupten denn ja auch, sie seien von den Ostfriesen höchstpersönlich unters Volk gebracht worden, um damit kostenlose Werbung zu betreiben. Nun, eigentlich sollte man das auch für einen Ostfriesenwitz halten.



**Fahren Sie jetzt im
Zeichen des Erfolges.
Das BMW Programm'84
erwartet Sie.**

Motorrad-Programm

Take off zu neuen Dimensionen
Die neue BMW K-100 Service
BMW R 80 ST
BMW R 80 RT

Unser Service

BMW-Gebrauchtfahrzeuge
mit BMW-Gebrauchtwagen-Garantie
BMW-Leasing
BMW-Finanzierung
BMW-Ersatzteile
BMW-Sportzubehör
Koni-Stützpunktthändler

Pkw-Programm

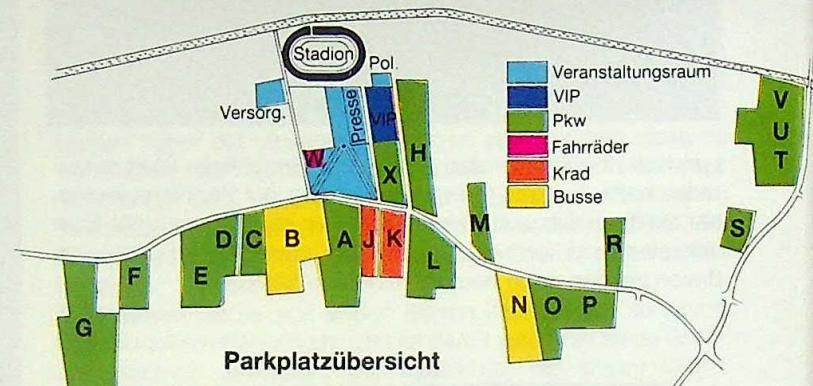
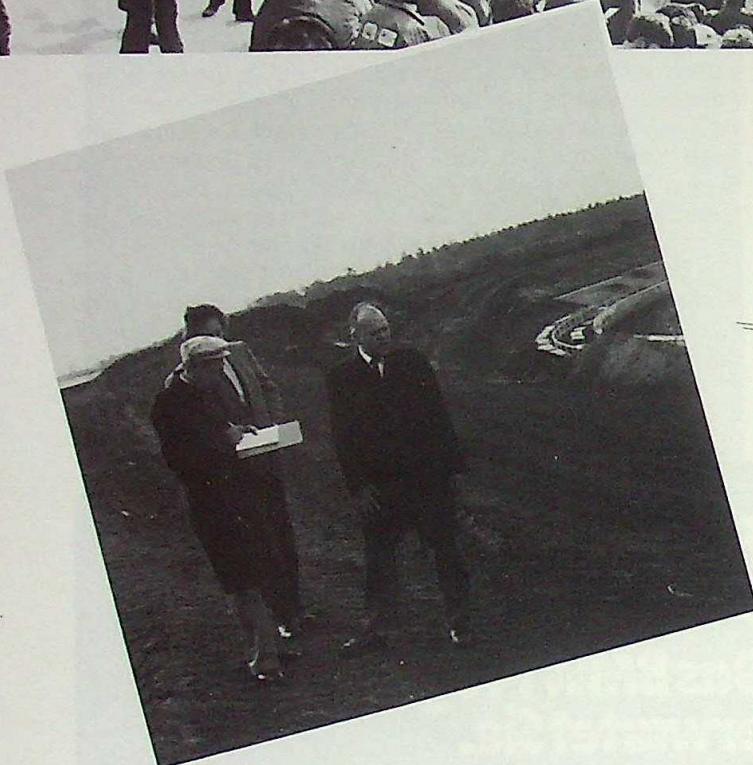
Der neue BMW Turbo Diesel
Die neue BMW eta-Energie
Die neue BMW 3er-Reihe 4türig
Die neue BMW 4-Gang-Automatic
mit elektrisch-hydraulischer Regelung

Ihr BMW-Partner Autohaus Tekken

Bahnhofstraße 35
2980 Norden
Tel. (04931) 12323

Unsere Renntermine 1984

Ostermontag 1984: Internationales großes Speedwayrennen
Pfingstsonntag 1984: Speedway-Weltmeisterschaft Einzel – Semifinale
Sonntag, 9. September 1984:
Finale der Deutschen Speedway-Einzelmeisterschaft



Motodrom Halbemond

Das Motodrom Halbemond ist in einer sieben Hektar großen clubeigenen Fläche eingebettet. Dieses Stadion hat 48 500 Stehplätze und 6 500 Sitzplätze. Die Stehplätze sind verstuft. Die Sitzplätze sind mit Bongossi-Holz versehen.

Die Bahn hat eine Länge von 396 Metern und ist auf den Geraden 12 Meter breit. Die Kurvenbreiten betragen 16 Meter. Diese Rennbahn zählt zu den besten und schnellsten der Welt. Um die Speedwaybahn liegt eine geschlossene 1,20 Meter hohe Holzwand, die von einem feuerverzinkten Stahlring gehalten wird. Der anschließende Sicherheitsbereich von durchschnittlich 2,50 Meter ist durch einen zweiten feuerverzinkten Stahlring erkennbar.

Eine automatische Start- und Lichtanlage gewährleistet einen zügigen Rennablauf über eine Zentralschaltung im viergeschossigen Start- und Zielrichterturm.

Die Gesamtanlage ist strom- und wasserversorgt. Sie ist auch vorzüglich drainiert, so daß selbst bei Regen keine unüberwindlichen Probleme auftreten.

Eine hochmoderne Lautsprecheranlage sorgt für Unterhaltung und Unterrichtung der Zuschauer über das jeweilige sportliche Geschehen.

In der Anlage befindet sich zusätzlich eine 207 m Trainingsbahn. Die Kurvenbreiten betragen 7,50 Meter. Die Speedwayfahrer können auf dieser Bahn die Kurventechnik ganz besonders gut lernen.

Das Fahrerlager befindet sich im nordöstlichen Bereich des Stadions. Hier ist Platz für über 100 Rennmaschinen. Im Fahrerlager ist Strom vorhanden. Toiletten und Wasser sind verfügbar. Die Rennfahrer werden vom Fahrerlager aus durch einen in Stahl und Beton errichteten Tunnel auf die Rennbahn eingewiesen. Der Tunnel hat eine Länge von 35 Metern.

Der Umbau des Stadions wurde im August 1983 vollendet. Die Kosten belaufen sich auf ca. 4 Millionen DM. Mit dem bereits vorhanden gewesenen Anlagevermögen beläuft sich der Wert der Gesamtanlage nunmehr auf ca. 7 Millionen DM.

Dieses Speedway-Stadion dürfte wohl das größte Spezialstadion der Welt sein.

Impressum

Herausgeber des offiziellen Programms ist der MC Norden e.V. im DMV, Druck: Soltau-Kurier-Norden. Die Zusammenstellung erfolgte unter der Leitung von Christian Kalabis (Bahnsport AKTUELL), mit Beiträgen von Wilhelm Redenius (Emden) und Jonny Rosendahl (Norden). Das Titelbild lieferte Klaus Goffelmeyer, die weiteren Fotos verdanken wir: Patrick, Theimerpress, Bandy, Redenius, Goffelmeyer, Bahnsport Aktuell, Aigner, Stark, Ostfriesland-Journal.

Die Vorkriegsfotos und die von 1949 stellte uns der englische Speedway-Journalist John Chaplin dankenswerter Weise zur Verfügung. Bei der Zusammenstellung der Beiträge und der Tabellen wurde folgende Literatur als Vorlage verwendet:

The World Championship Story, England

The Illustrated History of Speedway, England

50 Golden Years of Speedway, England

Speedway Grand Slam, England

Wembley-Programm 1981, England

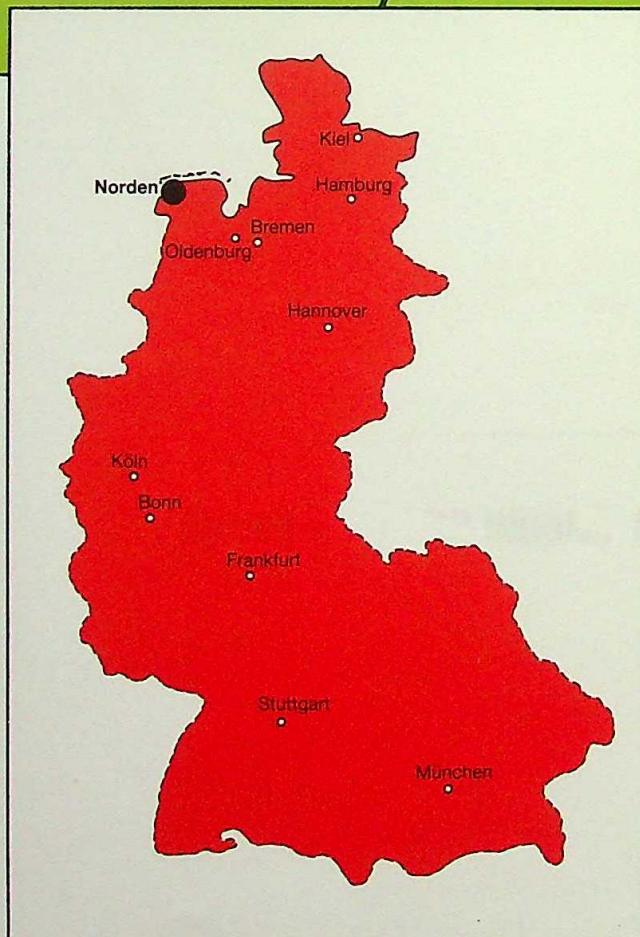
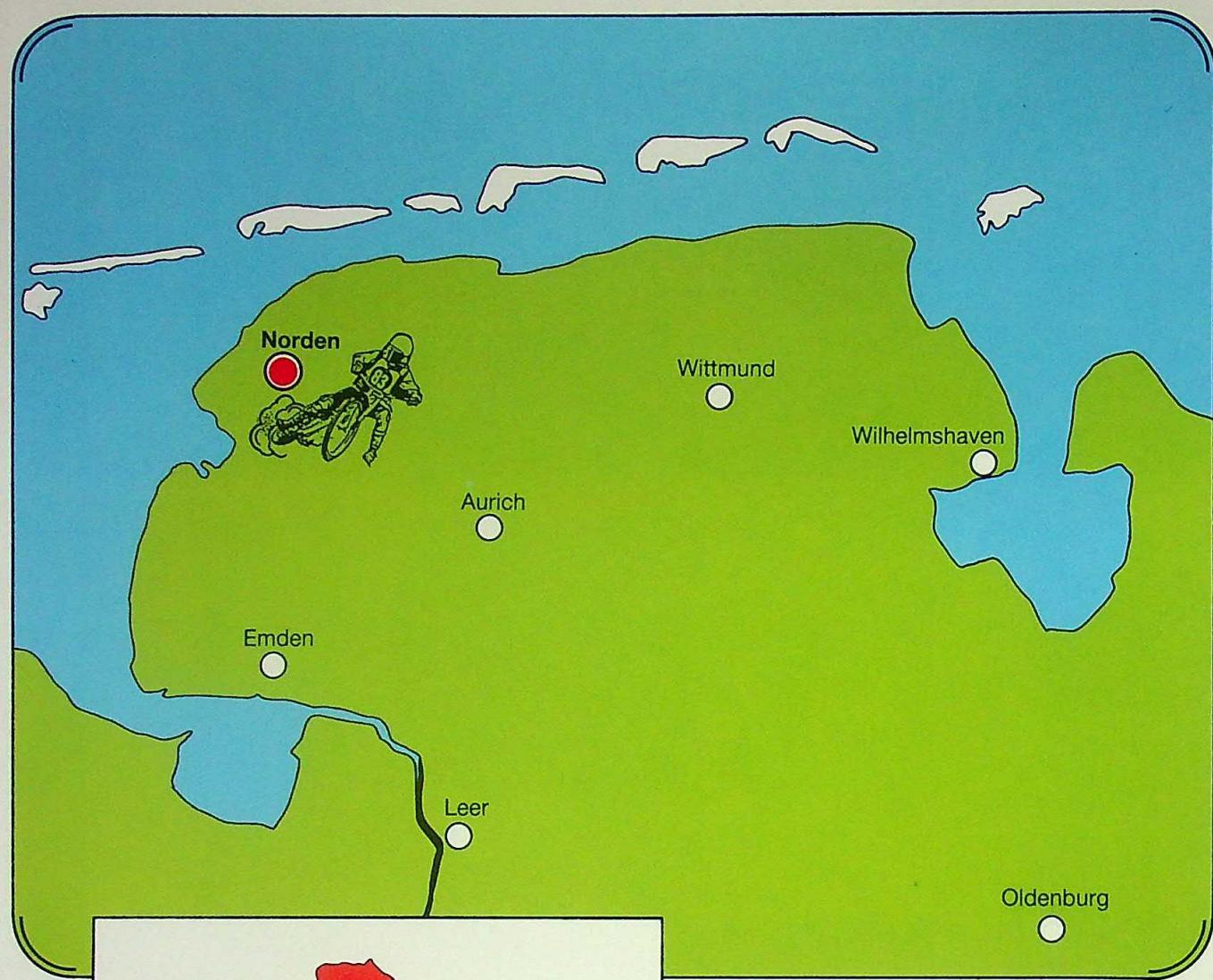
Los-Angeles-Programm 1982, USA

Bahnsport AKTUELL, Fachzeitschrift, Bundesrepublik Deutschland

Bahnsport Journal 1980, erschien im Verlag Bahnsport AKTUELL

Der Herausgeber bedankt sich bei den Mitarbeitern dieses Programms und den technischen Beratern von Soltau-Kurier (Enno Schmidt, Wilfried Freese, Jann-Habbo Oltmanns). Der MC Norden bedankt sich weiterhin bei allen Inserenten in diesem Programmheft.

© MCN 1983




Speedway
WM
1983
Norden



sag: Ich will...



Für 2-Takter

Castrol TTS Voll-synthetisches Hochleistungs-Motorenöl für den sportlichen 2-Takt-Motor. Motorsport-Qualität. Selbst-mischend, aber auch für getrennte Pumpenschmierung (Autolube-Systeme) geeignet. Mischungsverhältnis entsprechend Herstellervorschrift bis 1:100. 1-Liter-Schraubverschluß-Dose.

Für 4-Takter

Castrol Formula RS Voll-synthetisches Hochleistungs-Motorenöl. SAE 15W-50. Motorsport-Qualität. Sicherheitsreserven auch bei härtester Beanspruchung. 1-Liter-Schraubverschluß-Dose.

Irgendwann ist man soweit, daß man sich etwas leistet, was man eigentlich schon immer wollte.

Castrol
... nichts anderes.