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 seiner Zeit vorn dabei in der Weltspitze des Trials. Diese Serie gibt authentische Einblicke in die damalige Zeit. Teil 7: Die ersten offiziellen Europameisterschaften im Trial.

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

1967 ERFUHR DIE CHALLENGE HENRY GROUTARS DIE AUFWERTUNG ZUR EUROPAMEISTERSCHAFT

Am 1. Oktober wurde mit dem 4. Schweizer Alpen-Trial in Oberiberg die erste Europameisterschafts-Saison in Angriff genommen.

Don Smith, Sieger der letzten Serie, hatte seine Zusammenarbeit mit Greeves beendet und war zunächst auf Bultaco unterwegs. Montesa hatte sich die Dienste des Franzosen Christian Rayer gesichert – damit war neu eine weitere spanische Firma vertreten.

Bereits nach einer Runde konnte man absehen, wer in der Schweiz das Sagen hatte. Sammy Miller auf einer wieder bestens zurechtgemachten Bultaco hatte da schon einen Vorsprung von fünf Punkten auf die ärgsten Verfolger. Den baute er in den 20 Sektionen pro Runde weiter aus. Er dominierte das Alpen-Trial nach drei Runden mit insgesamt elf Punkten. Wilkinson als Zweiter kassierte 31. Franke wurde mit 36 Fehlerpunkten hinter Smith Vierter. Da in der EM-Wertung nur die sechs bestplatzierten Fahrer Punkte erhielten, konnten lediglich noch der Belgier Jean Crosset und Rayer welche ergattern.

Neu wurde nach dem Modus 8-6-4-3-2-1 Punkte wie in der Straßen- und Motocross-Weltmeisterschaft gewertet, die bisherige Wertung des Henry-Groutars-Pokals nicht übernommen.

Das 3. Internationale Franken-Trial bei Kronach hatte einen ganz anderen Stellenwert als die beiden Vorläufer. Es wurde von der Landesgruppe Franken des DMV unter Fahrtleiter Willi Häpp am 21. und 22. Oktober als zweiter EM-Lauf verantaltet.

Analog zu den bisherigen deutschen Veranstaltungen mit Europameisterschafts-Charakter wurde der erste Tag für die Wertung hinzugezogen.

Leicht waren die Sektionen an jenem Samstag bestimmt nicht. Das widerspiegelte sich allein im Ergebnis von Sieger Sammy Miller, der 29 Fehlerpunkte in Kauf nehmen musste. Gustav Franke's Vorstellung bei seinem Heimrennen verdiente höchste Anerkennung. Insgesamt hatte er nur fünf Punkte mehr als Miller auf seinem Konto. In der dritten von fünf Runden schnitt er sogar besser als sein britischer Konkurrent ab. Don Smith war da schon mit Getriebeschaden an seiner Bultaco ausgeschieden.

Hinter Miller, Franke und Bill Wilkinson erreichte überraschend Johann Atzinger auf Zündapp 250 den vierten Platz. Er stammt aus Esterndorf, das zu Oberbayerns „Goldenem (Trial-)Tal" zählt. Denn weiterhin gehören dazu noch die Nachbarorte Holzolling und Naring – Heimat der Cousins Andreas und Franz Brandl.

Vier Fehlerpunkte mehr leistete sich der Brite Peter Gaunt. Er pilotierte mit der japanischen Suzuki eine weitere neue und wettbewerbsfähige Maschine.

Rund um Kronach präsentierte sich auch ein junger Mann als Zukunftshoffnung für den deutschen Trialsport. Josef Wolfgruber, der noch 17-Jährige wurde Bester der Wertungsgruppe bis 100 ccm. Damit erreichte er in der EM-Tageswertung einen hervorragenden sechsten Platz, ließ die gestandenen Gerhard Munker, Günter Sengfelder, Franz Brandl oder auch Siegfried Gienger hinter sich.

Die Europameisterschafts-Serie fand am 21. Januar 1968 im belgischen Dison ihre Fortsetzung. Günter Sengfelder begleitete seinen Freund Gustav Franke – beide standen für die Trialwettbewerbe noch bei Zündapp unter Vertrag. Einmal mehr war Sammy Miller der Mann des Tages – er befand sich offensichtlich in Höchstform. Doch auch seine Landsmänner standen ihm nicht viel nach. Allen voran Peter Gaunt auf einer von ihm selbst hergerichteten Suzuki mit lediglich 128 ccm Hubraum. Franke wurde hinter Farley Vierter, konnte damit in der Gesamtwertung Bill Wilkinson um einen Zähler auf Rang drei verdrängen. Sengfelder belegte im 30-köpfigen Feld der „Catégorie EXPERTS" mit seiner 175-er einen starken elften Platz.

Einen Monat später drehte Wilkinson beim 15. Internationalen Trial von Clamart den Spieß wieder um. Er rangierte im Ziel knapp hinter den wiederum siegenden Miller und Farley. Franke kam einen Punkt nach dem Einheimischen Rayer auf Rang fünf. Wegen der neuen Wertung blieben der Schweizer Wyss (8.), Andreas Brandl (11.), Sengfelder (14.) und Franz Brandl (20.) ohne EM-Punkte.

Da lediglich drei Läufe zur Ermittlung des Endergebnisses der Europameisterschaft hinzugezogen wurden, stand Sammy Miller bereits als neuer Champion fest.

Für die weiteren Podiumsplätze rechneten sich noch Franke, Wilkinson wie auch Farley gute Chancen aus. Am ehesten wohl die Briten, denn das Finale wurde in Ashford, etwa 60 Meilen südöstlich von London, ausgetragen.

Gustav Franke vor dem Briten Bill Wilkinson auf Greeves.

Gustav Franke beim EM-Lauf 1968 im belgischen Dison.

Jedoch: Ende April 1968 bewies Gustav Franke im Heimatland des Trialsports einmal mehr sein großartiges Können.

Vor rund 15.000 Zuschauern fuhr er auf einem typisch englischen Parcours 31 der 40 Sektionen fehlerfrei. Nur der schier übermächtige Sammy Miller konnte ihn besiegen. Sämtliche anderen Briten hielt er auf Distanz. Seinen ernsthaftesten Konkurrenten um Endrang zwei – Wilkinson – sogar um 20 Fehlerpunkte. Farley wurde Dritter vor Don Smith, den neu Montesa unter Vertrag nahm.

So war Sammy Miller erster Europameister der Trialgeschichte … und Gustav Franke nach zwei Siegen in der Challenge Henry Groutars und seinem zweiten Platz im Vorjahr Vize-Champion.

Günter Sengfelder glänzte in England mit einem viel beachteten zweiten Rang in der Klasse bis 200 ccm. Er behielt neben seinem famosen sportlichen Können, mit Wissen und Sachverstand auch einen hervorragenden Überblick, was die gesamte Entwicklung betraf.

Jahrzehnte später erläuterte er mir: „Die Briten befanden sich noch im Übergang von ihren alten englischen Maschinen auf die leichten spanischen Motorräder. Damals waren die Zeiten auf den Etappen zwischen den Sektionen noch aus dem Geländesport übernommen. Man musste da unbedingt schnell fahren. Dafür waren jedoch die Bultaco's und Montesa's nicht geeignet, es traten immer wieder technische Probleme auf."

Doch die waren bald Geschichte – technischer wie organisatorischer Art. Innerhalb der nächsten Europameisterschaft war kein bekannter Brite mehr auf einer Greeves oder Triumph unterwegs.

Aber auch Zündapp zog sich werksseitig aus dem Trialsport zurück.

ENDSTAND EUROPAMEISTERSCHAFT 1967/68

1.	**Miller, Sammy**	**GBR**	**Bultaco**	**Pkt. 24**
2.	**Franke, Gustav**	**GER**	**Zündapp**	**15**
3.	**Wilkinson, Bill**	**GBR**	**Greeves**	**14**
4.	**Farley, Gordon**	**GBR**	**Greeves**	**14**
5.	**Gaunt, Peter**	**GBR**	**Suzuki**	**8**
6.	**Smith, Don**	**GBR**	**Bultaco/Montesa**	**7**
7.	**Rayer, Christian**	**FRA**	**Montesa**	**6**
8.	**Atzinger, Johann**	**GER**	**Zündapp**	**3**
13.	**Wolfgruber, Josef**	**GER**	**Zündapp**	**1**

Vor dem Finale rückten wieder einige Zündapp-Spezialisten traditionell nach Belgien und Frankreich aus. Zunächst zum berühmten „Lamborelle". Allen voran Gustav Franke. Doch er hatte das Pech, gleich in der ersten Sektion zu stürzen. So reichte es diesmal nur zu Rang acht. Siegfried Gienger platzierte sich unmittelbar vor dem jungen Nachwuchsfahrer Hans-Joachim Kornfeld als 14. Immerhin: Der ADAC München gewann mit Franke, Gienger und einem weiteren Nachwuchsmann – Wolfgang Zahn auf Bultaco – den Club-Wettbewerb.

In Sancerre gewann Franke nach 1965 und 1966 zum dritten Mal. Die Veranstaltung in Zentralfrankreich war auch deshalb sehr beliebt, weil die Stadt auf dem Hügel und die Umgebung eine ausgesprochene Weinhochburg repräsentierte. Die Siegerehrung gestaltete sich immer zu einem wahren Volksfest. Sie wurde auf einem mit Weinfässern beladenen Lkw abgehalten. Die Fässer hatten Zapfhähne und die Probier-Schälchen waren so groß wie Vasen – da gingen so einige Zentiliter hinein. Wer da anschließend nicht unbedingt fahren musste ...

Drei Runden a 40 Kilometer mit je 15 Sektionen waren 1968 zu absolvieren. Die hatten es wieder in sich. So beispielsweise drei unmittelbar hintereinander inmitten der Runde. Einem extremen Schräghang folgte dort ein Bachbett mit großen Felsbrocken sowie ein sumpfiger Abschnitt, in dem die Maschinen bis zur Nabe versanken. Franke dominierte die Konkurrenz mit 48 Punkten, Günter Sengfelder stand ihm nicht viel nach und wurde Zweiter. Mit drei Punkten Rückstand auf Rayer verpasste Gienger den dritten Rang und damit ein rein deutsches Podium. Auch Andreas Brandl schlug sich wacker, erreichte mit der kleinen Zündapp Rang sechs.

Mit Beendigung der nationalen Trialmeisterschaft im März gingen einmal mehr alle Titel an Zündapp. Nach fünf Erfolgen ohne Unterbrechung von Andreas Brandl in der kleinen Klasse wurde erstmals Josef Wolfgruber Meister. In der Wertungsgruppe bis 200 ccm jagte Günter Sengfelder dem Vorjahressieger Franz Brandl den Titel wieder ab. Damit stand er zum siebten Mal auf dem obersten Treppchen. Gustav Franke fand seit 1962 keine ernsthafte Konkurrenz, war nach sechs Wertungsläufen erneut souveräner Meister der großen Hubraumklasse – zum siebten Mal in Folge.

5. ALPEN-TRIAL: AUFTAKT ZUR EUROPAMEISTERSCHAFT 1968/69

Oberiberg im Schweizer Kanton Schwyz erlebte am 13. Oktober mit seinem 5. Alpen-Trial den Auftakt zur Europameisterschaft 1968/69. Gustav kam auf Platz fünf – 2 Fehlerpunkte vor dem Einheimischen Ruedi Wyss. Ganz vorn rangierten mit Denis Jones auf der japanischen Suzuki und Don Smith zwei Briten. Smith, Frankes Freund und vor allem Mitte der 1960er Jahre Hauptkonkurrent im Kampf um den europäischen Titel, kam mit seiner in Spanien produzierten Montesa immer besser zurecht. Josef Wolfgruber auf der Zündapp holte sich mit dem achten Rang nach einer wiederum neuen Wertung drei EM-Zähler.

Beim zweiten EM-Lauf sieben Tage später im ostfranzösischen Montbéliard war Andreas Brandl bester deutscher Fahrer. Er belegte den siebten Rang. Franke, Gienger und Wolfgruber kamen nicht unter die besten zehn. So gab's auch keine Europameisterschafts-Punkte.

Nach seinem elften Rang ging Franke hochmotiviert am 3. November beim „Heim-GP" in Brake nahe Bielefeld an den Start. Noch einmal die Ausländer auf ihren spanischen Montesa- und Bultaco- sowie den japanischen Suzuki-Maschinen zu schlagen, war sein Ziel.

Er befand sich in einer bestechenden Form. Die erste der fünf Runden á 25 Kilometer mit je elf Sektionen schloss er mit null Fehlerpunkten ab – das schaffte keiner seiner Konkurrenten. Bald änderte sich jedoch das Bild. Nach der dritten Runde lag er hinter Jones und Smith nur noch auf Rang drei. Der in der zweiten Runde einsetzende Regen wurde jetzt immer stärker. Franke war voll konzentriert und mit dem unbedingten Willen beseelt, den Rückstand noch aufzuholen. Tatsächlich lag er nach der vierten Runde vorn. Die letzte musste die Entscheidung bringen. Jones kam als erster ins Ziel … mit insgesamt 43 Fehlerpunkten. Die Experten waren sich einig, dass der Sieg nur zwischen den alten Rivalen Don Smith und Gustav Franke ausgeht. Aber: Wo blieben sie nur? Die Dämmerung brach schon herein … und damit stand fest, dass beiden Zeitstrafen drohten. Da erschien Smith – mit weiteren sieben Punkten kam er auf insgesamt 36. Kurze Zeit später traf Franke ein. Für ihn wurden an der Tafel elf Punkte für die letzte Runde festgehalten … das ergab zusammen ebenfalls 36. Jetzt musste die Zeit entscheiden. Die Kontrollkarten wurden genau überprüft und daraus die Fehlerpunkte für die Überschreitung errechnet. Für Smith ergab das 5,2 … aber exakt genau so viel auch für Franke – Jones blieb also zurück. Nur, wer war denn nun der Sieger? Die Zahl der fehlerfreien Sektionen musste entscheiden. Doch mit 38 waren wieder beide gleichauf. Schlussendlich entschied die Anzahl der Sektionen mit einem Fehlerpunkt denkbar knapp mit sechs zu fünf für Franke. Auf seiner Zündapp 250 hatte er den EM-Lauf gewonnen … und sich damit im Gesamtklassement von Rang acht auf drei verbessert.

Josef Wolfgruber, der neue Deutsche Meister.

Josef Wolfgruber vermochte ebenfalls zu überzeugen. Hinter dem Belgier Claude Vanstenagen, der zuvor in Frankreich mit einem zweiten Platz glänzte, wurde der Nachwuchsfahrer auf der 123-ccm-Zündapp hervorragender Fünfter. Bemerkenswert auch die Leistung eines weiteren Nachwuchsfahrers. Hartmut Kornfeld – Zwillingsbruder von Hans-Joachim – kämpfte sich quasi vor der Haustür mit seiner privaten Hercules auf Rang sechs der Klasse bis 200 ccm. Als insgesamt Neunter war er damit sogar drittbester Deutscher.

Im Januar 1969 kam Franke im belgischen Dison auf dem sechsten Rang ein. Smith hatte seine gute Form konserviert und setzte sich auch gegen Sammy Miller deutlich durch. Ein vierfacher britischer Erfolg sprach für deren Klasse. Eine englische Maschine wurde jedoch von keinem der EM-Teilnehmer eingesetzt. Wolfgrubers Leistung konnte sich auch wieder sehen lassen. Er hatte im Ziel lediglich zwei Fehlerpunkte mehr als Franke. Fünf Fahrer lagen auf den Rängen fünf bis neun ganz eng beieinander.

Anfang März waren die Briten beim Heim-EM-Lauf in Swanley nahezu unter sich, belegten die ersten neun Plätze. Lediglich der Finne Pertti Luhtasuo und Belgiens Jean Marie Lejeune – auf einer Honda – drangen ein klein wenig in deren Phalanx ein. Sammy Miller demonstrierte eindrucksvoll sein Können, drehte den Spieß diesmal um und verwies Don Smith sehr deutlich auf den Vize-Rang. Damit brachte er es auch fertig, mit der – allerdings erfolgreichen – Teilnahme an lediglich zwei Wertungsläufen für die Europameisterschaft, den dritten Gesamtrang zu erobern.

Beim Finale nahe Stockholm gingen dann – bis auf wenige Ausnahmen – nur Skandinavier an den Start. Bemerkenswert ist, dass Don Smith – der bereits als neuer Titelträger feststand – wie auch Gordon Farley sich auch auf den Weg nach Schweden machten.

Hartmut Kornfeld auf seiner Eigenbau-Hercules mit Sachs-Motor.

Im Endklassement der Europameisterschaft 1968/69 belegte Gustav Franke hinter den Briten Smith, Jones und Miller Platz vier.

ENDSTAND EUROPAMEISTERSCHAFT 1968/69

1.	**Smith, Don**	**GBR**	**Montesa**	**Pkt. 51**
2.	**Jones, Denis**	**GBR**	**Suzuki**	**48**
3.	**Miller,Sammy**	**GBR**	**Bultaco**	**27**
4.	**Franke, Gustav**	**GER**	**Zündapp**	**26**
11.	**Wolfgruber, Josef**	**GER**	**Zündapp**	**11**

Einige bundesdeutsche Fahrer nahmen im Februar 1969 wieder am „Lamborelle“ und dem Internationalen Trial in Clamart teil.

Ende des Monats vollbrachte Gustav Franke bei der Veranstaltung nahe Paris eine abermals starke Leistung. Vor mehr als 10.000 Zuschauern, die trotz ungemütlichen Wetters die Sektionen im Wald von Meudon säumten, musste er sich nur Gordon Farley auf Montesa beugen. Mit 17 Fehlerpunkten konnte er mit Charlie Harris einen anderen Briten auf Rang drei verweisen. Andreas Brandl gewann die Klasse „Petite Cylindres“, auch Josef Wolfgruber mischte gegen die besten Franzosen ganz vorn mit.

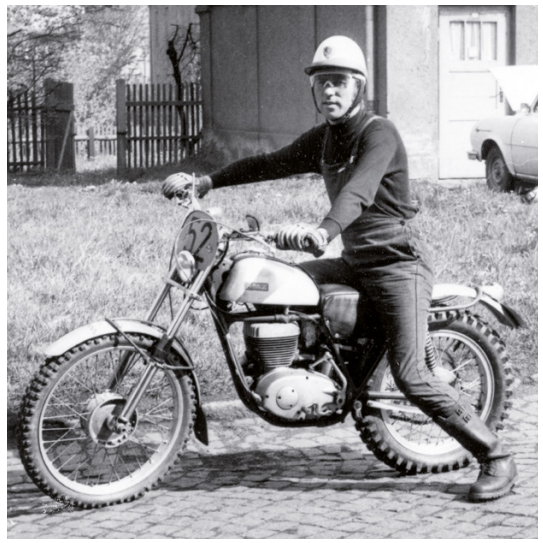
Nach dem berühmten Trial Clamart bei Paris wurden die besten Fahrer … sowie verdienstvolle Sportfunktionäre ausgezeichnet. Dazu gehörte auch Frau Elisabeth Mann, die einmal mehr die Aktiven begleitete.

Der festliche Abend begann damit, dass ihr überraschend der französische Minister für Jugend und Sport namens seines Ministeriums und im Auftrag des französischen Sports die Goldmedaille „Jeunesse et Sports“ überreichte. Er wies bei seiner Ansprache ausdrücklich darauf hin, dass die Betreuung der Frau Mann jeder Zeit nicht nur ihren eigenen Fahrern galt, sondern genau so allen anderen, die diese bei den Wettbewerben benötigten.

SCHWERER STURZ VON GUSTAV FRANKE BEIM FRANKEN-TRIAL NAHE KRONACH

Ende des Jahres, am 19. Oktober, war Gustav Franke beim Franken-Trial nahe Kronach – dem EM-Auftakt 1969/70 – einmal mehr mit Rang sieben bester deutscher Teilnehmer. Und dies, obwohl er am Anfang der vorletzten Runde zwischen zwei Sektionen mit dem Fuß an einem Grenzstein hängengeblieben war und vom Motorrad stürzte. Sammy Miller – wie fast alle Briten im Wettkampf unerbittlich aber sonst freundlich und hilfsbereit – half ihm wieder auf die Zündapp. Mit großen Schmerzen und enormer Anstrengung fuhr Gustav den Wettbewerb zu Ende, musste von da ab jedoch abnorm viele Fehlerpunkte kassieren. Nach der Zieldurchfahrt brachte man ihn sofort ins Krankenhaus – dort wurde ein offener Bruch dreier Mittelfußknochen diagnostiziert. Gustav war für mehrere Wochen außer Gefecht gesetzt.

Nach den ersten beiden Runden lag Franke sogar in Führung, bei Halbzeit mit Farley, Smith und dem



Erhard Stiegler wurde 8. im Finallauf der EM 1970 auf MZ.

Reinhard Christel, war damals amtierender Deutscher Meister der kleinen Hubraumklasse.

Schweden Benny Sellman noch immer in der Spitzengruppe. Farley gewann den EM-Lauf klar vor Sellman. Knapp dahinter rangierten Miller und Smith. Don Smith glänzte neben seinem großartigem Können auch wieder mit diversen Show-Einlagen in der Sektion – um das Ganze noch mehr aufzuwerten, steckte er sich zuvor einmal mehr noch eine Zigarette an.

Als zweitbester Deutscher rangierte im Ziel der Hamburger Werner Linz auf Rang zehn. Da Josef Wolfgruber wegen eines Handbruches fehlte und Andreas Brandl an diesem Tag nicht gut in Form war, sah es nun auch für die weitere Saison um Zündapp nicht gut aus.

Im Abschlussklassement der Europameisterschaft befand sich Franke nach der Teilnahme an nur einem Lauf verständlicher Weise „unter ferner liefen“. Nichtsdestotrotz war er mit den vier EM-Punkten bester deutscher Teilnehmer. Kurios: Der zweitbeste deutsche Fahrer in diesem Ranking war mit drei gewonnenen Zählern Erhard Stiegler, MZ-Fahrer aus der DDR. Die wurden ihm nach seinem achten Rang beim Finale im polnischen Riesengebirge gutgeschrieben. Und wie er allein nur für die Teilnahme dort kämpfen musste, wird an späterer Stelle dargestellt.

Nach Siegen gleich zum Auftakt im wieder bestens besuchten St. Cucufa bei Paris und in fünf weiteren Ländern – darunter in seiner nordirischen Heimat – gewann Sammy Miller die Europameisterschaft einmal mehr ganz souverän.

ENDSTAND EUROPAMEISTERSCHAFT 1969/70

1.	**Miller,Sammy**	**GBR**	**Bultaco**	**Pkt. 75**
2.	**Farley, Gordon**	**GBR**	**Montesa**	**62**
3.	**Telling, Laurence**	**GBR**	**Montesa**	**45**
32.	**Franke, Gustav**	**GER**	**Zündapp**	**4**
34.	**Stiegler, Erhard**	**GER**	**MZ**	**3**

Seinen ersten Start nach dem schweren Sturz vollzog Gustav Franke mit dem Internationalen Trial Clamart bereits am 22. Februar 1970.

Im Südwesten von Paris zeigte sich Franke wieder in guter Form. Mit einem vierten Platz ließ er immerhin Spitzenfahrer wie den Briten Harris und die Einheimischen Rayer und Coutard hinter sich. Auch Josef Wolfgruber und Siegfried Gienger fuhren dort unter die Top Ten.

Auf eine Teilnahme beim legendären Lamborelle in Belgien – wieder auf den Schlachtfeldern von Waterloo ausgetragen – musste er noch verzichten.

Beim Auftakt zur Europameisterschaftssaison 1970/71 war er jedoch noch einmal dabei. Ende Oktober 1970 schob Gustav in Ebstorf bei Uelzen –

weit im Norden der Republik – die Zündapp an den Start … und zeigte dort allen, dass er von seinen Trialkünsten nichts verlernt hatte. In zweimal zu durchfahrenden 22 Sektionen handelte er sich insgesamt ganze 30 Fehlerpunkte ein. Das bedeutete Rang zwei hinter dem Briten Mick Andrews auf einer spanischen Ossa. Den dritten Platz konnte sich Reinhard Christel aus Uttenreuth, der Heimat von Gerhard Munker, erkämpfen. Den Briten Farley, Sellmann aus Schweden … auch Finnlands Yrjö Vesterinen, der fünf Jahre später zum ersten Mal Weltmeister wurde, ließen beide hinter sich.

Für den 21-jährigen Reinhard Christel war das ein äußerst bemerkenswertes Ergebnis. Auch als aktueller Deutscher Meister der kleinen Hubraumklasse trat er international bis dahin noch nicht groß in Erscheinung. Den neunten Rang erreichte Felix Krahnstöver aus Peine, auch nur ein Jahr älter als Christel … und im Vorjahr ebenfalls zum ersten Mal nationaler Meister geworden. Eigentlich toller germanischer Trial-Nachwuchs … Auf einer Zündapp waren jedoch beide nicht unterwegs – auch sie hatten sich für die spanische Montesa entschieden.

Um es vorweg zu nehmen: Dieses Podium von Gustav Franke Ende 1970 in Uelzen war das letzte mit (männlicher) deutscher Beteiligung bei einer Weltmeisterschaft (ab 1975 erst offiziell)... und das bis zum heutigen Tag.

Nach seinen Januar-Auftritten beim XX. Trial Saint-Martin in Belgien und dem belgischen EM-Lauf, organisiert vom Motor Club Dison, stellte sich Gustav Franke mit seiner Zündapp im Februar 1971 ein letztes Mal in Clamart, dem Vorort von Paris, vor. Dort wurde der fünfte Lauf der EM-Saison 1970/71 ausgetragen. 45 Sektionen absolvierte er mit lediglich 8 Fehlerpunkten, vier Briten sowie Jean Marie Lejeune – älterer Bruder des später dreifachen Weltmeisters Eddy – waren jedoch noch etwas besser.

Aus Sancerre – Schauplatz dreier seiner Siege – verabschiedete er sich Anfang April mit einem unglücklichen zweiten Platz. Franke hatte im Ziel die gleiche Punktzahl wie Sieger Lejeune – aber eine Null-Fehler-Sektion weniger als der Belgier. Ich vermute aber, der Wein aus dem Fass bei der Siegerfeier hatte trotzdem geschmeckt!

Am letzten Mai-Tag musste er im schweizerischen Oberdiessbach unweit der Landeshauptstadt Bern erstmals bei einem EM-Lauf der aufstrebenden, jungen deutschen Garde den Vortritt lassen. Sowohl Felix Krahnstöver als auch Reinhard Christel waren besser platziert. Kein Wunder – Gustav Franke war nach einer langen und äußerst erfolgreichen Zeit 33 Jahre alt geworden … seine deutschen Mitstreiter gerade einmal Anfang zwanzig.

Und noch etwas spielte eine nicht zu unterschätzende Rolle. Zündapp konnte kein konkurrenzfähiges Motorrad mehr zur Verfügung stellen. Bei allen Eigenbau-Ideen und bei allem handwerklichen Geschick war der technische Vorsprung der spanischen Motorräder nicht aufzuholen.

Auch das Reglement wurde zu Gunsten der spanischen Fabrikate geändert. Es gab schon seit geraumer Zeit keine – teils bis zu 180 Kilometer – langen Trials mehr. Auf diesen langen Verbindungsetappen konnten die Zündapp-Fahrer noch „heizen", die spanischen Maschinen hielten das oft nicht aus.

Für Gustav Franke bedeuteten sein Auftritt in der Schweiz und ein abschließender 9. EM-Platz der Abschluss seiner internationalen Karriere. Er hatte allen starken Belgiern, Franzosen, Holländern, Schweden und Schweizern … selbst den Briten das Fürchten gelehrt.

Auch von Frankes großartigen sportlichen Konkurrenten um Sammy Miller, Don Smith, Bill Wilkinson oder den Zündapp-Markengefährten Andreas Brandl und Günter Sengfelder war in den Ergebnislisten der Europameisterschaft nichts mehr zu entdecken. <

ENDSTAND EUROPAMEISTERSCHAFT 1970/71

1.	**Andrews, Mick**	**GBR**	**Ossa**	**Pkt. 75**
2.	**Rathmell, Malcom**	**GBR**	**Bultaco**	**59**
3.	**Farley, Gordon**	**GBR**	**Montesa**	**53**
9.	**Franke, Gustav**	**GER**	**Zündapp**	**17**
15.	**Christel, Reinhard**	**GER**	**Montesa**	**10**
28.	**Krahnstöver, Felix**	**GER**	**Montesa**	**3**

Diese drei deutschen Trialsportler diktierten auf ihren Zündapp-Maschinen in den 1960er Jahren das Weltniveau entscheidend mit: Andreas Brandl, Günter Sengfelder, Gustav Franke (von links).