

## Mai Pokal Revival, Hockenheimring, 31. Mai – 2. Juni 2019

### **Ein Schnapsglas voll Hubraum**

Erinnern Sie sich noch an die Zeit, als Rock'n Roll gerade angesagt war, die Mädels einen Petticoat und die Jungs die Elvis-Haartolle trugen? Mit dem Moped zum Treff ins Eiscafe. Das war die wilde Zeit der Jugend vor rund 60 Jahren. Bei den Jungs wurde es noch sportlicher: Wer hat das schnellste Moped?

Das brachte letzten Endes den unvergessenen Rennleiter des BMC Hockenheim, Wilhelm Herz, darauf, ein richtiges Rennen für die frisierten Mopeds, heute heißt der Begriff Tuning, auszuschreiben: Moto Cup nannten die Macher vor exakt 60 Jahren das erste Rennen. Ausgetragen im Sommer 1959, damals auf dem alten Hockheimer Kurs mit Startkurve am Feuerwehrhaus und der Ostkurve, die mit den 50ern mit Vollgas ging.

Als eines der ersten Unternehmen erkannten die Kreidler Werke den Wert dieser Rennen. Die Kornwestheimer engagierten sich werksseitig mit einigen Fahrern in dieser Klasse. Während im Auftaktjahr noch Rudolf Kunz Jahresbester wurde, war es anschließend Hans-Georg Anscheidt, der dieser Klasse den Stempel aufdrückte. Bereits 1960 gewann er den nationalen Titel und nachdem die 50er Klasse den Status einer Europameisterschaft vom Motorsportverband FIM verliehen bekam, wurde er zum besten Fahrer des Kontinents gekürt. Bereits 1962 wurde gar um Weltmeisterschaftspunkte gefahren.

Da aber verpassten die Kreidler Techniker den Anschluss an die Weltspitze, die japanischen Werke von Suzuki und Honda diktierten die Sieger. So war es ein anderer deutscher Fahrer, der 1962 erster Weltmeister der Schnapsglasklasse, wie sie wegen der kleinen Kolben bezeichnet wurde. Ernst Degner, geflüchtet aus dem anderen Teil Deutschlands, fuhr auf Suzuki den ersten Weltmeistertitel der 50cm<sup>3</sup>-Geschichte ein.

Für Hans-Georg Anscheidt sollte 1966 die große Zeit kommen. Der deutsche war nach dem werksseitigen Rückzug der Kreidler Werke zu Suzuki gewechselt. Auf der als technisches Meisterstück bezeichneten Zweizylinder-Suzuki gewann er von 1966 bis 1968 den Weltmeistertitel. Auf diesem Höhepunkt seiner Rennfahrerkarriere beendet er seine sportliche Laufbahn, verbunden mit dem vorübergehenden Rückzug des japanischen Werkes aus dem Motorrad-Rennsport.

Nach einer Reglementsänderung, wonach nur noch Einzylinder-Motoren in dieser Klasse eingesetzt werden durften, spielten die europäischen Werke wieder um den Weltmeistertitel. Allen voran Deutschland gegen Spanien, Kreidler, Zündapp, Krauser gegen Derbi und Bultaco, die sich die Weltmeisterschaften aufteilten. 1983 war dann aber Schluß mit der kleinsten Klasse in der Weltmeisterschaft, die zunächst durch die 80 cm<sup>3</sup>-Klasse ersetzt wurde. Aber diese Episode dauerte nur noch kurze Zeit bis 1989. Dann war endgültig Schluss für die kleinste Klasse im Motorrad-Rennsport.

Was einst in Hockenheim begann, daran erinnert das Revival des Mai Pokal Rennen in Hockenheim mit einer Ausstellung der damaligen Maschinen, Präsentationsrunden, Markentreffen und ehemaligen Fahrern. Ganz besonders aber freuen sich die Organisatoren darauf, dass mit Hans-Georg Anscheidt ein Zeitzeuge dieser Klasse in Hockenheim vom 30. Mai bis 2. Juni mit dabei sein wird. Stolz ist man beim BMC Hockenheim, dass sich der Club zu Recht als Vater dieser Klasse bezeichnen darf.

Weiteren Infos unter  
[www.klassik-motorsport.com](http://www.klassik-motorsport.com) oder  
[www.bmc-hockenheim.de](http://www.bmc-hockenheim.de)

**Hans-Georg Anscheidt,  
dreifacher Weltmeister:  
War als Zeitzeuge zu Beginn  
der 50er Rennen 1960 schon  
dabei. Erst auf Kreidler,  
dann auf Suzuki.**

