



Programm

**ADAC-
1000 km-
Rennen
auf dem
Nürburgring
1. Juni 1969**

DM 2,-

Halt!

***Ihr Wagen hat mehr drin
und braucht weniger Reifen -
mit Dunlop SP 68
Gürtelreifen.***

Dafür sorgen der stabilisierende Textilgürtel unter der Lauffläche und das flexible Längsrippenprofil des Dunlop SP68, das ein Maximum an Gummi auf die Straße bringt. Also ein Maximum an Griffigkeit und Lebensdauer zugleich. Ob Sie's von der SPortlichen oder von der SParsamen Seite sehen — beides beginnt mit vier Dunlop SP68 von Ihrem Reifenfachhändler.



DUNLOP SP 68

DEUTSCHLANDS AUTOFAHRER

**SIND DIE
PRÜGELKNABEN
DER NATION**

Schneller als jeder andere Bürger werden sie ausgenommen, genepft und eingesperrt.

Aber es gibt jetzt die DEUTSCHE AUTO ZEITUNG. Eine Zeitung, die unabhängig von Industrie, Regierung und Behörden die Interessen der Autofahrer vertritt.

Eine Zeitung mit Witz, Pfiff und dem Mut zur rücksichtslosen Kritik. Eine Zeitung für Sie, den unterdrückten Autofahrer auf der Straße.

Deutsche
AUTO
zeitung

DEUTSCHE AUTO ZEITUNG - die einzige deutsche Wochenzeitung für Autofahrer. Für 70 Pfg. jeden Donnerstag neu am Kiosk.

(Für Sportfans: Die DEUTSCHE AUTO ZEITUNG hat jede Woche den größten und aktuellsten Motorsportteil der gesamten deutschen Presse).



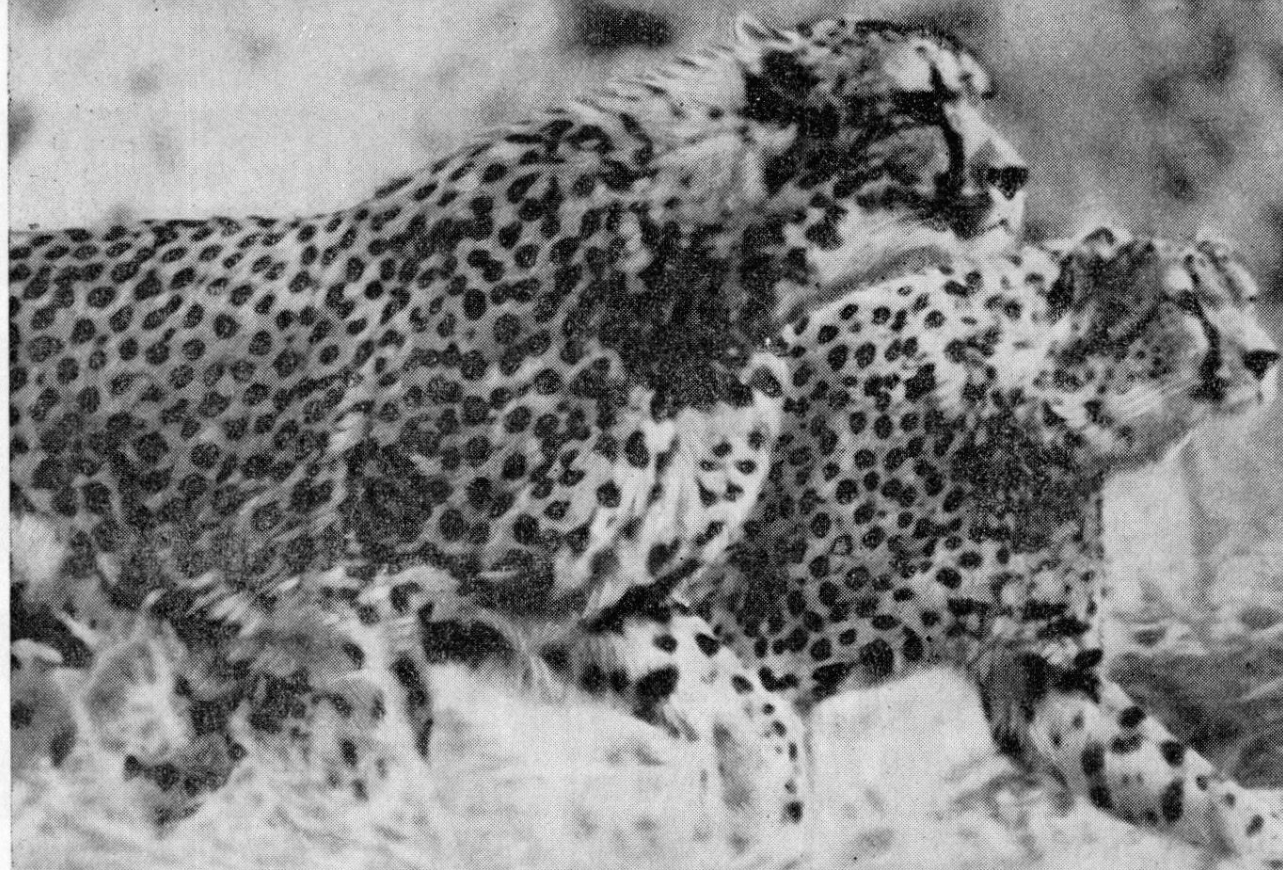
VORZUGS-ABONNEMENT

Die DEUTSCHE AUTO ZEITUNG startet beim 1000 km-Rennen mit einem eigenen Rennteam (John Wyer-Ford GT 40). Diese Tatsache garantiert, daß Ihre Sportart bei uns **jede Woche** ausführlich und lebendig behandelt wird. - Für Sportfans bieten wir folgendes Sonderabonnement: **Bestellschein:** Ich bestelle zum nächstmöglichen Termin zum vierteljährlichen Vorzugspreis von 7,50 DM (statt 10,— DM) die DEUTSCHE AUTO ZEITUNG.

Name:..... Wohnort:..... Str.:.....

Unterschrift.....

Bitte ausschneiden und einschicken an DEUTSCHE AUTO ZEITUNG - 5 Köln, Postfach 1690, Breite Straße 101



**Rasante Schnelligkeit -
geschmeidige Kraft -
blitzschnelle Reaktion bei
enormer Geschwindigkeit.**

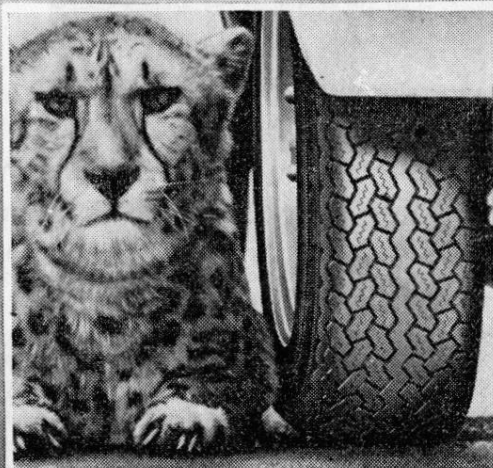
Das bietet der G 800 Textilgürtelreifen:

Mehr Fahrsicherheit: Durch sportliches Lamellen-Blockprofil und rutschfeste Tracsyn-Gummimischung: Jede Straße fest im Griff. Voll durch nasse Kurven, er liegt wie ein Brett.

Mehr Stärke: Durch die exklusive Kombination von Tracsyn-Gummimischung und 3T-Cord für die Karkasse.

Mehr Lebensdauer: Doppelte Kilometerleistung im Vergleich zu konventionellen Reifen.

G 800 in allem mehr: An sportlicher Sicherheit, an geschmeidiger Kraft, an exakter Steuerung, erprobt in Millionen Fahrkilometern, auf trockenen und nassen Straßen.



G 800

Textil-Gürtelreifen
für sportlich-sicheres Fahren

G 800 erhalten Sie bei Ihrem
GOODYEAR-Reifenspezialisten.

GOODYEAR
DER SICHERHEITSDIENLICHE REIFENHERSTELLER



OFFIZIELLES PROGRAMM

XV. Internationales

ADAC-1000-Kilometer-Rennen

auf dem Nürburgring am 1. Juni 1969

Weltmeisterschaft der Automobil-Hersteller

FIA-Pokal für Gran Turismo-Wagen

Challenge Mondial de Vitesse et d'Endurance
für Sport-Prototypen, Sport- und Gran Turismo-Wagen

Deutsche Automobil-Rennsport-Trophäe

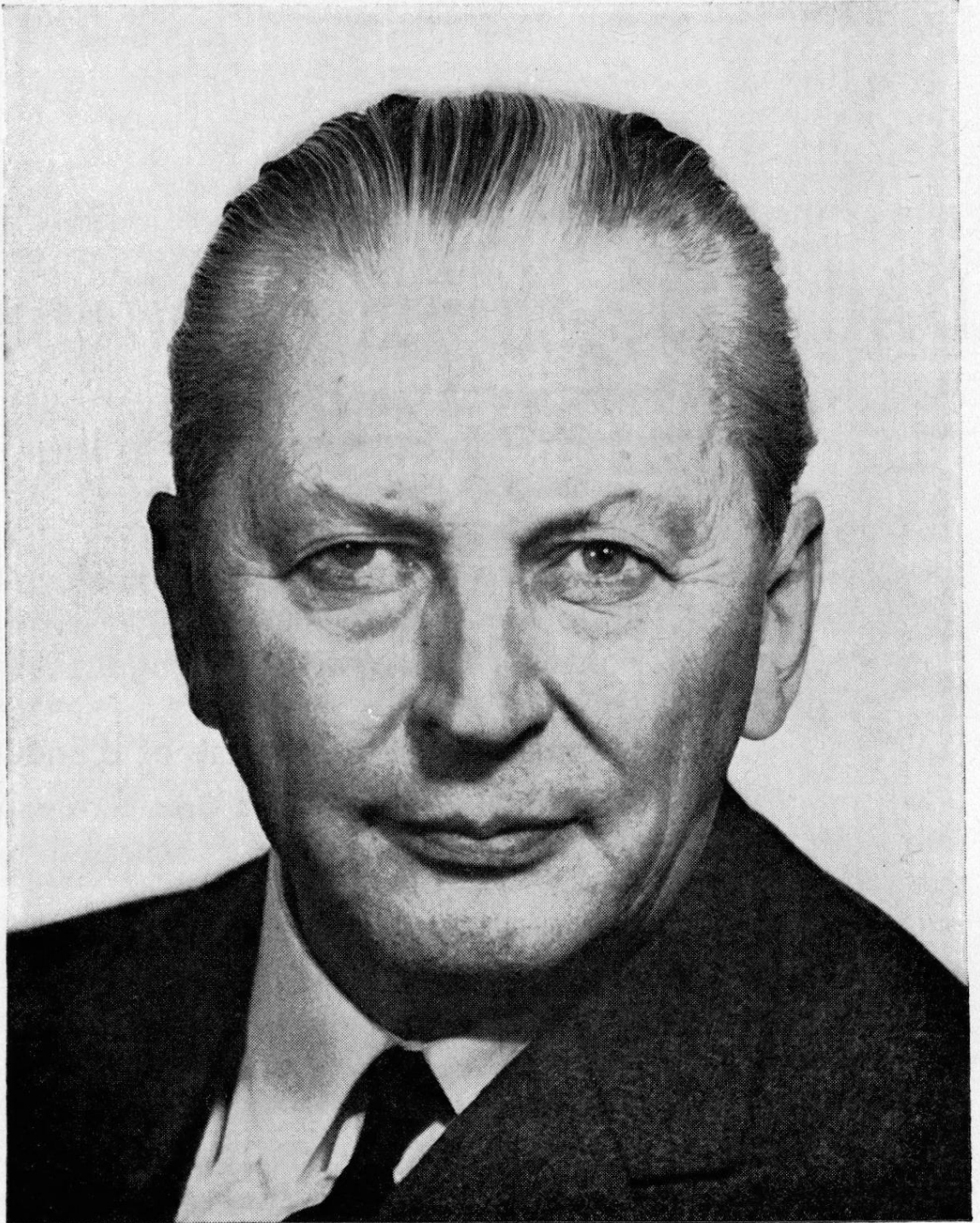
Rudolf Caracciola-Wanderpreis



Veranstalter:

Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V. (ADAC)

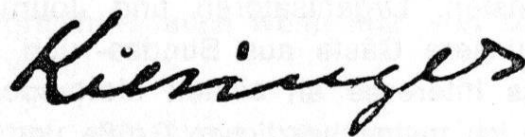
Sitz. München



Grußwort

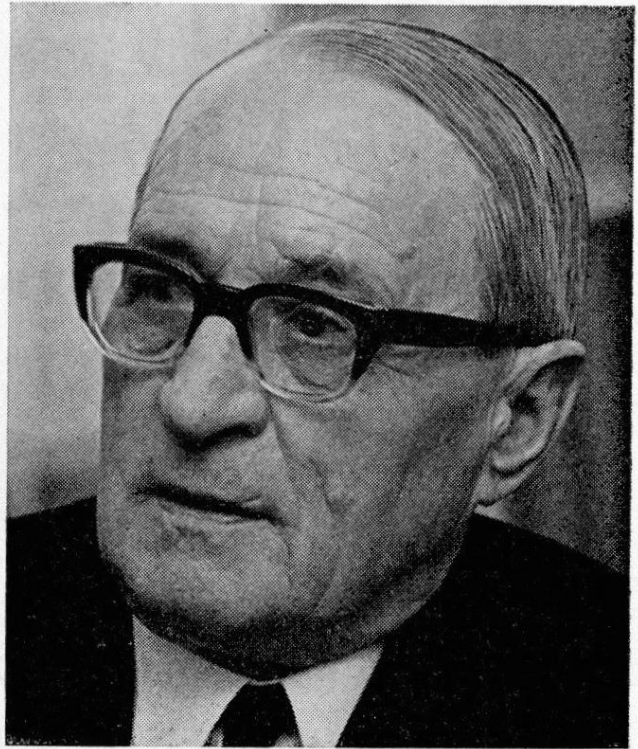
Das XV. Internationale ADAC-1000-km-Rennen auf dem traditionsreichen Nürburgring vereinigt erneut die Fahrerelite des In- und Auslandes in sportlichem Wettkampf um die Weltmeisterschaft der Marken.

Als Schirmherr dieses Langstreckenrennens sende ich allen aktiven Teilnehmern und Zuschauern meine herzlichen Grüße und wünsche dem Rennen einen glücklichen Verlauf.



Bundeskanzler
der Bundesrepublik Deutschland

Vorwort des ADAC-Präsidenten



Nach zwölf Jahren legte unser ADAC-Gau Nordrhein das klassische Internationale Eifelrennen wieder auf die Nordschleife. Ein großartiger Erfolg seines Europapokals der Formel-2-Rennwagen blieb nicht aus. Heute stellt ihm der Gesamt-ADAC das

XV. Internationale ADAC-1000-km-Rennen

als größtes deutsches Automobilsportereignis zur Seite. Es findet bereits seit 1953 auf der Nordschleife statt. Dieser Weltmeisterschaftslauf der Automobilfirmen zeigt auch diesmal viele Attraktionen. Wir sind glücklich über die deutschen Wagen, die schon seit einiger Zeit siegreich im Spitzenfeld fahren und damit an die Tradition unserer Silberpelle anknüpfen. Der ADAC hat wieder die besten Kräfte an Fahrern, Ingenieuren, Renndiensten, Organisatoren und Journalisten zum Nürburgring eingeladen. Ich begrüße unsere Gäste aus Bundes- und Länder-Regierungen. Der ADAC freut sich über das Interesse an seinen Motorsport-Veranstaltungen. Allen, die bei uns sind, entbiete ich meine herzlichen Grüße und danke ihnen für ihr Kommen. Mögen die Freunde unseres Automobilsports durch einen so schönen Sporttag wie dem heutigen nach zahlreicher werden.

A handwritten signature in black ink, which appears to read 'Hans Bretz'. The signature is fluid and cursive, with a large initial 'H' and a long, sweeping tail.

Hans Bretz
Präsident des ADAC



Gruß und Dank des ADAC Sportpräsidenten

Zu unserem ADAC-1000-km-Rennen begrüße ich alle Teilnehmer, Aktive wie Zuschauer, auf unserem schönen Nürburgring. Ingenieure, Konstrukteure, Meister und Spezialhandwerker haben ein Jahr aufopfernder Arbeit hinter sich. Sie haben neue Ideen geboren, in aller Öffentlichkeit erprobt, zum Erfolg geführt. Nun sind sie wieder bei uns und wollen das Beste vorstellen, neue Wege zeigen zum Automobil von morgen. Ich danke allen für ihr Kommen.

Die neue Sportwagen-Formel erweist sich als zweifacher Erfolg. Die Industrie entwickelte 3 Liter Prototypen wie auch 5 Liter Sportwagen. In jedem Langstreckenrennen stellt sich erneut die Frage: siegt der Sportwagen oder der Prototyp? Daß ein geschlossener Seriensportwagen von 25 bis 500 Stück über 300 km/h Spitze erreichen kann, ist ein unglaublicher technischer Fortschritt, auch wenn man von solchen Geschwindigkeiten selten Gebrauch machen wird.

Zeuge der Entwicklung von Morgen, Kenner des Autos von Morgen als unser Zuschauer zu werden, ist etwas Faszinierendes. Der ADAC erfüllt diesen Wunsch vieler Tausender gern mit seinem XV. ADAC-1000-km-Rennen.

Sportpräsident des ADAC

Die Sieger der »ADAC-1000-km-Rennen«

(44 Runden = 1 003,64 km, seit 1967 1 004,74 km)

	Gesamtsieger	Sportwagen (25 bis 500 Stück)	Gran Turismo-Wagen (500 bis 1000 Stück)
1953	Ascari/Farina, I, Ferrari (4,5)/ Pirelli - Champion - Shell 8:20.44 Std. = 120,268 km/h	Ian Stewart/Salvadori, GB, Jaguar XK 120 C (3,4)/Dunlop - Champion - Esso 8:35.49 Std. = 116,7 km/h	v. Hoesch/Engel, D, Porsche 1300 Super/ Dunlop - Bosch - Aral/ Veedol 10:01.19 Std. = 100,2 km/h
1956	Schell/Taruffi/Behra/Moss, USA/I/F/GB, Maserati (3,0)/Pirelli - Lodge - BP 7:43.54,5 Std. = 129,831 km/h	Kretschmann/Liebl, D, Porsche 550 Spyder (1,5)/Continental - Bosch 43 Rd. 8:50.37,6 Std. = 110,8 km/h	Martenson/Graf Einsiedel, S/D, Mercedes-Benz 300 SL/Continental - Bosch 8:47.51 Std. = 114,1 km/h
1957	Brooks/Cunningham-Reid, GB, Aston-Martin (3,0) Avon - KLG - BP - Castrol 7:33.38,2 Std. = 132,739 km/h	Flockhart/Fairman, GB, Jaguar D (3,4)/ Dunlop - Lodge - Esso 43 Rd. 7:47.51,2 Std. = 125,8 km/h	Riess/Schock, D, Mercedes-Benz 300 SL/ Continental - Bosch - Aral/ Veedol 8:27.45,6 Std. = 118,6 km/h
1958	Moss/Brabham, GB/AUS, Aston- Martin (3,0)/Avon - KLG - BP 7:23.33 Std. = 135,76 km/h	Fairman/Lawrence, GB, Jaguar D (3,0)/Dunlop - Lodge - Esso 41 Rd. 7:26.18 Std. = 125,73 km/h	Strähle/H. J. Walter, D, Porsche Carrera (1,5)/Continental - Bosch - Aral/Veedol 8:27.43 Std. = 118,61 km/h
1959	Moss/Fairman, GB, Aston-Martin (3,0)/Avon - KLG - BP 7:33.18 Std. = 132,8 km/h	Hch. Walter/Heuberger, CH, Porsche RS (1,5)/Continental - Bosch - Aral/Castrol 42 Rd. 7:41.26 Std. = 124,5 km/h	Beurlys/Blary, B, Ferrari 250 GT/ Continental - Marchal - Shell 40 Rd. 7:42.51 Std. = 118,3 km/h
1960	Moss/Gurney, GB/USA, Maserati (2,9)/ Goodyear-Pirelli/Lodge - BP 7:31.40,5 Std. = 133,2 km/h	Hch. Walter/Losinger, CH, Porsche RS (1,6)/Continental - Bosch - Aral/Castrol 42 Rd. 7:41.14,8 Std. = 124,6 km/h	Abate/Davis, I/GB, Ferrari 250 GT/ Continental - Marchal - BP 41 Rd. 7:41.51,1 Std. = 121,4 km/h

1961	Gregory/Casner, USA, Maserati (2,9)/Dunlop - Marchal - BP 7:51.39,2 Std. = 127,6 km/h	Gurney/Bonnier, USA/S, Porsche RS (1,7)/Dunlop - Bosch - BP 41 Rd. 7:52.37,1 Std. = 118,6 km/h	Abate/Davis, I/GB, Ferrari 250 GT/ Dunlop - Marchal - BP 43 Rd. 7:56.30 Std. = 123,5 km/h
1962	Ph. Hill/Gendebien, USA/B, Ferrari (2,4)/Dunlop - Marchal - Shell 7:33.27,7 Std. = 132,6 km/h	Werner/Olson, D/USA, Jaguar E (3,8)/ Dunlop - Aral/Castrol 38 Rd. 7:41.30,7 Std. = 112,8 km/h	Nöcker/Seidel, D, Ferrari 250 GT/ Dunlop - Marchal - Aral 41 Rd. 7:36.05,5 Std. = 123,0 km/h
1963	Surtees/Mairese, GB/B, Ferrari 250 P (3,0)/Dunlop - Marchal - Shell 7:31.18,3 Std. = 133,1 km/h	Kerrison/Salmon, GB, Ferrari 250 Berlin. (3,0)/Dunlop - Marchal 41 Rd. 7:40.53 Std.	Guichet/Noblet, F, Ferrari 250 GTO/ Dunlop - Marchal - Shell 7:40.03,9 Std. = 131 km/h
1964	Scarfioffi/Vaccarella, I, Ferrari 275 P (3,3)/Dunlop - Marchal - Shell 7:08.27 Std. = 140,5 km/h	Pon/Koch, NL/D, Porsche 904 GTS (2,0)/Dunlop - Bosch - BP 43 Rd. 7:12.34,5 Std. = 136 km/h	Parkes/Guichet, GB/F, Ferrari 250 GTO/Dunlop - Marchal - Shell 43 Rd. 7:09.01,7 Std. = 137,1 km/h
1965	Surtees/Scarfioffi, GB/I, Ferrari 330 P 2 (4,0)/Dunlop - Marchal - Shell 6:53.05,4 Std. = 145,9 km/h	Fischhaber/Schütz, D, Porsche 904 GTS (2,0)/Dunlop - Bosch - Aral/ Veedol 42 Rd. 7:01.07,2 Std. = 136,5 km/h	Bondurant/Neerpasch, USA/D, Ford Cobra Daytona (4,7)/Firestone - Autolite - Esso/Castrol 43 Rd. 7:01.54,9 Std. = 139,4 km/h
1966	Ph. Hill/Bonnier, USA/CH, Chaparral 2 D (5,3)/Firestone - Bosch - Shell 6:58.47,6 Std. = 143,8 km/h	Schlesser/Ligier, F, Ford GT 40 (4,7)/ Dunlop - Autolite - BP 43 Rd. 7:03.22,4 Std. = 139 km/h	Auer/Greger, D, Porsche 911 (2,0)/ Dunlop - Bosch - BP 38 Rd. 7:09.27,2 Std. = 121 km/h
1967	Schütz/Buzzetta, D/USA, Porsche 910 (1,9)/Dunlop - Bosch - Shell 6:54.12,9 Std. = 145,5 km/h	Dechent/Huhn, D, Porsche 906 (2,0)/ Dunlop - Bosch - Aral/Veedol 42 Rd. 6:56.57,6 Std. = 137,9 km/h	Kelleners/Neuhaus, D, Porsche 911 S (2,0)/Dunlop - Bosch - BP/Castrol 39 Rd. 7:01.52,3 Std. = 126,6 km/h
1968	Siffert/Elford, CH/GB, Porsche 908 (3,0)/Dunlop - Bosch - Shell 6:34.06,3 Std. = 152,96 km/h	Ickx/Hawkins, B/GB, Ford GT 40 (4,7)/Firestone - Autolite - Gulf 6:37.57,5 Std. = 151,48 km/h	Greger/Huth, D, Porsche 911 T (2,0)/Dunlop - Bosch - Veedol 39 Rd. 6:40.37,7 Std. = 133,37 km/h

Die Spitzenfahrer des XV. ADAC-1000-km-Rennens

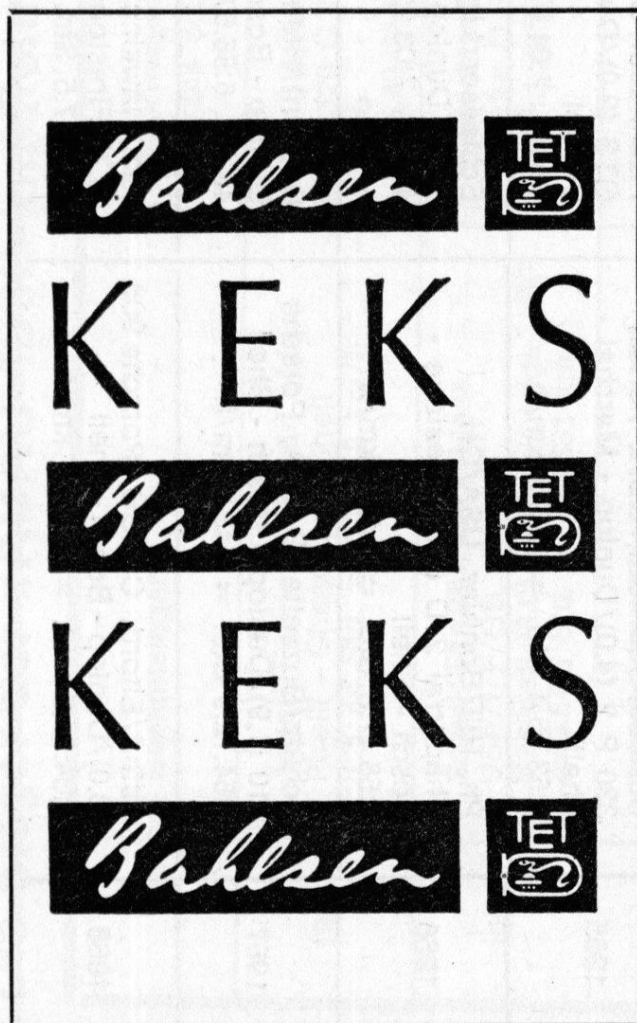
Das ADAC-1000-km-Rennen auf dem Nürburgring ist in erster Linie ein Kampf der Automobilhersteller. In ihren leistungsstärksten und modersten Sportmodellen sitzen natürlich auch einige prominente Fahrer. Wir kennen sie weniger vom Rennwagen, sondern mehr von Rallyes, Langstrecken- und Bergrennen. Aber ihre Leistungen stehen denen der Rennwagen-Piloten kaum nach, denn bei glei-

cher Geschwindigkeit brauchen sie viel mehr Ausdauer. Hier die Kurzbiographien der prominenten Fahrer:

Josef Siffert: 32jähriger Schweizer aus Fribourg. Begann 1957 auf dem Motorrad. Startete 1959 auch international im Beiwagen von **Edgar Strub**. Seit 1960 Automobilrennfahrer in der Formel Junior. Seit 1961 auf Lotus in Formel 1. Siegte 1961 im Gardaseerennen, 1962 in Aspern bei Wien, Cesenatico und auf der Avus, 1963 in Syrakus auf Sizilien, 1964 und 1965 im Großen Preis des Mittelmeeres. Seit 1966 auf Porsche. 1968 Sieger in Sebring, ADAC-1000-km, Enna und Hockenheim, in den Großen Preisen von England u. Österreich. 1969 gewann er die 500 Meilen von Brands Hatch, die 1000 km v. Monza und Francorchamps.

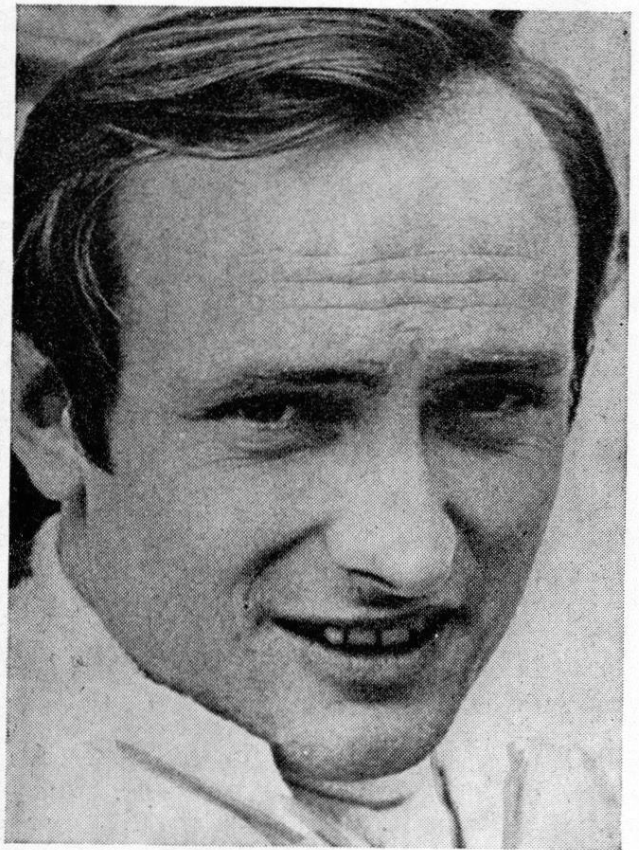
Chris Amon: 25 Jahre, Neuseeländer. Debütierte 1963 mit Formel-1-Rennwagen auf Lola, dann im Team von Reg Parnell. Le Mans-Sieg 1966 auf Ford. Seit 1967 bei Ferrari (auch als Hauptversuchsfahrer) mit Sieg in den 24. Std. Daytona Beach, 1968 im Gr. Pr. v. Neuseeland, 1969 in der Tasman-Serie.

Jackie Ickx: 24 Jahre, Belgier, Sohn des Verlegers von „Les Sports“ Brüssel. Debütierte in Tourenwagenrennen, 1966 Sieger der 24 Stunden von Francorchamps auf BMW. 1967 Übergang auf Renn- und Sportwagen, mit beachtlichen

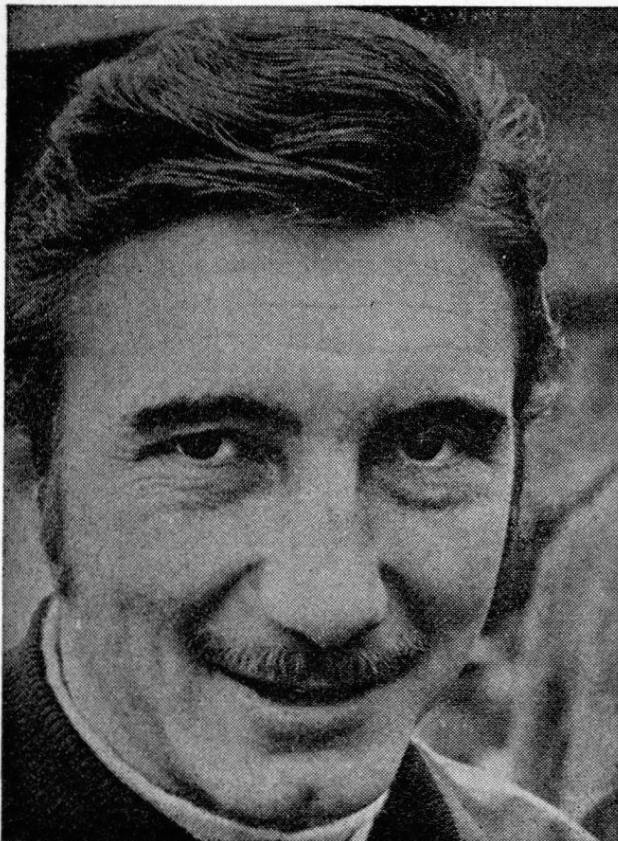




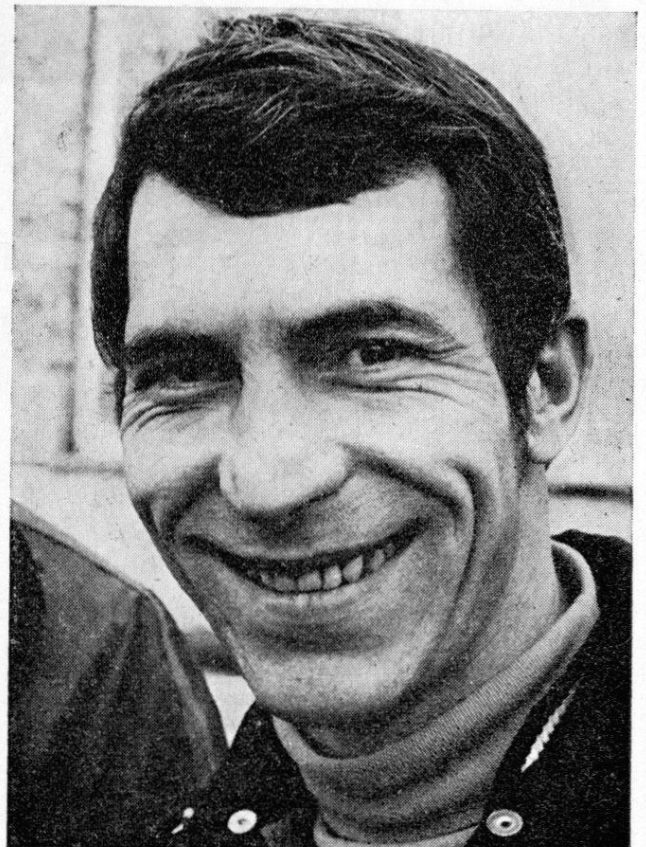
Jackie Ickx



Chris Amon



Josef Siffert



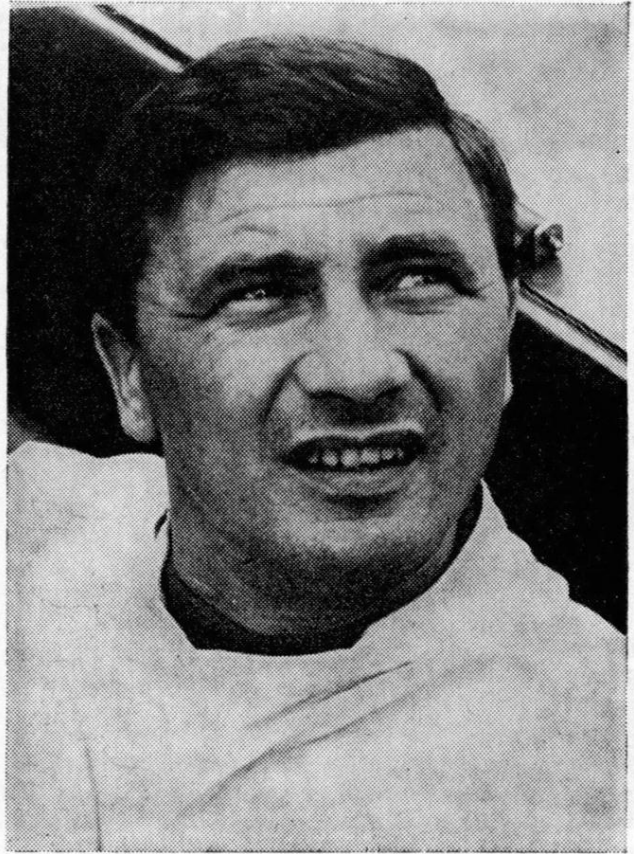
Victor „Vic“ Elford

Erfolgen: 1000 km von Paris, Gewinner des Europapokals Formel 2. 1968 Fortsetzung der Rennen für John Wyer's Ford GT 40 und Siege in den BOAC 500 Meilen von Brands Hatch, 6 Std. Watkins Glen, den 1000 km v. Francorchamps und den 9 Std. v. Südafrika, beide 1967 und 1968. Fuhr 1968 auch Ferrari-Rennwagen und gewann den Gr. Pr. v. Frankreich. 1969 Sieger der 12 Std. v. Sebring mit **Jack Oliver**.

Vic Elford: 33 Jahre. Engländer. Seit 1958 im Rallye-Sport, wo er als Beifahrer begann. Seit 1962 auf DKW, Triumph und Ford auch als Fahrer erfolgreich. 1967 im Porsche-Rallyeteam und gleich Europameister mit drei Gesamtsiegen. Gewann 1967 den Marathon de La Route zusammen mit **Neerpasch** und **Herrmann**, 1968 im Siegerteam von Porsche der 24 Std. Daytona Beach, Targa Florio und ADAC-1000-km und Sieger der Rallye Monte Carlo.



Rolf Stommelen



Hans Herrmann

Rolf Stommelen: 25 Jahre. Aktiv seit 1964, meistens in Bergrennen, 1965 schon internationale Starts in Österreich und der Schweiz. Oft Tagesbestzeit, aber größere Siegesserie beginnt 1966. 1967 bei Porsche, wo er auf Anhieb die Targa Florio gewann. Zweiter der Europa-Bergmeisterschaft 1967 und 1968. 1968 im Siegerteam von Daytona Beach, dann gehandicapt durch Sturz am Roßfeld.

Hans Herrmann: 40jähriger Stuttgarter. Fuhr einen der ersten Porsche-Sportwagen. Renndebüt 1952 auf dem Nürburgring. Seit 1953 immer wieder im Porsche-Werkteam, dazwischen 1954/55 bei Mercedes und 1957/58 bei Borgward. Siege auf dem Nürburgring, in Sebring 1960 und 1968, Freiburg, auf der Avus und der Solitude. 1962 bis 1965 bei Abarth mit Siegen in italienischen Bergrennen. Seit 1966 wieder bei Porsche. 1968 Sieger in Sebring, Hockenheim und den 1000 km v. Paris mit **Stommelen**.



**Mercedes-Benz 280 SL:
Sportlicher als manche Sportwagen.
Und komfortabler als viele Limousinen.**



Mercedes-Benz Ihr guter Stern auf allen Straßen

Kurt Ahrens jun.: 29jähr. Braunschweiger. Wurde als Rennwagenfahrer bekannt. 1960 Flugplatzrennen Linz u. Trier, Autobahnrennen Dresden, Bergrennen Sudelfeld u. Schorndorf. 1963 Deutscher Meister Formel Junior, 1965 ONS-Pokal f. Rennwagenfahrer Formel 2 und 3. Im ADAC-1000-km-Rennen für Abarth gestartet.

David Hobbs: 30jähr. Engländer. Kennt den Nürburgring seit 1961 (Klassensieger). 1968 Sieger der 6 Std. v. Südafrika, den 1000 km v. Monza u. des Gr. Pr. d. Tourenwagen mit **Hahne**.

Brian Redman: 31jähr. Engländer. Seit 1959 aktiv. 1968 als Partner von **Ickx** in Brands Hatch und Spa siegreich. 1969 bei Porsche u. als Partner v. **Siffert** erfolgreich.



Kurt Ahrens jun.

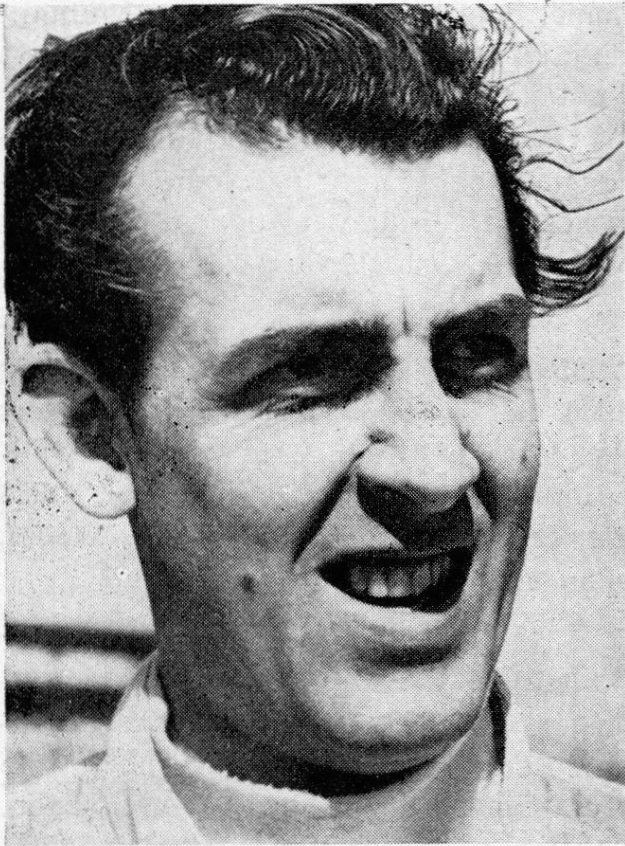
„Jack“ Oliver: 27 Jahre, aktiv seit 1960. 1965 Klassensieger in Montlhéry, 1967/68 im Lotus-Team. 1969 Sieger 12 Std. v. Sebring mit **Ickx**.

Gerhard Mitter: 33jähriger Leonberger. Mehrfacher deutscher Formel-Junior-Meister, 1966 bis 1968 Europa-Bergmeister. Seit 1964 im Porsche-Werksteam. Sieger der 4 Stunden von Monza und des Mugello-Rennens 1967. Viermal Gewinner des großen ONS-Pokals. 1968 Sieger im 1000-km-Rennen v. Paris mit **Herrmann**. 1969 Targa-Florio-Sieger mit **Schütz**.

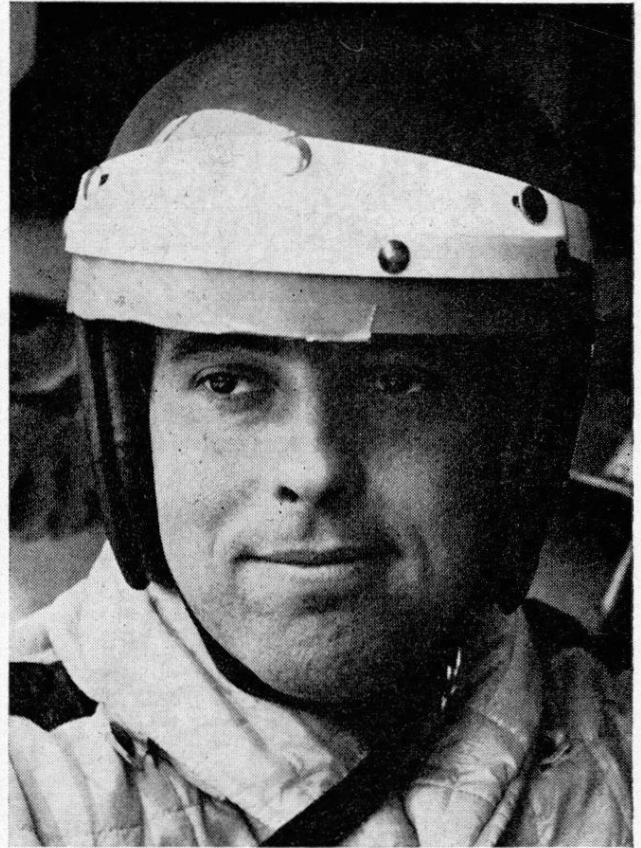
Udo Schütz: 32 Jahre. Aus Selters, verheiratet, 2 Söhne. Deutscher Rundstreckenmeister auf GT- und Sportwagen 1966. Seit 1966 im Porsche-Werksteam und auch oft international eingesetzt. Sieger des ADAC-1000-km-Rennens 1967 mit **Buzzetta**. 1968 beim Alfa-Romeo-Rennstall Autodelta, 1969 wieder bei Porsche und Targa-Florio-Sieger mit **Mitter**.

Stanly Michael Bailey Hailwood: 29-jähriger Engländer. Erfolgreichster Motorradrennfahrer aller Zeiten mit neun Weltmeistertiteln seit 1961 und über 40 Grand-Prix-Siegen. Seit 1957 aktiv. Mehrere Gelegenheitsversuche auf Rennwagen. Mit **Edward Nelson**, 35, auf Ford in der Springbockserie 1967 auf Ford GT 40 erfolgreich, 1969 fest im John Wyer-Team.

Paul Richard Hawkins: 31 Jahre, stammt aus Australien. Aktiv seit 1958. Erste Rennen auf Austin-Healey. Seit 1960 in England. Führt den Nürburgring seit 1961, seit 1962 im Formel-Junior-Rennwagen, Formel-2-Sieger im ADAC-Eifelrennen 1965. 1966 u. 1967 mit Porsche in Langstreckenrennen. 1967 Sieger der Targa Florio mit **Stommelen** und im Gr.



David Hobbs



Brian Redman



Gerhard Mitter



Stanly Michael Bailey Hailwood



Pedro Rodriguez

Pr. v. Österreich auf Ford GT 40. 1968 Sieger in Monza mit **Hobbs** auf Ford GT 40.

Pedro Rodriguez: 29 Jahre, aus Mexico City. Fuhr seine ersten aufsehenerregenden Rennen auf Porsche in Mexico und den USA. Seit 1958 meistens bei Ferrari. Gewann 2 mal mit seinem Bruder **Riccardo** die 1000 km von Paris 1961 und 1962, die 12 Stunden von Reims 1965 mit **Guichet**, den Großen Preis von Südafrika 1967 auf Cooper-Maserati, vor allem aber die 24 Stunden von Le Mans 1968 auf Ford GT 40 mit dem unvergeßlichen **Lucien Bianchi** (nach guten Leistungen dort schon 1960/61). Gute Leistungen auf dem Nürburgring 1961 und 1966.

Gerhard Koch: 33 Jahre. Spediteur aus Neuß/Rhein. Deutscher Meister 1962. Hervorragende Siege auf Porsche in Stuttgart, Francorchamps und Paris.

Immer gute Leistungen auf dem Nürburgring: in den ADAC-1000-km-Rennen 1964 Dritter mit **Ben Pon** (32), 1967 Zweiter mit **Hawkins**. 1966 Sieger des Mugello-Rennens bei Florenz mit **Neerpasch**. Vielbeachteter Dritter in den 1000 km v. Monza 1969 mit **Dechent**.

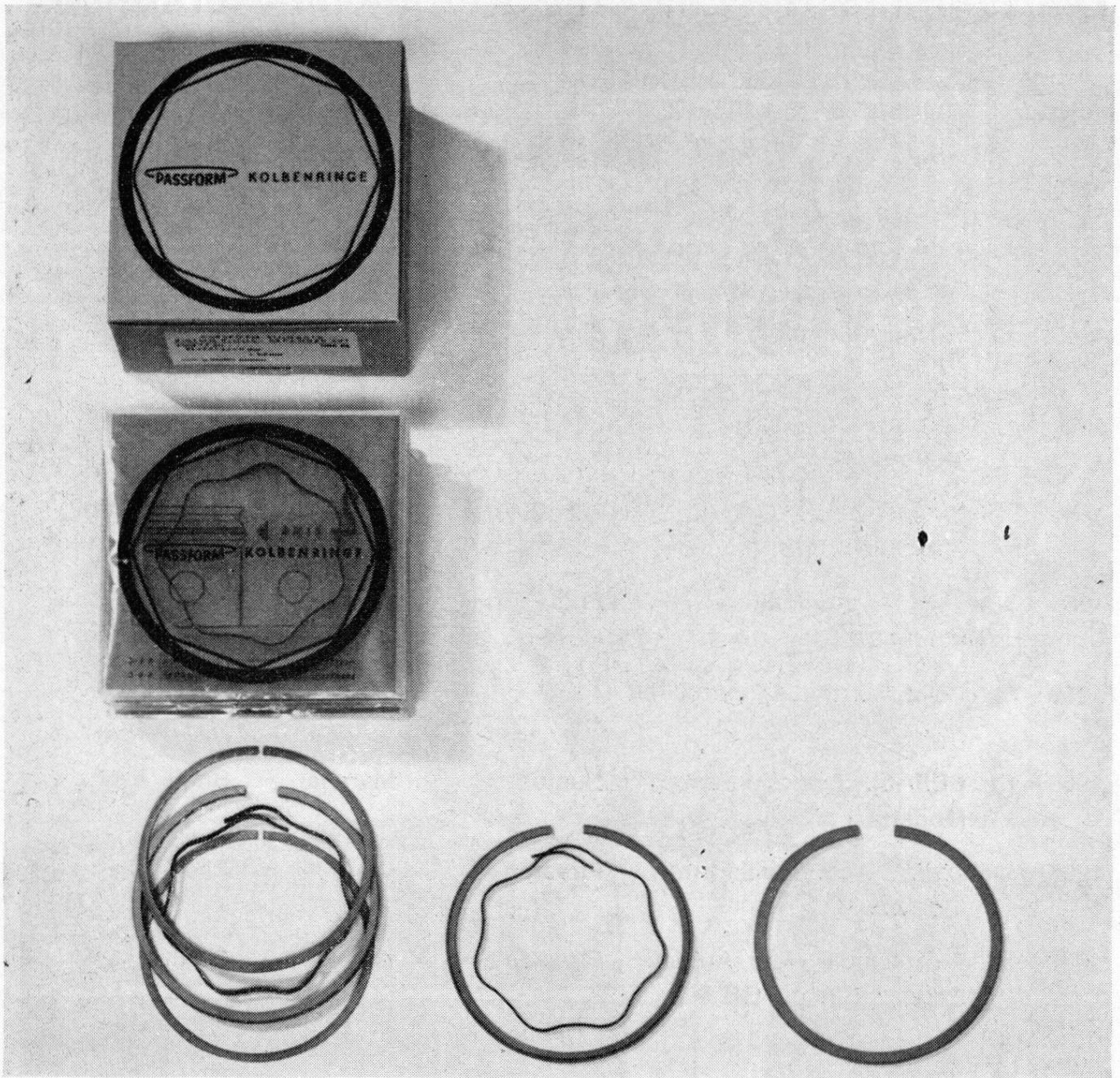
Willibert Kauhsen: 30 Jahre. Gewinnt 1968 die 24 Std. v. Spa mit **Kelleners** u. den Marathon de la Route auf dem Nürburgring mit **Linge** u. **Glemser**. 1969 Vierter der Targa Florio mit **v. Wendt**, alles auf Porsche.

Hans-Dieter Dechent: 29 Jahre. Gesamtsieger Norisring-Rennen 1966, Taubensuhl-Bergrennen 1967. Seit 1965 viele Klassensiege in Berg- u. Rundrennen. Deutscher GT-Rundstrecken-Meister 1965. Seit 1969 Gausportleiter ATS Saar (ADAC).

Helmut Kelleners: 34 Jahre. Beginn mit Autoslalom. Siege 1966 2 Std. v. Zandvoort, 1967 in vier Bergrennen, 1968 4 Std. v. Monza, 24 Std. v. Spa, Gr. Pr. v. Brünn, 3 Std. v. Jarama, alles auf Porsche.

Erich Bitter: 35 Jahre. Seit 1964 viele Klassensiege in Rundstrecken- u. Bergrennen, wie Nürburgring, Avus, Hockenheim, Mainz, Trier, Wunstorf bzw. Detmold, Wittlich, Freiburg. Deutsche Automobil-Rennsport-Trophäe 1967.

Herbert Schultze: 38jähr. Berliner. Aktiv seit 1958. Beginn mit Rallyes und GT-Rennen. Seit 1959 viele Klassensiege in Rundstrecken- u. Bergrennen wie Nürburgring, Pferdsfeld, Wunstorf, Avus, Innsbruck, Trier, München – Neubiberg, Hockenheim, Mainz, Nürnberg bzw. Freiburg, Gaisberg. 1966–68 Deutscher Automobil-Rundstreckenmeister.



474

Goetzewerke
Friedrich Goetze AG
5673 Burscheid



Goetze-PASSFORM-Kolbenringe für Kraftfahrzeug- und stationäre Motoren, bei denen sich hoher Ölverbrauch und nachlassende Leistung als Folge von Zylinder-Verschleiß bemerkbar machen. In solchen Fällen kann durch den Einbau von PASSFORM-Kolbenringen der Austausch des Motors oder das Ausbohren der Zylinder häufig noch für lange Laufzeit vermieden werden.

Für Reparaturen an allen bekannten Motoren gibt es zudem Goetze-Dichtungssätze, Einzeldichtungen und Weillendichtringe.

Die Weltmeisterschaft der Automobil-Hersteller

<i>Jahr</i>	<i>Firma</i>	<i>Reifen</i>	<i>Kerzen</i>	<i>Betriebsstoffe</i>
	<i>Absolut</i>			
1963	Ferrari Automobili Modena/I	Pirelli	Champion	Shell
1954	Ferrari Automobili Modena/I	Pirelli	Marchal	Shell
1955	Daimler-Benz AG Stuttgart-Untertürkheim	Continental	Bosch	Esso-Castrol
1956 – 58	Ferrari Automobili Modena/I	Englebert	Marchal	Shell
1959	Aston Martin Lagonda Ltd. Feltham, Mddles./GB	Avon	KLG	BP
1960 – 61	SEFAC Automobili Ferrari Modena/I	Dunlop	Marchal	Shell
1967	SEFAC Automobili Ferrari Modena/I	Firestone	Champion	Shell
1968	Ford (John Wyer Autom. Engg.), Slough/GB	Firestone	Autolite	Gulf
	<i>Über 2 Liter</i>			
1962 – 64	SEFAC Automobili Ferrari Modena/I	Dunlop	Marchal	Shell
1965 – 66	Ford (Shelby, Essex Wire, Ford France)	Firestone/ Dunlop	Autolite	BP
1967	Ford (JW Engg., Brescia Corse, Ford France)	Firestone	Autolite	Gulf/Shell/BP
	<i>Bis 2 Liter</i>			
1962 – 67	Dr.-Ing. h. c. F. Porsche KG Stuttgart-Zuffenhausen	Dunlop	Bosch	BP/Shell



Der
weltweite
Name
für Reifen
höchster Qualität

Opel Devise:

Fahren + Sieggen



Deutsche Automobil-
Rallyemeisterschaft 1968:

G.Raschig/W.Biebinger auf Rallye Kadett 1100

Niederländische Rallyemeisterschaft 1968:

A.Jetten/B.Claus auf Rallye Kadett 1900

Schwedische Rallyemeisterschaft 1968
der Serientourenwagen:

L.B.Nasenius/B.Frodin auf Rekord 1900

Griechische Rallyemeisterschaft 1968:

J.G.Pesmazoglu auf Rallye Kadett 1900

Setzen Sie auf Sieg - starten Sie auf Opel



der Zuverlässige

XV. Internationales ADAC-1000-km-Rennen 1969

Veranstalter:

Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V. (ADAC), München

Schirmherr

Dr. jur. h. c. Kurt Georg Kiesinger, Bundeskanzler

Ehrenausschuß

Ernst B e n d a , Bundesminister des Innern, Bonn

Hans Joachim B e r n e t , Präsident der ONS, Herste

Dr. Johann Heinrich von B r u n n , Präsident des VDA, Frankfurt

Willi D a u m e , Präsident des Deutschen Sportbundes, Frankfurt

Der Ministerpräsident des Landes Rheinland-Pfalz, Mainz

Der Chef der Staatskanzlei des Landes Rheinland-Pfalz, Mainz

Dr. Fritz K a s s m a n n , Minister für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf

Georg L e b e r , Bundesminister für Verkehr, Bonn

Fürst Paul Alfons von M e t t e r n i c h - W i n n e b u r g , Präsident des AvD, Frankfurt

Dr.-Ing. Ferdinand P o r s c h e , Stuttgart-Zuffenhausen

Dr. h. c. Franz-Josef S t r a u ß , Bundesminister der Finanzen, Bonn

Emil V o r s t e r , Präsident des DMV, Rheydt

Konsul Gerhard W i l c k e ,

Vorsitzender des Vorstandes der Bayerischen Motoren-Werke AG, München

Dr. jur. Joachim Z a h n ,

Sprecher des Vorstandes der Daimler-Benz AG, Stuttgart

Organisations-Ausschuß

Graf Waldburg-Wolfegg, ADAC-Sportpräsident

Hans Bretz, Präsident des ADAC

Franz Stadler, Vize-Präsident des ADAC

Justizrat Dr. Fritz Schneider,

1. Vorsitzender des ADAC-Gaues Mittelrhein, Koblenz

Dr. Everhard Ludemann, Geschäftsführer der Nürburgring GmbH

Sportkommissare:

Dr. Walter Bartsch, Köln

John M. J. Baus, USA

Dr. Heinrich Binder, Schweiz

Bernard Consten, Frankreich

Dr. Leo Frh. von Diergardt, Düsseldorf
(ONS-Pflichtkommissar)

Paul von Guilleaume, Gauting

Jan van Haaren, Holland

H. D. Parker, England

Martin Pfundner, Österreich

Avv. Antonio Sansone, Italien

Dr.-Ing. H. Schmachtenberg, Köln

Rennleiter:

Erwin Illg, Stuttgart

Rennsekretariat:

Werner Heinemann, München

Abnahme:

Dipl.-Ing. Hans Hirschberger, Köln

Fahrerlager:

Hanns Graffmann, Duisburg

Boxen:

Josef Meissner, Trier

Start und Ziel:

Ludwig Heidt, Düsseldorf

Streckensicherung:

Rolf Stahlschmidt, Stuttgart

Joh. Rheindorf, DRK Adenau

Streckenreportage:

Jochen Luck, Kassel

Anthony Marsh, London

Rainer Braun, Wiesbaden

Betreuung der Ehrengäste:

Justizrat Dr. Fritz Schneider

Sanitätsdienst:

Dr. Hermann Ebert, Montabaur

Deutsches Rotes Kreuz, Adenau

Bereitschaftsführer Johann Rheindorf

Deutsches Rotes Kreuz, Mayen

Kreisgeschäftsführer Philipp Oster

Nürburgring-Organisation:

Dipl.-Kfm. Heinz Gellert, Nürburgring

Karl Peter Licht, Nürburgring

Ordnungsdienst:

Gend.-Rat Karl Runge, Koblenz

Feuerschutz:

Bezirksregierung Koblenz (Bezirks-
brandinspekteur)

Kreisbrandinspekteur Mark, Ahrweiler

Freiwillige Feuerwehr Adenau,

Einsatzleiter: Robert Bell, Adenau

Firma CEAG, Walter Schmitt, Neuwied

Zeitnahme:

Dipl.-Ing. Rudolf Katscher, Essen

Streckenbeschallung:

Int. Streckenfunk Nürburgring

T. K. Esser, Bergisch Gladbach

Nürburgring-Streckentelefon:

Siemens AG, Koblenz

Rundfunk- und Fernsehübertragung:

Südwestfunk, Anstalt des öffentlichen
Rechts

Fernschreib- und Fernmeldedienst:

Deutsche Bundespost,

Fernmeldeamt 2, Koblenz

Postamt Adenau, Adenau

Quartieramt:

Verkehrsamt Adenau

Die Kraftstoff-Versorgungsanlage ist dankenswerterweise in Gemeinschaftsarbeit der Firmen ARAL, BP, DEUTSCHE SHELL, ESSO und GULF OIL erstellt worden.

„Seit ich Rennen fahre...“

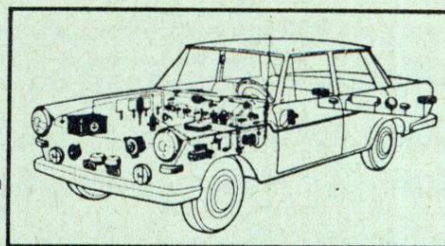


... seit fast 20 Jahren also, habe ich alle meine großen internationalen Erfolge mit Bosch-gerüsteten Fahrzeugen errungen.

Auch bei meinen jetzigen Porsche-Wagen sind Elektrik und Benzineinspritzung von Bosch. Da weiß ich: ich kann mich

darauf verlassen. Und dieses beruhigende Gefühl ist eben sehr wichtig, wenn man Rennen gewinnen will."

**Mit Bosch am Start-
mit Bosch am Ziel.**



**Die ganze
Elektrik und Elektronik
im Auto**

BOSCH

Zeiteinteilung

I. Training: 30. und 31. 5. 1969

Freitag, 30. 5. 1969	9.00 – 18.00 Uhr
Samstag, 31. 5. 1969	8.00 – 13.00 Uhr

II. Abnahme: 30. und 31. 5. 1969

Freitag, 30. 5. 1969	7.00 – 18.00 Uhr
Samstag, 31. 5. 1969	13.00 – 15.00 Uhr

III. Betanken der Fahrzeuge:

Samstag, 31. 5. 1969	15.00 – 18.00 Uhr
----------------------	-------------------

IV. Rennen: Sonntag, 1. 6. 1969

8.45 – 9.15 Uhr:	Startaufstellung (Indianapolisstart)
9.15 – 9.30 Uhr:	Hissen der Nationalflaggen
9.50 Uhr:	Abstellen der Motoren
ca. 10.00 Uhr:	Indianapolisstart
ca. 16.45 Uhr:	Ende des Rennens
20.00 Uhr:	Aushang der Ergebnisse in der Rennleitung
21.30 Uhr:	Siegerehrung im Sporthotel des Nürburgrings

Flaggenerklärung

Während der Veranstaltung können den Fahrern die nachstehenden Signale gezeigt werden, die genauestens befolgt werden müssen:

Schwarz-Rot-Gold: Start!

Rot: Unbedingt und sofort Halt!

Gelb (geschwenkt): Achtung! Große Gefahr, zum Anhalten bereithalten! **Überholverbot!**

Gelb (stillgehalten): Achtung! Gefahr! **Überholverbot!**

Blau (geschwenkt): Ein anderer Fahrer will überholen!

Blau (stillgehalten): Ein anderes Fahrzeug folgt dichtauf!

Gelb mit roten Streifen: Achtung! Öl auf der Bahn!

Weiß: Kranken- oder Dienstwagen auf der Strecke!

Grün: Ende einer zuvor angezeigten Gefahr!

Schwarz mit einer weißen Zahl: Das Fahrzeug mit dieser Numer muß bei der nächsten Runde an den Boxen halten!

Schwarz-weiß-kariert: Ende des Rennens!



Bilanz eines erfolgreichen Jahres.

BMW gewann 1968 den Tourenwagen-Europapokal und die Europa-Bergmeisterschaft für Tourenwagen. Errang 101 Gesamtsiege, 152 Kategoriesiege, 1099 Klassensiege und 996 Goldmedaillen.



Aus Freude am Fahren — BMW

Ehrenpreise haben gestiftet:

Bundesminister für Verkehr Georg Leber, Bonn
Der Ministerpräsident des Landes Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf
Der Ministerpräsident des Landes Rheinland-Pfalz, Mainz
Allianz-Versicherung AG, München
Automobile-Club du Grand-Duché de Luxembourg, Luxembourg
Automobilclub von Deutschland (AvD), Frankfurt
Beru Verkaufsgesellschaft mbH, Ludwigsburg
August Bilstein, Ennepetal
Robert Bosch GmbH, Stuttgart
Continental Gummiwerke AG, Hannover
Daimler-Benz AG, Stuttgart-Untertürkheim
Deschler & Sohn KG, München
Deutscher Automobilschutz AG, München
Deutsche Castrol GmbH, Hamburg
Dunlop AG, Hanau
Deutsche Goodyear GmbH, Köln
Dresdner Bank AG, München
Ford Werke AG, Köln
Gummiwerke Fulda GmbH, Fulda
Gerolsteiner Sprudel KG, Gerolstein
Gothaer Allgemeine Versicherung AG, Göttingen
Hazet-Werk, Hermann Zerver, Remscheid
Gebr. Hemmerle, Juweliere, München
Gebr. Hofmann KG, Darmstadt
Kletec GmbH, Mettmann
Kurverwaltung Meran
Metzeler AG, München
NSU-Motorenwerke AG, Neckarsulm

Stand: 19. Mai 1969

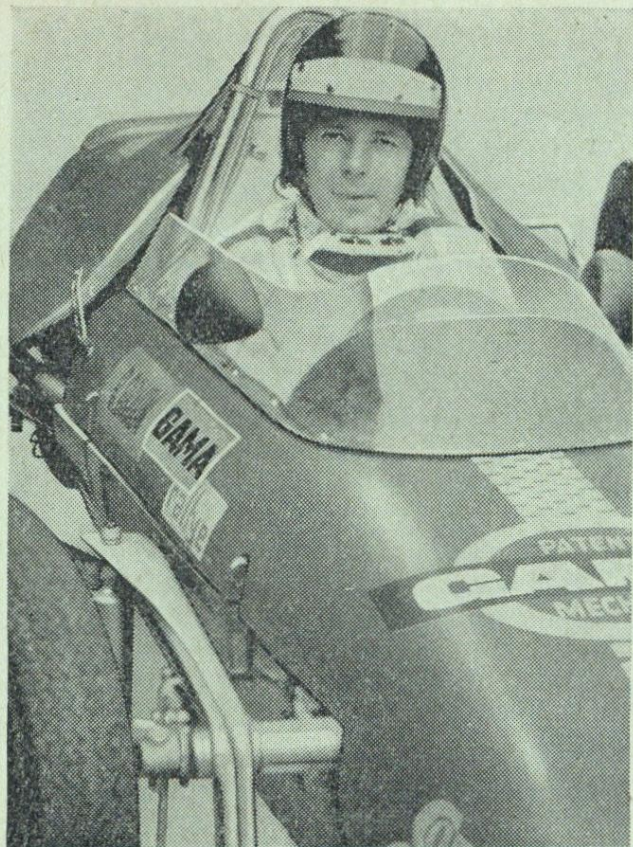
Nürburgring GmbH, Nürburgring
Adam Opel AG, Rüsselsheim
Phoenix-Gummiwerke AG, Hamburg
Pontus-Handel, Helmut Felder KG, Remscheid
Dr.-Ing. h. c. Porsche KG, Stuttgart-Zuffenhausen
Royal Motor Union, Lüttich
Sekurit Glas Union GmbH, Köln
SFK Kugellagerfabriken GmbH, Schweinfurt
Uniroyal Englebert Deutschland AG, Aachen
VDO-Tachometer Werke Adolf Schindling GmbH, Frankfurt
Verband der Automobilindustrie e. V. (VDA) Frankfurt
Verbandsgemeindeverwaltung Adenau
Wilk Caravaning GmbH, Bad Kreuznach
Zahnradfabrik Friedrichshafen AG
ADAC-Gau Berlin
ADAC-Gau Westfalen-West, Dortmund
ADAC-Gau Hessen, Frankfurt
ADAC-Gau Südbaden, Freiburg
ADAC-Gau Hansa, Hamburg
ADAC-Gau Niedersachsen, Hannover
ADAC-Gau Nordbaden, Karlsruhe
ADAC-Gau Mittelrhein, Koblenz
ADAC-Gau Nordrhein, Köln
ADAC-Gau Pfalz, Neustadt
ADAC-Gau Südbayern, München
ADAC-Gau Nordbayern, Nürnberg
ADAC-Gau Saarland, Saarbrücken
ADAC-Gau Württemberg, Stuttgart

Renndienste

(Stand 20. 5. 69)

Aral AG, Bochum	Goodyear Int. Corporation, USA
Autolite Motor Products Ltd., England	Gulf Oil Deutschland GmbH, Essen
Billstein, August, Ennepetal	Gebr. Hofmann KG, Darmstadt
BP Benzin- u. Petroleum AG, Hamburg	Hydrokadé, Simon & Eschweiler, Wermelskirchen
Daimler-Benz AG, Stuttgart-Untertürkheim	Koni, Holland
Deutsche Bardahl GmbH, Stuttgart	Pontus-Handel, Helmut Felder KG, Remscheid
Deutsche Castrol GmbH, Hamburg	Seemann Import KG, Hamburg
Deutsche Goodyear GmbH, Köln	Alfred Teves GmbH, Frankfurt
Deutsche Shell AG, Hamburg	Uniroyal Englebert Deutschland AG, Aachen
Duckham & Co., Ltd., England	Valvoline-Hölder, Waiblingen
Esso AG, Hamburg	Veedol GmbH, Hamburg
Ferodo England, Ltd.	Weber-Vergaser, Hans-Joachim Holze, Hannover
Firestone Tyre & Rubber Comp., England	Zahnradfabrik Friedrichshafen AG, Friedrichshafen
Girling Ltd., England, Koblenz	
B. F. Gooderich GmbH, Eschborn	

Die Firma ROBERT BOSCH GmbH, Stuttgart,
stellte freundlicherweise
5 Rundum-Warnleuchten für die Streckensicherung
zur Verfügung



Bei
großen Rennen
und zu Hause



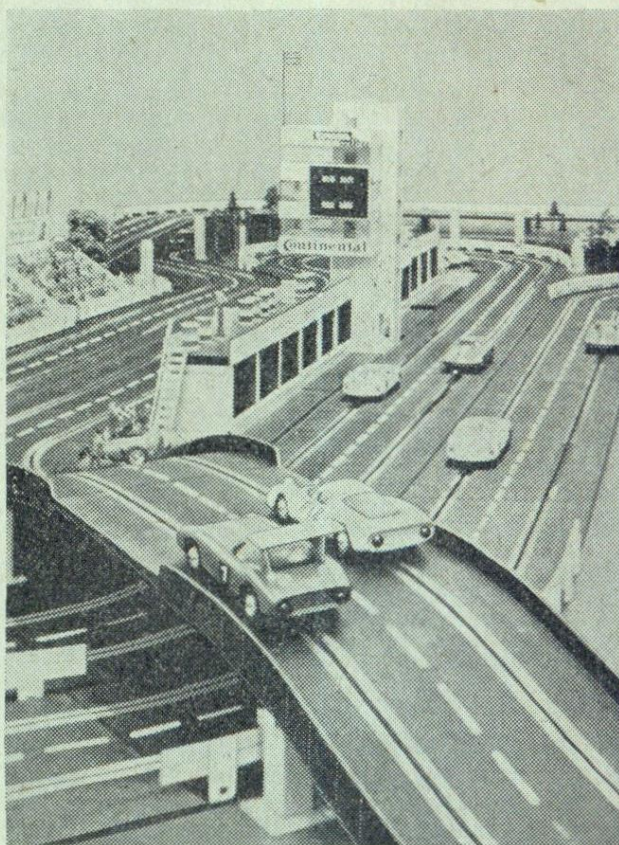
Man wird **GAMA** sehen

Man wird **GAMA rallye** fahren, denn

GAMA-rallye ist die einzige
Autorennbahn mit Abfangfüh-
rung. Sie bewahrt Ihre wert-
vollen Rennwagen vor harten
Stürzen.

Jetzt NEU!!!

GAMA-rallye Rennwagen mit
Rallye-Motoren für große
Steigfähigkeit und
GAMA-rallye Rennwagen mit
Rennsport-Motoren für
hohe Geschwindigkeiten.



das
richtige Spielzeug für echte Jungen!

Erhältlich in den guten Fachgeschäften und in Kaufhäusern.

G. A. Mangold - Fabrik mech. Patentspielwaren - 851 Fürth/Bayern

Martini-Fair.

Wenn es aufregend wird.

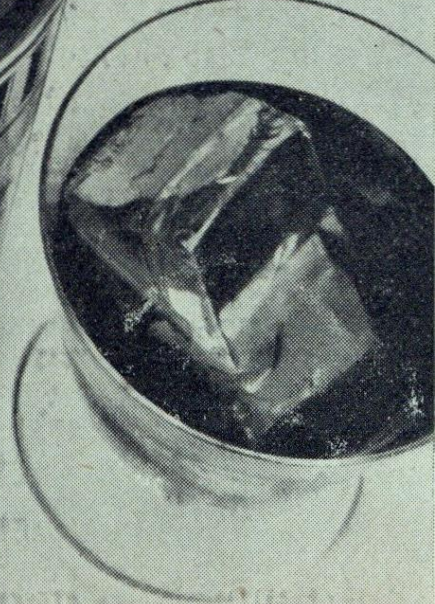
Und bevor Sie sich aufregen.

Darum trinken Sie Martini mit knirschend kaltem Eis. Dann wird jedes Erlebnis mitreißend wie Martini Bianco. Erregend wie Martini Rosso. Fesselnd wie Martini Extra Dry.

Lassen Sie sich von diesen dreien mitreißen, anregen, fesseln. Mehr haben die drei Martinis nicht vor. (Sie sind eben fair.)

MARTINI

Zu jeder Gelegenheit



Wertungsgruppe A – Sport-Prototypen, Gruppe 6 Anhang J 1969

Klasse 1: über 2000 – 3000 cm³

St.- Nr.	Bewerber	1. Fahrer	2. Fahrer	Wohnort ACN	Fahrzeug
1	Porsche System Engineering Ltd.	Josef Siffert	Brian Redman	CH/GB	Porsche 908
2	Porsche System Engineering Ltd.	Gerhard Mitter	Udo Schütz	Böblingen Selters	Porsche 908
3	Porsche System Engineering Ltd.	Vic Elford	Kurt Ahrens	GB Braunschweig	Porsche 908
4	Porsche System Engineering Ltd.	Richard Attwood	Hans Herrmann	GB Stuttgart	Porsche 908
5	Porsche System Engineering Ltd.	Karl Frh. v. Wendt	Willibert Kauhsen	Gevelinghaus. Broichweiden	Porsche 908
6	Porsche Konstruktion., Salzburg	Rudi Lins	Rolf Stommelen	A/Köln	Porsche 908/02
7	Ferrari S. p. A., SEFAC, Modena				Ferrari 312/P

JUNG, KRITISCH, SPORTLICH
JEDE WOCH

Deutsche
AUTO
zeitung

Für Stimmung und Musik sorgt bei
gutem und
bei schlechtem Wetter....
mit ELECTROLA-Schallplatten



T.K.ESSER

**INTERNATIONALER
STRECKENFUNK NÜRBURGRING**

Spectral

Der revolutionärste Gürtelreifen
seit Erfindung des Reifens
überhaupt: Polyesterkarkasse
und Fiberglasgürtel



FULDA

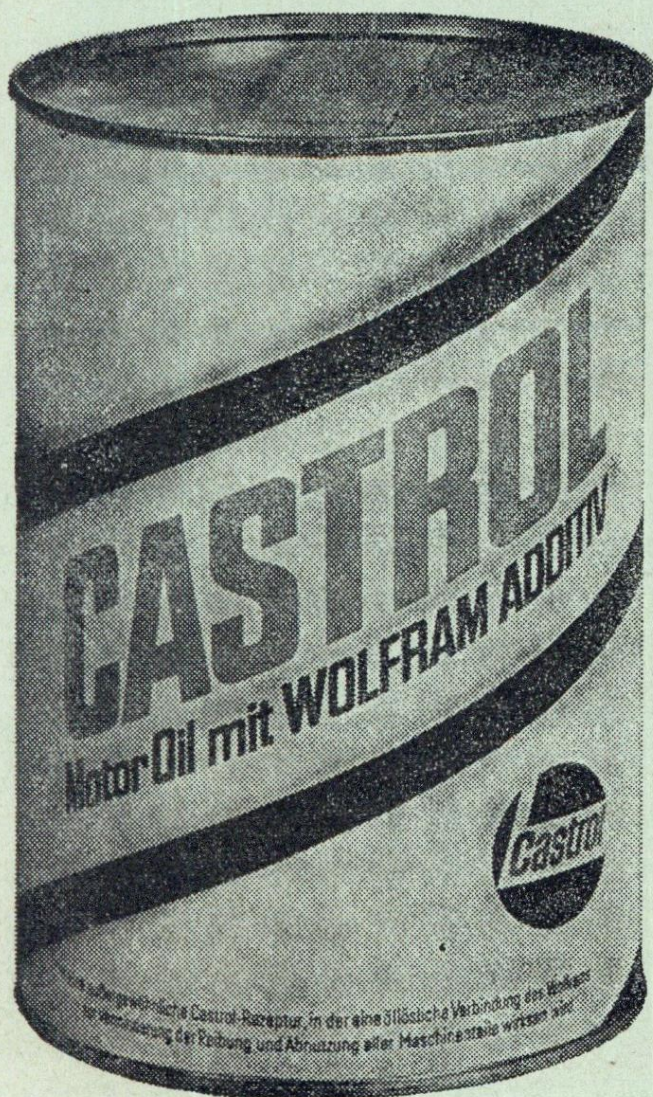
das Reifenwerk mit neuen Ideen

Klasse 1: über 2000 – 3000 cm³ (Fortsetzung)

St.-Nr.	Bewerber	1. Fahrer	2. Fahrer	Wohnort ACN	Fahrzeug
8	J.W. Automotive Engin. Ltd. Slough	Jackie Ickx	Jackie Oliver	B/GB	Gulf Mirage/ BRM oder Ford
9	J.W. Automotive Engin. Ltd. Slough	David Hobbs	Michael Hailwood	GB/GB	Gulf Mirage/ BRM
10					
11					
12	Serenissima Automobili Modena	Jonath. Williams	Manuel Bordeu	GB/RA	Serenissima
14	Alfa Romeo Deutschland	Nino Vaccarella		I	Alfa Romeo P 33-3
15	Alfa Romeo Deutschland	Mario Casoni		I	Alfa Romeo P 33-3
16	Racing Team V.D.S., Brüssel	Teddy Pilette	Rob Slotemaker	B/NL	Alfa Romeo P 33 2,5
17	Crist. J. Lawrence, London	C. J. Lawrence	J. Wingfield	GB/GB	Deep Sanderson

JUNG, KRITISCH, SPORTLICH
JEDE WOCH

Deutsche
AUTO
Zeitung



Der XL-20W-50-Test bewies es:

Spürbar weniger Ölverbrauch

Vergleichstest mit CASTROL-Motorenölen am Nürburgring.

Ergebnis: Im Schnitt 37,45% weniger Ölverbrauch. — Ein Test von vielen. Jedes Rennen



und jede Rallye ist für uns ein weiterer Test. Und alles, was wir an Renn- und Rallye-Erfahrungen auswerten konnten, das packten wir in CASTROL XL 20W-50. — Für Sie!

CASTROL erhalten Sie an allen DEA- und TEXACO-Tankstellen, an allen Autobahntankstellen und an über 15 000 Werkstätten und Kfz-Vertretungen. Mit einem Satz: CASTROL erhalten Sie praktisch überall - Sie müssen's nur verlangen.

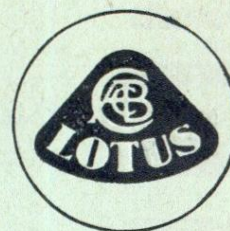
Klasse 1: über 2000 – 3000 cm³ (Fortsetzung)

St.-Nr.	Bewerber	1. Fahrer	2. Fahrer	Wohnort ACN	Fahrzeug
18	German B. G. Racing Team, Gevelinghausen	Hans-D. Dechent	Gerhard Koch	Saarbr. Neuß	Porsche 907
19	Helmut Krause, Frankfurt	Helmut Krause	Ernst Furtmayr	Frankfurt München	Porsche 907
20	Antony Beeson, GB	Antony Beeson		GB	Chevron/ Climax
21					
22	Alan McKechnie Racing, GB	Max Wilson	Mike Walker	GB/GB	Lola/BRM
23					
24					



LOTUS EUROPA

1,5 ltr., 78 PS
 Spitze 198,0-100 9,3 sek.
 Renault R 16 Motor und Getriebe



Preis 14.100 DM

SONDERAUSSTELLUNG ALLER TYPEN

(Elan, Elan 2+2, Super Seven, Formula Ford und Europa)

vom 30. 5. - 1. 6. 1969 vor der Haupttribüne und Fahrerlager

LOTUS Vertriebsgesellschaft mbH, 5 Köln-Sülz

Weißhausstraße 27 - Telefon 418668

BILSTEIN

Gasdruck-Stoßdämpfer (System de Carbon)



EUROPA-BERGMEISTER
Gerh. Mitter

1 - Rohrdämpfer
+2 - Kammersystem
= 3 - fache Sicherheitsfaktoren

... hervorragende Kurvenspurhaltung
... gleichbleibende Dämpfung
... absolute Bodenhaftung

BILSTEIN



August Bilstein

Fabrik für Autozubehör 5828 Ennepetal 5509 Mandern

Klasse 2: über 1600 – 2000 cm³

St.-Nr.	Bewerber	1. Fahrer	2. Fahrer	Wohnort ACN	Fahrzeug
25	Jean Denton Racing, London	Mike Garton	Mrs. Jean Denton	GB/GB	MG „B“
26	Roger Nathan Racing, GB	Roger Nathan	Mike Beckwith	GB/GB	Astra/Climax
27	BMW-Martini, Nürburgring	Günter Selbach	Friedh. Theissen	Heiligenhaus Rheydt	Astra/Climax
28	Bam Bam AB, Malmö	E. Christoffersson	Hans Wängstre	S/S	Ferrari Dino
29	Clive Baker, GB	Clive Baker	Julien Vernaeve	GB/B	Chevron/BMW
30					
31	Jeremy Richardson, GB	Jer. Richardson	Bernard Farthing	GB/GB	Ginetta/Climax
32	Mark König, GB	Mark König		GB	Nomad/BRM
33	Compact Conversion Co. GB	P. A. L. Sutcliffe	J. A. MacDonald	GB/GB	Ginetta/BMW
34	Abarth & C., Turin	Arturo Merzario	Erich Bitter	I/Schwelm	Fiat Abarth
35	Scuderia Pescara, I	„Cinno“	Turillo Barbuscia	I/I	Ferrari Dino
36	Squadra Corse Picchio Rosso, Milano	Cor. Manfredini	Luciano Selva	I	Porsche 907
38	reserviert für	Nicodemi		I	Porsche 907
39					

JUNG, KRITISCH, SPORTLICH
JEDE WOCH

Deutsche
AUTO
zeitung

Klasse 3: über 1000 – 1600 cm³

St.-Nr.	Bewerber	1. Fahrer	2. Fahrer	Wohnort ACN	Fahrzeug
40	Jack Wheeler, London	Jack Wheeler	Martin Davidson	GB/GB	Austin Healey Sprite 1300
41	„Peter Rand“, F	„Peter Rand“	Alain Douarche	F/F	Alpine Renault 1300
42	Manfred Spiess, Stuttgart	Manfred Spiess	Heinz Gilges	Stuttgart Neuß	NSU/Spieß 1300
43	Richard Groves, GB	John Moore	R. Harvey-Bailey	GB/GB	Ginetta/Ford 1300
44	Abarth & C., Turin	Johann Ortner	Toine Hezemans	A/NL	Fiat Abarth
45	Red Rose Motors, GB	John Bridges	John Lepp	GB/GB	Chevron/Cosworth Ford
46	Julian Hasler, GB	Peter Jackson		GB	Nomad/BRM
47	Falken Racing Developm., GB	Andrew Mylius	Alan Harvey	GB/GB	Chevron/ Vegetune Ford
48	Falken Racing Developm., GB	Terry Hunter		GB	Nathan/Ford 1300
49	Peter Clarke Racing, GB	Peter Clarke	Sidney Segal	GB/GB	Emeron/Lotus Ford
50	HF Squadra Corse Lancia, Turin	Sandro Munari	Rauno Aaltonen	I/SF	Lancia



Artique GmbH + Co. KG
5 Köln-Deutz, Alfred-Schütte-Allee 12


... **So lecker,**
... **so köstlich**

Probieren Sie –
und Sie wissen, wie wirklich
gutes Eis schmeckt

Klasse 3: über 1000 – 1600 cm³ (Fortsetzung)

St.-Nr.	Bewerber	1. Fahrer	2. Fahrer	Wohnort ACN	Fahrzeug
51	HF Squadra Corse Lancia, Turin	Claudio Maglioli	Raffaele Pinto	I/I	Lancia
52	John Britten, GB	Mrs. Gabr. König	John Britten	GB/GB	MG Midget 1300
53	Karl-Heinz Kleine, Hamburg	Karl-Heinz Kleine	Günter Obid	Hamburg Nachrodt	Fiat Abarth 1300
54	Thomas Bossert, Stuttgart	Siegfried Spiess	Thomas Bossert	Stuttgart Stuttgart	NSU/ Spiess 1300

Graham Hill - Weltmeister 1968 - fährt seine Rennen mit und empfiehlt es allen Autofahrern!

 das Superkonzentrat aus reinem Erdöl! Das meistverkaufte Additiv der Welt! Als Ölzusatz und als Benzinzusatz. Getestet von der Elite des Motorsports. Internationale Spitzenklasse.

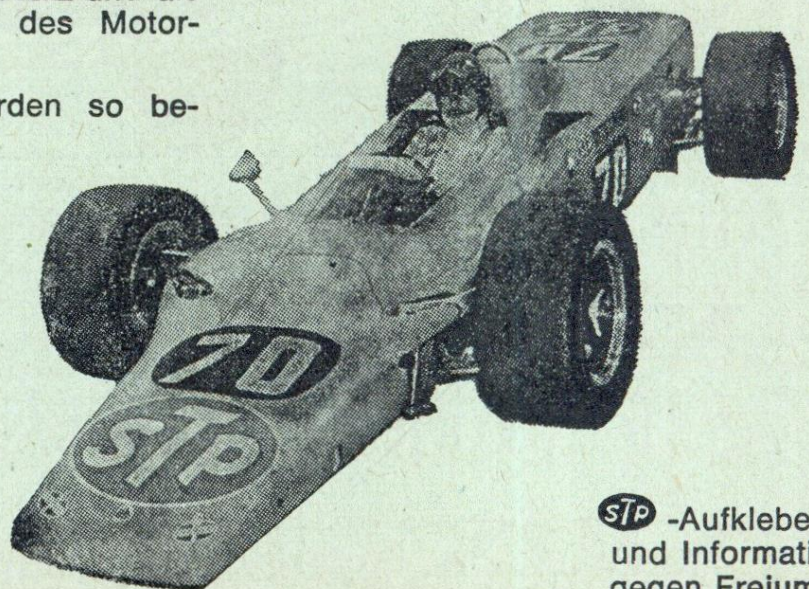
Fahren auch Sie mit  – Sie werden so begeistert sein wie Graham Hill.


Vertretung für Deutschland:

M. SEEMANN IMPORT KG.

2 Hamburg 50, Theodorstraße 41 y

Tel.: (04 11) 89 82 66



 -Aufkleber
und Information
gegen Freiumsclag

Klasse 3: über 1000 – 1600 cm³

St.-Nr.	Bewerber	1. Fahrer	2. Fahrer	Wohnort ACN	Fahrzeug
40	Jack Wheeler, London	Jack Wheeler	Martin Davidson	GB/GB	Austin Healey Sprite 1300
41	„Peter Rand“, F	„Peter Rand“	Alain Douarche	F/F	Alpine Renault 1300
42	Manfred Spiess, Stuttgart	Manfred Spiess	Heinz Gilges	Stuttgart Neuß	NSU/Spieß 1300
43	Richard Groves, GB	John Moore	R. Harvey-Bailey	GB/GB	Ginetta/Ford 1300
44	Abarth & C., Turin	Johann Ortner	Toine Hezemans	A/NL	Fiat Abarth
45	Red Rose Motors, GB	John Bridges	John Lepp	GB/GB	Chevron/Cosworth Ford
46	Julian Hasler, GB	Peter Jackson		GB	Nomad/BRM
47	Falken Racing Developm., GB	Andrew Mylius	Alan Harvey	GB/GB	Chevron/ Vegentune Ford
48	Falken Racing Developm., GB	Terry Hunter		GB	Nathan/Ford 1300
49	Peter Clarke Racing, GB	Peter Clarke	Sidney Segal	GB/GB	Emeron/Lotus Ford
50	HF Squadra Corse Lancia, Turin	Sandro Munari	Rauno Aaltonen	I/SF	Lancia



Artique GmbH + Co. KG

5 Köln-Deutz, Alfred-Schütte-Allee 12


**... So lecker,
... so köstlich**

Probieren Sie –
und Sie wissen, wie wirklich
gutes Eis schmeckt

Klasse 3: über 1000 – 1600 cm³ (Fortsetzung)

St.-Nr.	Bewerber	1. Fahrer	2. Fahrer	Wohnort ACN	Fahrzeug
51	HF Squadra Corse Lancia, Turin	Claudio Maglioli	Raffaele Pinto	I/I	Lancia
52	John Britten, GB	Mrs. Gabr. König	John Britten	GB/GB	MG Midget 1300
53	Karl-Heinz Kleine, Hamburg	Karl-Heinz Kleine	Günter Obid	Hamburg Nachrodt	Fiat Abarth 1300
54	Thomas Bossert, Stuttgart	Siegfried Spless	Thomas Bossert	Stuttgart Stuttgart	NSU/ Spiess 1300

Graham Hill - Weltmeister 1968 - fährt seine Rennen mit und empfiehlt es allen Autofahrern!

 das Superkonzentrat aus reinem Erdöl! Das meistverkaufte Additiv der Welt! Als Ölzusatz und als Benzinzusatz. Getestet von der Elite des Motorsports. Internationale Spitzenklasse.

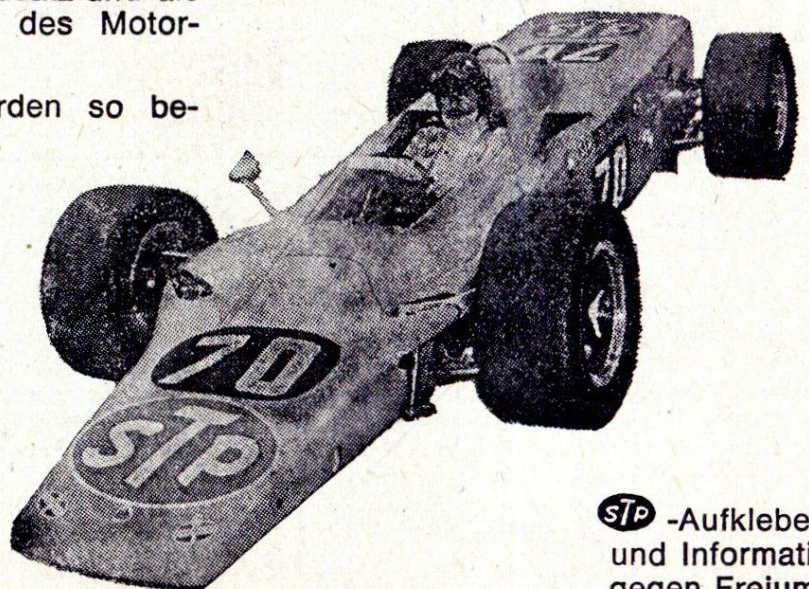
Fahren auch Sie mit  – Sie werden so begeistert sein wie Graham Hill.


Vertretung für Deutschland:

M. SEEMANN IMPORT KG.

2 Hamburg 50, Theodorstraße 41 y

Tel.: (04 11) 89 82 66



 -Aufkleber
und Information
gegen Freiumsclag

Mit **xitix**[®]
immer vorn...

kühler Kopf, eiserne Nerven,
einen "heissen Ofen"...

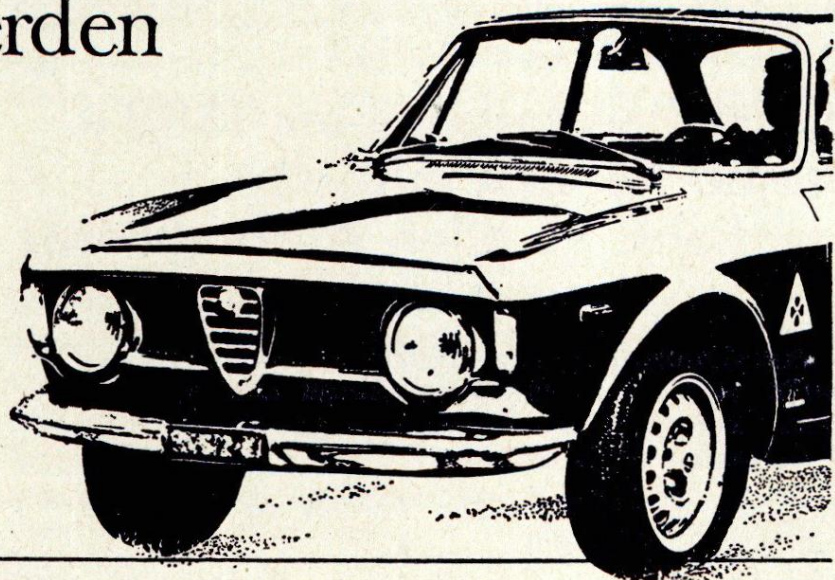
und die erfrischende

xitix Vitamin·C·Lutschtablette
im Mund

wenn Höchstleistungen
verlangt werden

im Sport,
im Beruf,
unterwegs,

xitix
lutschen



die köstlich schmeckende

xitix Vitamin·C·Lutschtablette
gehört in jedes Handschuhfach

täglich
xitix
frisch und gesund in allen Apotheken

Wertungsgruppe B — Sportwagen, Gruppe 4 Anhang J 1969

Klasse 4: über 2000 — 5000 cm³

St.- Nr.	Bewerber	1. Fahrer	2. Fahrer	Wohnort ACN	Fahrzeug
55	Ecurie Bonnier- Scuderia Filipinetti, Genf	Joakim Bonnier	Herbert Müller	CH/CH	Lola T 70 III B
56	Deutsche Auto Zeitung, Köln	Helmut Kelleners	Reinhold Jöst	Dinslaken Ober-Abt- steinach	Ford GT 40
57	David R. Piper, London	David R. Piper		GB	Lola T 70 III B
58	Ulf Norinder Racing Ltd., S	Ulf Norinder	Robin Widdows	S/GB	Lola T70Mk3 B
60	PR for Men-Troberg, Picko S	Picko Troberg	Björn Rothstein	S/S	PR for Men-Lola
61	Porsche System Engineer. Ltd.				Porsche 917
62	Porsche System Engineer. Ltd.				Porsche 917
63	Porsche System Engineer. Ltd.				Porsche 917
64	Nicholas Granville- Smith, GB	N. Granville-Smith	Gordon Miles	GB/GB	Shelby Cobra
65	Tech-Speed Racing, GB	Chris Craft	Eric Liddell	GB/GB	Lola T 70 Mk 3
66	David Prophet, GB	David Prophet	Ed. Nelson	GB/GB	Lola T 70
67					
68					

Hier berichtet Juan Manuel Fangio über das neue Molykote Super Motor Oil mit dem schwarzen Molybdändisulfid.

Juan Manuel Fangio

Buenos Aires, 28 de Febrero 1969

Firma Molykote
Dow Corning GmbH
8 München 50 - Pelkovenstraße 152
Alemania Occidental

Queridos Amigos:

Wir haben jetzt Euer neues Öl „einmal richtig hergenommen“, wie das bei Euch so schön heißt. Die Gelegenheiten für Härte-tests sind hier bei uns in Argentinien gewiß noch besser als bei Euch – denkt nur an die Temporada. Mit Eurem Öl sind wir gefahren, wie man sonst nicht einmal Mullis schindet – durch glühende Pampas und bitterkalte Nächte. Hierbei wurde die Notwendigkeit für ein Super-Motor-Öl mit weitem Viskositätsbereich (SAE, 10 W40) deutlich. Ihr habt den richtigen Namen dafür: „4-Jahreszeiten-Öl“.

Meine Gratulation zu dem Schwarzen Molybdändisulfid. Es schmierte noch bei einem Wagen, an dem die Ölwanne gebrochen war. Ich schlage Euch vor, diese „Notlaufschmierung“ zum Thema Eurer Werbung zu machen. Das überzeugt.

Und versäumt nicht, darauf hinzuweisen, daß Euer Öl schwarz fließt. Wer weiß schon, daß Molybdändisulfid schwarz ist? Das ist in kurzen Worten das Wichtigste über Euer neues Öl. In einigen Tagen mehr.

Reciba mis cordiales saludos

J. M. Fangio

PS: auf dem Bild seht Ihr das
neueste Modell meiner Fertigung:
Typ Torino.



Bei guten Werkstätten und Kfz-Zubehörgeschäften.

**Hat die
Notlaufschmierung**

Klasse 5: über 1000 – 2000 cm³

St.-Nr.	Bewerber	1. Fahrer	2. Fahrer	Wohnort ACN	Fahrzeug
70	Brian Alexander, London	Brian Alexander	Victor Walker	GB/GB	Lotus 47
71	Rainer Ising, Dabringhausen	Rainer Ising	Günter Werlich	Dabring- hausen/ Opladen	Porsche 906
72	Scuderia Auto Neuser, Nürnberg	Anton Fischhaber	Fritz Neuser	Bad Tölz Nürnberg	Porsche Carr. 6
73	Bill Bradley, GB	Bill Bradley	Tony Dean	GB/GB	Porsche 910
74	Abarth & C., Turin	Gijs van Lennep	Gianpiero Bisealdi	NL/I	Fiat Abarth
75	Abarth & C., Turin	Helmut Leuze		Reutlingen	Fiat Abarth
76	Racing Team V.D.S., Brüssel	Taf Gosselin	Cl. Bourgoignie	B/B	Alfa Romeo „33
77	Vereingg. Südd. Aut.- Sportler, München	Josef Greger	Ernst Kraus	München Garmisch	Porsche 910
78	Sportcars Switzerland	Richard Broström	Masten Gregory	CH	Porsche Carr. 910
79	Ahrens Racing Team, Braunschweig	Eckhard Schimpf	Manfred Berthold	Braunschweig Braunschweig	Fiat Abarth 1300
80	Sten Axelsson Road Racing, S	Sten Axelsson	A. Aarnio Wihuri	S/SF	Porsche Carr. 6
81	Nicholas Gold, GB	Gordon Spice	Nicholas Gold	GB/GB	Porsche 906
82	Bosch Racing Team, Vienna	Otto Stuppacher	Kurt Rieder	A/A	Porsche 906
83	Worcestershire Racing Assn., GB	John Burton	Mike Walker	GB/GB	Chevron/BMW
84	Alfa Romeo, Deutschland	Herbert Schultze	Andrea de Adamich	Berlin/I	Alfa Romeo P3



PHOENIX

Gürtelreifen

für sportliche Fahrer

PHOENIX SENATOR

DER AUSSERGE-
WÖHNLICHE

hoher Komfort
zäher Langstreckenläufer
165 SR 13 bis 185 HR 14

P 110

FÜR
RALLYE UND RENNEN
gute Wintereigenschaften

155 SR 13 bis
185 HR 15
und 165 VR 15

P 100

DER
WIRTSCHAFTLICHE
hohe Kilometerleistung

155 SR 12 bis 165 SR 15



Klasse 5: über 1000 – 2000 cm³ (Fortsetzung)

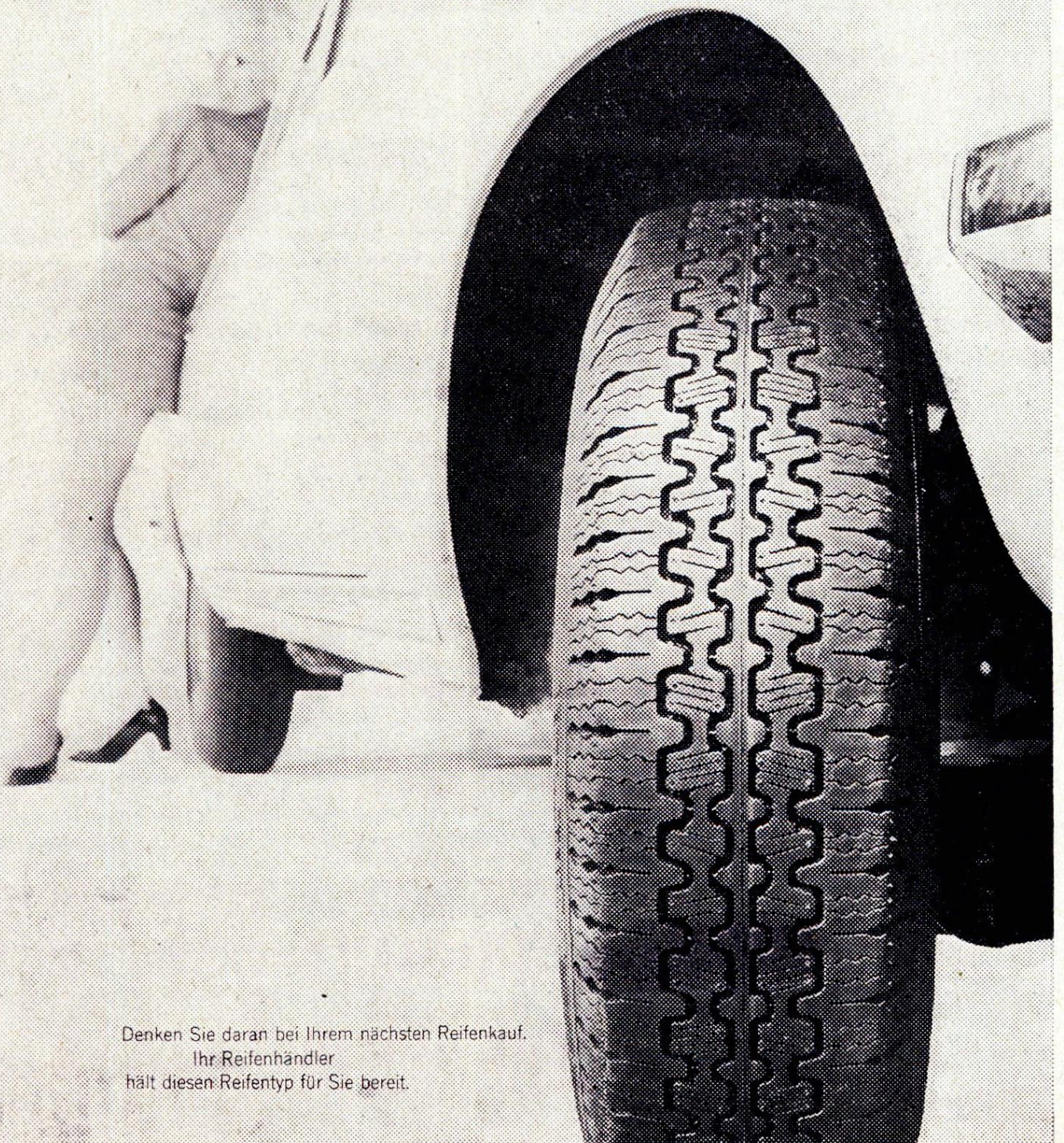
St.- Nr.	Bewerber	1. Fahrer	2. Fahrer	Wohnort ACN	Fahrzeug
85	Alfa Romeo, Deutschland	„Nanni“	Ignazio Giunti	I/I	Alfa Romeo P 33
86	Alfa Romeo, Deutschland				Alfa Romeo P 33
87	Falken Racing Developm., GB	Lord A. Clydesdale	John Markey	GB/GB	Chevron/BMW
88	J. C. B. (Excavators) Ltd., GB	Peter Brown	Roger Enever	GB/GB	Chevron/BMW
89	Road & Racing Access. (Holborn) Ltd., GB	Paul Vestey	Paul Ridgway	GB/GB	Chevron/BMW
90	Dr. Peter Taggart, GB	Dr. P. Taggart	Dr. T. Goodwin	GB/GB	Chevron/BMW
91	Chevron Cars, Rufford	Hubert Hahne	John Hine	Moers/GB	Chevron/BMW
92	Tor-Line Racing, GB	Guy Edwards	Mike Franey	GB/GB	Chevron/BMW
93	Int. Racing Club Frankfurt	Joachim Komusin	Siegfr. Müllers	Frankfurt Bad Homburg	Alfa Romeo Tipo 33
94	Jolly Club Mailand	Giamp. Moretti	Everardo Ostini	I/I	Porsche 910
95					
96	Chevron Racing Team, Frankfurt	Nikolaus Killenberg	Dieter Basche	Westen Oberschleißh.	Chevron/ BMW
97	Scuderia Brescia Corse	Ennio Bonomelli	Cesare Guzzi	I/I	Porsche Carr. 6

JUNG, KRITISCH, SPORTLICH
JEDE WOCH

Deutsche
AUTO
Zeitung

Wenn Gürtelreifen, dann Cinturato. Bessere Beine Ihres Autos gibt es nicht.

VEITHPIRELLI



Denken Sie daran bei Ihrem nächsten Reifenkauf.
Ihr Reifenhändler
hält diesen Reifentyp für Sie bereit.

Wertungsgruppe C — Grand Tourisme-Wagen, Gruppe 3 Anhang J 1969

Klasse 7: über 1000 — 2000 cm³

St.- Nr.	Bewerber	1. Fahrer	2. Fahrer	Wohnort ACN	Fahrzeug
100	Paul-Ernst Strähle, Schorndorf	Herbert Linge	Roland Bauer	Weissach Göppingen	Porsche 911 T
101	Rallyegemeinschaft Ulm	Eberh. Sindel	Dr. Dieter Benz	Ulm Ulm	Porsche 911 S
102	Hans-Dieter Blatzheim, Bad Godesberg	H.-D. Blatzheim	Malte Huth	Bad Godesberg Percha	Porsche 911 T
103	Ernst Juentgen, Erkrath	Ernst Juentgen	Rolf G. Kienen	Erkrath Düsseldorf	Porsche 911 S
104	Hans-Dieter Weigel, Frankfurt	H.-D. Weigel	Ferfried Prinz von Hohenzollern	Frankfurt München	Porsche 911 T
105	Hediri-Racing-Team, Zweibrücken	Peter Wisskirchen	Christ. Schmarje	Bremen Hamburg	Porsche 911 T
106	Chiquita, Hamburg	Dieter Fröhlich	Jürgen Neuhaus	Essen W.-Barmen	Porsche 911 T
107	Hahn-Motorfahrzeuge Stuttgart	Peter Kaiser	Werner Müller	Stuttgart Denkendorf	Porsche 911 T
108	Edgar Herrmann, Nairobi/Kenya	Edgar Herrmann	Hans Schuller	Ost-Afrika Stuttgart	Porsche 911 T
109	Auto Kremer Racing Team, Köln	Erwin Kremer	Reinh. Stenzel	Köln München	Porsche 911 T
110					
111					
112					
113					
114	Jörg Klasen, Mülheim/R.	Dr. Peter Otto	Jörg Klasen	Schönberg Mülheim	Alfa Romeo
115	Scuderia Palladio, Vicenza	Girolamo Capra	Angelino Lepri	I/I	Lancia Fulvia Zagato 1300
116	Dieter Weizinger, Lennep	Dieter Weizinger	Wilh. Bisterfeld	Lennep Radevormwald	Alfa Romeo 1300
117	Int. Racing Club Frankfurt	Thomas Teves	Dieter Mohr	Bad Homburg Gießen	Alfa Romeo Duetto

Am 15. Juni 1969
auf der Nordschleife des Nürburgrings

IV. ADAC-Mittelrhein-Rennen



als 300-km-Rennen
der Tourenwagen

dazu

2-Formel-V-Rennen

und ein

Handikaprennen der Tourenwagen

Sie sollten sich diese motorsportlichen Leckerbissen
nicht entgehen lassen.

Das Wochenende am Nürburgring lohnt sich bestimmt.

Training: Samstag den 14. Juni 1969

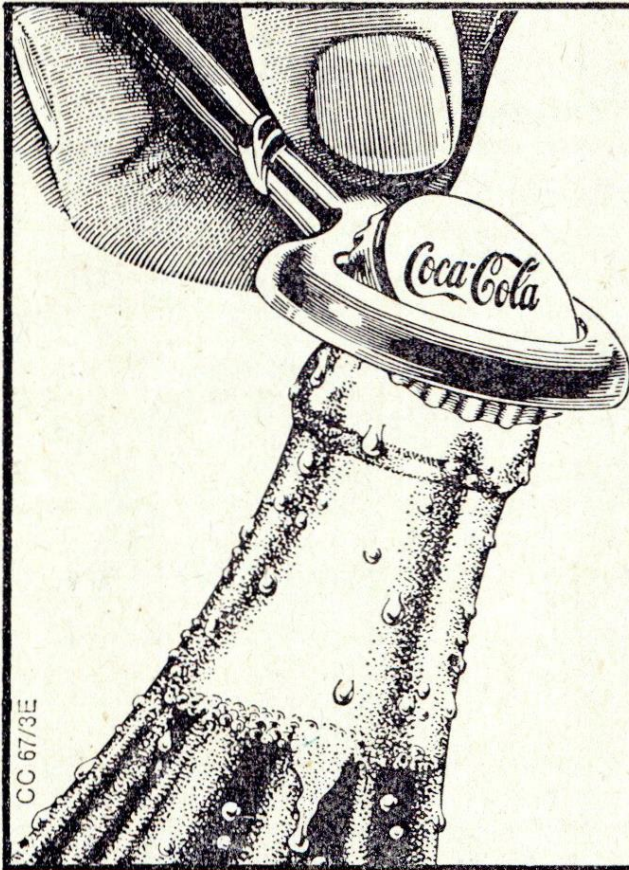
Rennen: Sonntag, den 15. Juni 1969, Start 9.30 Uhr

Eintrittspreise ab 5,- DM

Veranstalter:

ADAC-GAU MITTEL RheIN, e. V., KOBLENZ





CC 67/3E

**Besser
geht's
mit
Coca-Cola**



COCA-COLA und COKE sind eingetragene Warenzeichen für ein und dasselbe allbekannte koffeinhaltige Erfrischungsgetränk.



**BAD
NEUENNAHR**

BRÜCKE ZUR HEILUNG · ERHOLUNG · UNTERHALTUNG

Casino

6 elegante Spielsäle
Roulette Baccara
täglich geöffnet
ab 14 Uhr

Restaurant

Casinobar

im Kurhaus
Exquisite Speisen
Spitzenweine
täglich Tanz

NUR 36 km VOM NÜRBURGRING ENTFERNT

Meister des Motorsports - 36 Rennfahrerporträts

aufgenommen von Deutschlands
schnellstem Motorsportfotografen

Hans Peter Seuffert

10,- DM

Ein besonderes Geschenk sind außerdem unsere farbigen
und schwarz-weißen Großfotos

Fragen Sie bei uns an oder besuchen Sie unseren Stand
am Start- und Zielplatz.

Verlag H. & C. Bollen

404 Neuß · Postfach 479

DUCKHAMS



MOTOR OIL

DUCKHAMS MOTOROIL Q 20-50

Das erste Öl dieser Viscosität in Deutschland, wird von
namhaften Autoherstellern empfohlen.

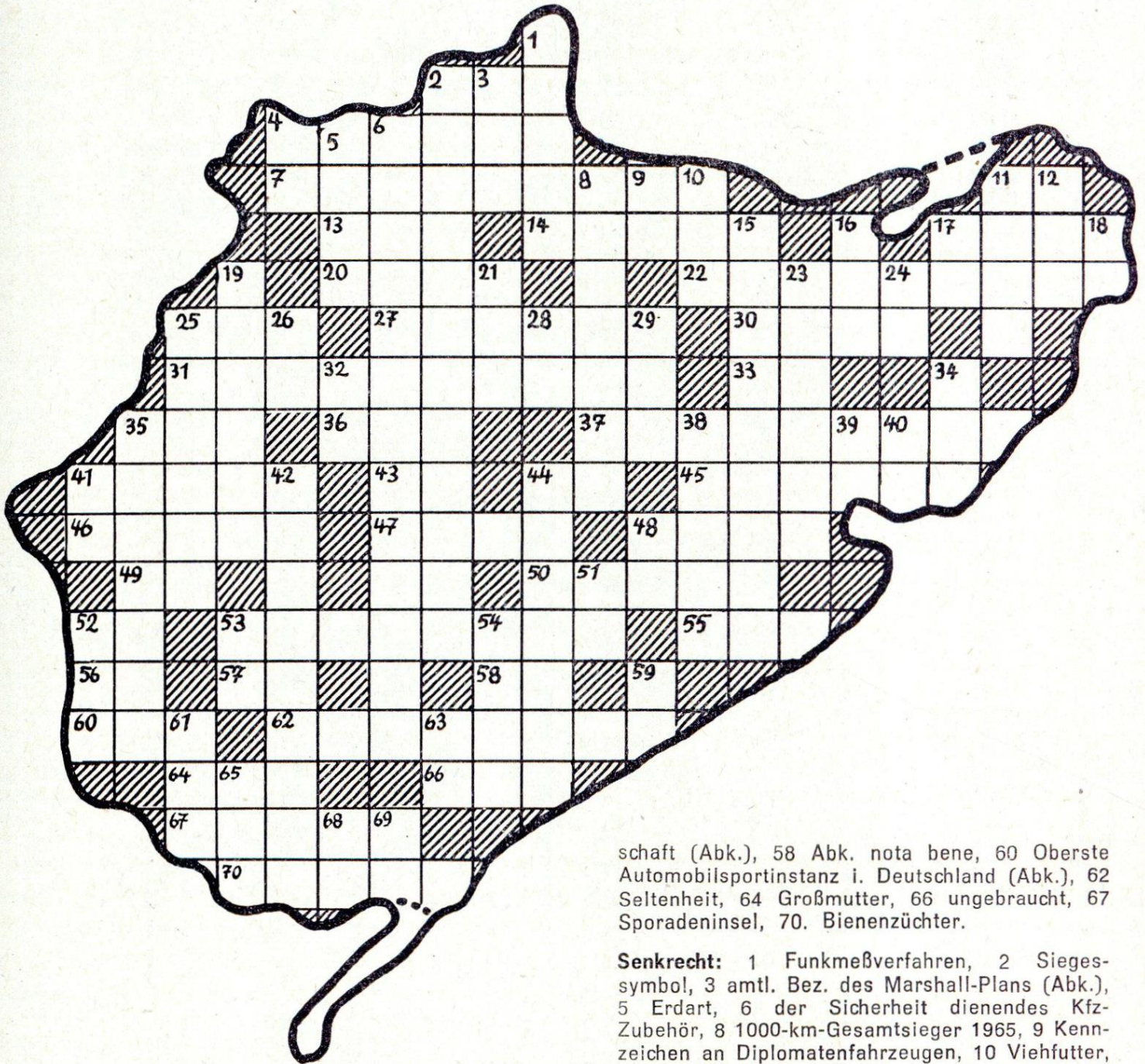
- renngetestet
- optimaler Öldruck
- optimale Schmiersicherheit
- korrosionsschützend
- reduziert Ölverbrauch bis 40 %
- ganzjährig verwendbar
- ein Motorenöl für Autos der neuen Generation

Duckhams Motoroil Q 20 – 50 hat skeptische Fachleute überzeugt,
überzeugen auch Sie sich.

Bezugsquellen:

H. Hundt GmbH., Generalimporteur der Alexander Duckhams & Co. Ltd.
415 Krefeld, Ostwall 29, Telefon 3 55 11.

Für unsere Renn- und Rätsel-Freunde



Waagrecht: 2 bibl. Frauenname, 4 1000-km-Gesamtsieger 1968, 7 Ford-Rennleiter, 11 Amerik. Presseagentur, 13 Kolbenweg, 14 Schiffszubehör, 17 Abgott, 20 großes Gewässer, 22 räuberischer Anschlag, 25 nord. Göttergeschlecht, 27 Stadt in Tirol, 30 Bankbegriff, 31 Durchführungsrichtlinie b. Wettkämpfen, 33 franz. Artikel, 35 engl. Eis, 36 Abk. Nation. Olymp. Komitee, 37 Verkehrsmittel, 41 Beginn eines Rennens, 43 pers. Fürwort, 45 staatenbildendes Insekt, 46 Fäden, 47 Nahrungsmittel mit hohem Stärkegehalt, 48 Gebetsschluß, 49 Kfz-Kennzeichen Lindau, 50 steilabfallende, tiefingeschnittene Schlucht, 52 Kfz-Kennzeichen Pinneberg, 53 Zahlwort, 55 Reinigungsmittel (Firmenbez.), 56 Skatausdruck, 57 Kapitalgesell-

schaft (Abk.), 58 Abk. nota bene, 60 Oberste Automobilsportinstanz i. Deutschland (Abk.), 62 Seltenheit, 64 Großmutter, 66 ungebraucht, 67 Sporadeninsel, 70. Bienenzüchter.

Senkrecht: 1 Funkmeßverfahren, 2 Siegesymbol, 3 amtl. Bez. des Marshall-Plans (Abk.), 5 Erdart, 6 der Sicherheit dienendes Kfz-Zubehör, 8 1000-km-Gesamtsieger 1965, 9 Kennzeichen an Diplomatenfahrzeugen, 10 Viehfutter, 11 größter Automobilclub des Kontinents, 12 Endpunkt der Erdachse, 15 Vorschrift, 16 best. Artikel, 17 engl.: Wenn, 18 Kfz-Kennzeichen Landsberg/Lech, 19 Rennstrecke bei Wien, 21 franz. Straße, 23 Honiginsekten, 24. Kfz-Kennzeichen Rosenheim, 25 1000-km-Gesamtsieger 1953, 26 Tierprodukt, 28 Kfz-Kennzeichen Thurgau/CH, 29 Hoherpriester, 32 franz.: in, 34 Lebensgemeinschaft, 35 europ. Staat, 38 Polynesische Inselgruppe, 39 Latein. Vorsilbe für „zwei“, 40 älteste röm. Kupfermünze, 41 Kfz-Kennz. Solingen, 42 schnelle Benachrichtigungsform, 44 hohes Gebäude, 48 Verhältniswort, 51 Kfz-Kennzeichen Ansbach, 52 lat.: für, 53 franz. Abk. für eine Kapitalgesellschaft, 54 Schwimmvogel, 59 Abk. oberer Totpunkt, 61 Int. Hilferufsymbol, 63 Verhältniswort, 65 Monat, 68 amerik. für „in Ordnung“, 69 chem. Zeichen Selen.

Die Auflösung erscheint im Programm des Intern. ADAC-500-km-Rennens am 7. September 1969.

Tabelle der Durchschnittsgeschwindigkeiten in km/h

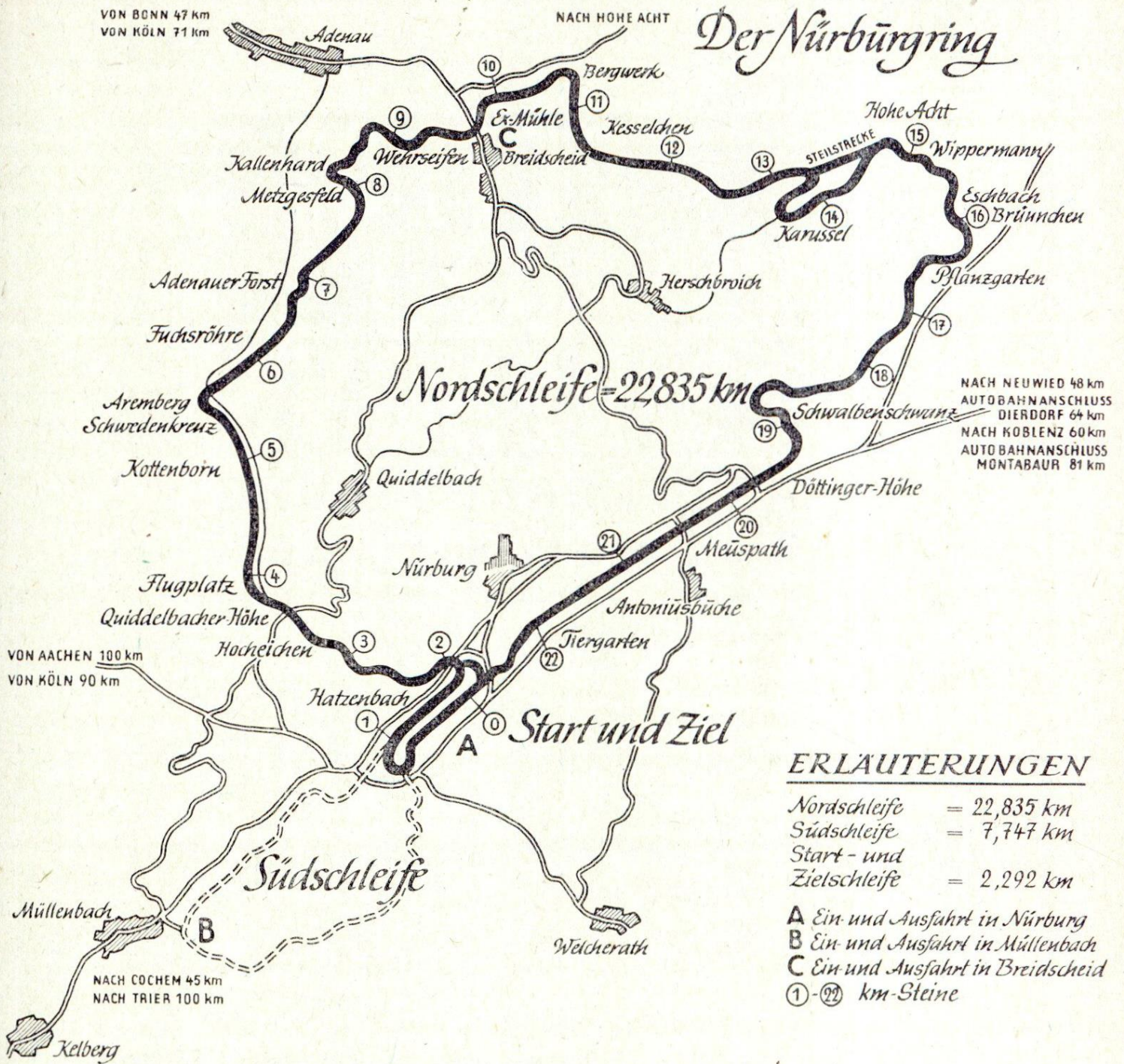
Nordschleife

(Länge der Strecke: 22,835 km)

Sekun- den	Bei einer Rundenzeit von Minuten							
	7	8	9	10	11	12	13	14
00	195,7	171,3	152,2	137,0	124,6	114,2	105,4	97,9
02	194,8	170,6	151,7	136,6	124,2	113,9	105,1	97,6
04	193,9	169,8	151,1	136,1	123,8	113,5	104,9	97,4
06	193,0	169,1	150,6	135,7	123,4	113,2	104,6	97,2
08	192,1	168,5	150,0	135,2	123,1	112,9	104,3	96,9
10	191,2	167,8	149,5	134,8	122,7	112,6	104,1	96,7
12	190,3	167,1	148,9	134,3	122,3	112,3	103,8	96,5
14	189,4	166,4	148,4	133,9	122,0	112,0	103,5	96,3
16	188,5	165,7	147,9	133,5	121,6	111,7	103,3	96,0
18	187,7	165,1	147,3	133,0	121,2	111,4	103,0	95,8
20	186,8	164,4	146,8	132,6	120,9	111,1	102,8	95,6
22	186,0	163,8	146,3	132,2	120,5	110,8	102,5	95,4
24	185,1	163,1	145,8	131,7	120,2	110,5	102,2	95,1
26	184,3	162,5	145,2	131,3	119,8	110,2	102,0	94,9
28	183,5	161,8	144,7	130,9	119,5	109,9	101,7	94,7
30	182,7	161,2	144,2	130,5	119,1	109,6	101,5	94,5
32	181,9	160,6	143,7	130,1	118,8	109,3	101,2	94,3
34	181,1	159,9	143,2	129,7	118,5	109,0	101,0	94,1
36	180,3	159,3	142,7	129,3	118,1	108,7	100,7	93,8
38	179,5	158,7	142,2	128,8	117,8	108,5	100,5	93,6
40	178,7	158,1	141,7	128,4	117,4	108,2	100,3	93,4
42	177,9	157,5	141,2	128,0	117,1	107,9	100,0	93,2
44	177,2	156,9	140,8	127,6	116,8	107,6	99,8	93,0
46	176,4	156,3	140,3	127,3	116,4	107,3	99,5	92,8
48	175,7	155,7	139,8	127,9	116,1	107,0	99,3	92,6
50	174,9	155,1	139,3	126,5	115,8	106,8	99,0	92,4
52	174,2	154,5	138,9	126,1	115,5	106,5	98,8	92,2
54	173,4	153,9	138,4	125,7	115,1	106,2	98,6	92,0
56	172,7	153,4	137,9	125,3	114,8	105,9	98,3	91,7
58	172,0	152,8	137,5	124,9	114,5	105,7	98,1	91,5

Die erzielte Geschwindigkeit kann unmittelbar abgelesen werden.

Beispiel: Bei einer Rundenzeit von 8 Minuten und 40 Sekunden beträgt die Durchschnittsgeschwindigkeit 158,1 km/h



Gottesdienstordnung

Katholisch

Samstag, 31. 5. 1969

Abendmessen: 19.30 Uhr

in Adenau, Breidscheid, Herschbroich,
Leimbach, Müllenbach, Nürburg,
Quiddelbach, Wimbach

Drees: 20.30 Uhr

Welcherath: 20.30 Uhr

Sonntag, 1. 6. 1969

Adenau: 7.00, 9.00, 11.00, 20.00 Uhr

Müllenbach: 9.00 Uhr

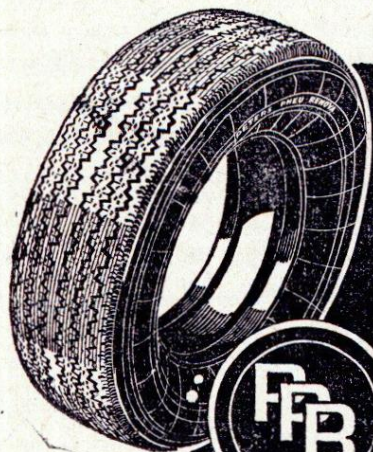
Nürburg: 5.30, 8.00, 9.00, 20.00 Uhr

Welcherath: 9,15 Uhr

Evangelisch:

Sonntag, 1. 6. 1969

Adenau: 7.00 Uhr



PETERS PNEU RENOVA

REIFENERNEUERUNG
Bad Homburg v.d.H

BARDAHL Hochleistungs-Schmiermittel

Ölzusatz · Kraftstoffzusatz (Top Oil) · Spezialfette

Einmal **BARDAHL** – immer **BARDAHL**

BARDAHL

- vermindert den Verschleiß
- gibt Sicherheit
- ist erprobt im Motorsport

BARDAHL

Hochleistungs-Schmiermittel GmbH.

7000 Stuttgart 1, Silberburgstraße 137,

Postfach 2823 · Telefon: 62 62 38

Die nächsten Renntermine auf dem Nürburgring:

15. Juni 1969	ADAC-Mittelrhein-Rennen als 300-KM-RENNEN
29. Juni 1969	ADAC-Hansapokal-Rennen Deutscher Meisterschaftslauf
6. Juli 1969	ACS-6-Stunden-Rennen Europapokal der Tourenwagen
3. August 1969	AvD-Großer Preis von Deutschland für Rennwagen Formel 1 (Weltmeisterschaftslauf)
7. September 1969	Internationales ADAC-500-km-Rennen für Prototypen und Sportwagen
28. September 1969	ADAC-Eifelpokal-Rennen Graf-Trips-Gedächtnisrennen

Start-Nr.

25

27

29

31

33

35

37

39

41

43



Schultheis **Pils**

Schängel ALT

KANDI MALZ

SCHULTHEIS BRAUEREI WEISSENTHURM · KOBLENZ

Deutsches Bundespatent
Deutsche Bundesgebrauchsmuster
Auslandspatente



Mit einem **AVUS**
wird Ihr Wagen nicht
schneller ... aber wenn er

einmal schneller wird, dann haben
Sie ihn besser »im Griff«.

AVUS aktiviert und massiert die
Hände beim Lenken. Durch den
ständig wechselnden Druck entsteht
ein steter Luftaustausch in den abge-
schnürten Kammern. Das entkrampft
die Hände, macht sie schweißfrei und
gut durchblutet.

Das und einiges mehr spricht für AVUS
und unterscheidet ihn von jedem
x-beliebigen Lenkradbezug.

Erhältlich in
Fachgeschäften
und an Tankstellen.



AVUS
die atmende Lenkradhülle.
aus porotherm®

Ein KAMEI-Design

AUTOPLAKETTEN

der ganzen Welt, vieler internationaler Automobil-Clubs

Eigenanfertigung

ARTHUR PARNES - 4 DÜSSELDORF - POSTFACH 6202

Die Weltmeisterschaft für Automobilfirmen

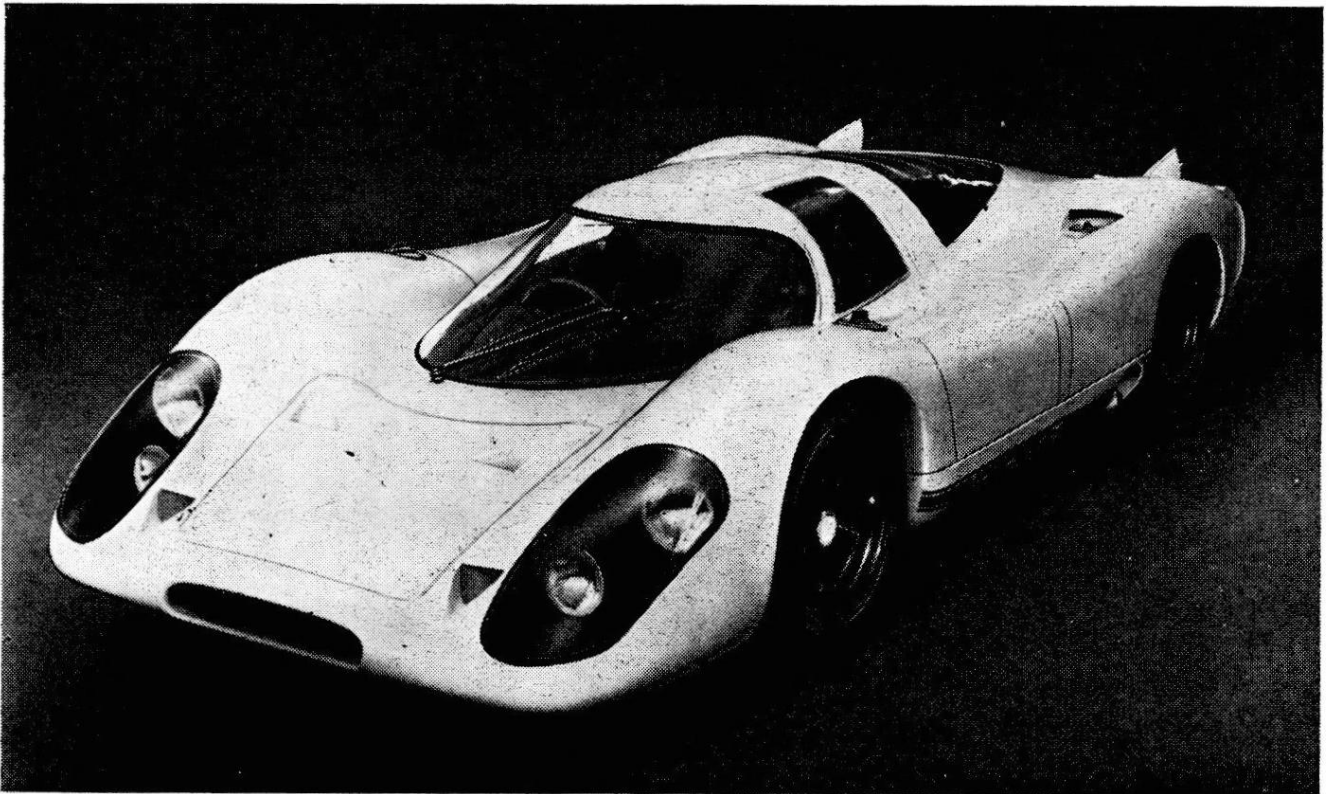
von Hans-Christoph Graf von Seherr-Thoss

Schon 1925–29 hat es Weltmeistertitel für Automobilfirmen gegeben, jedoch konnten sie nur mit Rennwagen gewonnen werden (Alfa Romeo, Bugatti, Delage). Als nach dem zweiten Weltkrieg die Zahl der Sportwagenhersteller immer größer und der Gran Turismo-Wagen als Übergang vom Touren- zum Sportwagen eingeführt wurde, gab es eine neue Weltmeisterschaft für Automobilfirmen, diesmal für Sportwagen. Sie begann 1953, Läufe waren die klassischen Langstreckenrennen. Bis heute haben sich die technischen Zulassungsbedingungen dieser Meisterschaft mehrmals geändert, wobei die Ausschreibungen von Le Mans richtungweisend waren.

In den Rennformeln für Sport- und Gran Turismo-Wagen spielten Einarbeitung der StVZO, Minimalgewichte, Größe der Benzinbehälter und Hubraumgrenzen die Hauptrolle. Die Hubraumbeschränkungen begannen 1956, als Le Mans Sport-Prototypen bis 2,5 Liter und nur Sportwagen ohne Hubraumbegrenzung zuließ, wenn mindestens 100 Stück hergestellt waren. Die übrigen Veranstalter beschränkten bis 1962 auf 3 Liter. Eine gewisse Aufweichung dieser Hubraumgrenze begann aber schon 1960 durch

die amerikanischen GT mit ihren Großmotoren von 4,6 Litern, die man in Le Mans gern starten lassen wollte. 1962 erschienen in Sebring die ersten 4-Liter-Prototypen von Chaparral, denen sich Ferrari sofort mit seinem Typ 330 anschloß. 1963 genossen Sport-Prototypen wie GT völlige Hubraum-Freiheit und Le Mans ließ auch die erste Turbine zu. 1962 bis 1966 gab es drei Automobilfirmen-Weltmeister für die GT-Wagen bis 1,3, 2 und über 2 Liter, um den Interessentenkreis der Industrie zu vergrößern. Inzwischen gingen die Hubräume seitens der Amerikaner ständig nach oben: über 4,7 und 5,3 Liter steigerte Ford 1966, Chaparral 1967 auf 7 Liter, während Ferrari über 4,4 Liter nicht hinausging. Als nun die 7-Liter-Ford 1967 auf der Geraden in Le Mans um 350 km/h Spitze erreichten, sahen sich die Organisatoren erneut zu Vorsichtsmaßnahmen gezwungen und bestimmten die Maximalhubräume: Sport-Prototypen 3 Liter, Sportwagen 5 Liter. Seit 1966 sind die Begriffe Sport-Prototypen, Sport- und GT-Wagen außerdem an Stückzahlen gebunden.

Seit 1967 wird die Automobilfirmen-Weltmeisterschaft wieder als Absolut-Titel



Neu: Porsche 917. 4,5 Liter, 12 Zylinder, 520 PS

vergeben. Das gab Anreiz zu Neuentwicklungen.

Neue Chancen erhielten 1968 zunächst Porsche, die aus einem 2,2 Liter einen Dreiliter-Achtzylinder-Prototyp entwickelten. Ford und Lola machten ihre Sporttypen GT 40 und T 70 rennfähig. Hinzu stießen Alfa Romeo und Alpine-Renault mit ihren V 8-Motoren. 1969 kehrte Ferrari zurück mit Dreiliter-Formel-1-Motor in neuem Chassis, Porsche mit einem 4,5-Liter-Sportwagen.

Alfa Romeo wurde 1922 bis 1925 durch die sportlichen Typen ES, RL und RM von 2 und 3 Litern bekannt. Beginnt 1926 mit Serienerzeugung der weltbekannten Touren- und Sport-Sechszylinder, teilweise mit Kompressor. Erhöhung von 1,5 auf 3,2 Liter. 1950 Beginn neuer Traditionen mit vier Zylindern 1900, 1954

Giulietta und 1962 Guilia. Sport mit Rennwagen 1952 aufgegeben, mit Sport-, GT- und Tourenwagen aber immer am Ball geblieben, seit 1967 wieder mit Prototypen.

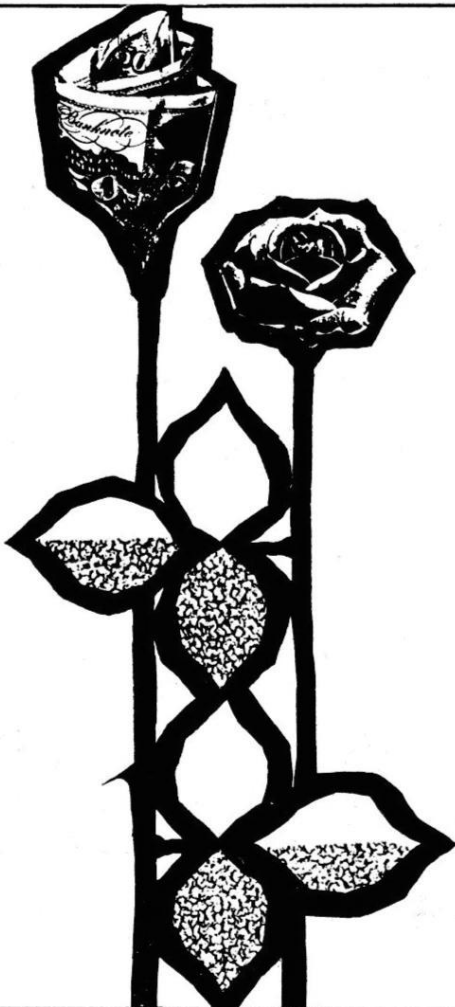
Ford als zweitgrößter Automobilproduzent der Welt verfolgte seit seiner Gründung 1903 auch sportliche Linien. 1904 fuhr Gründer **Henry Ford** mit 147 km/h absoluten Geschwindigkeits-Weltrekord. Die unverwüstlichen T-Modelle traten 1921 noch in der Targa Florio auf. Die sportlichen Ambitionen entzündeten sich erneut, als 1932 der starke V 8 herauskam. Er war im Tourenwagensport sehr erfolgreich, gewann z. B. die Rallye Monte Carlo 1936, 1938, 1952 und 1953, die Coupe des Alpes 1934 und die Rallye Genf 1936, 1937, 1939, 1947 und 1953. 1937 Dauerrekorde eines französischen Damenteam bis zu zehn Tagen

mit 140 km/h. Nach dem 2. Weltkrieg interessierte sich das englische Ford-Werk Dagenham für den Sport und seit 1948 verfolgt das Forschungszentrum Dearborn/USA die Sportwagen-Entwicklung. Der Tourenwagensport wurde nie aufgegeben. 1963 bedeutende Langstreckenweltrekorde in Europa und USA. Neuer Rennsportwagenstart mit Hilfe der Engländer: 1962 Cobra, 1964 GT 40 (Debüt ADAC-1000-km), 1965 folgten die superschnellen Prototypen mit 7-Liter-Motor. Ford liefert auch Rennmotoren für alle Rennformeln, ebenso Cosworth in England.

Die **Porsche-Wagen** entstanden 1947 aus einem speziellen VW, entwickelt von Vater und Sohn Porsche. 1949 begann seine Produktion in Zuffenhausen mit stets stei-

genden monatlichen Stückzahlen, die seit 1951 über 100 lagen. 1951 begannen die aufsehenerregenden Sportserfolge und Porsche rückte immer mehr in die vorderste Front der GT- und Sportwagenhersteller mit bedeutenden Exportserfolgen. Ihre Rennsiege in der ganzen Welt, vor allem in den USA und auf Sizilien sind bekannt, ebenso die Langstreckenweltrekorde in Monza und Montlhéry.

Alpine. Gegründet von **Jean Rédélé** 1955 durch Lieferung einer sportlichen Sonder-type des Renault 4 CV, der 1956 als „Alpine“ GT-Wagen gebaut wurde. 1956 wurde der Pariser Ingenieur **Amédée Gordini** von Renault für die Entwicklung ihrer Motoren eingesetzt und arbeitete bald mit Alpine zusammen. Die Erfolge



Warum wünscht man immer GUTE Besserung?

... weil man mit dem Wörtchen „Gut“ Sorglosigkeit wünscht. Finanzielle Sorglosigkeit wie sie die DKV auch bei Auslandsreisen verschafft. Denn im Ausland krank sein ist noch teurer als zu Hause.

Übrigens: der ADAC-Auslandskrankenschutz ist DKV-Schutz!

DEUTSCHE
KRANKEN-
VERSICHERUNGS-A.-G.



5000 Köln · Hohenstaufenring 62 · Tel. 20401

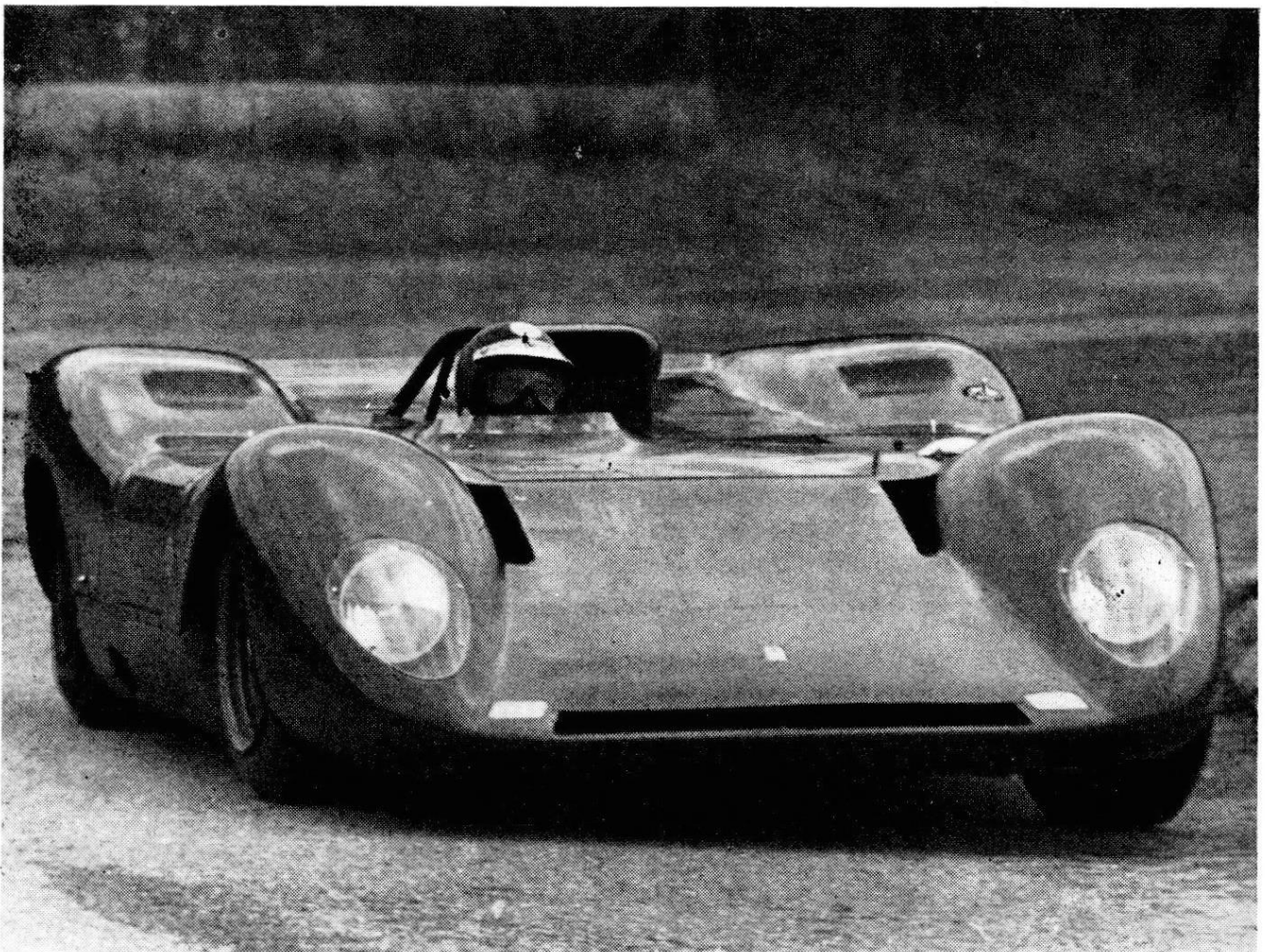
von Alpine in Rennen datieren von 1963 an, auch auf dem Nürburgring. Jetzt haben sich die blauen Flitzer durch konsequente Entwicklung einen Namen gemacht.

Ferrari ging nach dem Kriege aus einer kleinen Werkzeugmaschinen-Fabrik hervor. Enzo Ferrari, seit 1933 bekannt als Organisator für die Rennwagen von Alfa Romeo, machte sich jetzt die Entwicklung von Sport- und Rennwagen zur Aufgabe. Seit 1947 brachte er unzählige Wagen und Motoren sportlichen Schlages heraus, gepflegt wurde der Zwölfzylinder. Unter seinen Sportwagen wurden berühmt die Typen Mille Miglia, Monza, Mexiko und Le Mans, die Heckmotortypen und die Prototypen P 1 – P 4. Ferraris wichtigsten Konstrukteure waren

Colombo, Lampredi, Jano, Massimino und Chiti.

Lola Cars in Bromley wurden 1959 gegründet von den Brüdern Eric und Graham Broadley. Konstrukteur Eric baute zuerst kleine Sportwagen mit 1,1-Liter-Climax-Motor, denen er selbst 1959 auf dem Nürburgring die Feuertaufe gab. Dann kamen Rennwagen aller Formeln. Sensation machte 1963 Brodley's GT-Limousine mit Ford V 8-Motor; sie veranlaßte Ford selbst zum Einsteigen. 1965 brachte Lola aus seinem neuen Werk in Slough/Buckinghamms. den T 70 für die Can Am, zum Sieg gefahren von Surtees, heute über 50 Stück gebaut. Bedeutend sind die Lola-Rennwagen-Siege in Indianapolis 1966 und die Chassis-Konstruktionen für BMW 1967.

Neu: Ferrari 312 P. 3 Liter, 12 Zylinder, 420 PS



Die Daten der großen Rivalen des XV. ADAC-1000-km-Rennens

Porsche	Ferrari	Gulf Mirage II	Lola-Chevrolet	Alpine-Renault
908	312 P	BRM	Ford-Cosworth	A 220

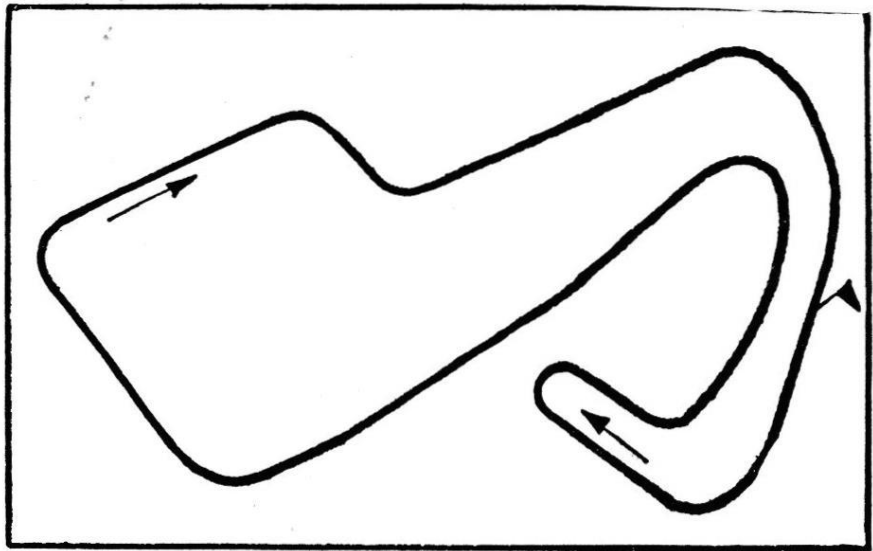
Zylinder	8 V 180°	12 V 180°	12 V 60°	8 V 90°	8 V 90°
B × H (mm)	85 × 66	77 × 53,5	73.81 × 57.15	85.6 × 64.8	101,6 × 76,2
Hubraum (cm ³)	2 997	4 494	2 999.5	2 993	4 965
Verdichtung	10,5	11	11,5	11	11
PS	350	520	390	420	500
Benzin-Einspritzung	Bosch	Lucas	Lucas	Lucas	Hilburn
Gänge	5	5	5	5	5
Radstand (m)	2,30	2,37	2,41	2,41	2,41
Gewicht (kg)	630-680	800	680	700	720
					730-775

Brands Hatch (GB)

4,264 km 805 km

Sieger und Rekord 1969:

Porsche 908 161,29 km/h



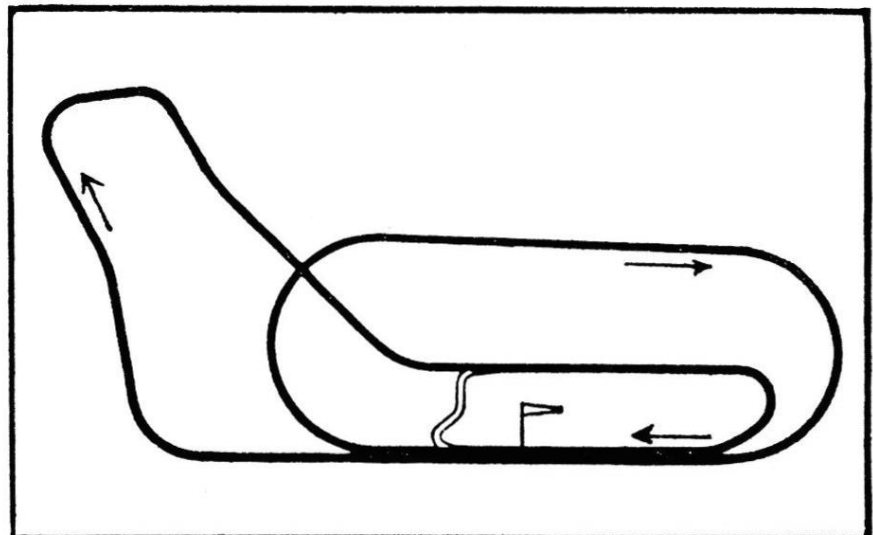
Brands Hatch bei Fawkham in der englischen Grafschaft Kent wuchs seit seiner Streckenerweiterung von einer Strecke für Clubrennen zu internationalen Aufgaben heran. Die BOAC 500 Meilen hier zählen seit 1967 zur Weltmeisterschaft.

Monza (I)

10,1 km 1 010 km

Sieger und Rekord 1969:

Porsche 908 206,34 km/h



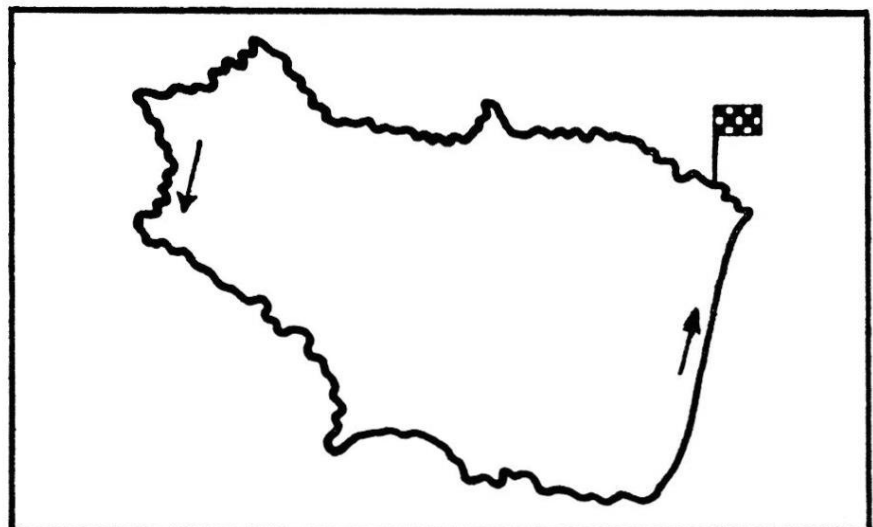
Monza bei Mailand. 1922 erbaut von Arturo Mercanti. Die heutige Piste in Kombination mit dem Hochgeschwindigkeitskurs steht seit 1955, erste Langstreckenrennen 1954.

Targa Florio (I)

72 km 720 km

Sieger und Rekord 1969:

Porsche 908 117,47 km/h



Targa Florio auf Sizilien (Start westl. Palermo) ist die kurvenreichste Strecke, zugleich auch das schwerste und älteste Langstreckenrennen der Welt, begründet vom Conte Vincenzo Florio. Seit 1906 gefahren, seit 1951 für Sportwagen und zählt seit 1955 zur Weltmeisterschaft.

Heißgeliebt und kalt getrunken

Doornkaat

Deutschlands meistgetrunkener
Klarer. Nur in der grünen
Vierkantflasche.
Über 160 Jahre
im Familienbesitz.



Welpokal für Geschwindigkeit und Ausdauer

Die Idee dieses Welpokals stammt vom ADAC-Ehren-Sportpräsidenten Paul von Guilleaume, der auch den Pokal stiftete. Diese imposante Trophäe aus 3,5 kg Silber wurde im Auftrage des ADAC von den Münchener Juweliere Gebrüder Hemmerle ausgeführt. Jeder Sieger erhält eine Replika von 500 Gramm Silber zum Verbleib. Außerdem sind mit dem Welpokal drei Geldpreise von 20 000, 10 000 und 5 000 NF verbunden. Alle diese Preise vergeben die veranstaltenden Clubs der vier größten Langstreckenrennen der Welt: Automobil Racing Club of Florida (12 Std. Sebring), Automobile Club di Palermo (Targa Florio), Automobile Club de l'Quest (24 Std. Le Mans) und ADAC, vertreten durch ihre Präsidenten Alec Ulmann, Antonio Sansone, Jacques Loste, Paul von Guilleaume und Graf Waldburg-Wolfegg. Die bisherigen Gewinner:

1962–1965	1. Ferrari	2. Porsche
1966	1. Porsche	2. Ferrari
1967–1968	1. Porsche	2. Ford



Rudolf Caracciola

1901 – 1959



KONI

Special „D“ Stoßdämpfer –
ein Schwingungsdämpfer
für alle Kfz. der Welt!
100% Verstell- +
Nachstellbarkeit
der Vollautomatik.
Exklusiv-Garantie

Special „D“ Stoßdämpfer –
der „Weltmeisterschafts-
Stoßdämpfer“



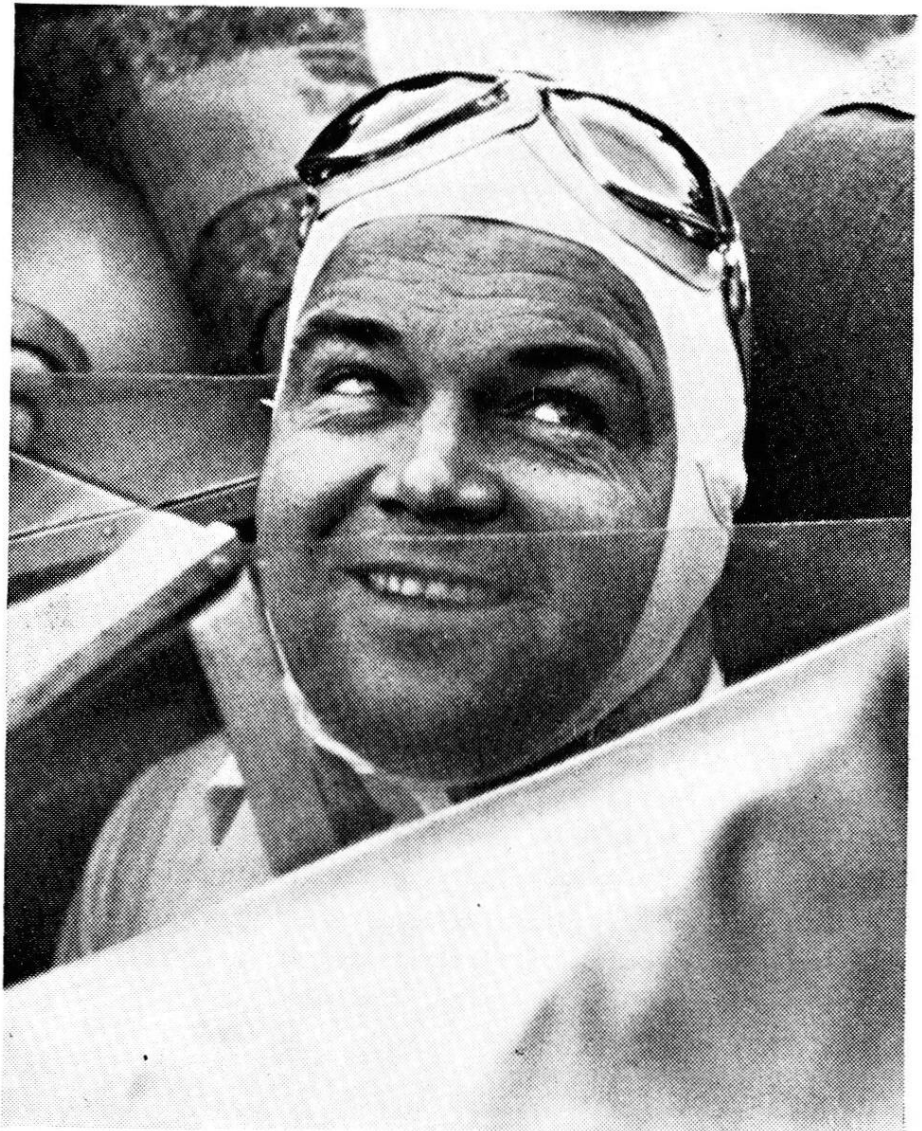
Generalvertrieb:
PONTUS-Handel
Remscheid-Lennep
Industrie Hof

Telefon: 6 2116

Er ist das Idol des deutschen Motorsportes und blieb bis heute eine Größe in der Welt des Automobilsports, die niemand übergeht. Seine Eltern waren Hoteliers in Remagen. Aktiv seit 1922, wurde er bei Mercedes berühmt, wo er 1923 als Kollege von Christian Werner und Willy Walb eingetreten war. Hier schritt er zielbewußt seinen Weg als Rennfahrer voran, seinen einzigen, geraden Weg, den er sich vorbestimmt hatte. Sein erster bedeutender Sieg war der Große Preis von Deutschland 1926 auf der Avus. Es folgten das Eröffnungsrennen des Nürburgrings 1927 und der dortige Große Preis von Deutschland 1928.

So wurde Caracciola ein Mann, der ganz gelöst und mit verblüffender Selbstverständlichkeit seine Siege nach Hause fuhr. Seine Fahrkunst zeigte er am Berg, als er 1930–32 dreimal den Titel eines Europa-Bergmeisters errang und zwanzigmal Tagesbestzeit fuhr. Im günstigsten Moment konnte sich Caracciola mit ganzer Willenskraft der Lage bemächtigen, wie bei den Rennsiegen in der englischen Tourist Trophy 1929, den Großen Preisen von Deutschland 1931, Monaco 1936 und der Schweiz 1938, der Mille Miglia 1931.

Auch harte Schicksalsschläge trafen den glücklichen Caracciola bei den schwe-



ren Trainingsstürzen 1933 in Monto Carlo und 1946 in Indianapolis. Er überstand beide wie nur wenige. 1935 setzte er zu einer neuen Siegesserie an, mit der er sich bis 1939 unter die erfolgreichsten Rennfahrer der Welt einreichte. Durch 15 Grand Prix-Siege wurde er dreimal Europameister, er fuhr zwei Welt- und 17 internationale Rekorde. Noch heute ist Caracciola mit 433 km/h der schnellste Autofahrer Europas.

Nachdem Caracciola allein hier, auf dem Nürburgring, sechsmal den Großen Preis von Deutschland und viermal das ADAC-Eifelrennen gewann, stiftete der ADAC 1961 zu seinem Andenken einen Wanderpreis. Ihn soll der Fahrer erhalten, der zweimal hintereinander oder dreimal mit Unterbrechung das ADAC-1000-km-Rennen gewann. Erster Gewinner dieses „Rudolf Caracciola-Wanderpreises“ ist der Italiener Ludovico Scarfiotti.

Das verdankt die Automobiltechnik dem Motorsport

von Hans-Christoph Graf von Seherr-Thoss

Sicher fragen sich viele, woher eigentlich die Anregungen zu Fortschritten im Automobilbau kamen. Von Erfindern, Zeichnern, Werkmeistern oder Fahrpraktikern? Am ehesten von allen zusammen. Förderer von Idee und Erprobung aber war der Motorsport. Wir fragen daher besser nach den Fortschritten, die das Automobil dem Motorsport verdankt, als nach seinem Sinn allgemein.

Wo wären wir heute, wenn nicht 1895 die Brüder **Michelin** den demontierbaren Reifen, 1909 **Rudge** das abnehmbare Speichenrad erfunden hätten? Und wie war es denn mit den Bremsen? 1910 kam die mechanische Vierradbremse in Trommel, 1922 die hydraulische, 1952 die hydraulische Zweikreis-Betätigung zur Sicherheit und 1953 die Scheibe statt Trommel. Aber wir möchten nicht überall bei Adam und Eva anfangen, obwohl wir es könnten, denn der Sport ist so alt wie das Auto selbst. Der in allen Einbaulagen betriebssichere Motor wurde seit 1902 möglich durch die elektrische Bosch-Zündung. Der kleine Motor hoher Leistung machte sich schon 1912 auf den Weg, der Aluminium-Kolben 1914. Über diese Entwicklung sagt 1925 treffend der englische Motorenprofessor **Harry Ricardo**: „Die schnellen Fortschritte, die die

schnellaufende Verbrennungsmaschine in den letzten Jahren gemacht hat, sind nur dem Anreiz durch die Kraftwagenrennen zu verdanken, und zwar in einem Ausmaße, das nur wenige voll würdigen.“ 1925 ermöglichten die ersten Spezialbenzine Motoren höherer Leistung. Benzine hoher Oktanzahl kamen 1949.

Auch die ersten Einrichtungen zur Verkehrssicherheit kamen durch den Motorsport: 1911 der erste Rückspiegel im 500-Meilenrennen von Indianapolis, womit man den beobachtenden Begleitmechaniker einsparte. Bei der Federung hat der Serienwagen dem Rennwagen weitergeholfen und ihm die Schwingachse geschenkt. 1934 begannen die radikalen Lösungen in Richtung Leichtbau, weil man nicht nur an Renn- sondern auch an Volkswagen arbeitete. Darüber urteilte der Austro-Daimler-Oberingenieur **Oscar Hacker** 1934: „Rennwagen sind Pioniere des Leichtbaues. Heute zwingen Wirtschaftlichkeit und hohe Verkehrsleistung dazu. Die Rennwagentechnik führte zur restlosen Ausnützung der Werkstoffe. Rennmotoren mit hoher Literleistung waren die einzig erfolgreichen gegen die unnatürliche Hubraumsteuer. Langstreckenrennen waren die Geburtshelfer dauerhafter Reifen. Der Rennwagen ist

der Vater des tiefen Schwerpunktes.“
Das haben wir seit 1959 noch einmal in
aller Deutlichkeit miterlebt.

Natürlich ist der Sport- und GT-Wagen
unseres heutigen Rennens ein Hoch-

leistungstyp, der dem Serienwagen
wesentlich näher steht als der Renn-
wagen. Aus neuerer Zeit erwähnen wir
nur einige wesentliche Fortschritte, die
aus dem Motorrennsport in den täglichen
Fahrgebrauch eingingen:

Fahrzeugtechnik	Zubehör	Verkehrssicherheit
Transistorzündung	Parallelogrammwischer	Anschnallgurte
Kunststoffe	Schalensitze	Sicherheitstanks
neue Legierungen	Sturzhelm	Ölfänger
neue Lenkgeometrie	Sturzbügel	Feuerlöschverfahren
neue Schwingachsen	größere Reifenbreiten	feuerfeste Kleidung
Aerodynamik	Regenprofile	Fahrer-Handschuhe
Mittelschaltung	Lenkradgestaltung	Spikes-Reifen
Sperrdifferential	Jod-Halogen-Scheinwerfer	geknickte Lenksäule
kleinere Stirnfläche	neue Dichtmittel	

Vielleicht denken Erfinder und Konstruk-
teure schon an eine Art Sicherheits-
Schrumpfkabine, die sich mit Insassen

auch herauskatapultieren läßt. Wer weiß
es? Denn im Motorrennsport wird alles
erwogen, was Zukunft hat.

Pepsi gibt Schwung



**Getränke-
Vertriebsgesellschaft
Rhodius & Co. K. G.
5475 Burgbrohl**

Achtung!

Der Nürburgring bietet allen Zuschauern Schutz und Sicherheit, wenn folgendes beachtet wird:

1. Alle Zuschauerplätze, die auf Grund ihrer Lage zu Gefahrenpunkten für die Zuschauer werden können, sind durch Schilder gekennzeichnet. Das Betreten dieser Plätze ist polizeilich untersagt.
2. Es ist darauf zu achten, daß sich keine Zuschauer vor der Umzäunung, d. h. bahnseitig, aufhalten. Das Betreten dieser Stellen ist strengstens untersagt.
3. Auch bei einem Unfall ist das Betreten der Rennstrecke verboten. Für Hilfeleistungen sorgen Absperrpersonal und Sanitätsdienst.
4. Sitzen auf Schutzmauern und Absperrungen (Maschendrahtzäunen) ist nicht gestattet.
5. Es ist darauf zu achten, daß keinerlei Gegenstände (Papier und dergleichen) auf die Fahrbahn geworfen werden, da dies die Fahrer beeinträchtigt und Unglücksfälle hervorrufen kann.
6. Den Anweisungen der Polizei und des Nürburgring-Personals – letzteres ist durch Armbinden oder Dienstmützen gekennzeichnet – ist im Interesse aller Beteiligten unbedingt Folge zu leisten.

Sicherheit von Zuschauer und Fahrer ist höchstes Gebot!
Jeder kann und muß von sich aus beitragen, Unglücksfälle zu vermeiden!

ATTENTION!

La sécurité des spectateurs au Nürburgring ne peut être garantie que si les points suivants sont exactement observés:

1. Tous les emplacements qui en raison de leur situation peuvent devenir particulièrement dangereux pour les spectateurs sont marqués respectivement par des écriteaux. L'accès en est strictement interdit par la police.
2. Les spectateurs doivent rester en tous cas derrière les enceintes. Il leur est absolument interdit de se placer devant celles-ci.
3. En cas des accidents il est également interdit de se tenir au circuit, la première aide étant assuré par des services sanitaires et des officiels.
4. Il n'est pas permis de s'asseoir sur les petits murs de protection ou des enceintes (grillages).
5. Pour éviter tout dérangement des coureurs que pourrait provoquer des accidents graves, il est strictement interdit de jeter des objets quelconques (du papier etc. etc.) sur le parcours.
6. Dans l'intérêt même des spectateurs et de tous les participants ceux-ci sont tenus de respecter scrupuleusement les instructions de la police ou des officiels du circuit, les derniers portant visiblement des brassards ou des casquettes officiels.

Tout sera fait pour assurer la sécurité des spectateurs et des coureurs – chacun peut et a le devoir de contribuer à éviter des accidents.

ATTENTION!

Spectators are reminded that their own security on the Nürburgring circuit depends on the observance of the following rules:

1. All places which – in consequence of their special situation – are inclined to be dangerous for the spectators will be marked by adequate signs. The police has strictly forbidden to step on these places.
2. Spectators have to stay in any case behind the enclosures. It is not allowed to step over them on the side of the track.
3. It is strictly forbidden to step on the track, even in case of an accident. First help will be given by the Red Cross or the Stewards of the meeting.
4. Don't sit on the bulwarks or gates erected for your protection round the course!
5. In order not to disturb the drivers and to prevent accidents: litter must not be thrown on the track.
6. Strict observance of all instructions given by the police or the officials of the Nürburgring – the latter wearing an armband or their official cap – will be in the interest of all concerned.

Security first – everybody can and has the duty to contribute to avoid accidents!

**Kfz-Voll-Rechtsschutz
für ADAC-Mitglieder bietet Sicherheit
in Schadenersatz-Prozessen
in Bußgeldverfahren
in Strafverfahren
in Vertragsstreitigkeiten
in Führerscheinverfahren.**

**Wir sind Europas größte
Spezial-Rechtsschutz-Organisation.
Nicht ohne Grund empfiehlt der ADAC
seinen Mitgliedern seit vielen Jahren
den umfassenden D.A.S.-Rechtsschutz.**



**Wir wollen,
daß Sie Ihr Recht bekommen!**

Wissenswertes über den Nürburgring

1. Eigentümer:
Nürburgring GmbH, 5489 Nürburgring
Telefonanschlüsse
– der Verwaltung: (02691) 2031, 2032, 2042
– des Sporthotels: (02691) 2035, 2043
– des Zielhauses: (02691) 2041
Fernschreiber: 0862891
2. Baujahr: 1925 bis 1927
3. Auffahrten:
Nürburg, Breidscheid, Müllenbach
4. Höchste Stelle:
620 m am Start- und Zielplatz
5. Tiefste Stelle:
320 m bei Breidscheid
6. Länge
– des Gesamtrings: 28,290 km
– der Nordschleife: 22,835 km
– der Südschleife: 7,747 km
– der Start- und Zielschleife: 2,292 km
7. Breite
– im Start- und Zielbereich: 20 m
– an der Strecke: 8 m
8. Steigungen:
bis zu 17%, die Steilstrecke 27%
9. Gefälle: bis zu 11%
10. Zahl der Kurven:
91 Linkskurven, 85 Rechtskurven
11. Engster Kurvenradius: 30 m
12. Längste Gerade: 1 km (Start und Ziel)
13. Technische Einrichtungen
– im Start- und Zielbereich:
Start- und Zielhaus, Continentalturm mit
renntechnischen Einrichtungen, Dunlop

Besuchen Sie das

SPORTHOTEL „TRIBÜNE“

am Start- und Zielplatz des Nürburgrings.

71 Betten in Zimmern teils mit Telefon, Dusche oder Bad u.
WC. Beschallbare Konferenzräume für 20 bis 500 Personen.



1927 – 1967

NÜRBURGRING GMBH · 5489 Nürburgring/Eifel · Tel.: (02691) 2035

- turm mit Voranmelder, 2 Ersatzteilläger mit insgesamt 100 Boxen, 2 Rennfahrerläger mit 47 Wagenboxen und Abstellplätzen
- an der Strecke:
16 Haupt- und 72 Nebenposten für Telefon-, Sicherungs- und Sanitätsdienst
14. Tribünen:
Haupttribüne 2500, Boschtribüne 648, Südkehre-Tribüne 1034 Sitzplätze
15. Beliebteste Zuschauerplätze (mit Lautsprecherübertragung)
- im Start- und Zielbereich:
Tribünen, Promenadenplatz, Terrassenplatz, Südkehreplatz
 - an der Strecke:
Quiddelbacher Höhe, Adenauer Forst, Wehrseifen, Breidscheid, Karussell, Brunnchen, Pflanzgarten, Schwalbenschwanz
16. Zentrum für Presse, Fernsehen und Post:
- Pressetribüne mit 220 Arbeitsplätzen
 - 3 Postschalter zur Vermittlung von Gesprächen in 10 Fernsprechkablen, 6 öffentliche Münzfernsprecher, Anschlüsse für 8 posteigene und 2 private Fernschreiber sowie 6 Bildgeräte; weitere 150 Fernsprech- und Fernschreibanschlüsse oder Bildschaltstellen kurzfristig einrichtbar
 - 4 Laborräume
 - Möglichkeiten für nationale und internationale Fernsehübertragungen
17. Schnellste Runde
- auf der Nordschleife:
Dan Gurney auf Eagle-Weslake (Großer Preis von Deutschland 1967):
8.15,1 Min. = 166,0 km/h
 - auf der Südschleife:
Brian Redman auf Ferrari Formel 2 (Internationales ADAC-Eifelrennen 1968):
2.47,0 Min. = 167,0 km/h
18. Zahl der Besucherfahrzeuge seit 1927:
rund 1,2 Millionen Personenkraftwagen, 188 000 Motorräder, 22 000 Omnibusse
19. Zahl
- der Rennen bis Ende 1968:
insgesamt 145 mit 14 800 Fahrern
 - der Rallyes, Fahrerlehrgänge und Clubtreffen bis Ende 1968:
381, davon seit 1964 durchschnittlich 45 je Jahr
20. Einige Erfordernisse großer Rennen:
- bis zu 30 000 Plakate und 150 000 Werbeblätter
 - bis zu 70 000 Programme
 - 250 Vorverkaufsstellen im In- und Ausland
 - 1000 Personen zur Erfassung der Zuschauer und Fahrzeuge
 - 100 Erfrischungs- und Andenkenstände
 - 120 Ärzte und Sanitäter
 - 700 Polizeibeamte zur Sicherung der Rennstrecke und Abwicklung des Verkehrs auf den Zufahrtstraßen
 - 78 Parkplätze (586 000 qm) für annähernd 60 000 Fahrzeuge
21. Sporthotel „Tribüne“:
- Einzelbesuche sowie Clubtreffen, Tagungen, Lehrgänge, Betriebsausflüge und Gesellschaftsfahrten
 - 71 Betten in Zimmern teils mit Telefon, Dusche oder Bad und WC
 - Restaurant und Café
 - Beschallbare Konferenzräume für 20 bis 500 Personen (insgesamt 1200 Sitzplätze) und Ausstellungssäle
 - Parkplätze, Garagen und Tankstellen
 - Möglichkeiten zu Fahrten auf der Rennstrecke, Wanderungen und wintersportlichen Betätigungen in der Umgebung des Luftkurorts Nürnberg



Ordnung für Zuschauerplätze

1. Sperrbereiche sind durch Schilder gekennzeichnet. Es ist den Zuschauern polizeilich untersagt, solche Zonen zu betreten oder Zäune zu übersteigen.
2. Nach § 265a StGB hat jeder Besucher eine Eintrittskarte zu lösen. Bestraft wird auch der Versuch, sich dieser Verpflichtung zu entziehen. Die Eintrittskarten müssen sichtbar getragen werden.
3. Grundsätzlich ist das Betreten der Rennstrecke – selbst bei einem Unfall – verboten. Für Hilfeleistungen sorgen der Sanitätsdienst und das andere zuständige Personal. Wenn ein Fahrzeug aus der Bahn gerät, dürfen Zuschauer nicht unaufgefordert eingreifen. Der Fahrer wird sonst wegen Inanspruchnahme fremder Hilfe disqualifiziert.
4. Zurufe und Zeichengeben sind zu unterlassen; denn sie beeinflussen die Fahrer, die sich bei einem Rennen in jeder Sekunde voll konzentrieren müssen. Ferner haben die Zuschauer darauf zu achten, daß keine Gegenstände wie Papier und Abfälle auf die Fahrbahn geworfen werden, da sie die Fahrer behindern und Unglücksfälle hervorrufen.
5. Erwachsene müssen Kinder unter zwölf Jahren stets hinreichend beaufsichtigen. Hunde dürfen nicht in die Nähe der Rennstrecke gebracht werden. Den Anweisungen der Polizei, der Forstbeamten, der Sportwarte und des Personals der Nürburgring GmbH haben die Zuschauer auch in ihrem Interesse unbedingt Folge zu leisten.
6. Flur- und Waldschäden sind zu vermeiden. Zur Erreichung der Zuschauerplätze dienen nur die vorhandenen Wege und Straßen.
7. Es ist streng verboten, Feuer im Wald und in dessen Nähe anzuzünden oder zu unterhalten sowie „wilde“ Tribünen zu errichten und zu besteigen.
8. Bei Abbruch des Rennens besteht kein Anspruch auf Erstattung des Eintrittspreises.

Nürburgring GmbH



**Bei uns hat die
Zukunft schon
begonnen!**

In der Reifenkonstruktion, im Reifenbau und im Reifenversuch. Wo immer es sinnvoll und möglich ist, lassen wir Computer und die Automatik für uns arbeiten. Elektronik wird groß geschrieben bei Continental – erst vor einigen Monaten wurde auf Europas modernstem Reifenversuchsgelände, unserem Contidrom, der erste elektronisch ge-

steuerte Versuchswagen der Welt für Reifenversuche eingesetzt. – Moderne Technik kann viel, kann mehr! Das beweist unser Gürtelreifen Continental Radial, der an Ihrem Wagen auch dem Verkehr von morgen und übermorgen gewachsen ist. Ein Reifen, mit dem die Zukunft schon begonnen hat.

Continental

– der meistgefahrte deutsche Reifen

