MÄNNER DER ERSTEN STUNDE

Bevor es im Trial Europa- und Weltmeisterschaften gab, maßen sich die weltbesten Trialfahrer in der Challenge Henry Groutars. Deutsche Trialsportler waren seinerzeit vorn dabei in der Weltspitze des Trials. Diese Serie gibt authentische Einblicke in die damalige Zeit. Teil 5: Challenge Henry Groutars, die erste internationale Trial-Serie.

Inhalte mit freundlicher Genehmigung des Autors Steffen Ottinger aus dem Buch „Deutscher TRIALSPORT, Weltspitze in den 1960er Jahren", erschienen 2018 im TRIALSPORT-Verlag.

FIM-KONGRESS ENDE 1962 MIT TRIALSPORT ALS TAGESORDNUNGSPUNKT

Auf dem Herbstkongress des Motorradsport-Weltverbandes FIM Mitte Oktober 1962 in Brüssel zählte neben den Six Days auch der Trialsport zu den wichtigsten Tagesordnungspunkten. Der Belgische Motorradfahrer Verband FMB schlug eine europäische Trial-Serie vor.

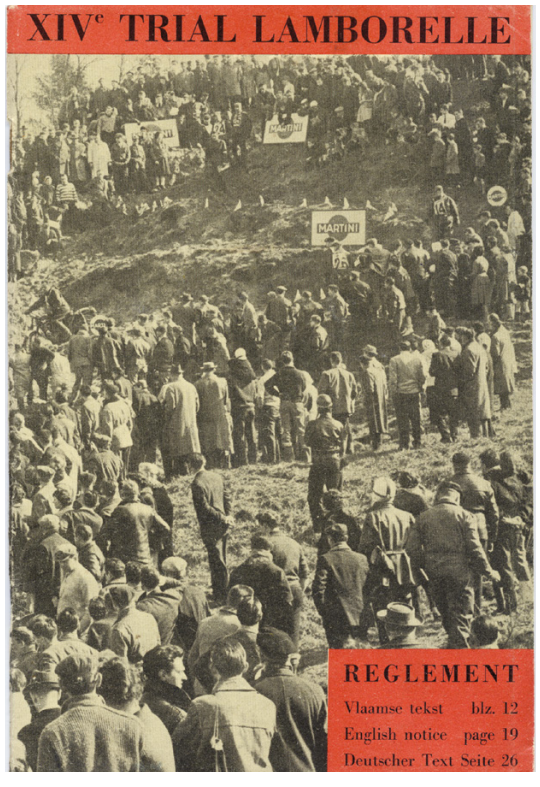
Veranstaltungen größeren Ausmaßes gab es vor allem in Großbritannien, Belgien und Frankreich – es war also nur noch eine Frage der Angleichung des Reglements. Konkret wurde eine „Trophäe der 5 Nationen" des Trialsports ausgeschrieben und von den Vertretern Belgiens, der Bundesrepublik Deutschland, Englands, Frankreichs und der Niederlande beschlossen. Der Wettbewerb in den genannten fünf Nationen erhielt den Namen „Challenge Henry Groutars". Diese Bezeichnung setzte sich durch. Es war eine Hommage an den 1959 unerwartet verstorbenen belgischen FIM-Vizepräsidenten, der seiner Zeit auch als erste Wahl für den Präsidenten des Motorradsport-Weltverbandes galt.

„Crius" berichtete im MOTORRAD – gemeint ist die Fachzeitschrift, die seit 1903 zuerst in Breslau, dann in Berlin und seit 1949 in Freiburg, später Stuttgart herausgegeben wurde – von einem „Manifest der Tat für den Trialsport" … einem „frischen Wind". „Crius" - mit vollem Namen Christian Christophe – war ein im positiven Sinne „Motorrad-Verrückter" mit deutsch-französischen Wurzeln. Geboren in Berlin, zog es ihn 1947 nach Paris. Er hatte Humor und unerhörte Sachkenntnis. Über die Trial-Wettbewerbe in St. Cucufa und Clamart berichtete er Anfang der 1960er Jahre im MOTORRAD in Worten und Zeichnungen. Seine Beiträge erlangten schnell Kultstatus in der Motorradszene.

CHALLENGE HENRY GROUTARS: DIE ERSTE EUROPÄISCHE TRIAL-SERIE

Die Auftaktveranstaltung dieser ersten inoffiziellen Trial-Europameisterschaft, die 1963 als reiner Mannschaftswettbewerb ausgetragen wurde, fand in Frankreich statt. Der Motorsport-Club Châtillonais hatte für den 17. Februar das X. Trial von Clamart bei Paris organisiert.

Noch am Freitag war der Boden gefroren und die Sorgenfalten der Veranstalter vertieften sich. Man



begann, einzelne Sektionen, die halsbrecherischen Charakter annahmen, deutlich zu entschärfen. Doch in der darauffolgenden Nacht und am Samstag taute der Boden auf. Ein Schlamm-Wettkampf stand bevor, selbst der Startplatz war „ein Meer von Pampe" – so die Formulierung von „Crius". 102 Fahrer gingen nach teils strapaziöser Anreise mitten im Winter an den Start, 62 kamen ins Ziel. Nach dem Wertungsmodus für die Groutars-Trophy zählte nicht die Anzahl der Strafpunkte an erster Stelle, sondern die der mit 0 Punkten durchfahrenen Sektionen.

Den Sieg holte sich erwartungsgemäß Großbritannien. Vor allem dank der starken Auftritte von Don Smith und Gordon Farley, die mit 25 bzw. 24 „Nullen" glänzten. Genauso beeindruckend präsentierte sich Landsmann William Elliot, der 25-mal fehlerfrei blieb. Doch er musste wegen Zeitüberschreitung aus der Wertung genommen werden. Wenn man sich das Endklassement dieses ersten europäischen Wettbewerbes im Mai 1963 betrachtet, sieht man, was die 74 x 0 Punkte – mit William Elliot in Wertung – statt der tatsächlichen 63 für das britische Team bedeutet hätten …

Dem 33-jährigen Belgier Roger Vanderbecken gelang ein besonderes Kunststück. Im Meudoner Wald bei Paris ließ er alle Teilnehmer hinter sich, besiegte mit 27 Null-Fehler-Ritten auch die Engländer. Smith hatte unter den zahlreichen bekannten Fahrern von der Insel schon auf sich aufmerksam gemacht. 1961 war er bester Newcomer beim Scottish Six Days Trial, gewann 1962 das erste Internationale Holland Trial … und sollte bald zum besten Akteur Europas avancieren. Einer kleinen Sensation glich der dritte Platz von Gordon Farley. Auch er erwarb sich einen klangvollen Namen in der Trial-Geschichte, war zu diesem Zeitpunkt noch 17 Jahre jung!

Vanderbecken leistete sich in allen drei Runden lediglich 44 Fehlerpunkte … erhielt für seinen Sieg einen gewaltigen Pokal, gestiftet vom französischen Präsidenten Charles de Gaulle. Roger Vanderbecken war zu diesem Zeitpunkt bereits zweifacher Trialmeister Belgiens … aber auch im Motocross hatte er auf seiner Triumph schon zwei Titel geholt. Seit 1960 war er Mitglied der Nationalmannschaft, die im Motocross der Nationen ein harter Widersacher der Schweden und Briten war. Neben Walter Baeten und Hubert Scaillet zählte er in jenen Jahren auch zu den besten belgischen Motocrossfahrern.

„Crius" wusste noch zu berichten, dass der einzige Deutsche, der die Anfahrt und das unwirtliche Wetter nicht gescheut hatte, Karl Bräutigam war. Der Hercules-Fahrer kam mit 2 Nullen auf den 22. Platz. Auch wenn er nahe der französischen Grenze – im badischen Lahr – zu Hause war, so hatte er doch eine Anreise von etwa 550 Kilometern.

Rudolf Wyss aus Steffisburg, unweit des Thunersees, musste da noch ein paar Meter mehr zurückzulegen. Hinter Belgiens René Lageot sowie den beiden Franzosen Jean Bohec und Claude Peugeot belegte der Schweizer einen hervorragenden siebten Rang.

WERTUNG CHALLENGE HENRY GROUTARS, 1. LAUF IN FRANKREICH:

1.	**Großbritannien**	**63 x 0**
2.	**Belgien**	**57 x 0**
3.	**Frankreich**	**42 x 0**

In der Heimat konnte Vanderbecken seinen Auftaktterfolg nicht wiederholen. Beim „Lamborelle" wurde das Gastgeber-Team jedoch erneut nur knapp von den Briten geschlagen. Ihr bester Mann war diesmal André Piron, der sich auf seiner 250er Greeves die wenigsten Fehlerpunkte der gesamten Konkurrenz leistete.

Günter Sengfelder beim „Lamborelle" 1963.

Gustav Franke, Alfred Lehner, Betreuer Georg Weiß und Günter Sengfelder (von links) bei der Siegerehrung.

Der Sieg in der Einzelwertung ging jedoch an Samuel „Sammy“ Miller, der eine Null-Runde mehr auf seinem Konto hatte. Der Brite hatte damit beim Trial Lamborelle bereits zum fünften Mal in Folge gewonnen, zählte so schon zu den Legenden.

Dabei war am Ende der zweiten 120-Kilometer-Runde die Entscheidung zwischen Piron und Miller noch nicht gefallen. Am Wiesenhang nahe des Startortes Ohain betrachtete sich der Brite jeden kleinen Abschnitt … wie auch die Konkurrenten von allen Seiten. Dann zirkelte er seine Ariel durch die drei Abschnitte. Sein Ergebnis: 2 x Null, 1 x Eins. Belgiens Piron folgte mit zwei Mal einem Strafpunkt sowie einer Null.

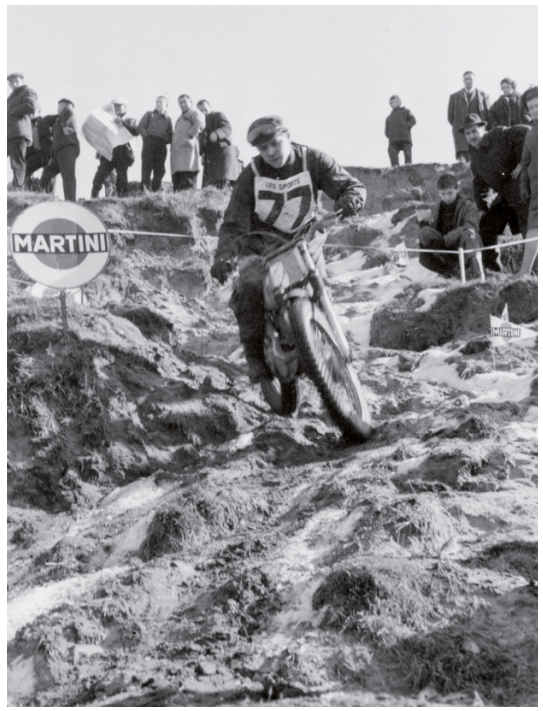
Auch diesmal waren mehrere bundesdeutsche Fahrer am Start. Am besten schnitt Alfred Lehner auf seiner Hercules 100 mit Rang sieben ab. Gustav Franke und Günter Sengfelder – beide auf Zündapp – standen ihm nicht viel nach. Diese Fahrer brachten das Nationalteam auf Rang drei. Aber auch die Zündapper Andreas Brandl, Horst Andres und Lorenz Specht sowie Ralf Kopetzki und Erwin Schmider auf NSU schlugen sich wacker.

WERTUNG CHALLENGE HENRY GROUTARS, 2. LAUF IN BELGIEN:

1.	**Großbritannien**	**78 x 0**
2.	**Belgien**	**73 x 0**
3.	**BR Deutschland**	**58 x 0**

Während Lehner, Sengfelder und Specht schon nationale Trial-Geschichte geschrieben und sich auch im Ausland präsentiert hatten, war es für Franke erst der zweite große Auftritt. Seine internationale Karriere nahm ihren Anfang …

Die nächsten Veranstaltungen fanden in Wales und in der niederländischen Gemeinde Schaesberg nahe Heerlen statt. Zu Hause auf der Insel ging im März der Sieg erwartungsgemäß an Großbritannien vor Belgien. Den verdankten sie in erster Linie wieder ihrem Star Sammy Miller. In den Niederlanden waren die Briten jedoch Ende April nicht am Start. Die Belgier – allen voran Roger Vanderbecken – gewannen deutlich vor den Gastgebern.



Gustav Franke am Anfang seiner internationalen Karriere.

WERTUNG CHALLENGE HENRY GROUTARS, 3. LAUF IN GROSSBRITANNIEN:

1.	**Großbritannien**	**93 x 0**
2.	**Belgien**	**67 x 0**

WERTUNG CHALLENGE HENRY GROUTARS, 4. LAUF IN DEN NIEDERLANDEN:

1.	**Belgien**	**64 x 0**
2.	**Niederlande**	**49 x 0**

Nachdem die deutschen Spitzenfahrer an beiden Veranstaltungen nicht teilnahmen, fehlten sie selbst bei ihrer Heimveranstaltung. Die Austragung wurde dem MSC Aachen zugesprochen, der seit 1957 regelmäßig Trialveranstaltungen organisierte. Die territoriale Lage des Breininger Bergs nahe den Nachbarländern Holland, Belgien und Frankreich trug sicherlich auch mit dazu bei. Am 26. Mai ging also etwa 15 Kilometer südöstlich von Aachen das Finale der ersten inoffiziellen Europa-Trialmeisterschaft, der internationalen Trophy Henry Groutars, über die Bühne.

Gern hätten Offizielle wie auch Zuschauer Sammy Miller, Alfred Lehner oder die Kopetzkis erlebt. Auch die Zündapp-Mannschaft fehlte, nahm an der seiner Zeit prestigeträchtigeren Internationalen Österreichischen Alpenfahrt teil. Günter Sengfelder gewann dort übrigens seine Hubraumklasse souverän, wurde mit Gold und Edelweiß prämiert. Ganze zwei Gutpunkte fehlten und er hätte auch noch den begehrten Alpenpokal gewonnen – der ging an Markengefährte Volker Kramer auf der 100er.

Nichtsdestotrotz fanden sich 26 Belgier, 20 Deutsche, 10 Franzosen, 5 Briten und 4 Niederländer am Start auf dem Markt in Aachen-Brand ein. Es galt, eine 25 Kilometer lange Runde mit jeweils 12 Sektionen dreimal zu bewältigen. Im Bereich des Breininger Bergs lagen die meisten Sektionen mit steilen Auf- und Abfahrten, engen Kehren, einer Schlammpfanne, schräg liegender Schotterpiste und einer schönen Bachsektion in Kornelimünster.

Bemerkenswert, wie sich die Briten auch ohne ihr großes Aushängeschild mit ein paar wenigen Teilnehmern den Mannschaftssieg sicherten. Selbst der Einzelsieg ging an einen noch jungen Mann von der Insel. Malcolm Davis aus dem mittelenglischen

Siegfried Gienger auf seiner Eigenbau-NSU.

Cheltenham war gerade erst 19 Jahre alt geworden. Er glänzte mit 29 Null-Fehler-Ritten, handelte sich insgesamt nur 12 Strafpunkte ein. Damit ließ er seine Landsmänner Peter Stirland und Don Smith hinter sich. Denen am nächsten kamen neben dem Holländer Henk Vink noch die Deutschen Siegfried Gienger auf seiner Eigenbau-NSU und Maico-Fahrer Hans Cramer aus Bergisch Gladbach. Zusammen mit Horst Andres auf der 250er Zündapp konnten sie in der Nationenwertung Belgien auf den dritten Platz verweisen.

WERTUNG CHALLENGE HENRY GROUTARS, 5. LAUF, BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

1.	**Großbritannien**	**82 x 0**
2.	**BRD**	**64 x 0**
3.	**Belgien**	**60 x 0**

Im Gesamtklassement dieses ersten internationalen Pokalwettbewerbs unter der Obhut des Motorradsport-Weltverbandes FIM ging jedoch Belgien als Sieger hervor. Sie eroberten die Trophy Henry Groutars, da die Briten nicht bei der Veranstaltung in den Niederlanden am Start waren … und damit viele Null-Punkte-Sektionen verpassten.

Am Gewinn dieses Wanderpokals waren beteiligt: Alex Colin, André Colson, Lambert Dehousse, Léon Delcourt, René Lageot, André Piron, Roger Vanderbecken und Claude Vanstenagen.

ENDSTAND CHALLENGE HENRY GROUTARS 1963

1.	**Belgien**	**321 x 0**
2.	**Großbritannien**	**316 x 0**
3.	**Frankreich**	**122 x 0**
4.	**BRD**	**122 x 0**
5.	**Niederlande**	**97 x 0**
6.	**Schweiz**	**43 x 0**

(die Zahlen ergeben sich aus der Summe der Null-Punkte-Sektionen der besten drei Fahrer)

Apropos FIM: Am Samstag vor der Veranstaltung in Aachen trafen die Offiziellen der interessierten Länder zu einer Beratung zusammen. Sie diskutierten über eine offizielle Europa-Trialmeisterschaft. Im Ergebnis wurden unter Berücksichtigung der weiten Entfernungen der FIM drei Meisterschaftsläufe in Belgien, Frankreich und der Bundesrepublik Deutschland vorgeschlagen. Der Start zur ersten europäischen Einzel-Meisterschaft sollte noch im Februar 1964 erfolgen.

Davor passierte jedoch in der BRD noch so allerhand in Sachen Trialsport, speziell was die Internationalität anbelangt …

JUNI 1963: GUSTAV FRANKE GEWANN DAS TRIAL VON MONTBÉLIARD

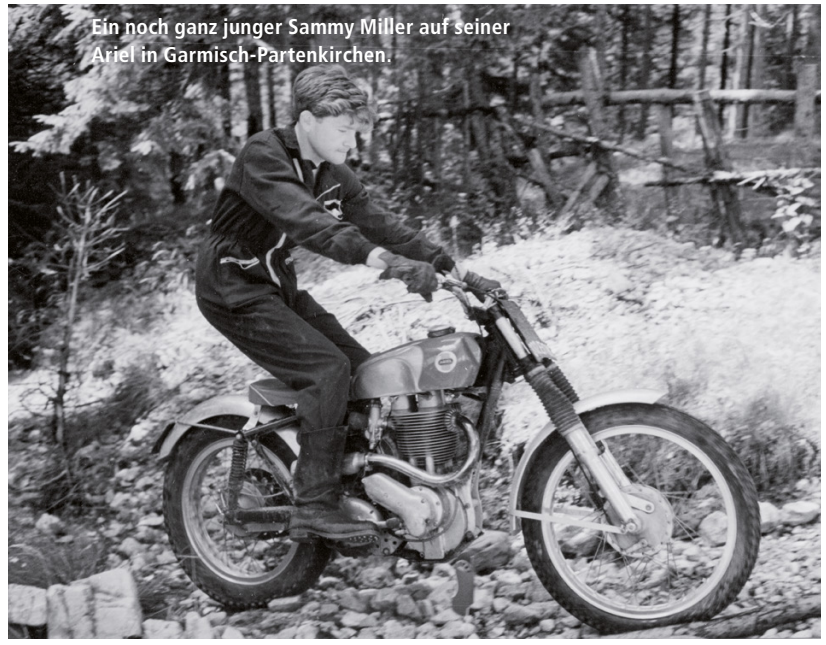
Gustav Franke gewann 1961 in Bayrischzell seinen ersten bemerkenswerten Wettbewerb und wurde im September des darauf folgenden Jahres Deutscher Meister.

Anfang Juni 1963 fuhr er zu Hermann Bitzer nach Großsachsenheim bei Stuttgart. Gemeinsam begaben sie sich von da ab ganz privat auf den Weg nach Montbéliard im Osten Frankreichs, etwa 300 Kilometer von Bitzers Heimat entfernt. Dort waren sie neben Belgiern, Niederländern, Briten und den Einheimischen die beiden einzigen deutschen Starter bei der vom MC Sochaux organisierten Veranstaltung. In 36 Sektionen handelte sich Franke insgesamt lediglich 31 Fehlerpunkte ein. Hermann Bitzer musste ausscheiden … und hörte im Ziel vom Sieg eines Deutschen. Tatsächlich: Das war der erste Auslandserfolg von Gustav Franke. Den in Frankreich so populären Claude Peugeot und Hollands Henk Vink verwies er auf die nachfolgenden Ränge.

Über 50 Jahre danach berichtete mir Gustav Franke über das für ihn unvergessliche Erlebnis unter anderem folgendes Detail.

„Der Regen der Vortage hatte den Fluss Doubs auf über einen halben Meter anschwellen lassen. Doch auch darin war eine Sektion abgesteckt. Sie führte über Stufen ins Wasser und an anderer Stelle wieder über Traversen hinaus. Ich lief die Sektion in Stiefeln ab … obwohl ich dabei pitschnass wurde. Vor die unterste Stufe der Ausfahrt schob ich – unter dem Wasser – einen etwa 20 Zentimeter hohen Stein.

Lehrgang 1963 in Garmisch-Partenkirchen mit Sammy Miller (links im Bild, daneben Sengfelder und weiter oben Franke).



Ein noch ganz junger Sammy Miller auf seiner Ariel in Garmisch-Partenkirchen.

Den 18-jährigen Belgier Ickx bat ich, sich genau dort hinzustellen … damit ich den Stein auch nicht verfehlte. Das funktionierte tadellos.

Es handelte sich um den späteren zweifachen Formel-1-Vizeweltmeister … den Gustav Franke ein Jahr davor in Holzkirchen kennenlernte.

Im Juli 1963 gingen beim III. Internationalen Westfalen-Lippe-Trial – einer 2-Tage-Fahrt in Oerlinghausen bei Bielefeld – 53 Fahrer aus sieben Nationen an den Start. Das Zündapp-Team mit den Werksfahrern Andreas Brandl, Günter Sengfelder und Gustav Franke belegte vor Polen den ersten Platz bei den Fabrik-Mannschaften. Jeder der genannten Fahrer wurde Sieger seiner Klasse. Günter Sengfelder schlug in der bis 200 ccm den niederländischen Meister Henk Vink auf Triumph deutlich. Mit 19 Punkten wurde er außerdem Gesamtsieger dieser hochkarätigen Veranstaltung.

LEHRGANG DES ADAC SÜDBAYERN UNTER LEITUNG VON SAMMY MILLER

Otto Sensburg, Gausportleiter des ADAC Südbayern, hatte sich bereits 1962 vorgenommen, in Anlehnung an die Lehrgänge für Speedway- und Moto-Cross-Fahrer einen für die Trial-Piloten zu organisieren. Es gelang ihm, dafür den Ausnahmekönner und seinerzeit weltbesten Fahrer, Sammy Miller aus England, als Lehrer zu verpflichten.

Diese wertvolle Schulung praktischer und technischer Art, beginnend am 15. August, wurde über vier Tage in Garmisch-Partenkirchen abgehalten. Zum Abschluss fand ein Wettbewerb statt, deren sechs Sektionen auf einer fünf Kilometer langen Strecke Sammy Miller selbst absteckte. Alle Teilnehmer lernten sehr viel dazu, Gesamtsieger der Trainingsveranstaltung, Günter Sengfelder, profitierte als Dolmetscher von Sammy Miller wohl am meisten von diesem Lehrgang.

Am Jahresende nahmen drei Zündapp-Fahrer noch am schon traditionellen Saint-Cucufa-Trial im Westen von Paris teil … und stellten sich dort einem Klassefeld. Dieses wurde vor allem von den Briten dominiert. Roy Peplow siegte vor Sammy Miller und Don Smith. Gustav Franke und Günter Sengfelder schlugen sich achtbar. Und der Dritte im Bunde, Lorenz Specht, gewann sogar die kleine Klasse bis 125 ccm. In der Nationenwertung belegte das Trio hinter England und Belgien den 3. Platz. <

Brandl, dahinter Franke, Miller und Sengfelder (vordere Reihe von links) diskutieren einen schwierigen Streckenabschnitt beim Lehrgang des ADAC Südbayern 1963 in Garmisch-Partenkirchen.