

# Special

# Mobile Tradition live

Fakten und Hintergründe Facts and background

Mehr zur BMW-Geschichte auch auf [www.7er.com](http://www.7er.com)



„Ich war schon ein wilder Hund“

Am 22. Februar 2004 wird Ernst Jakob Henne einhundert Jahre alt. Aus diesem Anlass würdigt die BMW Mobile Tradition in dieser Sonderausgabe von Tradition Live die sportliche Karriere einer der herausragenden Persönlichkeiten der Motorsportgeschichte.

“I was a bit of a wild thing”

Ernst Jakob Henne turns a hundred on 22nd February 2004. To mark the occasion, BMW Mobile Tradition has produced a special issue of Tradition live that pays tribute to the sporting career of one of the most outstanding figures in motor racing history.

Ernst Henne, wie er in die Geschichte einging: Der Mann der Weltrekorde.  
Ernst Henne as he entered the history books: breaking world records.

## 100 Jahre Ernst Jakob Henne 100 Years of Ernst Jakob Henne

A homage marking the 100th birthday of Ernst Jakob Henne, motor sport legend and driving force behind BMW's racing history.

Eine Hommage zum 100. Geburtstag von Ernst Jakob Henne, einer Legende des Motorsports und Triebfeder der BMW Rennhistorie.



Erfolgreich in vielen Disziplinen: Ernst Henne als Flieger und als Autorennfahrer.  
Success in many disciplines: Ernst Henne as aviator and as car racing driver.



Liebe Freunde der BMW Group,

nur wenige Menschen können auf so viele Erfolge zurückblicken wie Ernst Jakob Henne. Zahllose Weltrekorde stellte er auf, gewann unzählige Rennen und Preise – und ist somit ein unverzichtbarer Teil der BMW Historie. Seinen Erfolg als Unternehmer krönte sein soziales Engagement für Menschen in Not in Form einer von ihm errichteten Stiftung. Wir sind außerordentlich stolz,

mit dieser Hommage die Lebensgeschichte Ernst Jakob Hennens Revue passieren zu lassen und die Erfolge des heute 100-Jährigen in Erinnerung zu rufen.

Dear Friends of the BMW Group,

Few people can look back on as many successes and triumphs as Ernst Jakob Henne. Setting up numerous world records and winning countless races and trophies, he has made a unique and vital contribution to BMW's heritage. His success as a businessman is crowned by his social commitment to people in need through a foundation set up by him. We are extremely proud to present this tribute to the life of Ernst Jakob Henne, in which we look back on the extraordinary triumphs of our cherished centenarian.

Viel Freude beim Lesen, Read and enjoy,

Holger Lapp

A handwritten signature in blue ink, reading 'H. Lapp'.

Holger Lapp, Leiter BMW Group Mobile Tradition  
Holger Lapp, Director of BMW Group Mobile Tradition



Ein gewohntes Bild: Ernst Henne als Sieger auf seiner BMW Rennmaschine.

A familiar sight: Ernst Henne on his BMW racer after another win.

## Inhalt | Contents

### Grußwort von Ernst Jakob Henne

A word of welcome from Ernst Jakob Henne

Seite / Page 03

### Der Straßenrenner

Roadrunner

Seite / Page 06

### Erfolg im Gelände

Off-road successes

Seite / Page 18

### Der schnellste Mann der Welt

The fastest man on two wheels

Seite / Page 26

### Erfolg auf vier Rädern

Success on four wheels

Seite / Page 46

## Impressum

### Publication details

V.i.S.d.P.: Holger Lapp (Anschrift s. unten)  
Fotos: BMW AG, Historisches Archiv  
BMW Group Mobile Tradition  
Schleißheimer Straße 416 / BMW Allee  
80935 München  
[www.bmw-mobiletradition.com](http://www.bmw-mobiletradition.com)

# Grußwort von Ernst Jakob Henne



Mit seinen spektakulären Rekordfahrten hat er sich in die Geschichtsbücher des Rennsports eingeschrieben: Ernst Jakob Henne.  
He rode into the history books with his spectacular record-breaking attempts: Ernst Jakob Henne.

1923, ich war damals 19 Jahre alt, absolvierte ich ein kleines Rennen in Mühldorf. Diese Veranstaltung sollte mein zukünftiges Leben prägen, denn es war der Beginn meiner Karriere als Rennfahrer. 1926 wurde ich von BMW als Werksfahrer engagiert, und BMW sollte bis zum Ende meiner aktiven Laufbahn meine sportliche Heimat bleiben.

Im Rennsport verfolgten schon in den 20er Jahren alle Beteiligten ihr Ziel, schneller als alle anderen zu sein, mit hohem persönlichem Einsatz. Fahrer und Techniker bewegten sich ständig im Grenzbereich des Machbaren. Dieses Herantasten an immer neue Grenzen wird besonders deutlich bei den Weltrekordversuchen: Als ich mich 1929 zu meiner ersten Rekordfahrt aufmachte, stand die absolute Bestmarke bei 207 km/h, acht Jahre später stellte ich mit 279,5 Stundenkilometern einen Rekord auf, der bis 1951 Bestand haben

## A word of welcome from Ernst Jakob Henne

In 1923 – I was 19 at the time – I took part in a minor motorcycle race in Mühldorf, Bavaria. That event was to determine the



Ernst Jakob Henne im 100sten Lebensjahr.  
Ernst Jakob Henne approaching 100.

course of my future life: it was the beginning of my motor sport career. In 1926 I was signed up as a works rider at BMW, the company that would remain my sporting home right until the end of my active racing life.

Back in the 1920s, everyone involved in motor racing was already fiercely committed to their goal of achieving higher speeds than all their rivals. Both drivers and engineers were permanently probing the limits of what was physically possible. This “pushing the envelope” to ever-new boundaries was graphically conveyed in various world record-breaking endeavours. When I embarked on my first record attempt in 1929, the absolute best time



Große Siege auch im BMW 328 ...  
Major victories in the BMW 328 ...

sollte. Heutzutage erreichen bereits Serienmotorräder diese Geschwindigkeit, doch in den 30er Jahren war das Ringen um jede Sekunde mit hohem Aufwand verbunden: Die Aerodynamik steckte noch in den Kinderschuhen, nicht wenige Fahrer hatten die Verkleidungen ihrer Fahrzeuge selbst angefertigt. Die Fahr-

gestelle, insbesondere auch Räder und Reifen, mussten den enormen Belastungen angepasst werden, und die Motortechniker betraten mit ihren Konstruktionen ständig technisches Neuland.

Es liegt mir fern, diese Jahre zu verklären, denn ich weiß, dass in der guten alten Zeit nicht alles besser war. Viele meiner Konkurrenten und Mannschaftskameraden haben in jenen Jahren ihr Leben auf der Rennstrecke verloren.

Sowohl der Schutzkleidung der Fahrer als auch der Absicherung der Strecken – häufig noch unbefestigt – wurde früher weit weniger Bedeutung als heute beigemessen, schwerste Verletzungen und tödliche Unfälle waren die Folge. Ein Aspekt, der heutzutage allzu gerne verdrängt wird, wenn über die Frühzeit des Motorsports berichtet wird.

Doch trotz aller Unterschiede – eines hat sich im Laufe der Jahre nie geändert: das Bestreben aller Motorsportler, schneller zu sein als die Konkurrenten. Damals wie heute bedeutet Rennsport

einen ständigen Wettstreit gegen die Uhr, die Konkurrenz und vor allem auch gegen sich selbst. Und es kann kein Fahrer als Einzelkämpfer bestehen: Es bedarf eines eingespielten Teams, und ich hatte das Glück, dass BMW mit Leuten wie den Ingenieuren Schleicher, Brenner und Fockenberger oder den Mechanikern Kessler, Müller, Stramm und nicht zu vergessen meinem treuen Begleiter Hopf immer eine gute Mannschaft hatte.

Ich wünsche Ihnen bei der Lektüre viel Vergnügen und denke, dass diese Broschüre ein wenig von der Stimmung jener Jahre in unsere Zeit herüberrettet. Persönlich freue ich mich darüber, dass die Firma BMW anlässlich meines 100. Geburtstages mit dieser Ausgabe von „Mobile Tradition live“ an meine wichtigsten sportlichen Erfolge erinnert.

*Ernst Jakob Henne*

was 207 kilometres an hour. Eight years later I managed to set up a new record of 279.5 km/h, which was to remain unbroken until 1951.

These days, production motorcycles easily attain such speeds, but in the 1930s we had to wrestle hard for every single second gained. Aerodynamics was still very much in its infancy, and quite a few motorcyclists took it into their own hands to construct the fairing for their bikes. The chassis, and particularly the wheels and tyres, had to be adapted to withstand the extreme loads they were subjected to, while the engine designers were constantly broaching new territory with their concepts.

Far be it from me to cast those years in a rose-tinted glow, for I am well aware that not everything was better back in the “good old days”. Many of my rivals and teammates lost their lives on the race track in those years. Far less attention than today was devoted to protective riding gear and the safety of race

tracks, many of them as yet unsurfaced, which resulted in serious injuries and fatal accidents. This is an aspect that is all-too often forgotten when people recall the early days of motor racing.



... wie im Geländesport.  
... as well as in off-road events.

But for all the differences, there's one thing that hasn't changed through the decades: the sheer determination of motor racers to outspeed their rivals. Then as now, motor sport was a permanent battle against the clock, against the

competitor, and above all against oneself. And nobody can do battle single-handedly: you have to have an experienced team backing you all the way. I had the good fortune that BMW invariably provided me with a sterling crew made up of talented engineers such as Schleicher, Brenner and Fockenberger, or mechanics like Kessler, Müller and Stramm – not forgetting my faithful companion Josef Hopf.

I wish you pleasant reading and hope that the following pages will succeed in evoking some of the atmosphere of those bygone years. From a personal point of view, I am delighted that BMW has decided to mark my 100th birthday by recalling my major sporting successes in this issue of Mobile Tradition live.

*Ernst Jakob Henne*





Ernst Jakob Henne während seiner Lehrlingszeit in Ravensburg auf einer NSU mit einem Lehrlingskollegen als Sozius.  
Ernst Jakob Henne astride an NSU during his apprenticeship in Ravensburg, with a fellow-apprentice on the pillion seat.

## Der Straßenrenner

Ernst Jakob Henne muss sich seine Rennfahrerkarriere im wahrsten Sinne des Wortes erarbeiten. Das erste Rennen bestreitet er auf der geliehenen Maschine eines Freundes, und durch kontinuierliche Steigerungen empfiehlt er sich als talentierter Fahrer der BMW Rennabteilung. Deren Vertrauen wird nicht enttäuscht: Bereits in seiner ersten Saison fährt Henne bedeutende Siege für die weiß-blaue Marke ein.

von Fred Jakobs

Ernst Jakob Henne wird am 22.02.1904 als viertes Kind des Sattlermeisters Jakob Henne in Weiler im Allgäu geboren. Bereits in früher Kindheit hat er zwei schwere Schicksalsschläge hinzunehmen, der Vater verstirbt, als er drei, die Mutter, als er fünf Jahre alt ist. Die Kinder werden zunächst einem Vormund unterstellt, und mit acht Jahren nimmt Ernst Henne eine Stelle auf einem Hof bei Tettng an.

### Kindheit und Jugend

Bei der Familie Deutelmoser, die selbst sechs Söhne hat, verbringt er den Ersten



Mit seinen Eltern und seinen drei Schwestern. Bereits mit fünf Jahren ist er Vollwaise.

Shown here with his parents and three sisters. By the age of five he was orphaned.

Weltkrieg und ist im Arbeitsleben auf dem Bauernhof integriert. Hier zeigt sich zum ersten Mal seine kaufmännische Ader, als er Eier, Fleisch und Gemüse der Bauern in den Dörfern der Umgebung verkauft. Das eingenommene Geld bewahrt er in einem Strumpf auf, er will Mechaniker werden, und in jenen Jahren betragen die Kosten für eine solche Ausbildung rund 300 Reichsmark. Von seinem Erbe, dem elterlichen Haus und der Werkstatt, kann Ernst Jakob Henne nicht zehren, da sein bestellter Vormund das Geld in Kriegsanleihen investiert hat, die nach dem Ersten Weltkrieg wertlos sind.

# Roadrunner

Ernst Jakob Henne had to work hard for his racing career – literally. He contested his first race on a motorcycle loaned by a friend, and after making steady progress he introduced himself to BMW's racing division as a skilled motorcyclist. The department invested their confidence in him, and they were not disappointed: in his debut season, Henne claimed a number of significant victories for the Bavarian company.

by Fred Jakobs

Ernst Jakob Henne was born on 22nd February 1904 as the fourth child of the master saddler Jakob Henne in the southern German town of Weiler near Wangen. In his early childhood he suffered two major tragedies: his father died when he was just three years old, and his mother when he was five. Their children were initially placed in the care of a guardian, and at the age of eight Ernst was taken on at a farm near Tettngang, not far from Lake Constance.

## Childhood and youth

He spent the First World War with the Deutelmoser family, who had six sons of their own, and worked on the farm. It was there that he showed the first signs of a business streak when he began selling the local farmers' eggs, meat and vegetables to people in the surrounding villages. The money he made was tucked away in a sock: his ambition was to become a mechanic, and the cost of an apprenticeship in those days amounted to around 300 reichsmarks. Ernst Henne was unable to draw on his inheritance –



Als 19-Jähriger bestreitet er sein erstes Rennen auf der Megola eines Freundes.  
At 19 he entered his first race on a Megola borrowed from a friend.

his parents' house and workshop – since his appointed guardian had invested the money in war loans, which turned out to be worthless after the First World War.

In 1919 he took up an apprenticeship as a car mechanic in Ravensburg. As an apprentice, he was able to obtain his motorcycle licence at the age of just 15. His examiner inculcated the following maxim in him: "The real skill is in riding slowly." Ernst Jakob Henne picked up a sound technical training, which would prove of great help to him at a time when motorcycles were still very unreliable. Working as a

chauffeur in Munich and travelling across much of Europe as part of the job helped expand his horizons. After he had met his

future wife, he began renting a small workshop from his prospective father-in-law and set himself up as an independent motorcycle mechanic. In time, the workshop was extended to include a petrol station – a mobile 200-litre barrel equipped with a pump – and a small shop, until this eventually became an official BMW dealership in 1926.

## A racing career takes off

Before reaching this juncture in his professional life, he spent a great deal of time in the workshop repairing motorcycles of all makes. Thanks to the wide range of motorcycle brands around at the time, he acquired a very broad expertise. Only the weekends left time for actual motorcycle excursions. On one of these rare opportunities, Ernst Jakob Henne combined a Sunday ride on 1st July 1923 with a visit to a race organized by the Munich Motorcycle Club and held at the



Ernst Jakob Hennes erster Betrieb als Zweiradmechaniker am Münchner Harras.  
Ernst Jakob Henne's first motorcycle workshop in Munich.

1919 beginnt er in Ravensburg eine Lehre zum Kraftfahrzeugmechaniker. Als Lehrling kann er bereits als 15-jähriger den Motorradführerschein erwerben, und der Prüfer gibt ihm als Maxime „Im Langsamfahren liegt die Kunst“ mit auf den Weg. Ernst Jakob Henne erhält eine fundierte technische Ausbildung, die ihm bei der Anfälligkeit der Motorräder jener Jahre noch sehr von Nutzen sein wird.

Eine Anstellung als Chauffeur in München und die damit verbundenen Reisen durch halb Europa erweitern seinen Horizont. Als er seine spätere Frau kennen lernt, mietet er sich von seinem zukünftigen Schwiegervater eine kleine Werkstatt und macht sich als Zweiradmechaniker selbstständig. Die Werkstatt wird im Lauf der Zeit um eine Tankstelle – ein mobiles 200-Liter-Fass mit Zapfanlage – und einen kleinen Laden erweitert, bis daraus 1926 eine offizielle BMW Vertretung wird.

### Der Beginn der Rennfahrerkarriere

Doch bis es so weit ist, verbringt er viel Zeit in seinem Betrieb, in dem er Motorräder aller Marken repariert. Durch die Typenvielfalt in jener Zeit erwirbt er sich ein sehr breites Fachwissen. Zeit zum Motorradfahren bleibt ihm hingegen nur am Wochenende.

Bei einer dieser wenigen Gelegenheiten verbindet Ernst Jakob Henne am 1. Juli 1923 einen Sonntagsausflug mit dem Besuch des vom Münchner Motorradclub veranstalteten Rennens auf der Trabrennbahn im 100 Kilometer entfernten Mühldorf am Inn. Da er sehr früh die Rennstrecke erreicht, dreht er auf der Megola seines Freundes einige Runden auf dem Kurs und entschließt sich dann, für das Rennen zu melden. Er belegt in der Klasse bis 750 Kubikzentimeter den dritten Platz hinter dem Münchner Norton-Fahrer Bromberger und seinem späteren langjährigen Mannschaftskollegen Stelzer, der ebenfalls auf Megola an den Start geht.

Man muss an dieser Stelle daran erinnern, dass der Motorradsport in Deutschland in den Jahren nach dem Ersten Weltkrieg noch in den Kinderschuhen steckt. So ist es nicht nur das erste Rennen, das der Münchner Motorradclub veranstaltet, es ist auch das erste Motorradrennen, das in der späteren Motorsport-Hochburg Mühldorf stattfindet. Dies wird besonders im Bericht des



1925 folgt der Wechsel zu Astra, einer kleinen Münchner  
In 1925 he switched to Astra, a small

Mühldorfer Anzeigers deutlich: „Seit Samstag nachmittags und am Sonntag während des ganzen Tages ging es in der hiesigen Stadt zu, als wenn alle Teufel losgelassen worden wären. Ein Geknatter und Gepolter herrschte, als stände unsere Stadt mitten in einer Feldschlacht. Benzingestank erfüllte die Luft und vermummte Männlein und Weiblein belebten das Bild der Straßen... Dass sich die Sensation der Motorradrennen natürlich niemand entgehen lassen woll-





Firma, die Jap- und Blackburn-Motoren verbaut.  
Munich company using JAP and Blackburn engines.

trotting course in Mühldorf am Inn, some 100 kilometres away. Arriving at the track very early, he rode a few laps on the Megola lent to him by a friend and then decided to sign up for the race. He took third place in the up to 750 cc class, behind Norton rider Bromberger from Munich and his future long-term teammate Stelzer, also riding Megola.

It is worth recalling at this point that motorcycle racing in Germany was in its infancy in the years following the First World War. The Mühldorf event was not only the first meeting to be organized by the Munich Motorcycle Club, but also the first racing event to be held in Mühldorf, which was destined to become a major bastion of two-wheeled racing. It was something the local newspaper, the Mühldorfer Anzeiger, immediately picked up on: "Since Saturday afternoon and throughout the whole of Sunday, it seemed as if all hell had broken loose in the town. There was a roaring and a rumbling as if our town was in the midst of some noisy battle. Petrol fumes filled the air and wrapped-up men and women took to the streets in their droves ... It hardly needs mentioning that nobody wanted to miss out on the thrilling motorcycle races, which had crowds of many thousands beating a path to the race track." Here, 7,000 spectators would witness the start of a unique career in motor racing. The fact that the newspaper incorrectly listed the novice rider as "Hene, Munich (Megola)" in the results was not something he dwelled on for long.

Gaining third place at this event whetted Ernst Jakob Henne's ambitions, and he subsequently entered several regional races in the environs of Munich. On 1st February 1924, in the winter ride at Garmisch, he contested his first race of

more than regional import. In it he pitted his skills against the motorcycle racing greats of the time: Stelzer, Bauhofer and Tomasi. Despite parting company with his bike on one occasion, he crossed the finish line in third place in the 750 cc class. The fastest time, incidentally, was claimed by Rudolf Schleicher, the designer of the first BMW sports model and himself an enthusiastic racer. As head of BMW's racing division, Rudolf Schleicher would play a significant role in Ernst Henne's ongoing career.

In 1925, Henne switched to an Astra with a British 350 cc JAP engine – a light and agile machine which was in stark contrast to the unwieldy Megola. The Astras were built very near Henne's own workshop in Munich and, by now an experienced mechanic, he would frequently help his colleagues out. It is hardly surprising in the light of his racing talent that he was provided with a motorcycle which he rode, among other races, in the Burenwaldrennen of 1925, in which he took his first victory. But Henne was not immune to setbacks. He encountered his share of technical faults, such as a flat tyre on the Solitude track near Stuttgart. And he also made mistakes, for example at the Schleizer Dreiecksrennen (triangular race), when he lost control in a bend while in the lead and was very lucky not to hit the telegraph pole at the roadside.

### The road to BMW

That autumn, Henne made his first major international appearance in the Monza Grand Prix, taking sixth place in the 350 cc class. It was an exceptionally difficult race, with just six out of 22 starters reaching the finish. In the 500 cc class, a mere three out of a starting field of 19 completed the race. Henne failed to gain a better placement due to serious problems with the ignition in the heavy rain. A faulty spark plug also left him with painful memories of Monza: after burning his fin-



Seine Kurventechnik auf Megola, 1924, Astra, 1925, und BMW, 1928.

Cornering technique on a Megola in 1924, an Astra in 1925 and a BMW in 1928.

gers while frantically replacing it, he put the faulty plug in his pocket – in those days a spark plug cost the equivalent of a week's wages, and Ernst Henne didn't have money to burn. Shortly after setting off again, the still hot plug burnt his upper thigh and turned the rest of the ride into a painful ordeal. Under such circumstances, it was an achievement just

to finish the race, even if Ernst Henne had set out with considerably higher expectations.

One close observer at Monza was Rudolf Schleicher, BMW's chief engineer and race manager. Schleicher, who had himself notched up several successful years in motor racing, recognized Henne's talent. The fact that Henne

hailed from Munich may have encouraged his decision to hire him for the 1926 race season. But Henne's contract was not undisputed; after all, three of the best and most popular racers of the day – Stelzer, Köppen, and in particular Toni Bauhofer – were already under contract to BMW, and now 21-year-old novice Ernst Henne was being recruited along-



1925 startet er auf seiner Astra vor allem im süddeutschen Raum: Bahnrennen in Daglfing ...

In 1925 he competed on his Astra mainly in southern Germany: here, dirt-track racing at Daglfing ...

te, bedarf keiner besonderen Erwähnung und so war gestern die Rennbahn das Ziel einer vieltausendköpfigen Menschenmenge.“ 7.000 Zuschauer werden Zeuge des Beginns einer einmaligen Karriere im Motorsport. Dass die Zeitung den Neuling in den Ergebnislisten fälschlicherweise als „Hene, München (Megola)“ führt, kann dieser verschmerzen.

Mit seinem dritten Platz ist Ernst Jakob Hennes Ehrgeiz geweckt, und er meldet in der Folge bei einigen regionalen Rennen im Münchner Umland. Am 1. Februar 1924, bei der Winterfahrt in Garmisch, startet er bei seinem ersten Rennen mit überregionaler Bedeutung. Hier misst er sich mit den damaligen Rennfahrergrößen Stelzer, Bauhofer und Tomasi. Trotz eines Sturzes beendet er das Rennen mit dem dritten Platz in der 750-ccm-Klasse. Die schnellste Zeit

fährt übrigens Rudolf Schleicher, der Konstrukteur des ersten BMW Sportmodells und selbst begeisterter Motorsportler. Als Leiter der BMW Rennabteilung wird Rudolf Schleicher für die weitere Karriere Ernst Jakob Hennes noch von großer Bedeutung sein.

1925 wechselt Ernst Henne auf eine Astra mit englischem 350-ccm-Jap-Motor – eine im Gegensatz zur schwerfälligen Megola leichte und wendige Maschine. Die Astras werden ganz in der Nähe von Hennes Werkstatt am Münchner Harras gefertigt, und hier hilft der mittlerweile erfahrene Mechaniker auch öfter aus. Kein Wunder, dass er als begabter Fahrer ein Motorrad zur Verfügung gestellt bekommt, mit dem er dann auch beim Burenwaldrennen 1925 zu seinem ersten Sieg fährt. Vor Rückschlägen bleibt aber auch Henne nicht

verschont: Mal sind es technische Defekte, wie eine Reifenpanne auf der Solitude bei Stuttgart, mal auch Fahrfehler, wie beim Schleizer Dreiecksrennen, als es ihn in Führung liegend aus einer Kurve trägt und er nur mit viel Glück den Telegrafmasten am Straßenrand



... und Winterfahrt in Garmisch.

... and a winter outing in Garmisch.

ausweichen kann. Im Herbst hat er beim Großen Preis von Monza seinen ersten großen internationalen Auftritt, bei dem er in der 350-ccm-Klasse den sechsten Platz belegt. Es ist ein außerordentlich schweres Rennen, lediglich sechs von 22 Startern erreichen das Ziel – in der 500-ccm-Klasse sind es gar nur drei von 19. Henne verpasst durch massive Probleme der Zündung im dichten Regen eine bessere Platzierung.

Einer defekten Kerze verdankt er auch schmerzhaftige Erinnerungen an Monza: Nachdem er sich bereits beim hektischen Kerzenwechsel die Finger verbrannt hat, steckt er die defekte Zündkerze in die Hosentasche – schließlich kostet eine Kerze in jenen Jahren einen Wochenlohn, Geld, das Ernst Henne nicht so einfach wegwerfen will. Nach nur wenigen Metern verbrennt ihm das immer noch heiße Teil den Oberschenkel und macht die Weiterfahrt zur Tortur. Unter diesen Gesichtspunkten ist bereits das Ankommen ein Erfolg, auch wenn sich Ernst Henne sicherlich mehr versprochen hatte.

### Der Weg zu BMW

Aufmerksamer Beobachter in Monza ist Rudolf Schleicher, Oberingenieur und Rennleiter bei BMW. Schleicher, der selbst mehrere Jahre erfolgreich Rennen gefahren ist, erkennt Hennes Talent. Dass Henne zudem Münchner ist, mag seine Entscheidung, ihn für die Rennsaison 1926 unter Vertrag zu nehmen, erleichtert haben.

Doch die Verpflichtung von Henne ist nicht unumstritten, schließlich hat man mit Stelzer, Köppen und insbesondere Toni Bauhofer drei der besten und populärsten deutschen Rennfahrer jener Jahre unter

side these seasoned bikers. But Schleicher fought his decision through, and Ernst Henne began gearing up for his BMW involvement.

During this period of preparation, Henne had a serious accident on a Moto Guzzi while on a private ride in icy conditions when his sidecar caught a telegraph pole. The experience reflected the toughness that would distinguish Ernst Henne on many another occasion to come. While he lay in a coma with two skull frac-



Oben: Ernst Jakob Hennes Begleiter neben seiner Astra in Monza.

Unten: Henne auf Moto Guzzi, Antoniberg 1925.

Top: Ernst Jakob Henne's attendants beside his Astra in Monza.

Above: Henne on Moto Guzzi in Antoniberg, 1925.

tures and a seemingly slim chance of survival, some rash newspapers were already publishing tributes to his life. The moment he woke up from his coma nine days later, however, he ignored the doctors' strict orders for him to stay in bed and discharged himself from hospital. He hired a horse-drawn sled to take him home on the icy roads; the horse shied, tipping the sled over along with the coachman and passenger, and Henne hit his injured head on the road. On the sub-

sequent train journey to Munich he lost consciousness, and eventually came to at the Munich University hospital. Ernst Henne's comment on such accidents: "Every time I woke up to see people in white coats and pictures of saints on the walls, I knew that something must have happened again."

### First victory on BMW

In 1926, when a fully recovered Ernst Henne joined BMW, the Bayerische



Mit Nummer 40 am Start zum Karlsruher Wildpark-Rennen im Jahr 1926.  
Number 40 in the line-up for the Karlsruhe Wildpark-Rennen of 1926.

Vertrag – und diesen gestandenen Männern stellt man nun den 21-jährigen Jüngling Ernst Henne zur Seite. Doch Schleicher ficht seine Entscheidung durch, und Ernst Henne bereitet sich auf sein BMW Engagement vor.

In der Vorbereitungszeit hat Henne bei einer privaten Winterausfahrt mit einer Moto Guzzi einen schlimmen Unfall, als er auf spiegelglatter Strecke mit dem Beiwagen an einem Telegrafmast hängen bleibt. Diese Begebenheit zeigt die Zähigkeit, die Ernst Henne später noch oft auszeichnet: Als er mit doppeltem Schädelbruch neun Tage im Koma liegt, veröffentlichen einige voreilige Zeitungen bereits Nachrufe auf ihn, da kaum noch Hoffnung besteht.

Kaum aus dem Koma erwacht, ignoriert er den ärztlichen Ratschlag der strikten Bettruhe und betreibt auf eigene Verantwortung seine Entlassung aus dem Krankenhaus. Als ihn ein Pferdeschlitten auf den vereisten Straßen nach Hause bringen soll, scheut das Pferd, und der Schlitten kippt mitsamt Kutscher und Patient um, so dass Henne mit dem lädierten Kopf auf die Straße schlägt. Bei der anschließenden Bahnfahrt nach München wird er ohnmächtig und kommt erst wieder in der Klinik der Münchner Universität zu sich. Ernst Hennes Kommentar zu solchen Unfällen: „Immer wenn

ich aufwachte und lauter weiß gekleidete Leute und Heiligenbilder an der Wand sah, wusste ich, dass wieder etwas passiert sein musste.“

### Der erste Sieg auf BMW

1926, als der wieder genesene Ernst Henne zu BMW stößt, sind die Bayerischen Motoren Werke zwar eine noch junge, aber im Motorsport schon sehr erfolgreiche Motorradfirma: 1924, ein Jahr nach Vorstellung des ersten BMW Motorrads, erringt Franz Bieber in der 500-ccm-Klasse für BMW die erste Deutsche Meisterschaft, und 1925 stellt BMW mit Rudolf Reich in der 500-ccm-Klasse und Josef Stelzer bei den 250-

ern gar zwei Deutsche Meister. Zudem siegt man bei den wichtigsten deutschen Rennen: Avus, Schleizer und Buckower Dreiecksrennen, Eilenriede, Eifelrennen oder Rund um Schotten, um nur einige zu nennen.

Die Erwartungen an Ernst Jakob Henne sind also alles andere als gering, als er Mitglied dieser sehr erfolgreichen Werksmannschaft wird. Doch er hat ausreichend Selbstvertrauen, denn seine Fähigkeiten hat er mehrmals unter Beweis gestellt, und mit der 500er BMW hat er endlich ein konkurrenzfähiges Rennmotorrad, das zudem – mit Unterstützung des Werkes – stetig verbessert wird.

Seinen ersten großen Erfolg für BMW kann Ernst Henne am 2. Mai 1926 beim Karlsruher Wildpark-Rennen erringen. In einem spannenden Endspurt kann er sich knapp gegen den späteren BMW Fahrer Hans Soenius aus Köln auf Indian behaupten. Damit hat Henne seine Feuertaufe für BMW bestanden. Doch viel Zeit zum Feiern blieb ihm nicht, denn zwei Wochen später startet er erneut bei einem großen Rennen, auf der Solitude bei Stuttgart. 24 Fahrer haben in der Klasse bis 500 ccm gemeldet, darunter starke Konkurrenz wie Georg Thumshirn auf Ardie oder der Ire Joe Craig auf Norton.

### Kampf gegen Wind und Wetter

Die äußeren Umstände sind katastrophal, neben Regen macht Nebel mit Sichtweiten um 50 Metern den Fahrern zu schaffen. Aber trotz eines schweren



Die BMW Fahrer Henne, Bussinger, Bauhofer und Köppen in Schleiz, 1926.

BMW riders Henne, Bussinger, Bauhofer and Köppen at Schleiz in 1926.



Nach dem ersten Sieg auf BMW in Karlsruhe.  
In Karlsruhe after his first win on BMW.

Motoren Werke were still a fledgling motorcycle production company but already very successful on the race track. In 1924, a year after the first BMW motorcycle was launched, Franz Bieber won the first German Championship for BMW in the 500 cc class, and in 1925 BMW even managed to field two German Champions: Rudolf Reich in the 500 cc and Josef Stelzer in the 250 cc class. There were also victories in the

major German events: the Avus, Schleizer and Buckower Dreiecksrennen (triangular races), Eilenriede, the Eifelrennen, and the Rund um Schotten race, to name a few.

When he joined this highly successful works team, the expectations weighing on Ernst Jakob Henne were commensurately great. But having proved his capabilities on several occasions, he had plenty of self-confidence, and thanks to

the 500 cc BMW he at last had a competitive racing bike which, with the backing of the company, was being steadily improved.

Ernst Henne claimed his first major success for BMW on 2nd May 1926 at the Karlsruher Wildparkrennen. In a nail-biting final sprint, he just managed to beat Hans Soenius from Cologne, who was later to race for BMW as well. Henne had survived his baptism of fire for BMW, but there was little time to celebrate: two weeks down the line he would be firing up for another major race – on the Solitude track outside Stuttgart. 24 riders signed up for the 500 cc class, and there was strong competition from the likes of Georg Thumshirn on Ardie and Irish rider Joe Craig on Norton.

#### Battling against wind and weather

Weather conditions were disastrous. Apart from the rain there was thick fog, which meant that the riders were struggling with visibility of around 50 metres. Yet even when a hailstorm struck, the 267-kilometre race was not called off. Ernst Henne ultimately created a stir by not only winning the 500 cc class with a more than eight-minute lead over Thumshirn, but also clocking the fastest

## Dr. Herbert Diess

## über Ernst Jakob Henne / on Ernst Jakob Henne

„Ernst Jakob Henne begeht 2004 seinen 100. Geburtstag, BMW Motorrad hat 2003 den 80. Geburtstag gefeiert. An dieser 80-jährigen und erfolgreichen Geschichte hat Ernst Jakob Henne einen sehr großen Anteil. Kaum einer hat die noch junge Marke BMW bei Motorradfahrern so populär gemacht wie er. Er gewann in den 20er und 30er Jahren Rennen und Meisterschaften in Serie und stellte in nicht mal acht Jahren 76 Weltrekorde auf.

Wann immer Ernst Jakob Henne als Erster durchs Ziel ging oder einen Rekord verbessert hatte – ein wenig vom Glanz seiner Erfolge strahlte dabei auch auf unsere Marke ab. Er hat damit das sportliche Image der BMW Motorräder entscheidend mitgeprägt.

Es wird Ernst Jakob Henne sicher freuen, dass unsere Motorräder zunehmend wieder sportlicher werden. Wir können dabei auf eine Tradition aufbauen, an der er mit seinen Rekorden und Siegen maßgeblich mitgewirkt hat.“

Dr. Herbert Diess, Leiter BMW Motorrad

“Ernst Jakob Henne celebrates his centenary in 2004, BMW Motorrad marked its 80th anniversary in 2003. Ernst Jakob Henne has played a key role in this 80-year success story.

Barely another rider can claim to have made the fledgling BMW brand so popular among motorcyclists as he did. In the 1920s and '30s he claimed a long list of race wins and championship titles, and in less than eight years had set up no fewer than 76 world records. Whenever Ernst Jakob Henne was first to cross the finish line or broke another record, the BMW brand basked in some of his reflected glory. In this, he played a major part in establishing the sporting image of BMW motorcycles.

No doubt Ernst Jakob Henne will be pleased to see that our bikes are once again becoming increasingly sporty. Here we can build on a heritage in which he played a fundamental role thanks to his speed records and race victories.”

Dr Herbert Diess, Director BMW Motorrad

Gewitters mit Hagelschlag wird die Veranstaltung, die über 267 Kilometer führt, nicht abgebrochen. Und Ernst Henne schafft die Sensation: Er gewinnt nicht nur die 500-ccm-Klasse mit über acht Minuten Vorsprung vor Thumshirn, sondern fährt auch die schnellste Zeit des Tages, lässt also auch alle Fahrer der 750er- und 1000er-Klasse hinter sich.

„Man kann den Leistungen der Fahrer nur allerhöchsten Respekt zollen“, schreibt das Stuttgarter Neue Tagblatt nach dem Rennen über die widrigen Bedingungen, schließlich sind mehrere große Favoriten wie Joe Craig und Tazio Nuvolari gestürzt, und ein Fahrer bricht gar nach der Zielankunft ohnmächtig zusammen. „Die Rennfahrer werden mit Grausen an die schreckliche Rennfahrt zurückdenken, die durch Wasser, Schlamm, Hagel und Stockdunkelheit der Wälder führte“, schreibt die Zeitung weiter.

Ernst Jakob Henne jedoch kann mit Genugtuung zurückblicken, denn durch seinen Sieg und sein „mannhaftes“ Auftreten ist er als Mitglied der Rennmannschaft endgültig akzeptiert.

### Der Deutsche Meister

1926 kann Ernst Jakob Henne noch ein weiteres bedeutendes Rennen gewinnen: Beim Eifelrennen – dem letzten vor Eröffnung der deutschen Prestige-Rennstrecke Nürburgring – fährt er nicht nur den Sieg ein, er gewinnt damit auch die Deutsche Meisterschaft, die in jenen Jahren noch in einem Rennen entschieden wird. In der Saison 1927 geht Ernst



Henne mit Startnummer 80 am Start zur Solitude 1927.

Henne on bike number 80 at the start of the 1927 Solitude race.

Henne – den „Jakob“ haben sowohl die Presse als auch die BMW Rennabteilung mittlerweile gestrichen – in der 750er-Klasse an den Start.

### International: Höhen und Tiefen

Er gewinnt unter anderem das Kolberger Bäderrennen, das Internationale Arlbergrennen und das ADAC Herbstrennen auf der Solitude, wo er bei einer Distanz von 220 Kilometern 15 Minuten Vorsprung auf den zweitplatzierten Thumshirn herausfahren kann. In diesem Jahr erringt Ernst Henne auch seinen zweiten Deutschen Meister-Titel.

Bei allen Erfolgen auf nationaler Ebene, das Jahr 1927 bringt auch Ernüchterung für Ernst Henne und BMW: Beim ersten bedeutenden Zusammentreffen mit den englischen Spitzenfahrern, dem Großen Preis von Europa auf dem neu erbauten Nürburgring, werden der weiß-blauen Marke in der prestigeträchtigen 500er-Klasse die Grenzen aufgezeigt: Die ersten vier Plätze gehen an englische Fabrikate. Josef Stelzer, schnellster BMW Fahrer und Gewinner der 750er-Klasse, hat gegenüber dem Sieger Graham Walker auf Sunbeam über 20 Minuten Rückstand. Dies ist für BMW



Am Start zum Klausenpass-Rennen 1926.

Before the start of the 1926 Klausenpass-Rennen.



Auf 750 ccm BMW beim Kolberger Bäderrennen 1927.  
On a 750 cc BMW in the 1927 Kolberger Bäderrennen.



Reifendefekt beim GP in Österreich, 1927.  
Damaged tyre at the 1927 Austrian GP.

time of the day, which left the 750 and 1000 cc riders trailing as well. "We take our hats off to the performance of the riders," wrote the *Stuttgarter Neues Tagblatt* after this event in the most appalling weather. Several of the leading favourites, including Joe Craig and Tazio Nuvolari, came off their bikes, and one contestant even collapsed unconscious after crossing the finish line. "The competitors will look back with horror on this terrible race that took them through water, mud, hail and the pitch-darkness of the woods," the local newspaper went on. Ernst Jakob Henne, however, can look back on it with some satisfaction: thanks to his win and his "manly" performance, he was now fully accepted as a member of the BMW racing team.

### German Champion

1926 saw Ernst Jakob Henne win another major race. At the Eifelrennen, the last race before the opening of Germany's prestigious Nürburgring circuit, he not only crossed the finishing line first but claimed the German Championship title at the same time, which in those days was still decided on the basis of a single race.

In the 1927 season, Ernst Henne – both the press and BMW's racing division had by now dropped the "Jakob" – was lining up on the grid to contest the 750 cc class. Among the victories he claimed were the Kolberger Bäderrennen, the Internationales Arlbergrennen and the ADAC Herbstrennen held on the Solitude track and covering 220 kilometres, during which he carved out a 15-minute lead

over second-placed Thumshirn. That year also marked Ernst Henne's second German Championship title victory.

### Highs and lows in the international arena

For all his successes on home territory, the year 1927 also brought Ernst Henne and BMW back down to earth with a bump. At the first major encounter with Britain's top-flight motorcycle racers at the European Grand Prix on the newly built Nürburgring, the company sporting the blue and white emblem had to face up to its limits in the prestigious 500 cc class

when the first four places were taken by British manufacturers. Josef Stelzer, BMW's fastest rider and winner of the 750 cc class, came in more than twenty minutes behind the winner, Graham Walker, on Sunbeam. For BMW this was a deep humiliation. The only rider who managed to keep up with the prodigious speed of the British rivals was Ernst Henne, who was once more in the saddle of a 500 cc machine. He worked his way up to within a few seconds of front rider Walker, but had to retire from second place following an accident. This was naturally a bitter disappointment, but

On the Solitude track near Stuttgart, long one of Germany's most popular race courses.  
Auf der Solitude bei Stuttgart, viele Jahre eine der populärsten deutschen Rennstrecken.





Oben: Ernst Jakob Henne (mit der Nummer 1) beim Rennen am Nürburgring im Jahre 1927, hier noch vor Graham Walker.



Links: Das Targa Florio-Rennen im Jahre 1928. Ernst Jakob Henne startet zu seinem bedeutendsten internationalen Rennerfolg.

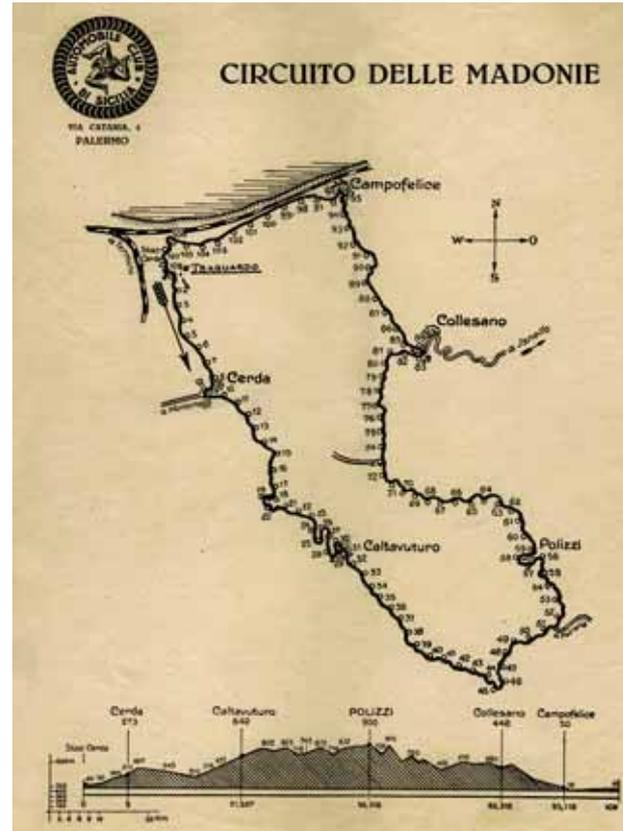
Above: Ernst Jakob Henne (number 1) during a race at the Nürburgring in 1927, still ahead of Graham Walker.

Left: The Targa Florio of 1928. Here Ernst Jakob Henne starts to achieve his most important international racing success.



looking back on the race up to the point when he crashed out, Ernst Henne knew that he and his BMW had the capacity to keep pace with the international leaders.

The 1928 Targa Florio held in Sicily was the highlight in the international competitive arena for Ernst Henne. This event, which covered a total distance of 324 kilometres, rated as one of the most challenging circuit races of those years. Each of the three laps involved an altitude difference of 1,000 metres, a total of 1,400 turns and 2,000 gear shifts. Furthermore, the circuit's characteristics were in constant fluctuation, ranging from pitted and potholed stretches to paved tracks to tarred roads. Henne entered the race with unpleasant memories, for in the previous year he had been forced to drop out with an engine fault. At the start, before the contestants had even reached the first switchbacks, there was thick fog along the route. However, Ernst Henne's experience from the previous year and his detailed knowledge of the course stood him in good stead – he and his teammate Koeppen had set off for Sicily ten days prior to the race to prepare themselves. This time his BMW stood up to the



Kartenansicht der anspruchsvollen Streckenführung der Targa Florio.

Map of the challenging Targa Florio route.

rigours of the event, and Henne returned to Munich with a commanding victory under his belt. The Targa Florio was the last major circuit race he won.

eine wahre Demütigung. Der einzige Fahrer, der das mörderische Tempo der Engländer mitgehen kann, ist Ernst Henne, der bei diesem Rennen wieder eine 500er fährt. Er kommt bis auf wenige Sekunden an den führenden Walker heran, scheidet jedoch an zweiter Stelle liegend in Folge eines Unfalls aus. Die Enttäuschung wiegt natürlich schwer, doch nach dem Rennverlauf bis zu seinem Ausfall weiß Ernst Henne, dass er mit seiner BMW auch in der internationalen Spitze mithalten kann.

Die Targa Florio auf Sizilien ist 1928 für Ernst Henne der internationale Höhepunkt. Diese Veranstaltung, die über insgesamt 324 Kilometer führt, zählt zu den schwersten Rundstreckenrennen jener Jahre: In jeder der drei Runden müssen

1.000 Meter Höhenunterschied, insgesamt 1.400 Kurven und 2.000 Gangwechsel bewältigt werden. Die Strecke wechselt zudem von der reinen Schlaglochpiste über befestigte Wege bis hin zu geteerten Straßen andauernd ihre Beschaffenheit. Henne hat schlechte Erinnerungen an dieses Rennen, denn im Vorjahr musste er mit Motorschaden aufgeben. Bereits am Start, noch vor den ersten Serpentinaen, liegt dichter Nebel auf der Strecke.

Ernst Henne kommt seine Erfahrung aus dem Vorjahr und seine gute Streckenkenntnis – zur Vorbereitung sind er und sein Mannschaftskollege Koeppen bereits zehn Tage vor Rennbeginn nach Sizilien aufgebrochen – zugute. Diesmal hält seine BMW den Strapazen stand, und

Henne kehrt als überlegener Sieger zurück nach München. Die Targa Florio ist das letzte große Rundstreckenrennen, das Ernst Henne gewinnt.



Auf dem Weg zum Sieg, Targa Florio 1928.  
En route to victory, Targa Florio, 1928.

# Erfolg im Gelände

In der heutigen Zeit der Professionalisierung und Spezialisierung im Motorsport ist es kaum denkbar, dass ein Fahrer bei Kurz- und Langstreckenrennen an den Start geht und dazu noch härteste Geländewettbewerbe bestreitet. Bis in die 50er Jahre war dies jedoch noch üblich, allerdings waren nur wenige große Straßenrennsportler auch im Gelände so erfolgreich wie Ernst Jakob Henne.

von Fred Jakobs

Ende der 20er Jahre gilt Ernst Henne als einer der besten und vielseitigsten Motorradfahrer in Deutschland. Er hat bei seinen Renneinsätzen bewiesen, dass er von der Kurz- bis zur Langstrecke, vom Asphalt bis zur Schotterpiste alle Disziplinen beherrscht. Auf der Suche nach neuen Herausforderungen nimmt er 1929 an der Internationalen Sechstagesfahrt teil.

## Neue Herausforderungen

Der Wettbewerb findet dieses Jahr in den Alpen statt, Start ist in Garmisch-Partenkirchen, und über Österreich, Italien und Frankreich geht es bis in die Schweiz, zum Zielort Genf.

Ernst Henne leistet sich mit seiner 750er BMW nur wenige Fehlerpunkte und erringt eine Silbermedaille. Damit hat er sich als Neuling im vorderen Drittel der

168 Teilnehmer platziert. Bis auf den Großen Preis von Deutschland und das Marienberger Dreiecksrennen nimmt Ernst Henne 1929 an keinem weiteren nennenswerten Rennen teil. Dies hat mehrere Gründe: Da ist zunächst die Hochzeit mit seiner langjährigen Jugendliebe Maria Magdalena Riep.

Verständlicherweise rückt damit beim unsteten Rennfahrer Henne das Privatleben etwas mehr in den Vordergrund. Dann übernimmt er in diesem Jahr auch die Vertretung für BMW Automobile und muss sich verstärkt um seinen Betrieb in München kümmern. Schließlich sind es die anstehenden Weltrekordversuche, deren Vorbereitungen ihm wenig Zeit für weitere sportliche Aktivitäten lassen.

## Konzentration auf Sechstagesfahrten

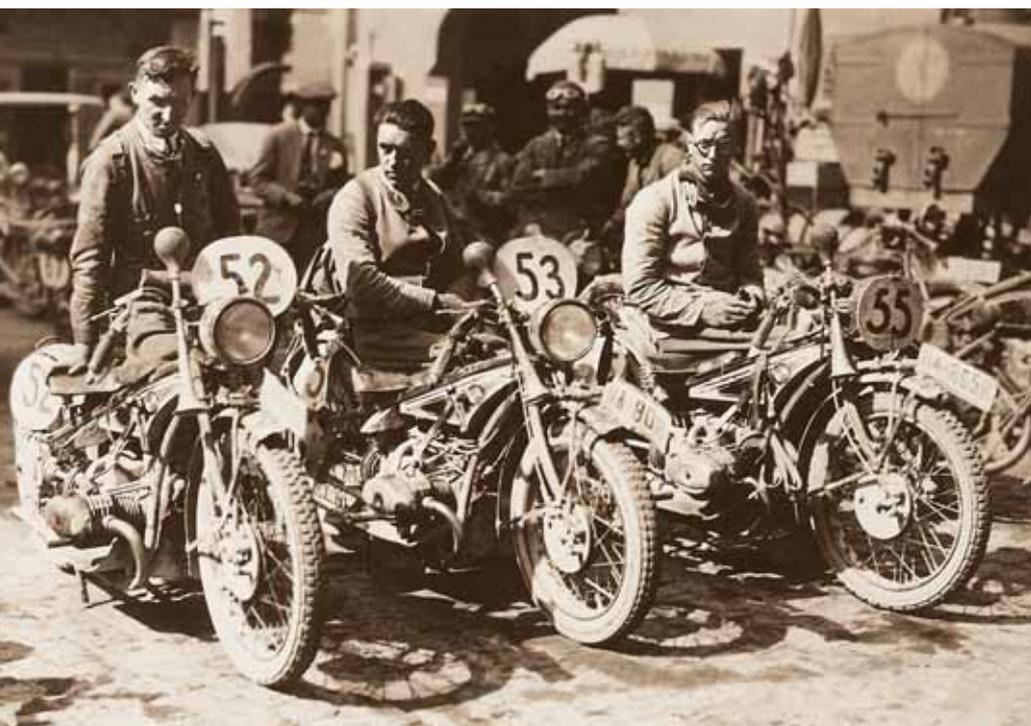
Auch im Jahr 1930 hält sich Ernst Henne



bei überregionalen Rennveranstaltungen zurück. Umso größer ist die Überraschung 1931, als er bei der Internationalen Sechstagesfahrt in den italienischen Dolomiten als Mannschaftsführer auf einer BMW R 16 die deutsche Trophy-Mannschaft mit Julius von Krohn auf Zündapp und Josef Mauermayer/Ludwig Kraus im R 16 Gespann anführt.

Während Henne und Mauermayer/Kraus die sechs Tage strafpunktfrei absolvieren und sich eine Goldmedaille sichern, fängt sich von Krohn unglücklicherweise sechs Strafpunkte ein, so dass die Mannschaft knapp von den verlustpunktfreien Italienern geschlagen wird. Dies ist dennoch der bis dahin größte Erfolg einer deutschen Mannschaft bei diesem Wettbewerb.

Henne führt auch 1932 wieder das deutsche Team an. Für von Krohn ist Joseph Stelzer in die Mannschaft gerückt, so dass in diesem Jahr ein reines BMW Team die deutschen Farben vertritt.



Deutsche Sechstagesfahrt 1928: Die BMW Fahrer Henne, Bayron und Köppen.

The German Six Day Trial in 1928: BMW riders Henne, Bayron and Köppen.



Auch abseits befestigter Straßen elegant und erfolgreich: Ernst Henne auf BMW R 16 (1931) ...  
Elegant and successful even off the beaten track: Ernst Henne on a BMW R 16 in 1931 ...

## Off-road successes

In our present era of professionalism and specialization in motor sport, it is hardly conceivable for a motorcycle rider to compete in short- and long-distance races as well as gruelling off-road events. But right into the 1950s, this was still commonplace. Few major road racers, however, proved as successful in off-road competition as Ernst Jakob Henne.

by Fred Jakobs

By the late 1920s, Ernst Henne ranked as one of the best and most versatile motorcycle riders in Germany. His racing performances had demonstrated his command of every discipline, from short-distance to endurance events and from tarmac to gravel tracks. In his search for new challenges, he signed up for the International Six Day Trial of 1929.

That year the competition was staged in the Alps, starting in Garmisch-Partenkirchen and leading through Austria, Italy and France to Switzerland and its final destination in Geneva. Ernst Henne on his 750 cc BMW collected very few penalty points and went home with a

silver medal. A mere rookie, he had managed to place himself in the first third of a field of 168 participants.

### Fresh challenges

Apart from the German Grand Prix and the Marienberger Dreiecksrennen, Ernst Henne took part in no further notable races in 1929. There were several reasons for that. Firstly, there was his marriage to his longstanding teenage sweetheart, Maria Magdalena Riep. Naturally enough, the restless racer now began to devote more time to his private life. That same year he also became a BMW car dealer and now had to spend more time



... und auf BMW R 5 im Jahr 1936.  
... and a BMW R 5 in 1936.



Empfang der bei der Sechstagesfahrt 1933 siegreichen Mannschaft. Hinten im Wagen von links: Henne, Mauermayer, Stelzer und Kraus. Hinter Kraus BMW Generaldirektor Josef Popp.

Reception for the winning team of the 1933 Six Day Trial. In the rear of the car from left: Henne, Mauermayer, Stelzer and Kraus. Behind Kraus is BMW's General Manager Josef Popp.

Henne und Stelzer absolvieren den Wettbewerb fehlerfrei, aber in diesem Jahr ist es das Gespann, das in Folge eines kapitalen Schadens am Beiwagenrad 36 Strafpunkte kassiert. Deutschland belegt hinter den siegreichen Briten und den Italienern den dritten Platz.

### Deutschlands Erfolg

1933 kommt dann endlich der langersehnte Triumph: Wieder sind es Henne, Stelzer und Mauermayer/Kraus, die auf BMW die deutsche Mannschaft stellen.

Der schärfste Konkurrent ist Titelverteidiger England. Das Team hat bei den bisherigen 13 Veranstaltungen nicht nur sieben Mal gewonnen, es hat in Wales zudem den Heimvorteil auf seiner Seite.

Schon beim Start ist allen Beteiligten klar, dass Kleinigkeiten dieses Rennen entscheiden werden. So absolvieren auch beide Teams die ersten Tage fehlerfrei, doch am dritten Tag erleidet Henne einen Plattfuß. Er muss den Reifen flicken, dem Reglement entsprechend ohne fremde Hilfe. Über 20 Minuten verliert er dadurch, und jede angefangene

Minute, um die der Fahrer die Zeitkontrolle verpasst, bedeutet einen Strafpunkt.

Henne startet eine furiose Aufholjagd, dank derer er mit lediglich 40 Sekunden Verspätung die Zeitkontrolle erreicht und sich somit nur einen Strafpunkt einfängt. Beinahe zeitgleich kassiert der Engländer Bradley, der sich im dichten Regen verfahren hat, deren zwei. Da beide Mannschaften die verbleibenden drei Tage fehlerfrei bleiben, endet der Wettkampf denkbar knapp zu Gunsten der BMW Mannschaft.

Das Rennen – und da sind sich viele Beobachter einig – hat Henne an der dritten Tagesetappe mit seiner schnellen Reparatur und der beherzten Fahrt entschieden.

### Henne als Botschafter Deutschlands und der BMW

Der Mannschaft wird bei der Rückkehr in München ein begeisterter Empfang bereitet, schließlich haben die drei BMW Fahrer die inoffizielle Europameisterschaft im Geländesport gewonnen.

Die Engländer erweisen sich als faire Verlierer, in der Zeitschrift Motor Cycle findet sich folgende Würdigung: „Große Ehre gebührt den Siegern für ihre hervorragende Leistung, die Mannschaft war hervorragend organisiert, fuhr sportlich, und ihre

### „Große Ehre gebührt den Siegern für ihre hervorragende Leistung.“

Motorräder – alles 750 Kubik Boxer mit Kardantrieb – beendeten den Wettbewerb in hervorragender Verfassung“. Die von Herzen kommenden Glückwünsche der Engländer zeigten, „... wie angetan alle vom fairen sportlichen Verhalten und dem wohlverdienten Sieg der Deutschen waren.“

Dies ist nicht ganz selbstverständlich, schließlich sehen sich die Briten – teilweise zu Recht – als Nabel des internationalen Motorradrennsports, und die Presse favorisiert eindeutig die einheimischen Fahrer und Marken.

Doch die deutsche Mannschaft unter Führung von Ernst Henne hat jegliche Ressentiments im Keim erstickt. Denn



Die deutsche Nationalmannschaft 1931: Mauermayer, Kraus, Henne und von Krohn (Bild links). Henne (mit der Startnummer 13) blieb, ebenso wie das BMW Gespann, strafpunktfrei.

The German national team of 1931: Mauermayer, Kraus, Henne and von Krohn (left). Henne (number 13), like the sidecar team, collected no penalty points.

looking after his business in Munich. Finally, there were the pending world record attempts, and preparing for them left little time for other sporting ventures.

### Focus on six-day events

In 1930, Ernst Henne similarly held back from national racing events. It thus came as a surprise when, in 1931, as team captain on a BMW R 16 in the International Six Day Trial in the Italian Dolomites, he led the German Trophy Team with Julius von Krohn on Zündapp and Josef Mauermayer/Ludwig Kraus with an R 16 sidecar combination. While Henne and Mauermayer/Kraus completed the six-day event without any penalty points to secure a gold medal, von Krohn unfortunately collected six points, which resulted in the team just being beaten by the fault-free Italians. It was nevertheless Germany's biggest success to date in that event.

Henne captained the German team again in 1932. Von Krohn had been replaced by Josef Stelzer, which meant that this year the German flag was being flown by a team made up of BMW riders exclusively. Henne and Stelzer completed the race without incurring any penalties, but this year it was the sidecar combination that notched up 36 points after suffering major damage to the outrigger wheel. Germany took third place behind the winning British team and the second-placed Italians.

### Germany emerges victorious

1933, finally, brought the long-awaited triumph: again it was Henne, Stelzer and

Mauermayer/Kraus who made up the German team on BMW. Their toughest rivals were the British title defenders, a team who had not only won seven out of the 13 events so far, but also had the home advantage at the event's venue in Wales. From the start, it was clear to everybody involved that it was the finer details that would determine the outcome of the race. Sure enough, both

**“Full honour to the victors for their magnificent achievement.”**

teams completed the first few days free of error, but the third day saw Henne sustaining a puncture. He had to patch up his tyre without any outside assistance, as decreed by the rules. This lost him more

than twenty minutes, and each minute short of the time control counted for a penalty point. After repairing his tyre, Henne launched into a furious bid to catch up, as a result of which he made it to the time control just forty seconds adrift, earning him a single penalty point. Almost simultaneously, British rider Bradley, who had lost his way in the heavy rain, incurred two penalty points. Since neither team made any more mistakes during the remaining three days, the BMW squad just managed to pip their rivals to the post. The crucial factor in Germany's win – on this most observers agreed – was Henne's rapid repair job and courageous catching-up exercise on the third day's stage.

On their return to Munich, the victorious team met with an exuberant recep-



Auf BMW R 16 bei der ADAC-Dreitagesfahrt 1931.

The BMW R 16 at the ADAC three-day event of 1931.



## Ein Bild der Kraft

der Zuverlässigkeit und technischen Schönheit verkörpern alle BMW-Maschinen. Durch ihren dreimaligen Sieg bei den Internationalen Sechstagesfahrten und die Verbesserung des absoluten Geschwindigkeitsrekordes für Motorräder auf 256,046 km/Std. bewiesen die BMW-Motorräder aufs neue ihre überlegene Leistung und Zuverlässigkeit als Sport- und Gebrauchsfahrzeuge.



tion – justifiably so, as the three BMW riders had won what was generally regarded as the unofficial European off-road championship.

### Henne as an ambassador for Germany and BMW

The British showed themselves to be good losers, and the following tribute was paid to the winners by Motor Cycle magazine: “Full honour must go to the victors for their magnificent achievement, for the team was well organised, rode sportingly, and their machines – all 750 c.c. flat-twin B.M.W.s, with shaft drive – finished in excellent condition.” The sincere congratulations from the British “showed how appreciative all were of the Germans’ sportsmanship and their well-earned victory”.

Such acknowledgement was not to be taken for granted – the British regarded themselves as the hub of international motorcycle racing, and with some justification, while the press clearly favoured their own national racers and manufacturers. However, the German team under the leadership of Ernst Henne managed to nip any ill feeling in the bud.

Apart from his outstanding talent, it was Ernst Henne’s comportsment off the



Mit seinen Rekorden und den Erfolgen im Gelände ist Ernst Henne die beste Werbung für BMW Motorräder.  
With his world records and off-road successes, Ernst Henne proves the best advertisement for BMW bikes.

race track which above all earned him a great reputation beyond any national frontiers. Not only had he proved indispensable to BMW as a sportsman, but his role as a representative of the BMW marque in those years cannot be rated highly enough.

### Title defenders times two

The team’s success in Wales also gave Germany the right to host the Six Day

Trial in 1934. The race was held in the mountains around Garmisch-Partenkirchen. The German team lined up with the same team as in the previous year and again on BMW R 16 models. The 1934 event proved to be even more exciting than the preceding Six Day Trial, with a nailbiting three-way battle emerging between the hosts, the British and the Italian teams. After Perrigo incurred a penalty point for the

## Helmut Dähne

## über Ernst Jakob Henne / on Ernst Jakob Henne

„Was ein Weltrekord körperlich wie mental fordert, habe ich bei 24-Stunden-Rekordfahrten 1976 selbst erfahren. Obwohl Dauertempo 210 km/h mit der eingesetzten R 100 RS keine Herausforderung bedeutete, waren alle Beteiligten am Ende doch sichtlich gezeichnet. Ernst Hennes Motorrad der 30er Jahre dagegen war kaum gefedert und lief gar nicht stabil. Damit 280 km/h zu fahren, in unbekanntes Terrain vorzustoßen, war eine große Herausforderung – mental wie physisch. Wenn wir heute mit einigen Serienmotorrädern 280 km/h problemlos fahren können, sollten wir nicht vergessen, dass dies erst rund ,60 nach Henne‘ möglich wurde. Dies unterstreicht die Pionierleistung Ernst Hennes und seiner BMW Techniker.“

Helmut Dähne gewann 1976 mit Hans-Otto Butenuth die TT auf der Isle of Man und stellte 1976 diverse BMW Langstreckenrekorde auf.

“I personally experienced the demands that a world record can make on you, both physically and mentally, during 24-hour record attempts in 1976. Although keeping up a speed of 210 km/h on the R 100 RS bike wasn’t a genuine challenge, by the end of it, all those involved were visibly strained. Ernst Henne’s motorcycle in the 1930s, on the other hand, had hardly any suspension and wasn’t at all stable. Taking it up to 280 km/h and entering uncharted territory was a supreme challenge, mentally and physically. If we can easily reach 280 km/h on some production models today, we should not forget that this only became possible around 60 years after Henne. It highlights the pioneering achievement of Ernst Henne and his BMW technicians.”

Helmut Dähne won the Isle of Man TT in 1976 together with Hans-Otto Butenuth and claimed various BMW endurance records in 1976.



1934 findet die Internationale Sechstagesfahrt erstmals in Deutschland statt. Links unten die Mannschaft von 1935.  
1934 saw Germany host the Six Day Trial for the first time. Bottom picture left: The 1935 team.

Brits, it wasn't until the final race on day six that the duel between the penalty-free German and Italian teams was decided. In a nerve-racking finish, the German team managed to assert themselves to claim victory after six days with a lead of just six-and-a-half seconds.

In 1935, the Six Day Trial took place in the German Alps once more, this time in the area around Obersdorf. There was a change in the team profile, with Ludwig Kraus moving from the sidecar to the saddle in the combination, and Josef Müller now taking his place in the sidecar.

### Staying in front in Europe

Rather than using the minimally modified 750 cc pressed-steel production models, 500 cc supercharged racing models were now being fielded. Henne and "rookie" Kraus remained penalty-free and managed to compensate for

the points picked up by Stelzer. With a final tally of 25 penalty points, Germany were able to defend their title successfully once again, putting the Czechs (66) and British (401) firmly behind them in the placements.

1936 saw Germany fielding the same team as in the previous year. From the start, Ernst Henne had problems with the engine. He incurred two penalty points for exceeding the time limit, and the following day had to replace an engine piston, which resulted in a further 15 penalty points.

Although his teammates remained penalty-free, the German total of 17 points led to a "mere" second place behind the British team.

When the Six Day Trial was held in 1937, Ernst Henne was absent from the list of starters. Illness had put the brakes on his racing plans and he had to abandon any ambitions to get even.

But a tally of three trophy wins with

the team, as well as four gold and two silver medals, plus one bronze in the individual placements, put Ernst Henne up among Europe's front-runners in off-road competition as well.



Am Start in Garmisch, 1934.  
At the start in Garmisch, 1934.



Sechstagesfahrt 1932 in Meran.  
Six Day Trial, Merano, 1932.

neben seinem überragenden Können ist es vor allem Ernst Hennes Auftreten abseits der Rennstrecke, welches ihm über alle Landesgrenzen hinweg große Reputation einbringt.

Damit ist er für BMW nicht nur sportlich unverzichtbar, seine Rolle als Repräsentant der Marke kann in jenen Jahren nicht hoch genug eingeschätzt werden.

### Zweimalige Titelverteidigung

Mit dem Erfolg der Mannschaft in Wales hat Deutschland auch das Austragungsrecht für die Sechstagesfahrt 1934 errungen. Gefahren wird in den Bergen um Garmisch und Partenkirchen. Das deutsche Team startet in der Besetzung des Vorjahres, wiederum auf BMW R 16. Die Veranstaltung 1934 übertrifft an Spannung noch die Sechstagesfahrt des Vorjahres: Es entwickelt sich ein packender Dreikampf zwischen den Gastgebern, den Briten und den Italienern.

Nach einem Strafpunkt für den Engländer Perrigo entscheidet am sechsten Tag erst das Abschlussrennen das Duell der beiden fehlerfreien Mannschaften Deutschland und Italien. In einem spannenden Finish kann sich das deutsche Team durchsetzen und entscheidet nach sechs Tagen mit gerade mal sechseinhalb Sekunden Vorsprung den Wettbewerb für sich.

1935 findet die Sechstagesfahrt wiederum in den deutschen Alpen statt, diesmal in der Gegend um Oberstdorf. In der Mannschaft gibt es eine Ände-

rung, Ludwig Kraus ist vom Beiwagen an den Lenker des Gespanns gewechselt, seinen Platz im Boot übernimmt nun Josef Müller. Statt den seriennahen 750-ccm-Pressstahl-Modellen werden nun 500-ccm-Kompressor-Rennmaschinen eingesetzt.

Henne und „Neuling“ Kraus bleiben strafpunktfrei und können Stelzers Fehlerpunkte ausgleichen. Mit 25 Strafpunkten kann Deutschland den Titel wiederum erfolgreich verteidigen und die Tschechen (66) und Briten (401) auf die Plätze verweisen.

### Konstant in Europas Spitze

Auch 1936 tritt Deutschland mit der Vorjahresmannschaft an. Ernst Henne hat bereits zu Beginn Probleme mit dem Motor. Durch eine Zeitüberschreitung kassiert er zwei Strafpunkte, am Tag darauf muss er gar einen Kolben am Motor wechseln, weitere 15 Fehlerpunkte sind die Folge.

Obwohl die Mannschaftskollegen fehlerfrei bleiben, bedeuten diese 17 Strafpunkte „nur“ den zweiten Platz hinter den fehlerfreien Briten. Als die Sechstagesfahrt 1937 stattfindet, fehlt



Sechstagesfahrt Garmisch, 1934.  
Six Day Trial, Garmisch, 1934.

Ernst Henne in den Starterlisten. Eine Krankheit hat ihn „ausgebremst“, so dass ihm die sportliche Revanche verwehrt bleibt. Aber mit drei Trophäegewinnen im Team sowie vier Gold-, zwei Silber- und einer Bronze-Medaille in der Einzelwertung hat sich Ernst Henne auch als Geländesportler in Europas Spitze gefahren.



Henne macht auch als Repräsentant für BMW immer eine gute Figur: Im Gespräch mit dem britischen Verkehrsminister Leslie Hore-Belisha 1935 in London.

Henne always cut a fine figure as a BMW ambassador as well. He is shown here talking to Britain's Minister of Transport, Leslie Hore-Belisha, in London in 1935.



In sieben Jahren stellt Ernst Jakob Henne insgesamt 76 internationale Geschwindigkeitsrekorde auf. Ein Vergleich der Motorräder von 1931 und 1937 zeigt die enormen Fortschritte der Aerodynamik.

In seven years, Ernst Jakob Henne collected a total of 76 international speed records. Comparing the motorcycles of 1931 and 1937 reveals the tremendous advances made in aerodynamics.

## Der schnellste Mann der Welt

So erfolgreich Ernst Jakob Henne auch bei Straßen- und Geländesportveranstaltungen ist, seine Siege und Meisterschaften stehen heute im Schatten seiner Weltrekordfahrten. Über Jahre hinweg setzt er immer wieder neue Bestmarken – und als schnellster Mann der Welt geht er in die Annalen des Rennsports ein.

von Fred Jakobs

Das umfangreiche Reglement der FICM, der Fédération Internationale des Clubs Motocyclistes, lässt sich in etwa in folgenden Worten zusammenfassen: „Um äußere Einflüsse weitgehend auszuschließen, gilt es, eine gerade Strecke von exakt einem Kilometer oder einer Meile Länge und maximal einem Prozent Gefälle in beiden Richtungen zu durchfahren. Die Rückfahrt hat unverzüglich innerhalb von

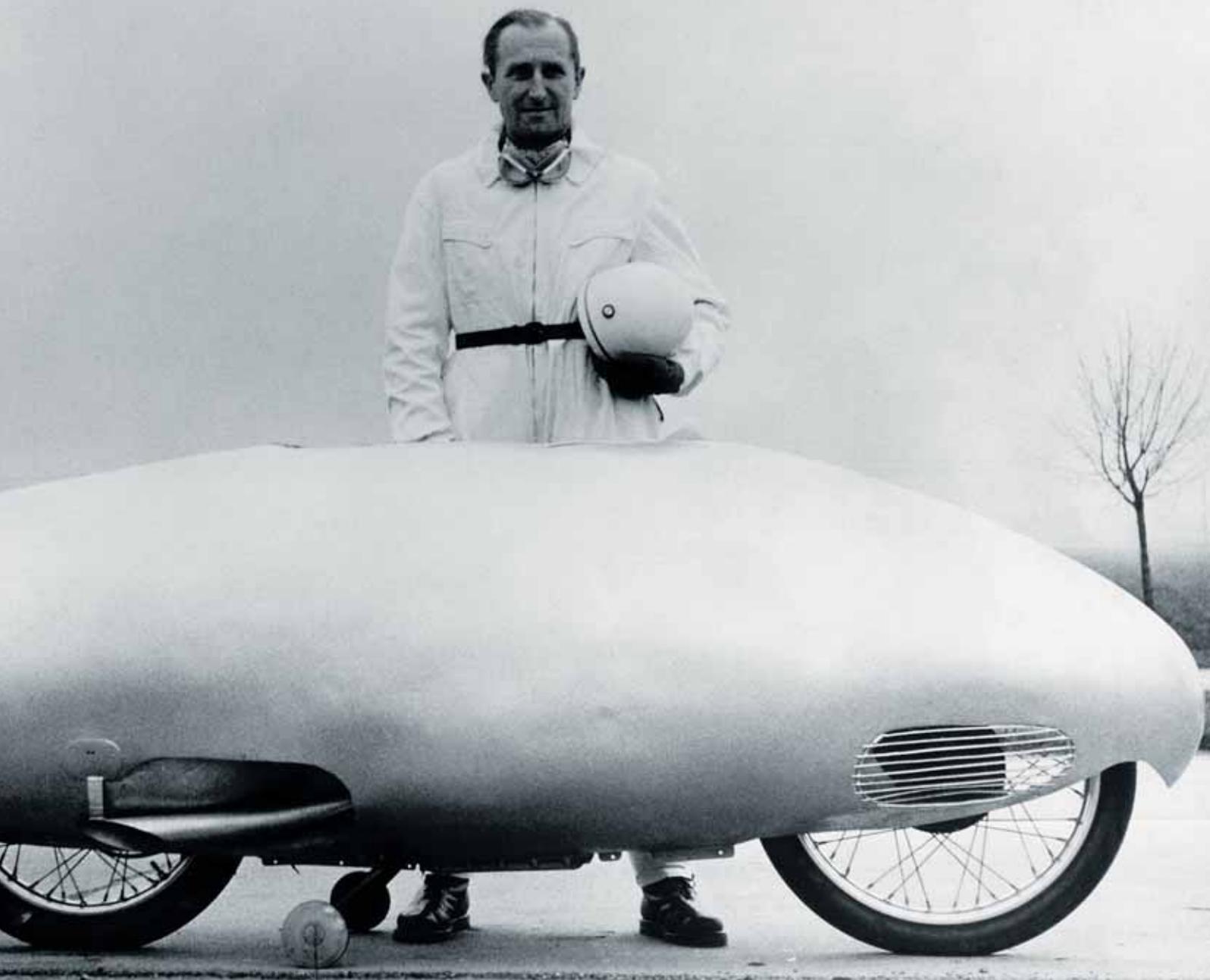
zehn Minuten zu erfolgen. Die gefahrene Geschwindigkeit ergibt sich aus dem Mittel beider Fahrzeiten.“

### Vorbereitungen auf den Rekord

Wenn sich mit einem Weltrekord auch nicht die Frage nach dem Besten – ob Fahrer oder Motorrad – beantwortet, so kann zumindest die nach dem Schnellsten objektiv ermittelt werden. Denn die

Stoppuhr, der einzige Gegner bei einer Rekordfahrt, ist unbestechlich.

Ernst Henne, dessen gesunder sportlicher Ehrgeiz ihn immer wieder an seine Grenzen treibt, hat sich zum Ziel gesetzt, zumindest einmal den Rekord nach Deutschland zu holen. Es ist klar, dass die BMW Motorräder, die bisher bei den Rennen eingesetzt werden, hierfür ungeeignet sind.



# The fastest man on two wheels

However successful Ernst Jakob Henne may have been in road and off-road racing, these victories and championships pale into insignificance in the light of his world records. Over a period of many years, he was able to set record after record, and has gone down in racing history as the fastest man on two wheels.

by Fred Jakobs

The extensive rules and regulations of the FICM, the Fédération Internationale des Clubs Motocyclistes, can be summarized as follows: "In order to effectively exclude external influences, it is necessary to complete a distance of exactly one kilometre or one mile along a stretch of road with a maximum gradient of one percent in either direction. The return run must take place at the latest within ten minutes. The speed

achieved is then calculated using the average time of the two runs."

## Preparing for a record attempt

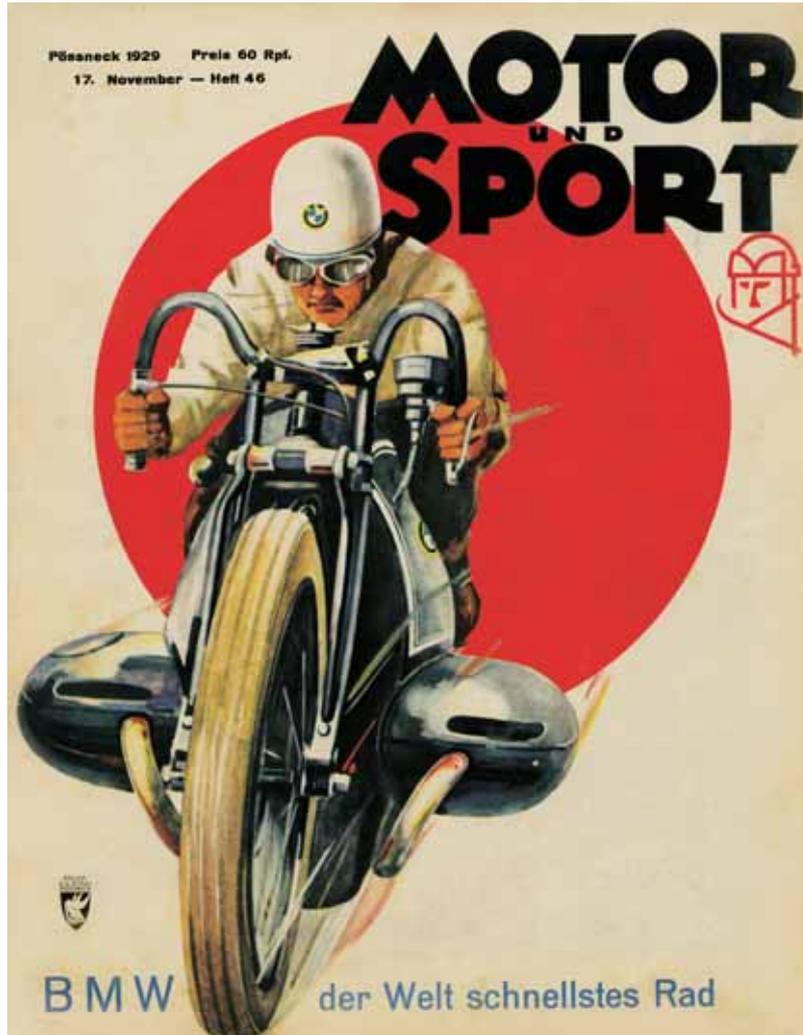
Even if holding the world record doesn't necessarily mean that the rider or the motorcycle is the best in the world, it is still an objective way of determining the fastest machine or rider. The stopwatch is the only opponent during a record

attempt, and the evidence of a stopwatch is indisputable.

Ernst Henne was a man whose healthy sporting ambition constantly pushed him to the limits, and who committed himself to bringing the world record to Germany at least once. The BMW motorcycles which had been used for racing were obviously not up to the job. Although the slim, light frame was

Während der schmale und leichte Rahmen zumindest als Basis für das Fahrwerk auch einer Rekordmaschine dienen kann, fehlt es dem Motor in seiner bisherigen Form eindeutig an Leistung. Rudolf Schleicher erzielt mit aufgeladenen Motoren erste Erfolge, als er aber die Versuche auf Geheiß des BMW Chefkonstruktors Max Friz 1927 einstellen muss, verlässt er BMW.

Als Henne mit seinem Rekordvorhaben bei Franz Josef Popp, dem Vorsitzenden des BMW Vorstands, vorspricht, erinnert sich dieser an die Versuche Schleichers und ordnet an, auf Basis von dessen Vorarbeiten den Kompressormotor zu vollenden. Es ist vor allem Schleichers langjähriger Mitarbeiter Josef Hopf, der die Arbeiten weiterführt, aber auch die In-



genieure Brenner und Fockenberg sowie Max Friz selbst beteiligen sich an der Fertigstellung des Lademotors. Das Fahrgestell und die Verkleidung entstehen mit Josef Hopfs Hilfe in Ernst Hennes eigener Werkstatt, wobei am Fahrwerk Sperrholz, mit schwarzem Klebeband befestigt und umwickelt, zum Einsatz kommt.

Als die Hochzeitsreise die Hennes nach Paris führt, macht er Abstecher zum Motodrom von Montlhéry und zur benachbarten, sechs Kilometer langen und 14 Meter breiten Betonpiste von Arpajon.

Dort haben die Engländer ihre Rekordfahrten abgehalten, und er studiert die Besonderheiten der Strecke. Bereits zuvor hat er sich mit den BMW Verantwortlichen über das exakte Reglement infor-

suitable as a basis for the running gear of a record-breaking machine, the engine as it stood was distinctly lacking in performance. Rudolf Schleicher managed to achieve some initial success using supercharged engines, but he decided to leave BMW after Max Friz, the head designer at BMW, called a halt to the testing programme in 1927.

When Henne suggested attempting to break the world record to Franz Josef Popp, chairman of the board at BMW, Popp remembered the testing Schleicher had started and ordered the completion of the supercharged engine on the basis of this preliminary work. Schleicher's long-time colleague, Josef Hopf, shouldered most of the burden of further development, but the engineers Brenner and Fockenberg and Max Friz himself were also involved in the completion of the engine. The chassis and the trim were constructed with the assistance of Josef

Hopf in Ernst Henne's own workshop, and parts of the chassis used plywood secured with gaffer tape.

Henne's honeymoon took him to Paris, which gave him the opportunity to take a slight detour to the Montlhéry circuit and the concrete track at neighbouring Arpajon, which boasted a length of six kilometres and a width of fourteen metres. This was where the British had made their successful record-breaking attempts and he wanted to study the characteristics of the track. He had already spoken to the relevant people at BMW to find out the exact details of the regulations, and was on the lookout for a suitable track for his own record attempt. Ultimately, the ideal location was found in the direct vicinity of the BMW factory: the road to Ingolstadt. Just a few kilometres outside Munich, the road had a straight, flat stretch some four kilometres in length which seemed perfect for the run. As

early as 1923, BMW had achieved speeds of up to 120 km/h with the first sport prototypes on this stretch of road. The fact that the road was barely five metres wide with trees on both sides didn't appear to bother anyone. Ernst Henne started his training in August.

September 19th was to be the big day: Ernst Henne and his 750 cc supercharged BMW were at last ready to go for the record. The fact that the Englishman Bert Le Vack had pushed the record up to 207.5 km/h just a few weeks before didn't concern Henne and his colleagues unduly as they knew that they had already broken the 200 km/h mark a number of times on unofficial training runs.

#### The day the record fell

At 4:30 on the Thursday morning the BMW team set off to complete the on-site preparations. And this is when the first problems



Nach den ersten Rekorden mit Rennleiter Franz Bieber.

With race manager Franz Bieber after the first records.

miert und sich auf die Suche nach einer geeigneten Rekordstrecke gemacht.

Man findet sie schließlich direkt in der Nachbarschaft des Werkes, es ist die Landstraße nach Ingolstadt. Nur wenige Kilometer vor den Toren der Stadt hat diese Straße einen knapp vier Kilometer langen, geraden und ebenen Abschnitt, der für die Fahrt geradezu ideal erscheint. Bereits 1923 wurden hier mit dem ersten BMW Sport-Prototypen Geschwindigkeiten von

120 km/h erzielt. Dass die Straße nur sechs Meter breit ist und direkt an den Straßenrändern Bäume stehen, scheint niemanden zu stören: Ernst Henne beginnt im August mit dem Training.

Am 19. September soll es dann so weit sein: Ernst Henne wird mit einer 750-ccm-Kompressor BMW zum ersten Mal auf die Jagd nach dem Rekord gehen. Dass der Engländer Herbert Le Vack den Rekord ein paar Wochen zuvor auf 207,5 km/h geschraubt hat, verunsichert Henne und seine Helfer nur kurz, schließlich hat man bei inoffiziellen Trainingsfahrten bereits mehrmals die 200-km/h-Marke durchbrochen.

### Der Rekordtag

Als die BMW Mannschaft am Donnerstag früh um halb fünf aufbricht, um vor Ort die letzten Vorbereitungen abzuschließen, zeigen sich erste Probleme: In der Nacht hat es leicht geregnet, so dass die Strecke noch feucht ist. Deshalb beschränkt sich Henne bei den ersten Testfahrten auf Geschwindigkeiten um 170 Stunden-



„Das weiße Phantom“.  
The “white phantom”.

kilometer, und schon hier braucht er statt der bisherigen 1.000 rund 2.000 Meter, bis er sein Motorrad nach Abfahren der Rekordstrecke zum Stehen bringt.

Langsam strömen immer mehr Zuschauer hinzu, gegen 7 Uhr in der Früh werden es rund 1.000 sein, und dies obwohl die für die Sperrung der Strecke zuständige Polizeidirektion jegliche Werbung für die Rekordversuche untersagt hat. Doch die Gerüchte, dass an diesem Morgen vor den Toren Münchens Welt-



Fast zu schnell für den Fotografen: Die Schlitzverschlüsse der Kameras können den Fahrer kaum aufs Bild bannen.

Almost too fast for the photographer: the camera's focal-plane shutter could barely capture the rider in action.

arose: the track was still damp from the light rain that had fallen during the night. Henne kept his speed down at around 170 kilometres per hour for the initial test runs, but even then he needed some 2,000 metres, instead of the 1,000 metres he had needed previously, in order to bring the motorcycle to a standstill after completing the timed distance. Slowly but surely, the number of spectators increased, and by around 7 o'clock there would be about a thousand of them, despite the fact that the police station responsible for closing off the road had banned all promotion of the record attempt. However, the rumours that an attempt to break the world record was to take place just outside Munich had spread like wildfire amongst the ranks of the city's motorcycle enthusiasts. A large number of journalists were also present for the event, having been driven to the track from the BMW factory in a bus borrowed from the Wanderer company.

The time needed to reassemble the electric clock delayed the start. The clock was a tried and tested chronometer from Löbner, triggered by thin wires stretched across the road, with the time being logged on a paper strip. This chronometer was a highly sensitive piece of equipment and one of just three that had been approved by the FICM. The system had been dismantled the night before to protect it from overnight

finally ready for use, the track had dried out sufficiently for Henne to leave the speeds of the training runs behind him.

At 7 o'clock in the morning, he is ready to roll for his first record attempt. He is dressed in a white woollen sweater, breeches with elastic bands to hold them tight to his legs, leather boots and a helmet in the shape of a teardrop. The spectators alongside the track are asked to lie down flat on the ground to avoid distracting the rider, and Henne roars off on the compressor-aspirated 750 cc BMW. But this attempt has to be aborted when the tyre parts company with the wheel rim shortly after the start.

### The first world record

At about 8:30, racing director Franz Bieber authorizes the next official attempt: Ernst Henne accelerates, and as he breaks the thin wire stretched across the starting line, it is not only the official timers who start their stopwatches – a multitude of journalists and spectators follow suit. A mere 17 seconds later he breaks the wire 1,000 metres down the road, and another 10 seconds pass before the third wire at 1,608 metres, or



Die elektrische Zeitmessanlage.  
The electric timekeeping apparatus.

ment. Even though the results of the official electrical timing are initially kept under wraps, it is clear to everyone present that Henne is on course to break the record. The manually operated stopwatches of the spectators suggest speeds between 215 and 220 km/h. Even allowing for a certain degree of inaccuracy, there is still enough leeway to beat the 207 km/h record that Le Vack had set previously.

### Going for the next records

The gearing on the rear wheel is replaced and Henne is ready to attempt the world records over the distances of one kilometre and one mile from a standing start. Henne squeezes maximum performance out of the motorcycle and it is 26 and 36 seconds before the wires at one kilometre and one mile respectively are broken. The experts among the spectators who have their stopwatches with them calculate speeds in the region of 140 km/h for the one kilometre distance and 160 km/h for the mile from a standing start.

The timekeepers are not permitted to make an official statement, because the FICM have to verify the times. The people from BMW are also sworn to silence, but they have been told enough to know to that the old records have tumbled.

It was time to take a break. Henne took the opportunity to take a short rest while the mechanics replaced the engine with a 500 cc unit because the team aimed to break the record in this class as well. But unexpected problems lay in store: by around 1 p.m. Ernst Henne has been on his feet since 4 o'clock in the morning and under constant pressure since 7. It is then that a bolt on the front axle works loose



Durchfahren des Messdrahts, 19. September 1929.  
Breaking the wire, 19th September 1929.

rain. Reassembly and accurate calibration took some considerable time in the morning. But by the time the chronometer was

exactly one mile, is broken. Henne turns and starts his return run immediately, and the measured times show a slight improve-

rekordversuche stattfinden sollen, hat sich wie ein Lauffeuer bei den Münchner Motorradfreunden herumgesprochen. Auch zahlreiche Journalisten – diese werden vom Werk mit einem eigens von der Firma Wanderer ausgeliehenen Bus an die Strecke gebracht – wohnen dem großen Ereignis bei.

Der Neuaufbau der elektrischen Uhr verzögert den Start. Zum Einsatz kommt der bewährte Zeitmessapparat der Firma Löhnert, der mit dünnen Drähten, die über

Henne an den Start zum ersten Rekordversuch. Bekleidet ist er mit einem weißen Woll-Sweater, Breeches, die mit Gummibändern eng an die Beine festgebunden sind, Lederstiefeln und einem Helm in Tropfenform.

Die an der Strecke stehenden Zuschauer werden aufgefordert, sich flach hinzulegen, um den Fahrer nicht zu irritieren, und Henne lässt die von einem Kompressor beatmete 750 ccm BMW aufheulen. Doch der Versuch muss abge-

Motorrad, und als er den dünnen Draht auf der Startlinie durchtrennt, lösen neben den offiziellen Zeitnehmern auch zahlreiche Journalisten und Zuschauer zur Kontrolle ihre Stoppuhren aus: Knapp 17 Sekunden vergehen, bis er den Draht exakt 1.000 Meter später durchfährt, weitere 10 Sekunden sind es bis zum dritten Draht nach 1.608 Metern, was genau einer Meile entspricht. Henne macht sich sogleich auf die Rückfahrt, die gestoppten Zeiten bringen nochmals eine geringfügige Verbes-



Der gerade Abschnitt der Ingolstädter Landstraße im Norden von München.  
The straight stretch on the road to Ingolstadt in north Munich.

die Straße gespannt sind, ausgelöst wird und die Zeitmessung auf einem Papierstreifen protokolliert. Es handelt sich hier um einen äußerst empfindlichen Apparat, einen von lediglich dreien, die von der FICM überhaupt zugelassen sind. Um sie vor den Regengüssen der Nacht zu schützen, wurde die Anlage am Vorabend komplett demontiert. Die Neuinstallation und exakte Justierung nehmen am Morgen einige Zeit in Anspruch. Als der Zeitmesser dann einsatzbereit ist, ist die Strecke so weit abgetrocknet, dass Henne das Tempo bei den Trainingsfahrten forcieren kann.

Gegen sieben Uhr in der Früh macht sich Ernst Jakob

brochen werden, da sich bereits kurz nach dem Start der Reifen von der Felge dreht.

### Der erste Weltrekord

Gegen halb neun Uhr gibt Rennleiter Franz Bieber den nächsten offiziellen Versuch frei: Ernst Henne beschleunigt das

serung. Auch wenn die Ergebnisse der elektrischen Zeitmessung zunächst unter Verschluss gehalten werden, ist jedem Augenzeugen klar, dass Henne auf Rekordkurs ist: Zwischen 215 und 220 km/h sind die handgestoppten Zeiten der Beobachter, selbst unter Einbeziehung einer gewis-



Der Transportanhänger dient den Mechanikern auch als mobile Werkstatt.  
The transport trailer also served as a mobile workshop for the mechanics.





„Schnellstes Motorrad der Welt“: die beste Werbung für BMW.  
“Fastest motorcycle in the world”: the best advertisement for BMW.

sen Unschärfe ist genügend Luft zu den 207 km/h, die Le Vack kurz zuvor als absolute Bestmarke festgeschrieben hat.

#### Die nächsten Rekorde im Visier

Dann wird die Hinterradübersetzung gewechselt, und Henne versucht sich an

den Weltrekorden über den Kilometer und die Meile mit stehendem Start. Aus dem Stand heraus treibt Henne das Motorrad zur Höchstleistung, und es vergehen knapp 26 bzw. 36 Sekunden, bis die Drähte durchtrennt sind. Die Fachleute im Publikum mit ihren Stoppuhren

errechnen Geschwindigkeiten von rund 140 km/h für den Kilometer und von 160 km/h für die Meile aus stehendem Start.

Offiziell darf die Zeitnahme sich nicht äußern, denn zunächst muss die Prüfung der FICM abgewartet werden. Die BMW Verantwortlichen, die ebenfalls Still-schweigen wahren müssen, werden aber insoweit informiert, dass sie wissen, dass die bisher gültigen Geschwindigkeiten überboten sind.

Dann tritt eine Pause ein. Während Henne sich ein wenig ausruhen darf, wechseln die Mechaniker den Motor gegen ein 500-ccm-Aggregat aus, da noch die Rekorde in dieser Klasse geschlagen werden sollen. Es gibt jedoch unerwartete Probleme: Gegen 13.00 Uhr – Ernst Henne ist seit vier Uhr in der Früh auf den Beinen und steht seit sieben Uhr nahezu ununterbrochen unter Höchstspannung – löst sich bei einer Rekordfahrt eine Schraube an der Vorderradachse, und die Achse fällt einseitig durch. Nur mit viel Mühe, fahrerischem Können und einer gehörigen Portion Glück kann Henne das Motorrad auf der Strecke halten.

Ein Sturz hätte fatale Folgen für den Rekordfahrer – aber wohl auch für die Schaulustigen, die sich entlang der Strecke aufhalten. Die Rekordfahrten werden abgebrochen.

## Die furchtbarsten Sekunden meines Lebens . . .

„Beim Höchsttempo lag die Straße etwa in Tischbreite vor meinen Augen. Mit den Bäumen zu beiden Seiten macht die Strecke den Eindruck eines Schlauches, in den man mit Gewalt hineingeworfen wird. Nach der letzten Schaltung habe ich nur darauf zu achten, die Straßenmitte genau einzuhalten. Die Maschine reagiert auf den geringsten Druck des Lenkers, den ich mit eisernen Fäusten umklammert halte. Anfahrt und Auslauf gehen mir am meisten auf die Nerven. Seitliche Gegenstände, Zuschauer und so weiter verschwimmen vollkommen. Beim Ziel heißt es gewaltig aufpassen, damit man es nicht übersieht.

Zwei Mann müssen sich gehörig strecken, um die Maschine mit ihren 149 kg nach etwa 100 Metern zum Anlauf zu bringen, dann schießt sie plötzlich wie

eine Granate los, und ich muss mit den Händen gewaltig ziehen, um bei dem Ruck nicht nach hinten abgeworfen zu werden. Das Abbremsen hinter dem Ziel muss ebenfalls sehr vorsichtig geschehen, um nicht ins Schleudern zu kommen.

Die furchtbarsten Sekunden meines Lebens brachte mir jedoch die letzte Fahrt des Rekordtages, als sich kurz vor dem Ziel eine Vorderradschraube löste, die Achse einseitig durchfiel und der Reifen an der Gabelscheide scheuerte. Das Vorderrad schlug nach rechts und links und quetschte meine Hände mehrmals an die Blechverkleidung, die ebenso wie das Vorderradgestänge stark demoliert wurde.

Ich hielt den Lenker mit aller Kraft; trotzdem sprang die Maschine wie wild auf der Straße kreuz und quer. Beinahe

wäre ein großer Sachschaden fällig gewesen. Alle Telegrafentangen und Bäume waren in Gefahr, von meiner Maschine gerammt zu werden. Einen Zeitnehmer hatte ich mit einem Ellenbogen schon teilweise abgeräumt. Doch weiter ging es in sausender Torkelfahrt, vom linken Graswasen zum rechten und umgekehrt. Auf einmal ging es mit alle Neune auf einen besonders dicken Baum zu. Im letzten Augenblick gelang es mir, gerade noch vorbeizuwitschen.

Ein gütiges Geschick hat mich vor dem Schrecklichen bewahrt, und diejenigen, die Augenzeugen dieser wahnsinnigen Schaukelfahrt waren, werden sie wie ich zeitlebens im Gedächtnis behalten.“

Ernst Henne zu Reportern nach seinen Rekordfahrten vom 29.09.1929

## The most terrifying seconds of my life . . .

"Running at top speed, the road appears to be just the width of a tabletop below me. The trees along both sides of the road give the impression that you have been catapulted into some kind of a tube. Once I had changed up to top, all I had to do was to make sure that I stayed dead in the centre of the road. The machine responded to the slightest touch on the handlebars, which I had in an iron grasp. The approach and then slowing down at the end of each run are what irritate me the most. Objects on either side of me, the spectators, for instance, all disappear into a blur. When you get to the finish you really have to watch out that you don't miss it.

Two men have to pull out all the stops, pushing the 149-kilo machine for 100

metres before it will start. Then it shoots forward like a rocket and I hold on for dear life with both hands to stop myself being thrown off backwards. And braking after the finish line has to be done very cautiously as well so as to avoid skidding.

The most terrifying seconds of my life, however, were during the last run of the day. Just before the finish line, a bolt on the front axle came loose, the axle came adrift on one side and the tyre rubbed against the inside of the fork. The front wheel lurched from left to right and repeatedly crushed my hands against the metal trim, which was pretty well demolished along with the front forks. I held onto the handlebars as tightly as I could, but the machine still danced wildly all over the road. It is a miracle that

no serious damage was done. All the telegraph poles and trees were in grave danger of being rammed by my machine. I had already pretty well swept one of the timekeeping tables clean with my elbow. But I continued to weave uncontrollably from one grass verge to the other. Suddenly I was going headlong in the direction of a rather substantial tree. But, at the last minute, I was just able to squeeze past.

I was extremely lucky to have survived, and I am sure that all those who witnessed this crazy run will, like myself, remember it for the rest of their lives."

Henne to reporters, after the record attempts of 19th September 1929.

during a record attempt and the axle comes adrift. With superhuman effort, phenomenal riding skill and a great deal of good fortune, Henne is able to keep the motorcycle on the track. A crash would have had fatal consequences, not only for the driver but also for the spectators lining the track. This signalled the end of the record attempts.

But the prevailing opinion is that Ernst Henne had set eight world records on just this one day: in the 750 cc class and the 1000 cc class, over one kilometre and one mile, from a standing start and a rolling start. The time clocked over the rolling start kilometre turned out to be the absolute world speed record, or as Henne calls it, the "overall world record".

### Problems getting the records accepted

The documents for the record attempt were all signed, checked by the national sports commission and then sent on to the FICM in Geneva. Now all the people in Munich could do was to wait for official recognition. But what was initially thought to be a mere formality turned out to be something of a bureaucratic nightmare with little promise of light at the end of the tunnel.

Unconcerned by the squabbling, Henne put the wheels in motion to continue his interrupted series of record

attempts. He wasn't able to put the missing records in the 500 cc class out of his mind, and four weeks later, on October 15th, he returned to the same stretch of road to

metre, and notched up the record for the 500 cc class. He then had a go at a mile, and again was on course to beat the record on the first run. But a fault in the super-



Ernst Henne mit seinem treuen Mechaniker Josef Hopf (links).

Ernst Henne with his loyal mechanic Josef Hopf (left).

have another attempt at them. Dressed in white overalls, he was able to clock up an average of 196.72 km/h over the flying kilo-

charger meant that he was unable to start the return run within the 10 minutes allowed. The team at BMW decided to

break off the attempts. The record over a mile was already pretty much in the bag, but this and the attempts from a standing start were abandoned.

Finally, in January 1930, the news broke that not all the records from September had been recognized. The reason given was that Henne had made the attempts for both the kilometre and the mile in a single run. The kilometre record was irregular because the return run had not been carried out "immediately" after passing the line: a very strict interpretation of the regulations, suspected by the majority of the German press to be an attempt by the British to boycott Henne's records. The speeds over one kilometre, some 220 km/h for the flying start, were thrown out, but the records over the mile were officially confirmed. Thus, Ernst Henne officially took the "overall world record" with a speed of 216.75 km/h. And not only that, the record had been achieved on a 750 cc machine,

unlike his competitors who had used, and would continue to use, one-litre engines. On October 15th, he had also bagged the records over the flying kilometre for both the 500 cc and the 750 cc classes with a clocked speed of 196.72 km/h, adding up to a total of six official world records.

### Germany's most popular motorcyclist

His records had made Ernst Henne a favourite among the German racing community, and the ensuing squabbling surrounding the official recognition of his records only served to increase their affection for him. Not only BMW, but also the other suppliers to the automobile industry who were involved, such as Bosch, Metzler and Gargoyle, took full advantage of the popularity of the world record and the rider who had brought it to Germany. Ernst Henne himself had a shrewd understanding of marketing, a domain which had previously been a preserve of the British, again put-



Schweden 1930: Ernst Jakob Henne, dick  
Sweden in 1930: Ernst Henne wrapped up

ting Henne well ahead of other German riders. From restaurateurs to tailors, they were all proud to count Ernst Henne among their clientele. And, of course, Henne's own business profited from this popularity. After



Eisrennen sind in den 30er Jahren sehr populär, und Henne zeigt beim Kilometerrennen in Schweden, dass er auch diese Disziplin beherrscht.  
Ice racing was very popular in the 1930s. In Sweden Henne demonstrated his command of this discipline as well.

Immerhin hat Henne nach allgemeiner Meinung an diesem Tag acht Weltrekorde aufgestellt: über den Kilometer und die Meile in der 750- wie in der 1.000-ccm-Klasse jeweils mit fliegendem und stehendem Start. Mit der Zeit über den fliegenden Kilometer hat er zudem den absoluten Weltrekord, oder wie Henne ihn nennt, den „Allerweltrekord“ an sich gerissen.

### Hindernisse bei der Anerkennung

Die Rekordaufzeichnungen werden unterschrieben, von der Nationalen Sport-

behörde geprüft und an die FICM in Genf weitergeleitet. Es beginnt nun in München die Zeit des Wartens auf die offizielle Anerkennung. Was lediglich noch als Formalie angesehen wird, entpuppt sich als bürokratischer Hindernislauf, ein Ende ist zunächst nicht in Sicht.

Unbeeindruckt von den Querelen macht Henne sich daran, die unterbrochenen Rekordfahrten fortzusetzen. Die fehlenden Rekorde in der 500-ccm-Klasse lassen ihm keine Ruhe, und so startet er vier Wochen später, am

15. Oktober, zu erneuten Rekordfahrten auf gleicher Strecke. Im weißen Overall fährt er über den fliegenden Kilometer einen Schnitt von 196,72 km/h, was Rekord in der Halbliterklasse bedeutet.

Dann versucht er sich über die Meile und ist auch hier bei der Hinfahrt auf Rekordkurs. Wegen eines Defekts am Kompressor kann er die Rückfahrt aber nicht innerhalb der vorgeschriebenen zehn Minuten antreten. Die BMW Verantwortlichen entscheiden, die Versuche ab-zubrechen, der schon sichere Meilenre-



vermummt, im Motorradtaxi und nach erfolgreicher Rekordfahrt.  
well, in a motorcycle taxi and after his successful record attempt.



all, what self-respecting motorcyclist wouldn't want to buy their BMW from the world record-holder himself?

The countless interviews he gave over the years that followed revealed him to be a perfect sportsman. He even managed to remain friends with his competitors. One of the first people to congratulate him when his record was officially recognized was his predecessor Bert Le Vack. He closed his letter with the words, "I hope you have better luck with the officials the next time you attempt to break a record." Even later on, the relationship between the record-breakers was marked by mutual respect. Henne was never heard to speak a disrespectful word about his challengers, a fact that brought him considerable popularity abroad.

### Henne on ice

Spring 1930, and a frozen lake in Oester-sund was the scene of a "competition on ice". Henne accepted the invitation of the Swedish Automobile Club, as he had set his sights on the world record on ice as well. For this record, which is not officially regulated by the FICM, he trained on the Eibsee in Bavaria. He was riding on spikes for the first time and had dropped unnecessary ballast. The machine carried no excess weight and, apart from the characteristic curved Henne handlebars, had no aerodynamic features.

During the warm-up in Sweden he was badly shaken: running at around 170 km/h he was caught by a gust of wind and lost control of the machine. He slid

across the ice for a half a kilometre, but apart from one or two knocks, remained unhurt. Undeterred, he set about the flying kilometre and his time was sensational. He was clocked at 198.02 km/h. Not only was this 40 km/h faster than the previous record, but it was barely 18 months previously that this speed had first been achieved on a motorcycle on a proper road.

### The struggle for the record

Ernst Henne started the new year in the same way as he ended the old year – with a world record. But the British were itching to get the overall speed record back. The 30th of August 1930 saw Joe Wright put up a time of 220.99 km/h in Arpajon, beating Henne's best attempt by four km/h. But Ernst Henne had another trick up his sleeve. Barely three weeks later, he was at his old stamping ground on the road to Ingolstadt just outside Munich,

intending to set yet another record-breaking time. And it was a realistic goal. After all, the previous year he had been timed at 220 km/h over a flying kilometre – it just hadn't been recognized as a record.

This time the event was officially announced and over 10,000 spectators were on hand to witness the new record. The first surprise was Ernst Henne himself with an astonishing new look. He had attached an aerodynamic tail to lengthen his back, a feature that was to become his trademark along with his teardrop helmet and white racing overalls. The German press had already found a suitable nickname for him, and the terms "white ghost" and "white phantom" started to haunt the papers. After all, the press photographers of that era were barely able to capture the fast motorcyclist on paper. Henne posted a speed of exactly 221.54 km/h over the flying kilometre distance,

bettering the time put up by Wright by just half a kilometre an hour. But it nevertheless meant that Henne regained the epithet of "the fastest man on two wheels". The fact that he was able to tuck no less than 11 class records under his belt that weekend only serves to underscore his ambition and drive.

Henne and those responsible at BMW had already ticked off the racing year with this series of successes when they heard that Wright had regained the title. His staggering time meant that Henne and the engineers at BMW had more than enough to



Training für den Eisrekord auf dem Eibsee.  
Training for the ice record on the frozen Eibsee.



Links: Rekordversuch in Wiener Neustadt 1931. Rechts: Ebenfalls im Jahr 1931 erringt Henne erstmals den absoluten Rekord für Motorradgespanne.

Left: Record attempt in Wiener Neustadt, 1931. Right: In 1931 Henne also claimed the first absolute speed record for sidecar combinations.

keep them busy during the winter months: Wright had pushed his OEC Temple to 242.56 km/h at a new record track near Cork in Ireland. This made him 21 km/h faster than Ernst Henne. In a struggle where fractions of seconds counted, 21 km/h was in a different league.

### Records galore

The winter months saw the supercharged engines undergo innumerable tests on the rigs and Henne used the opportunity to get the aerodynamics of his motorcycle just right. The record attempt took place on the Neunkircher Allee in Wiener Neustadt, Austria. This stretch of road was not only

“only” achieved a speed of 238 km/h – changeable winds and winter damage to the track rendered better times impossible. But Henne nevertheless managed to break six class records. His first record attempt with a sidecar saw him pull out a speed of 190.27 km/h, which meant that he could now safely call himself the “fastest sidecar driver in the world”. Thus 1931 passed with no improvement on the record, and in April 1932 he was only able to post a few new class records in Wiener Neustadt.

In 1932, he attempted the long-distance records over five kilometres. His record runs formed an attractive side show to the car racing at the legendary Avus



Wiener Neustadt, 1932.  
Wiener Neustadt, 1932.

longer than the local stretch just outside Munich but also a few metres wider, and the team were sure that they would be able bringing the record back home. But they

track. The spectators – well in excess of 100,000 turned up – were enthralled. Yet Ernst Henne was seemingly oblivious to the backdrop and was able to set new

marks on the 750 cc BMW on the Saturday and on the 500 cc BMW on the Sunday.

In November 1932, the time was finally ripe: the Hungarian track at Tat saw Henne take his BMW up to 244.4 km/h over the flying kilometre. Almost two years to the day after he had first broken the absolute record, it was his again, and the troubles and disappointments of the last two years paled into insignificance. The British were unable to break the record and it was Henne himself who managed to improve on his best time two years later at Gyon in Hungary with a speed of 246.089 km/h. Autumn of 1934 was a good time for him. He managed to push the sidecar record up to 207.732 km and set a series of class records. In Gyon, Ernst Henne had an attempt in a closed Mercedes car, but the bodyshell threatened to part company with the car and he decided to stick to records on two and three wheels.

### All-round fairing

At the end of September 1935, Henne made his first attempt on the new autobahn between Frankfurt and Darmstadt. Here he was able to improve on his previous top speed by another 10 km/h. At the end of the session, the record stood at 256 km/h. Henne had now managed to top his own record twice in a row and he was clearly not about to sit back on his laurels and watch the British push their motorcycles ever faster until they stole his record from him. But the people at BMW had long since recognized that it would not be possible to attain any significant improvement in speed by simply increasing the power of the motor. Since aerodynamic drag increases exponentially with increasing speed, aerodynamic improvements offered far greater potential: streamlining was the new order of the day. It was no longer enough to attach a few deflectors to the engine and chassis. The only feasible solution for future record attempts would be to design an all-round fairing for the motorcycle.

Ernst Henne had to make considerable adjustments to the way he rode. His “two-wheeled limousine” had very little in common with a traditional racing motorcycle. The motorcycle and rider are completely surrounded by an aluminium shell; the rider “climbs in” through a hinged cockpit and peers through a cellulose acetate screen which offers somewhat restricted vision.



In dieser Aufnahme kommt Ernst Jakob Henne dynamischer und eleganter Fahrstil besonders zum Ausdruck (Wiener Neustadt, 1931).  
This shot captures Henne's dynamic, elegant style particularly well (Wiener Neustadt, 1931).

kord sowie die Versuche mit stehendem Start werden nicht mehr in Angriff genommen.

Im Januar 1930 kommt die Nachricht, dass nicht alle Rekorde vom September anerkannt werden. Denn dadurch, dass er die Versuche über den Kilometer und die Meile in einem Durchgang gefahren hat, hat Henne bei der Kilometerfahrt gegen das Reglement verstoßen, wonach die Rückfahrt „unverzüglich“ durchgeführt werden muss. Eine sehr strenge Auslegung des Reglements, hinter der die deutsche Presse mehrheitlich einen Boykottversuch durch britische Funktionäre vermutet.

### Deutschlands populärster Motorradsporthler

Die Kilometerzeiten, die bei fliegendem Start etwa bei 220 km/h lagen, werden gestrichen, die Rekorde über die Meile finden aber ihre offizielle Anerkennung. Damit gehört Ernst Henne mit 216,75 km/h auch offiziell der „Allerweltrekord“. Und diese Leistung hat er mit einer 750-ccm-Maschine erbracht, während seine Konkurrenten sich auch später immer Motoren mit einem Liter Hubraum bedienen. Zudem hat er am 15. Oktober die Klassenrekorde über den fliegenden Kilometer in der 500er- und 750er-Klasse

mit 196,72 km/h in seinen Besitz gebracht, so dass er offiziell sechs Weltbestleistungen innehat.

Mit seinen Rekorden hat sich Ernst Henne in die Herzen der deutschen Rennsportgemeinde gefahren, die Querelen um die offizielle Anerkennung haben die Sympathien für ihn noch verstärkt. Nicht nur BMW, auch die beteiligten Zulieferer der Kraftfahrtindustrie wie Bosch, Metzeler und Gargoyle nutzen die Popularität des Weltrekords und seines Fahrers. Ernst Henne selbst versteht sich hervorragend auf die Vermarktung, wie sie ansonsten im Rennsport nur die Engländer betreiben, und ist damit auch in dieser Hinsicht den anderen deutschen Rennfahrern voraus. Ob Gaststätten oder Herrenschneider, sie alle dürfen sich rühmen, Ernst Henne als Kunden zu haben. Schließlich profitiert Henne auch in seinem eigenen Geschäft von dieser Popularität – denn welcher Motorradfahrer möchte seine BMW nicht direkt vom Weltrekord-Mann beziehen?

In den zahlreichen Interviews, die er in den folgenden Jahren gibt, zeigt er sich als tadelloser Sportsmann. Mit einigen Konkurrenten ist er sogar befreundet. Einer der Ersten, der nach der Anerkennung der Rekorde gratuliert, ist der vormalige Rekordinhaber Herbert Le Vack. Er schließt sein Schreiben mit den Worten: „Hoffent-

lich haben Sie bei ihren nächsten Rekordversuchen etwas mehr Glück mit den Offiziellen.“ Auch später wird das Verhältnis der Rekordfahrer untereinander von gegenseitigem Respekt geprägt sein, niemals wird sich Henne über seine Konkurrenten despektierlich äußern. Dies bringt ihm auch im Ausland große Popularität ein.

### Henne auf Eis

Im Frühjahr 1930 finden in Oestersund Wettfahrten auf einem zugefrorenen See statt. Henne nimmt die Einladung des



Sorgfältig reinigt Henne die Strecke (Tat, 1932).  
Henne clearing the track at Tat in 1932.

Schwedischen Motorclubs an, denn er hat sich vorgenommen, auch auf Eis den Weltrekord zu brechen. Für diesen Rekord, der von der FICM offiziell nicht geführt wird, trainiert er auf dem bayerischen Eibsee. Er fährt erstmalig mit Spikes und hat seine Maschine „abgespeckt“ – das Motorrad hat kein Gramm zu viel, ist aber auch bis auf den gebogenen „Henne-Lenker“ ohne aerodynamische Anbauteile.

Während des Aufwärmens in Schweden erwischt es ihn gewaltig. Bei 170 km/h wird er von einer Bö erfasst, und er verliert die Gewalt über die Maschine. Er schleudert einen halben Kilometer

220,99 Stundenkilometer und hat damit Hennes Bestleistung um 4 km/h überboten. Doch Ernst Henne hat noch einen Trumpf im Ärmel: Knapp drei Wochen später findet an alter Stätte auf der Ingolstädter Landstraße eine Rekordveranstaltung statt, und hier will er wieder die Bestleistung setzen. Ein realistisches Unterfangen, schließlich wurde er hier ja bereits vor Jahresfrist beim nicht anerkannten fliegenden Kilometer mit 220 km/h gestoppt.

Diesmal ist die Veranstaltung offiziell angekündigt, und über 10.000 Zuschauer wollen Augenzeugen einer neuen Rekordfahrt werden. Ernst Henne überrascht zu-

deutlich seinen Ehrgeiz und seinen Tatendrang.

### Rekorde in Serie

Henne und die BMW Verantwortlichen haben mit dieser Erfolgsserie das Rennjahr schon abgehakt, als sie die Nachricht vom erneuten Rekord Wrights erhalten. Seine Fabelzeit sorgt dafür, dass Henne und die BMW Techniker über Winter genügend zu tun haben: 242,56 km/h hat Wright mit seiner OEC-Temple auf einer neuen Rekordstrecke nahe Cork in Irland erzielt. Er ist damit 21 Stundenkilometer schneller als Ernst Henne, beim Kampf um Sekunden-



Ernst Jakob Henne mit Rudolf Schleicher in Gyon (1934) ...  
Ernst Jakob Henne with Rudolf Schleicher in Gyon (1934) ...



... und mit Mechaniker Hopf in Frankfurt (1935).  
... and with mechanic Hopf in Frankfurt (1935).

über das Eis, bleibt jedoch bis auf kleinere Blessuren unverletzt. Scheinbar unbeeindruckt startet er über den fliegenden Kilometer, und seine Zeit ist sensationell: Er wird mit 198,02 km/h gestoppt. Dies ist nicht nur 40 km/h schneller als die bisherige Bestmarke, diese Geschwindigkeit wurde erst anderthalb Jahre zuvor auf befestigter Straße erstmals von einem Motorrad erreicht.

### Der Kampf um den Rekord

Das Jahr hat für Ernst Henne begonnen, wie das alte geendet hat – mit einem Weltrekord. Doch die Briten brennen darauf, den absoluten Geschwindigkeitsrekord zurückzuerobern. Am 30. August 1930 fährt Joe Wright in Arpajon

nächst mit einer Aufsehen erregenden Neuerung: An seinem verlängerten Rücken hat er einen aerodynamischen Spitz angebracht, der ebenso wie der weiße Renndress und der Helm in Tropfenform zu seinem Markenzeichen wird. Die Presse hat schon die passenden Namen für ihn, als „weißes Gespenst“ oder das „weiße Phantom“ geistert er durch die Gazetten. Pressefotos jener Jahre können den schnellen Fahrer kaum aufs Papier bannen.

Henne erreicht über den fliegenden Kilometer exakt 221,54 km/h. Das ist zwar nur ein halber Stundenkilometer besser als die Leistung Wrights, aber Henne darf sich wieder „Schnellster Mann der Welt“ nennen. Dass er an diesem Wochenende dazu noch elf (!) Klassenrekorde aufstellt, ver-

bruchteile bedeuten diese 21 km/h Welten. Über den Winter haben die Kompressormotoren zahlreiche Prüfstandläufe hinter sich gebracht, und Henne hat an der Aerodynamik seines Fahrzeugs gefeilt.

Beim Rekordrennen auf der Neunkircher Allee bei Wiener Neustadt – die Gerade hier ist nicht nur länger, sondern auch um einige Meter breiter als die Hausstrecke bei München – ist man optimistisch, den Rekord zurückzuerobern. Doch man kommt „nur“ auf 238 km/h, drehende Winde sowie leichte Winterschäden auf der Fahrbahn haben bessere Zeiten verhindert.

Immerhin gelangen ihm sechs Klassenrekorde, und Henne, der sich erstmals mit einem Gespann bei einer Rekordfahrt



Letzte „Sitzprobe“ auf der Maschine ...  
Final "sitting test" on the bike ...

stretch of autobahn that runs through the Hofolding Forest near Munich. Some basic work had already been done on streamlining, but this had been carried out with aeroplanes or, more recently, with cars in mind.

#### The acid test

A number of different shapes and deflectors were therefore tested on the record-breaking machine. Many a normal driver was left wondering whether they may have taken leave of their senses after having made

## Wilhelm Noll

## über Ernst Jakob Henne / on Ernst Jakob Henne

„Als ich Anfang der fünfziger Jahre mit dem Gespannsport anfang, war Ernst Henne bei den großen Motorradrennen im süddeutschen Raum stets unter den Zuschauern. Für mich als jungen Fahrer war er schon damals eine lebende Legende. Als ich dann 1955 bei München auf der vollverkleideten BMW den Geschwindigkeitsweltrekord in der Beiwagenklasse aufstellte, war Ernst Henne einer der ersten Gratulanten an der Strecke. Als er mir das „Du“ anbot, fühlte ich mich geadelt.

Ich bin froh, diesen wirklich großen Helden des Motorsports kennen gelernt zu haben, und bin auch ein wenig stolz, neben ihm der einzige Fahrer zu sein, der für BMW einen absoluten Geschwindigkeitsweltrekord gefahren hat.“

Wilhelm Noll, 1954 und 1956 Weltmeister der Beiwagenklasse mit Fritz Cron, stellte im Oktober 1955 mit 280,2 km/h einen absoluten Weltrekord für dreirädrige Fahrzeuge auf.

“When I became involved in sidecar racing in the early fifties, Ernst Henne was always there among the spectators at the major motorcycle races in southern Germany.

To me as a young racer, he was already a living legend back then. In 1955, when I set up the world speed record in the sidecar class on a fully faired BMW, Ernst Henne was one of the first to congratulate me at the track outside Munich.

When he offered me the familiar “Du” form of address, it felt like getting a knighthood.

I'm glad to have met this truly great hero of motor racing, and I'm also a tiny bit proud to be the only motorcyclist apart from him to have set an absolute world speed record for BMW.”

Wilhelm Noll, Sidecar World Champion in 1954 and 1956 with Fritz Cron, set an absolute world record for three-wheelers in October 1955 with a speed of 280.2 km/h.

The rider is forced to crouch on the motorcycle and is firmly secured in his riding position. Since it is not possible to put your feet on the ground, two extendable stabilizer wheels are fitted to prevent the machine from falling over at low speeds or when standing. In addition to all this, the very narrow shell means that even narrower handlebars are required, putting an already stressed rider under even more pressure.

The shell concealed a newly designed supercharged engine. Rudolf Schleicher, the engineer, had reduced the cubic capacity to 500 cc and the valves were now driven by a vertical shaft. It was basically the same engine that had been used successfully in competition both on and off the road. The first trials with this 500 cc engine already delivered some 90 bhp at the rear axle, which bettered the performance of the 750 cc push-rod unit used previously. Countless trial runs were carried out on a



... bevor es an den Start geht. 1935 in Frankfurt waren die letzten Fahrten ohne Vollverkleidung.  
... before the start. The rides in Frankfurt in 1935 were the last without full fairing.

acquaintance with Henne testing his BMW motorcycle on the autobahn near Munich.

The new vehicle made its official debut in October 1936 with the record attempts on the Frankfurt autobahn. The team was under considerable pressure this time round as the Briton Eric Fernihough had turned up in Frankfurt and had his sights set on the record as well. Unlike Henne and his aerodynamic "egg", Fernihough was relying on the sheer brute force of his 996 cc Brough Superior which, according to speculation in the press, was capable of delivering over 200 bhp. But Fernihough was unable to break the 250 km/h barrier. It was small consolation that he succeeded in breaking Henne's record over a kilometre from a standing start which had been in place since 1930. Fernihough had been expecting much more from this attempt.

Even Henne and BMW didn't get off to the ideal start. On Saturday morning, Henne was able to push his two-wheeler to over 260 km/h, but heavy side winds prevented him from making the return run. On Sunday the conditions were ideal, but problems with the gearshift put paid to some promising runs. Henne's



Mühsamer Einstieg in die vollverkleidete Rekordmaschine.  
No easy entry into the fully-faired record-breaking machine.

engineer, Hopf, managed to sort out the problems and Monday morning heralded clear, calm weather with temperatures below freezing. Henne set off at 8 o'clock and was able to open the machine up properly for the first time.

Up to 250 km/h everything went according to plan, but then the machine started to vibrate and became difficult to control. Henne believed the instability would subside at a higher speed and

opened up the throttle, but the motorcycle was still bucking and Henne had difficulty bringing it to a halt after completing the timed stretch. But his time was good and the 270 km/h barrier had been broken. After the rollercoaster ride he had just experienced, feeling even more helpless than ever enclosed in his shell, Henne wanted nothing more than to get off the motorcycle.

But instead he turned around to start the return run. He now expected the instability and was better prepared to keep the machine under control. His courage was rewarded. An average time of 13.235 seconds for the kilometre distance meant a speed of almost exactly 272 km/h. He also broke the record over a flying mile with a speed of 262.75 km/h along with the 500 cc

record over a mile from a standing start. Afterwards, aerodynamics experts discovered that the motorcycle would have uncontrollably turned broadside on had he reached 280 km/h and would have taken to the air like a ball. This would have meant certain death for Ernst Henne.

### Successful challengers

In 1937, Eric Fernihough's efforts were finally rewarded: on April 19th in Gyon,

Absolute Weltrekorde von Ernst Jakob Henne				Ernst Jakob Henne's absolute world records					
Datum	Date	Ort	Place	Distanz	Distance	Klasse	Class	Höchstgeschwindigkeit	Top Speed
19.09.1929	19 Sep 1929	München	Munich	1 Meile	1 mile	Solo	Solo	216,75 km/h	216.75 km/h
20.09.1930	20 Sep 1930	München	Munich	1 km	1 km	Solo	Solo	221,54 km/h	221.54 km/h
19.04.1931	19 Apr 1931	Wiener Neustadt	Wiener Neustadt	1 Meile	1 mile	Beiwagen	Sidecar	190,27 km/h	190.27 km/h
03.11.1932	03 Nov 1932	Tat	Tat	1 km	1 km	Solo	Solo	244,40 km/h	244.40 km/h
28.10.1934	28 Oct 1934	Gyon	Gyon	1 km	1 km	Beiwagen	Sidecar	207,732 km/h	207.732 km/h
28.10.1934	28 Oct 1934	Gyon	Gyon	1 km	1 km	Solo	Solo	246,069 km/h	246.069 km/h
27.09.1935	27 Sep 1935	Frankfurt a.M.	Frankfurt/Main	1 km	1 km	Solo	Solo	256,046 km/h	256.046 km/h
12.10.1936	12 Oct 1936	Frankfurt a.M.	Frankfurt/Main	1 km	1 km	Solo	Solo	272,006 km/h	272.006 km/h
28.11.1937	28 Nov 1937	Frankfurt a.M.	Frankfurt/Main	1 km	1 km	Solo	Solo	279,503 km/h	279.503 km/h

versucht, darf sich mit einer Geschwindigkeit von 190,27 km/h immerhin „Schnellster Beiwagenfahrer der Welt“ nennen. So vergeht das Jahr 1931 ohne Rekordverbesserung, und auch im April 1932 kann er in Wiener Neustadt lediglich einige Klassenrekorde verbessern.

1932 versucht er sich an Langstreckenrekorden über fünf Kilometer. Seine Rekordfahrten bilden beim Avusrennen das attraktive Rahmenprogramm zu den dort startenden Rennwagen. Das Publikum – weit über 100.000 Zuschauer verfolgen seinen rasanten Ritt – ist begeistert. Ernst Henne selbst zeigt sich von der Kulisse unbeeindruckt und fährt am Samstag mit der 750er und am Sonntag mit der 500er BMW Bestzeiten.

Im November 1932 ist es dann endlich so weit: Im ungarischen Tat beschleunigt Ernst Henne seine BMW über den fliegenden Kilometer auf 244,40 km/h. Fast auf den Tag genau nach zwei Jahren hat er den absoluten Rekord wieder an sich bringen können, die Mühen, aber auch die Enttäuschungen der letzten 24 Monate sind vergessen.

Der Rekord kann von den Engländern nicht gebrochen werden, es ist Henne selbst, der knapp zwei Jahre später in Gyon in Ungarn die Marke auf 246,089 km/h verbessert.

Es sind für ihn gute Tage im Herbst 1934, denn er kann auch den absoluten Beiwagenrekord auf 207,732 km/h hochschrauben und eine Reihe von Klassenrekorden aufstellen. In Gyon versucht sich Ernst Henne auch in einem geschlossenen Mercedes-Rekordwagen, die Fahrer-



kabine droht jedoch abzuheben, und Henne belässt es bei den Rekorden auf zwei und auf drei Rädern.

#### Die Vollverkleidete – „Henne und das Ei“

Ende September 1935 startet Henne erstmals auf der neuen Autobahn zwischen Frankfurt am Main und Darmstadt. Er kann hier seine absolute Bestleistung nochmals um 10 km/h steigern, nach Abschluss der Fahrten stehen stolze 256 km/h zu Buche. Henne hat also zum zweiten Mal seine eigene Bestleistung überboten, er will nicht tatenlos zusehen, wie auch die Engländer ihre Motorräder zu immer höheren Geschwindigkeiten treiben und ihm eventuell den Rekord entreißen.

Doch den BMW Verantwortlichen ist schon längere Zeit klar, dass eine weitere deutliche Verbesserung der Geschwindigkeit allein über höhere Motorleistung nicht möglich ist. Da der Luftwiderstand quadratisch zur Geschwindigkeit zunimmt, steckt in der Aerodynamik ein weit größeres Potenzial: Das neue Zauberwort heißt Stromlinie.

Es wird nicht mehr genügen, lediglich einige Windabweiser am Motor und am Fahrwerk anzubrin-



Ein freundschaftliches Verhältnis zu seinen Konkurrenten Eric Fernihough...

Friendly relations with his rivals Eric Fernihough ...



... und Piero Taruffi als Ausdruck des gegenseitigen Respekts der Rekordfahrer.

... and Piero Taruffi reflect the mutual respect among these record-breaking riders.



Sondermarke mit der Rekordmaschine von 1937 (nicht 1936!).

Special-issue stamp portraying the record-breaking machine of 1937 (not 1936!).

gen, die einzig sinnvolle Lösung für zukünftige Rekordfahrten ist eine Vollverkleidung des Motorrads.

Ernst Henne muss sich gewaltig umstellen, denn mit einem herkömmlichen Rennmotorrad hat seine „Einspurlimousine“ nicht mehr viel gemein. Motorrad und Fahrer sind komplett von einer Aluminium-Außenhülle umgeben, der Einstieg erfolgt durch eine klappbare Kanzel, bei der eine Cellon-Scheibe für – zumindest eingeschränkte – Sicht sorgt. Der Fahrer ist gezwungen, sich auf das Motorrad zu kauern, und ist in der Fahrhaltung fixiert. Da es dabei nicht möglich ist, die Füße auf den Boden zu stellen, sind zwei ausfahrbare Stützräder montiert, die verhindern, dass die Maschine im Stand oder bei geringer Geschwindigkeit umkippt. Zudem ist durch diese enge Außenhülle ein sehr schmaler Lenker erforderlich, wodurch der Fahrer noch stärker als ohnehin schon unter permanenter Anspannung steht.

Unter der Hülle verbirgt sich ein neu konstruierter Kompressor-Motor. Ingenieur Schleicher hat den Hubraum auf 500 ccm verringert, die Steuerung der Ventile erfolgt nun über je zwei oben liegende Nockenwellen, die per Königs-welle angetrieben werden. Es ist im Grundsatz der gleiche Motor, der auch bei den Straßenrennen und den Gelände-wettbewerben erfolgreich zum Einsatz kommt. Der Halbliter-Motor gibt bereits bei den ersten Fahrversuchen rund 90 PS



Henne mit der 1936er Rekordmaschine.  
Henne with the 1936 record-breaker.

an die Hinterachse ab und übertrifft damit das bisherige 750-ccm-Stößelstangen-Aggregat.

Es werden zahlreiche Versuchs-fahrten auf der Autobahn im Hofoldingen Forst bei München durchgeführt. Zwar existieren einige Grundsatzarbeiten über

250 km/h. Es ist ihm auch nur ein schwacher Trost, dass er den seit 1930 (!) gültigen Rekord von Ernst Henne über den stehenden Kilometer erringen kann, denn er hat sich hier mehr ausgerechnet.

Und auch bei Henne und BMW läuft es zunächst nicht rund. Am Samstag früh



Rekordmaschine mit Seitenflügeln für die Rekordwoche 1937.  
Model with side wings for the week of record attempts in 1937.

die Stromlinie, doch die stammen entweder aus dem Flugzeug- oder in jüngerer Zeit aus dem Automobilbau. Aus diesem Grund werden auf der Rekordmaschine verschiedene Formen und Leitflügel erprobt. So manch ein Verkehrsteilnehmer zweifelt wohl an seinen Sinnen, als ihm auf der Autobahn bei München der BMW Versuchsträger begegnet, bald macht das Wortspiel „Henne und das Ei“ die Runde.

### Die Bewährungsprobe

Im Oktober 1936 kommt es bei den Rekordversuchen auf der Frankfurter Autobahn zur offiziellen Premiere des neuen Fahrzeugs. Die Mannschaft steht diesmal unter Druck, denn auch der Engländer Eric Fernihough ist in Frankfurt erschienen und hat ebenfalls den Rekord im Visier. Im Gegensatz zu Henne und seinem aerodynamischen „Ei“ setzt er bei seiner 996er Brough Superior auf brachiale Leistung, die Presse spekuliert über 200 PS. Aber Fernihough bleibt bei seinen Fahrten unter der Marke von

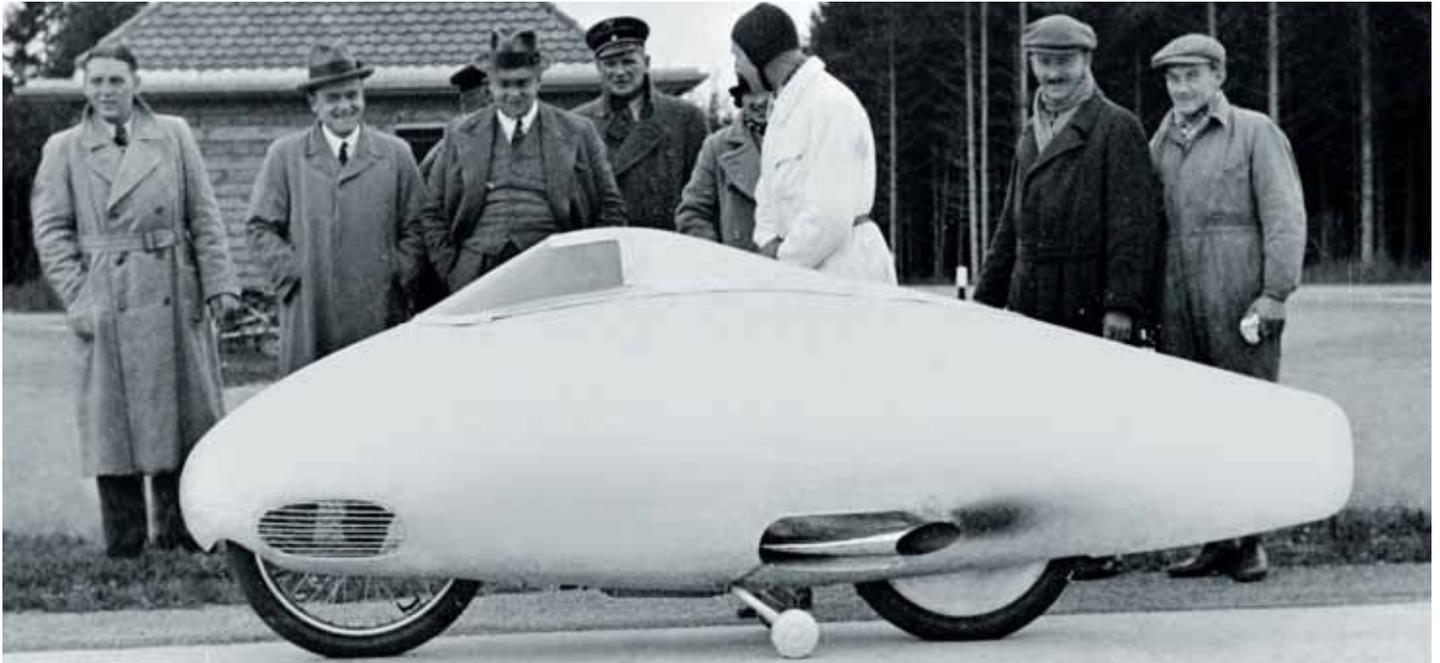
treibt er sein Einspurfahrzeug auf über 260 km/h, er kann jedoch wegen starker Seitenwinde die Rückfahrt nicht antreten. Am Sonntag sind die äußeren Bedingungen zwar ideal, doch Probleme mit der Schaltung verhindern Erfolg versprechende Fahrten. Meister Hopf bekommt die Probleme in den Griff, und am Montag früh herrscht bei Temperaturen von unter null Grad Celsius klares, windstilles Wetter. Er startet um 8 Uhr und kann die Maschine erstmalig ausfahren.

Bis Tempo 250 läuft alles nach Plan, aber dann beginnt die Maschine zu zittern und wird unruhig. Henne denkt, dass das Schlingern bei höherem Tempo nachlässt, und gibt weiter Gas. Doch die Maschine tänzelt weiter, und Henne kann sie nur mit Mühe und Not nach Durchfahren der Messstrecke zum Stillstand bringen. Aber die Zeit ist gut, 270 km/h wurden überboten. Henne würde nach der Höllenfahrt, der er sich in diesem geschlossenen Fahrzeug noch hilfloser ausgeliefert fühlte, am liebsten aussteigen, doch er tritt die

he was able to better the previous top speed by just over one km/h and set a new target of 273.244 km/h. Ernst Henne's dominance had been broken for the first time in almost four-and-a-half years. On one run, Fernihough had even topped the 280 km/h mark, but was

DKW were to spend five days chasing records. Henne wanted "his overall world record" back again. But bad news was to accompany the preparations: the record had been bettered yet again! On 21st October, the Italian rider Piero Taruffi reached a speed of 274.181 km/h astride

a Gilera. Initially this record was not officially recognized, as the regulations stated that to break the record the rider needed to be at least five hundredths faster than the previous record-holder, and Taruffi was only 45 thousandths faster than Fernihough had been in spring.



Die Testfahrten mit dem vollverkleideten Motorrad wurden auf der Autobahn am Hofolding Forst bei München absolviert.  
Test rides with the fully-faired motorcycle were carried out on the autobahn at the Hofolding Forest near Munich.

unable to make the return run within the allowed time due to a damaged gear pinion. The fact that he also took the records for the flying mile and the mile from a standing start, and for the sidecar over a flying kilometre and flying mile, probably didn't bother Henne and BMW as much as the fact that the British had got their hands on the absolute record again. Fernihough was also riding a motorcycle with very little in the way of fairing. His approach – banking on the sheer power of the one-litre JAP engine – appeared to have paid off.

But Henne and the engineers at BMW were unconcerned; their engine was now delivering well over 100 bhp. In addition, the fairing was improved still further and stabilizers were added on both sides to counteract the instability. Between the 25th and 29th of October, Henne's stretch of autobahn near Frankfurt played host to an official record-breaking week: racing cars from Auto Union and Daimler-Benz and motorcycles from BMW and



Mit dem Fahrrad fährt Henne die Strecke ab.  
Henne does a recce on his pushbike.

But Taruffi's top speed showed that BMW had adopted the right approach: Taruffi had also used a 500 cc machine and an all-round fairing which appeared to have been even more rigorously realized on his motorcycle. Whereas DKW were able to break one class record after another, the record week turned out to be something of a disaster for Henne and the BMW team. As soon as they reached speeds above 250, the all-too familiar instability set in. Even changes to the side fins didn't improve matters. Disappointed, the team headed back to Munich. Ferdinand Porsche, who was at the event, offered his assistance and asked for plans of the machine to allow his aerodynamics expert to recalculate the fairing.

### The final run

Back in Munich, work immediately began on the fairing; the side fins were removed, and the team adopted a suggestion from Ferdinand Porsche to split the tail fin slightly at the end, also setting it slightly higher than before. The machine now



Rekordfahrten 1937. Mit Mantel und Hut: BMW Werksfahrer Karl Gall.

Record attempts in 1937. In coat and hat, BMW works rider Karl Gall.

resembled the 250 cc DKW used by Ewald Kluge in his successful attempts on the records in the quarter-litre class during the Frankfurt record week. In order to improve visibility and balance the cockpit was removed, and Henne took up his legendary teardrop helmet again.

The motorcycle handled superbly during testing and the critical instability didn't rear its head at 250 km/h. During unofficial testing in the Hofolding Forest, speeds of over 260 km/h were recorded. The BMW team wanted to regain their record the same year, so they applied for the Frankfurt autobahn to be closed again. Henne himself was in a hurry as well. He was already considering ending his racing career and wanted to retire holding the "fastest man on two wheels" title. Permission was soon

Rückfahrt an. Er ist nun auf das Schlingern vorbereitet und kann die Bewegungen des Motorrades besser kontrollieren. Der Mut wird schließlich belohnt: Im Mittel 13,235 Sekunden für den Kilometer bedeuten eine gefahrene Geschwindigkeit von fast genau 272 km/h. Über die fliegende Meile gelingt ihm noch der Rekord mit 262,75 km/h sowie der 500-ccm-Rekord über die stehende Meile. Später stellen Aerodynamiker fest, dass das Motorrad sich bei 280 km/h unweigerlich quergestellt hätte und als Spielball durch die Luft geschleudert worden wäre. Für Ernst Henne hätte dies den sicheren Tod bedeutet.

### Erfolgreiche Konkurrenz

1937 sind Eric Fernihoughs Bemühungen endlich vom Erfolg gekrönt: Am 19. April überbietet er in Gyon die bisherige Bestmarke um etwas über einen Stundenkilometer und gibt 273,244 km/h als neue Bestmarke vor. Ernst Hennes Dominanz ist zum ersten Mal seit fast viereinhalb Jahren durchbrochen worden. Auf einer Fahrt hatte Fernihough sogar 280 km/h überboten, konnte aber wegen eines defekten Kettenritzels die Rückfahrt nicht in der vorgegebenen Zeit antreten. Dass er so nebenbei noch die Rekorde über die fliegende und stehende Meile sowie mit Beiwagen über den fliegenden Kilometer und die fliegende Meile an sich reißt,

granted, and just five weeks after their failure at the record week the BMW team arrived back in Frankfurt.

On the morning of 28th November, after a clear, frosty night, the first timed run resulted in a marginal improvement of the world record. The main objective had been achieved and Henne went on to do what he was best at: he achieved a speed of 279.503 km/h over the flying kilometre and the return run was clocked at 280.155 kilometres on hour.

He also took the world record for the flying mile and over distances of five kilometres and five miles, both with flying starts. The 270.47 km/h he achieved over the five-kilometre distance was a sure sign that Henne felt comfortable on his machine.

wurmt Henne und die BMW Verantwortlichen wohl nicht so sehr, wie die Tatsache, dass der absolute Rekord wieder in England ist. Auch fuhr Fernihough das Motorrad nahezu unverkleidet, sein Plan, auf die schiere Kraft des Einliter-Jap-Motors zu setzen, scheint aufgegangen zu sein.

Henne und die BMW Techniker sind aber unbeirrt, der Motor leistet nun gut über 100 PS. Des Weiteren wurde die Verkleidung weiter optimiert, Seitenstabilisatoren sollen das unerwünschte Schlingern unterbinden. Vom 25. bis 29. Oktober findet auf „Hennes Autobahnabschnitt“ bei Frankfurt eine offizielle Rekordwoche statt: Die Rennwagen von Auto-Union und Daimler-Benz sowie die Motorräder von BMW und DKW gehen fünf Tage auf Rekordjagd, und hier will Henne „seinen Allerweltrekord“ zurückerobern. In die Vorbereitungen kommt eine neue Hiobsbotschaft: Der Rekord ist wieder verbessert worden, der Italiener Piero Taruffi hat am 21. Oktober auf einer Gilera 274,181 km/h erreicht. Dieser Rekord wird zunächst nicht anerkannt – die Statuten schreiben vor, dass man mindestens 5 Hundertstel Sekunden schneller zu sein hat als der bisherige Rekordinhaber, und Taruffi ist lediglich 45 Tausendstel schneller, als Fernihough im April gewesen ist.

Aber Taruffis Bestleistung zeigt, dass der von BMW eingeschlagene Weg der

In the afternoon, the team went on to tackle the shorter distances from a standing start, but it wasn't to be. At 2:30, Henne, who was both exhausted and frozen to the core, insisted that there was no point continuing. With a total of 12 world records under their belts – the times were valid for the 500, 750 and 1000 cc classes – the BMW team headed off to Frankfurt to celebrate. Henne's wife and his engineer Rudolf Schleicher were the first to be informed that these had been Ernst Henne's last attempts at the world records and that he would be retiring from active racing.

His last record was to remain intact for almost 14 years until April 1951, when Wilhelm Herz bettered the speed of 279.503 km/h on the Munich-Ingolstadt autobahn.



Start zur entscheidenden Rekordfahrt am 28. November 1937 in Frankfurt am Main.  
The start of the crucial record attempt on 28th November 1937 in Frankfurt/Main.

richtige ist: Auch er geht mit einer 500er-Maschine an den Start, und auch er bedient sich der Vollverkleidung, die an seinem Motorrad noch konsequenter ausgeführt scheint. Während DKW eine Vielzahl von Klassenrekorden erringen kann, wird die Rekordwoche für Henne und BMW zum Desaster: Ab Tempo 250 tritt wieder das bekannte Schlingern ein, auch eine Abänderung der Seitenflossen bringt keine Verbesserung. Enttäuscht tritt man den Rückweg nach München an. Der ebenfalls anwesende Ferdinand Porsche bietet seine Mitarbeit an und bietet um Überlassung von Bildmaterial der Maschine, damit sein Aerodynamiker die Verkleidung neu berechnen kann.

### Die letzte Fahrt

Zurück in München beginnen sofort die Arbeiten an der Verkleidung, die Seitenflossen werden entfernt. Dann nimmt man eine Anregung von Ferdinand Porsche auf und spaltet die nun höher gezogene Heckflosse am Ende leicht. Damit hat das Motorrad eine gewisse Ähnlichkeit mit der 250er DKW, mit der Ewald Kluge bei der Frankfurter Rekordwoche erfolgreich die Weltrekorde in der Viertelliterklasse angegriffen hat. Man verzichtet nun aus Gründen der besseren Sicht und des Gleichgewichts auch auf die Kanzel, Henne greift wieder zum legendären Tropfenhelm.

Das Motorrad liegt bei Testfahrten hervorragend, das kritische Aufschaukeln ab Tempo 250 tritt nicht ein, inoffiziell werden im Hofoldingen Forst Geschwindigkeiten über 260 km/h gemeistert. Deshalb beantragen die BMW Mannen eine erneute Sperrung der Frankfurter Autobahn, da man noch im gleichen Jahr den Rekord zurückerobert will. Auch Henne hat es besonders eilig, denn er denkt bereits über das Ende seiner Karriere nach und möchte gern als „Schnellster Mann der Welt“ zurücktreten. Die Genehmigung wird rasch erteilt,

und nur fünf Wochen nach der missglückten Rekordwoche tritt die BMW Mannschaft erneut in Frankfurt an.

Am Morgen des 28. November, nach einer frostklaren Raureifnacht, bringt bereits die erste gezeitete Fahrt eine leichte Verbesserung des Weltrekords. Damit ist die Pflicht erfüllt und Henne geht zur Kür über: Über den fliegenden Kilometer erreicht er 279,503 km/h, dabei wird er auf der Rückfahrt mit 280,155 km/h gestoppt. Dazu stellt er die Weltrekorde über die fliegende Meile und über fünf Kilometer und fünf Meilen ebenfalls mit fliegendem Start auf. Beeindruckend die 270,47 Kilometer, die er auf den fünf Kilometern erzielt, ein Zeichen dafür, dass sich Henne endlich auf der Maschine wohl fühlt.

Nachmittags versucht man es noch einmal über die kurzen Distanzen mit stehendem Start, doch es reicht nicht ganz. Um halb drei gibt Henne, erschöpft und auch unterkühlt, zu verstehen, dass es keinen Sinn mehr hat. Mit insgesamt zwölf Weltrekorden – die erreichten Leistungen gelten jeweils für die 500-, 750- und 1000-ccm-Klasse – bricht die BMW Truppe zu einer kleinen Feier nach Frankfurt auf. Seine Frau und Ingenieur Schleicher sind die Ersten, denen Ernst Henne anvertraut, dass dies seine letzten Rekordfahrten sind und er sich vom aktiven Rennsport zurückzieht.

Sein letzter Rekord hält fast 14 Jahre, erst im April 1951 gelingt es Wilhelm Herz auf der Autobahn München-Ingolstadt, die Bestmarke von 279,503 Kilometern zu verbessern.



Das Schnittmodell zeigt die beengte Sitzposition in der Rekordmaschine.  
This cutaway model shows the cramped riding position on the record-breaking bike.

# Erfolg auf vier Rädern

1934 versucht sich Ernst Henne auch im Automobilrennsport. Seine ersten Versuche mit Mercedes-Wagen verlaufen allerdings recht bescheiden. In der Sportwagenklasse hingegen ist Ernst Henne gewohnt erfolgreich. Mit dem Sportwagen vom Typ 328 wird ein neues Kapitel der Erfolgsgeschichte „Henne auf BMW“ geschrieben.

von Fred Jakobs

Bereits im Herbst 1932 wird von der Motorsportkommission für das Jahr 1934 eine Neuerung im Reglement der Rennwagenklasse festgelegt. Lediglich 750 Kilogramm dürfen die Fahrzeuge, die in den Jahren zuvor zwischen 1.100 und 1.400 Kilogramm Gewicht hatten, wiegen. Eine unmittelbare Folge dieser Änderung ist, dass diese leichten und über 350 PS starken Boliden nur von wenigen Fahrern zu beherrschen sind, wie zahlreiche Unfälle in Rennen und Trainingsläufen jener Jahre beweisen. Auf der Suche nach geeigneten Fahrern erinnert sich Mercedes an einen ihrer Händler in München, der auf zwei Rädern gezeigt hat, dass er mit großen Geschwindigkeiten umzugehen weiß: Ernst Jacob Henne.

## Beginn bei Mercedes

Am 12. April 1934 unternimmt er mit der Mercedes-Mannschaft die ersten Testfahrten mit dem Typ W25 auf dem Nürburgring und bekommt sogleich die

am Nachmittag ein Test über drei Runden ansteht, kommt es zu einem fatalen Unfall. In einer Kurve verliert er bei rund 180 km/h die Beherrschung über das Fahrzeug und stürzt eine 15 Meter tiefe Böschung hinunter.

Henne wird ins Krankenhaus eingeliefert, aber mit Schnittverletzungen im Gesicht, Prellungen und einem verstauchten Knöchel kommt er verhältnismäßig glimpflich davon. Er selbst sucht die Schuld bei sich: „Ich wollte es erzwingen, dass der Wagen im hohen Tempo durch die Kurven geht“, gesteht er Mercedes-Rennleiter Alfred Neubauer noch im Krankenhaus.

## Der Grand-Prix-Fahrer

Ernst Henne findet sich in der Folge auf dem Rennwagen doch soweit zurecht, dass er von Mercedes – zunächst als

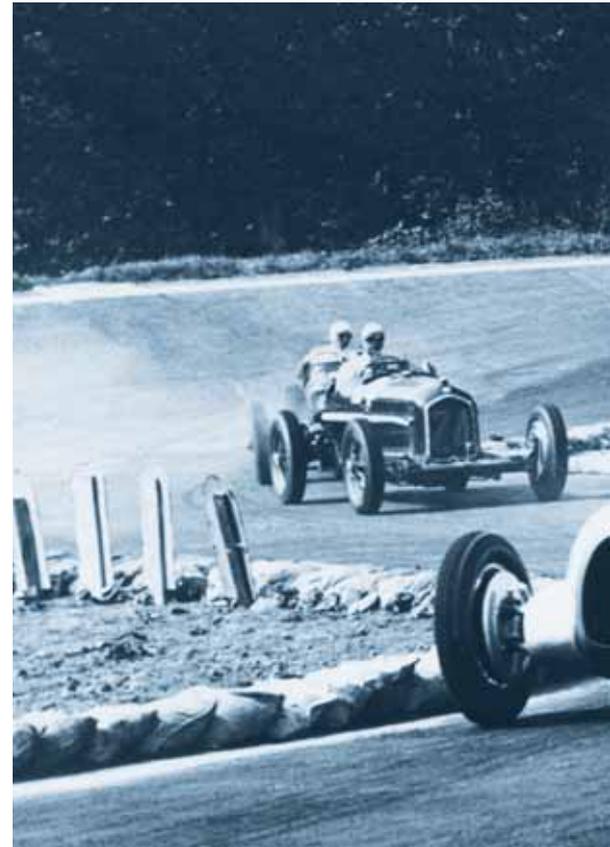


Ernst Jakob Henne im Mercedes W25. Mit diesem Silberpfeil beginnt seine Karriere im Automobilrennsport.

Ernst Jakob Henne in a Mercedes W25. His car racing career began with this Silver Arrow.

Schwierigkeiten zu spüren: Bereits in den ersten Kurven leistet er sich einige Dreher, die jedoch harmlos verlaufen. Als

Ersatzfahrer – unter Vertrag genommen wird. Bei den Großen Preisen von Frankreich und Deutschland kommt er nicht



Links: Beim Großen Preis von Italien in Monza (Henne mit

zum Einsatz. Der erste Start erfolgt am 15. August bei der Coppa Acerbo im italienischen Pescara. Bereits im Training macht der Neuling Ernst Henne auf sich aufmerksam, als er auf der Geraden mit 300 km/h gestoppt wird.

Im Rennen, das auf nasser Fahrbahn gestartet wird und zahlreiche Ausfälle zu verzeichnen hat, kann sich Henne gut behaupten. In der 17. von 20 Runden ereignet sich jedoch eine Tragödie: Der Algerier Guy Moll wird beim Versuch, Ernst Henne zu überrunden, bei Tempo 260 von einer Windbö erfasst und verunglückt tödlich. Ernst Henne beendet das Rennen als Sechster, das ist ihm aber egal, denn der Unfall von Moll geht ihm nicht aus dem Kopf.

## Im BMW Sportwagen

Am 9. September hat Ernst Henne beim Großen Preis von Italien in Monza seinen zweiten Start.

Doch ist das Rennen für ihn schnell beendet, ein technischer Defekt am Kompressor führt bereits in der zweiten von 116 Runden zu seinem Ausscheiden. Zwei Wochen später beim Großen Preis

# Success on four wheels

In 1934, Ernst Henne also began testing his car racing skills. His initial attempts with Mercedes, however, were rather modest. In the sports car class, though, Ernst Henne claimed the kind of successes he had been accustomed to on two wheels. With the 328 sports model, a new chapter of the "Henne on BMW" success story was about to be written.

by Fred Jakobs

In the autumn of 1932, the motor sport commission introduced a change in the regulations governing the racing car category. These cars, which had in previous

ous accidents during races and practice runs in those years. While searching for suitable racing drivers, Mercedes called to mind one of its dealers in Munich who



Nummer 22. Rechts: Coppa Acerbo in Pescara. Left: Italian Grand Prix in Monza (Henne in car number 22). Right: Coppa Acerbo in Pescara.

von Spanien ist Henne wieder als Ersatzfahrer gemeldet. Er nimmt am Training teil, kommt beim Rennen selbst jedoch nicht zum Einsatz. Beim tschechischen Grand Prix in Brünn erzielt er vor über 350.000 Zuschauern gemeinsam mit Ersatzfahrer Hanns Geier den sechsten Platz. Dieser Erfolg ist das letzte

years weighed between 1,100 and 1,400 kilograms, would now be limited at just 750 kilograms. One direct consequence of this modification was that there were now only few drivers capable of controlling such lightweight racers delivering an output more than 350 brake horsepower – a fact that was reflected in the numer-

had proved his prowess in handling great speeds on two wheels: Ernst Henne.

## Racing start with Mercedes

On 12th April 1934, together with the Mercedes team, Henne embarked on his first test drives on the Nürburgring with the model W25, and instantly encoun-

## Ralf Schumacher

## über Ernst Jakob Henne / on Ernst Jakob Henne

„Betrachtet man die sportliche Karriere von Ernst Jakob Henne, so kann man aus heutiger Sicht nur den Hut ziehen. Er hat die Straßen- und Geländerenen seiner Zeit dominiert und sich mit seinen Weltrekorden für immer in die Geschichtsbücher des Motorsports eingetragen. Fast mehr noch imponiert mir aber, dass er auf dem Höhepunkt seiner Zweiradkarriere nochmals eine neue Herausforderung im Automobilsport gesucht hat: Mit seinem Sieg beim Eifelrennen, als er den BMW 328 gleich beim ersten Start zum ersten Sieg fuhr, legte er den Grundstein zur Erfolgsgeschichte der BMW Sportwagen. Ernst Jakob Henne steht jetzt kurz vor seinem 100. Geburtstag und lässt sich am Fernseher kein Formel1-Rennen entgehen. Dies zeigt, dass man den ‚Virus‘ Motorsport, wenn er einen einmal gepackt hat, nicht mehr los wird.“

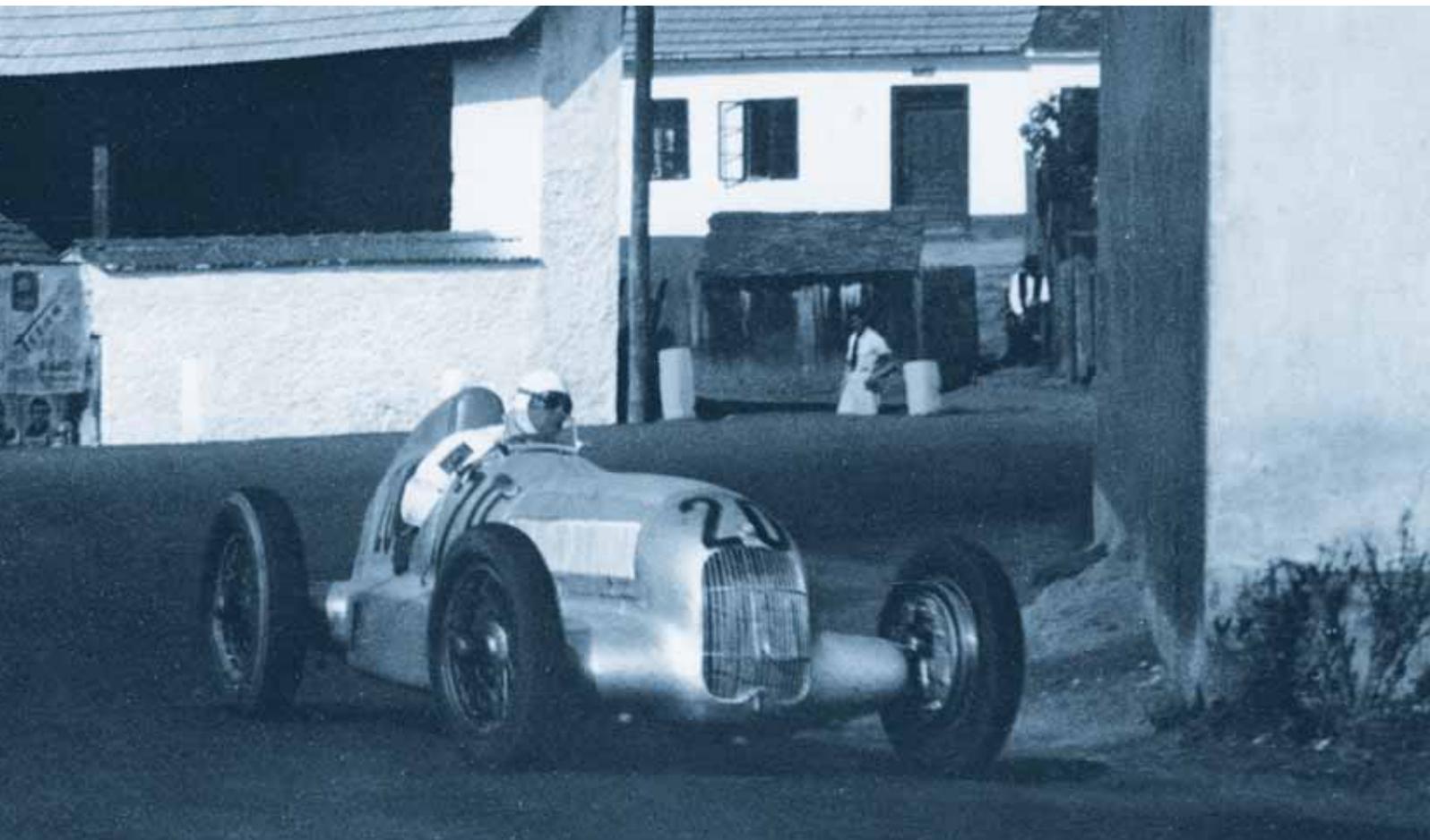
Ralf Schumacher

“Looking back on Ernst Jakob Henne’s racing career from today’s perspective, you have to take your helmet off to the man. He dominated racing both on and off the road in his time and has claimed his immortal place in the motor sport annals for his world records.

But what impresses me almost more than these is that, at the height of his motorcycling career, he was looking for a new challenge in car racing. By winning the Eifelrennen, when he drove the BMW 328 to victory in its debut race, he laid the foundation for the success story of BMW sports cars.

Ernst Jakob Henne is now approaching his 100th birthday and doesn’t miss a single Formula One event on television. It proves that once the racing bug gets you, you can never shake it off.”

Ralf Schumacher



Beim tschechischen Grand Prix in Brünn belegt Ernst Henne den sechsten Platz.  
Ernst Henne finished sixth in the Czech Grand Prix at Brno.

tered the difficulties inherent in this type of car. He was already spinning on the first turns, but came to no harm. During the afternoon's three-lap test, however, he was involved in a serious accident. While taking a corner at around 180 km/h, he lost control of the car and plunged down a 15-metre deep embankment. Henne was taken to hospital, but emerged relatively unscathed with no more than cuts to his face, bruising and a

sprained ankle. He blamed himself for the accident: "I was trying to force the car to take the corners at high speed," he confessed to Mercedes race manager Alfred Neubauer while being treated at hospital.

#### The Grand Prix driver

Following this, Ernst Henne managed to get to grips with racing cars to the extent that Mercedes signed him on, initially as a substitute driver. He did not make it onto

the track in either the French or the German Grand Prix, having to wait until 15th August for his first race in the Coppa Acerbo in Pescara, Italy. Newcomer Ernst Henne managed to draw attention to himself during a practice session when he was timed at 300 km/h on the straight. In the race itself, which started on a wet track and saw numerous retirements, Henne acquitted himself well. On lap 17 of 20, however, tragedy struck: when he attempted to lap Henne, Algerian driver Guy Moll was caught by a gust of wind while doing 260 km/h and had a fatal crash. Ernst Henne finished the race in sixth place, but was unconcerned about his placing: he couldn't get Moll's accident out of his mind.

On 9th September, Henne contested his second race: the Italian Grand Prix at Monza. But the event was quickly over for him, with a technical fault in the supercharger forcing him to retire on only the second of 116 laps. Two weeks later, at the Spanish Grand Prix, Henne was on the



Training auf dem Nürburgring.  
Training on the Nürburgring.

Rennen von Ernst Henne in einem Mercedes-Rennwagen.

Nach den durchwachsenen Erfahrungen im Rennwagen konzentriert sich Ernst Henne in der Folge verstärkt auf seine Weltrekordversuche auf zwei Rädern. Diese werden Ende Oktober 1934 mit neuen absoluten Bestmarken in der Solo- und Gespannklasse belohnt. Es scheint, als habe Ernst Henne genug vom Automobilrennsport und bewege sich lieber auf dem sicheren Terrain der Zwei- und Dreiräder.

Doch 1935, von der Presse nahezu unbemerkt, hat sich Ernst Henne beim Kesselbergrennen mit einem BMW 319/1 in der Zwei-Liter-Sportwagenklasse in die Teilnehmerliste eingetragen. In diesem Sportwagen, der bei einem Gewicht von 730 kg rund 55 PS leistet, fühlt sich Ernst Henne bedeutend wohler als im Mercedes-Rennwagen, der bei vergleichbarem Gewicht in etwa die siebenfache Leistung zur Verfügung stellt. Beim Bergrennen kann Ernst Henne vor über 100.000 Zuschauern den zweiten Platz in seiner Klasse belegen. Er wird auf der fünf Kilometer langen Strecke nur von seinem Markengefährten Ernst von Delius um sechs Sekunden geschlagen. Für den Novizen am Volant eine herausragende Leistung. Eigentlich soll Henne in diesem Jahr auch beim Eifelrennen mit einem 319/1 starten, wegen eines Todesfalls in seinem privaten Umfeld sagt er die Veranstaltung jedoch ab.

### Der BMW 328

Unter der Regie von Fritz Fiedler und Rudolf Schleicher wird bei BMW Mitte der 30er Jahre ein neuer Sportwagen der Zwei-Liter-Klasse entwickelt. Dieses Automobil soll zum einen international wettbewerbsfähig sein, zum anderen ist es aber auch als leistungsstarker Gebrauchswagen für die besser betuchte Kundschaft ausgelegt.

Der Wagentyp BMW 328, so die Bezeichnung, unter der er später zur Legende wird, hat seine Premiere nicht wie üblich auf einem Automobilsalon, er wird der Öffentlichkeit am 14. Juni 1936 bei einer Rennsportveranstaltung präsentiert. Ort des Geschehens ist der



Ernst Henne inspiziert den Rekordwagen, mit dem er ...  
Ernst Henne inspects the streamlined car...

Nürburgring. Und als wäre die Präsentation eines neuen Wagens nicht schon Sensation genug, überrascht BMW die Zuschauer auch mit dem Fahrer: Am Steuer sitzt der Weltrekordmann Ernst Henne, seit seiner Mercedes-Zeit mit Ausnahme des vorjährigen Kessel-

## Am Steuer des BMW 328: Weltrekordmann Ernst Henne

bergrennens ohne Start bei Automobilrennen. Und abgesehen von einigen Trainingsrunden auf Mercedes und den mittlerweile schon mehrere Jahre zurückliegenden Motorradrennen hat Henne auch keine Erfahrung auf dem Nürburgring, immerhin eine Strecke, die

sich später ob ihrer Gefährlichkeit mit dem zweifelhaften Beinamen „Grüne Hölle“ schmücken darf.

Henne wird der einzige BMW 328 des Starterfelds, ein in der klassischen deutschen Rennfarbe Weiß lackierter Prototyp, anvertraut, während die übrigen BMW Fahrer der Zwei-Liter-Klasse mit dem bekannten Typ 319/1 in das Rennen gehen.

Henne enttäuscht weder die BMW Verantwortlichen noch die 250.000 Zuschauer, die dem Rennen beiwohnen. Vom Start weg zieht er souverän seine Runden und hat bald die vor ihm gestarteten Kompressorwagen

eingeholt. Er gewinnt nicht nur die Zwei-Liter-Klasse ohne Kompressor, mit einem Schnitt von 101,5 Kilometern erzielt er an diesem Tag die beste Zeit aller gestarteten Sportwagen. Die Massen sind begeistert und die Fachpresse überschlägt sich mit Lob, wobei sich die Anerkennung für den „Motorrad-Weltrekordmann“ und den neuen Sportwagen die Waage hält.

Zwei Wochen später startet Henne beim Großen Preis von Frankreich auf der Höchstgeschwindigkeitsstrecke von Montlhéry. Der neue Wagen hält der Dauerbelastung jedoch nicht stand, und Henne scheidet ebenso wie die beiden anderen gestarteten BMW 328 bereits sehr früh aus. Die Fehler sind relativ



... am Rande seiner Motorradweltrekorde in Gyon ebenfalls zu Rekordfahrten startet. Als sich jedoch bei zwei Fahrten die Haube löst, bricht er die Versuche ab.

... with which he also set up records on the side during his motorcycle world record attempts in Gyon. But when the bonnet came off during two attempts, he abandoned the venture.



Die Folgen des Trainingsunfalls auf dem Nürburgring im Jahr 1934. Hennes Kommentar zum Thema Unfälle: „Immer wenn ich aufwachte und lauter weiß gekleidete Leute und Heiligenbilder an der Wand sah, wusste ich, dass wieder etwas passiert sein musste.“

The damage after an accident during practice on the Nürburgring in 1934. Henne's comment: "Every time I woke up to see people in white coats and pictures of saints on the walls, I knew that something must have happened again."

schnell gefunden, und ab der Saison 1937 wird der Typ BMW 328 die Sportwagenszene dominieren.

Und wieder ist es Ernst Henne, der zwei spektakuläre Siege beisteuert: Am 16. Mai gewinnt er beim belgischen Grand Prix des Frontières in Chimay vor Ralph Roese und Herbert Berg, beide ebenfalls auf BMW, die Zwei-Liter-Klasse der Sportwagen. Am 30. Mai siegt er dann beim Großen Preis von Bukarest. Ein Schnitt von über 140 km/h bedeutet den Gesamtsieg bei den Sportwagen.

### Rückzug ins Privatleben

Noch einmal geht Ernst Henne an den Start. Es ist der Nürburgring, wo er ein Jahr zuvor den BMW 328 bei dessen Debüt zum souveränen Sieg pilotiert hatte. Den Zuschauern ist die wilde Fahrt aus dem Vorjahr noch in Erinnerung, und Henne ist ihr erklärter Favorit. Doch dieses Rennen ist für Ernst Henne das Gegenteil seiner letztjährigen Vorstellung: Bereits in der ersten Runde fliegt er aus der Hatzenbachkurve und muss das Rennen beenden. Die Presse vermutet einen Defekt der Bremsanlage, im Gegensatz zum schweren Trainingsunfall von 1934 hielt Henne dieses Mal seinen Ehrgeiz im Zaum. Er

Beim ersten offiziellen Start für BMW, dem Kesselbergrennen von 1935, belegt Henne im BMW 319/1 den zweiten Platz.

In his first official race for BMW, the Kesselbergrennen of 1935, Henne took second place in a BMW 319/1.

wird wieder einmal ins Krankenhaus eingeliefert, kann aber auch diesen Unfall ohne bleibende Schäden überstehen.

Das Eifelrennen ist Ernst Hennes letztes großes Sportwagenrennen. Er bereitet sich noch einmal auf seine letzten Rekordfahrten in Frankfurt vor, nach deren erfolgreichem Abschluss er sich vom aktiven Rennsport zurückzieht. Er kümmert sich um seine Motorrad- und Automobilvertretung und hat endlich mehr Zeit für seine Familie. Als der Krieg beginnt, soll Ernst

substitutes' bench again. He took part in the practice sessions, but did not compete in the race itself. At the Czech Grand Prix in Brno he claimed sixth place together with substitute driver Hanns Geier before a crowd of more than 350,000 spectators. This success was the last race Ernst Henne contested in a Mercedes racing car.

### The switch to BMW sports cars

After his ups and downs with racing cars, Ernst Henne subsequently focussed his



attention increasingly on his world record attempts on two wheels. These were rewarded at the end of October 1934 with new absolute best times in the solo and sidecar categories. It seemed that Henne had had his fill of car racing and favoured the more secure territory of two and three wheels once again.

But in 1935, virtually unnoticed by the press, Ernst Henne registered for the two-litre sports car class in the Kesselbergrennen with a BMW 319/1. In this sports car, weighing 730 kilograms and with an output of around 55 bhp, Ernst Henne felt considerably more at ease than in the Mercedes racing car, which had a comparable weight but an output around seven times that of the BMW. In this mountain-climb event, Ernst Henne finished as runner-up in his class before a crowd of 100,000. On the five-kilometre course he was beaten only by his fellow-BMW driver Ernst von Delius, who had a lead of six seconds over him. For the novice at the wheel, this was an excellent result. That same year Henne was to enter the Eifelrennen with a 319/1 as well, but cancelled his involvement due to a bereavement.

### The BMW 328

Under the management of Fritz Fiedler and Rudolf Schleicher, BMW developed a



Nürburgring 1936: Ernst Henne fährt den BMW 328 beim ersten Rennen zum Sieg.

Nürburgring circuit, 1936: Ernst Henne driving the BMW 328 to victory in its debut race.

new sports car for the two-litre class in the mid-1930s. This car was designed on the one hand to be internationally competitive, and on the other to provide a high-performance everyday car for well-heeled customers. The model BMW 328, which was to become legendary, did not mark its debut at a motor show, as was usually the case, but was unveiled before the public at a motor racing event on 14th June 1936.

The venue was the Nürburgring, and as if the presentation of a new model wasn't sensational enough, BMW had another surprise in store for the spectators: sitting at the wheel of the car was Ernst Henne, who – with the exception of the previous year's Kesselbergrennen – had not competed in any car races since his time with Mercedes. Beyond a few practice laps with Mercedes and the motorcycle races that now lay several years back, Henne had no experience on the Nürburgring either. This was, after all, a track which later earned the dubious nickname "green hell" on account of its hazardous nature.

Henne was in the only BMW 328 on the grid – a prototype in the classic white livery of German racing cars. The other BMW drivers in the two-litre class were racing the familiar 319/1. Henne did not disappoint either the BMW management or the 250,000 spectators who had come to watch the race. From the outset, he began clocking up some superior laps and had soon caught up with the super-

charged cars that had started ahead of him. Not only did he win the two-litre class without the help of a supercharger, he also achieved the day's best time among all the competing sports cars by averaging 101.5 kilometres an hour. The crowds were delighted and the motoring press were unstinting in their praise,

## At the wheel of the BMW 328: world record-breaker Henne

sharing their admiration equally between the "motorcycle world record-breaker" and the brand-new sports car.

Two weeks later, Henne was competing in the French Grand Prix at the high-speed track of Montlhéry. But the new car was not up to the unrelenting rigours of the event, and Henne along with the other two BMW 328s had to retire from the race prematurely. The weaknesses were pinpointed relatively quickly, and by the 1937 season the BMW 328 began to dominate the sports car arena.

Again it was Ernst Henne who contributed two spectacular victories: on 16th May he won the two-litre sports car class in the Belgian Grand Prix des Frontières at Chimay, ahead of Ralph Roese and Herbert Berg, both also on BMW. On 30th May he won the Grand Prix in Bucharest, with an average speed of more than 140 km/h earning him overall victory in the sports car category.

Ernst Henne was to line up on the starting grid one more time, namely at the



Ernst Henne beim Eifelrennen 1936, im Hintergrund die Nürburg.  
Ernst Henne at the 1936 Eifelrennen; in the background, Nürburg Castle.

Henne, der bereits 1932 den Flugschein erworben hat, zur Luftwaffe eingezogen werden. Ein Arzt stellt jedoch fest, dass er als Folge der zahllosen in seiner Laufbahn erlittenen Kopfverletzungen nicht kriegstauglich ist. Somit bleibt ihm der Militärdienst erspart. Während des Krieges kann er sich um sein Geschäft kümmern, mit Fahrzeugreparaturen hält sich der Betrieb über Wasser.

### Epilog

Nach dem Zweiten Weltkrieg nehmen die Bayerischen Motoren Werke, deren Automobilwerk in der sowjetischen Besatzungszone liegt, erst 1952 wieder die Automobilproduktion auf. Bereits fünf Jahre früher laufen schon bei Daimler-Benz die ersten Nachkriegsfahrzeuge vom Band. Der immer noch sehr populäre Ernst Henne wird Mercedes-Händler der ersten Stunde, er vertritt nun neben Personenwagen auch Lkw und Busse. Mit dem Erfolgsstreben, das ihn schon als Rennfahrer ausgezeichnete, wird er einer der größten Mercedes-Händler Deutschlands, Anfang der Neunziger beschäftigt

Sieger auch beim Großen Grenzpreis von Chimay 1937.

Winner of the Grand Prix des Frontières at Chimay, 1937.

er über 600 Mitarbeiter. 1991 gründet er mit einem beträchtlichen Teil seines Vermögens die Ernst-Jakob-Henne-Stiftung. Aufgabe der Stiftung ist die Unterstützung von Menschen, die schuldlos in Not geraten sind. Der Betrieb, der von Anfang an seinen Namen trägt, geht 1997 nach über 70 Jahren in der DaimlerChrysler AG auf. Er selbst zieht sich auf die Kanarischen Inseln zurück, mit Martha, seiner zweiten Frau, genießt er dort seinen Lebensabend abseits vom Trubel der früheren Jahre.

Und am Harras in München, dort, wo sich ein junger, rennsportbegeisterter Mechaniker 1923 seine erste kleine Werkstatt einrichtete, prangt heute noch der Schriftzug „Auto-Henne“ an der Hofeinfahrt und verweist auf einen der erfolgreichsten und populärsten Motorsportler, den Deutschland je hatte.



Nürburgring, where a year previously he had driven the BMW 328 to a commanding victory in its debut race. The spectators well remembered that wild ride from the previous year, and Ernst Henne was their undisputed favourite. But this race proved the very opposite of his previous performance: on the first lap he spun out of the Hatzenbach corner and had to retire.

The press conjectured that this was caused by a faulty brake system. Unlike the serious accident during practice in 1934, Henne had reined in his ambitions this time around. Yet again he was taken off to hospital, but again survived the accident without any lasting injury.

### Retreat into private life

The Eifelrennen was Ernst Henne's last major sports car competition. He set about preparing for his final record attempts in Frankfurt and, following their successful completion, he retired from active motor racing. His attention now turned to his motorcycle and car dealership, and he was finally able to devote more time to his family as well.

When war broke out, Ernst Henne – who had gained his pilot's licence back in 1932 – was conscripted to the German air force. However, a medical examiner declared him unfit for duty on account of the numerous head injuries he had suffered in the course of his racing career, and so he was exempted from military service. He spent the war years looking after his business, which he kept afloat through car and motorcycle repairs.

### Epilogue

When the Second World War was over, BMW – whose automobile plant was in the Soviet-occupied zone – did not resume car production until 1952. A full five years earlier, the first post-war models were already rolling off the assembly line at Daimler-Benz.

Ernst Henne, as popular as ever, became a Mercedes dealer of the first hour, now selling trucks and buses as well as cars. With the determination to succeed that had already marked him out as a motor sportsman, he set up one of Germany's largest Mercedes dealerships. By the early 1990s he had a staff of 600.

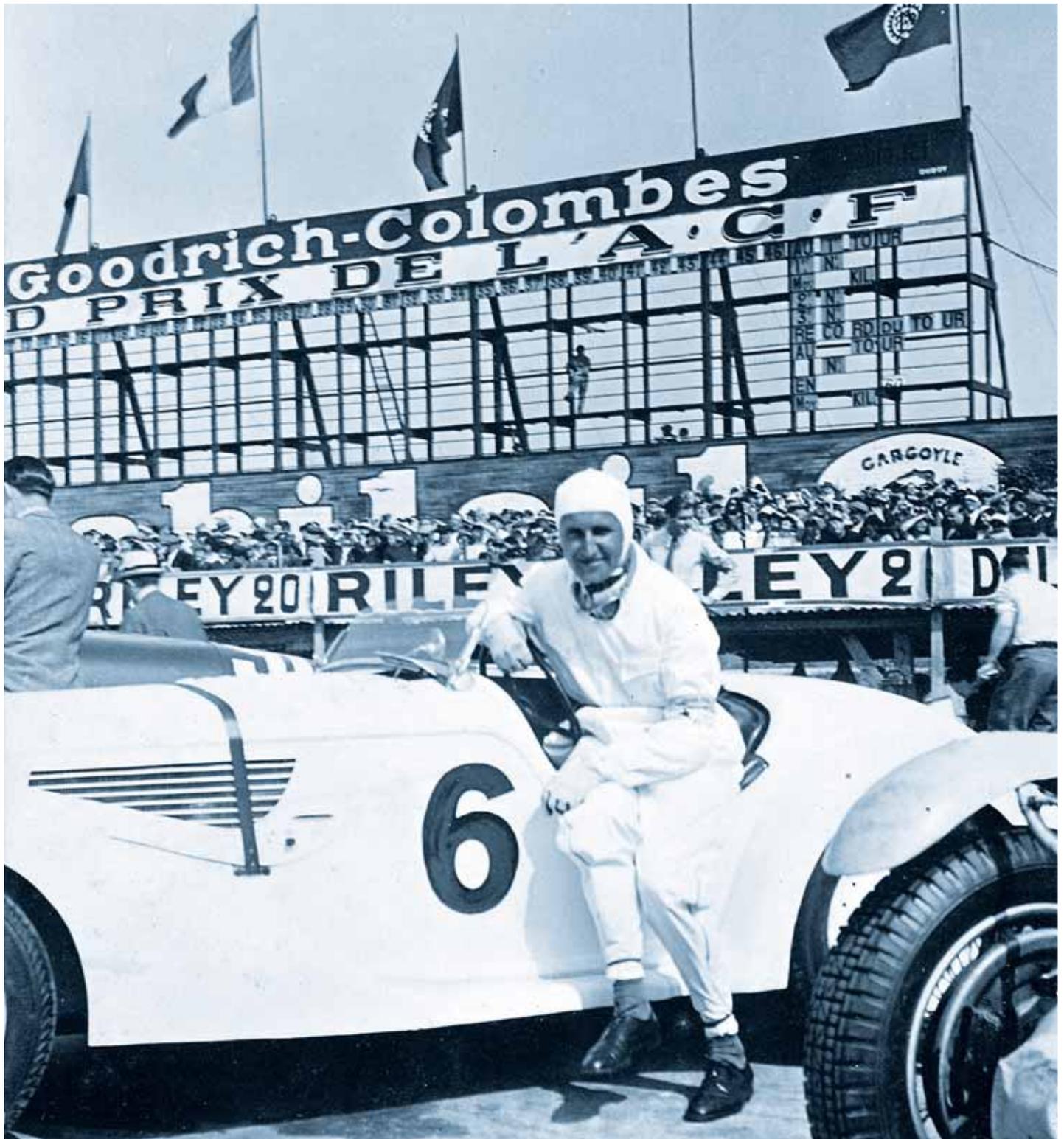
In 1991 he invested a considerable part of his fortune in establishing the

Ernst-Jakob-Henne-Stiftung, a foundation supporting people who have hit on hard times through no fault of their own. 70 years on, in 1997, the business that had carried his name from the beginning was absorbed by DaimlerChrysler AG.

Henne retired to the Canary Islands where, with his second wife Martha, he is enjoying his twilight years far away from the hurly-burly of earlier days.

And in south Munich, where a young, racing-mad mechanic set up his

first small workshop in 1923, the inscription "Auto-Henne" is still emblazoned on the entrance to the back yard, recalling one of the most successful and popular racing talents in recent German history.



Ernst Jakob Henne, hier in Montlhéry 1936, erringt auf dem BMW 328 bei fünf Starts drei Siege.

Ernst Jakob Henne, shown here at Montlhéry in 1936, took three wins in five races with the BMW 328.



## Die sportliche Karriere des Ernst Jakob Henne

22.02.1904	geboren in Weiler im Allgäu	1930	Eisweltrekord in Schweden
1919	Ausbildung zum Kfz-Mechaniker	1931	Goldmedaille Sechstagesfahrt
1923	Gründung einer eigenen Motorradwerkstatt	1932	Goldmedaille Sechstagesfahrt
1923	Erstes Motorradrennen (3.Platz) auf Megola	1933 – 1935	Dreimaliger Sieg der deutschen Nationalmannschaft bei der Internationalen Sechstagesfahrt (Henne als Mannschaftsführer), gleichbedeutend mit der Gelände-Europameisterschaft.
1925	Erster Sieg auf Astra	1934	Erste Starts auf Mercedes-Rennwagen
1926 – 1937	BMW Werksrennfahrer	1936	Gewinn des Eifelrennens Sportwagenklasse auf BMW 328
1926	Offizielle BMW Motorrad-Vertretung	1937	Letzter absoluter Weltrekord für Motorräder mit 279,5 km/h. Anschließend Rücktritt vom Motorsport. Danach Automobil- und Motorrad-Handels- und Werkstattbetrieb. Nach 1946 Aufbau von „Auto Henne“ in München als einer der größten Mercedes-Händler Deutschlands. Anfang der 90er Jahre hat sich Ernst Jakob Henne mehr und mehr aus der Öffentlichkeit zurückgezogen und lebt heute mit seiner zweiten Frau auf Gran Canaria. Im Jahr 2003 hat er die Trophäen und sonstigen Erinnerungen an seine BMW Zeit dem Historischen Archiv der BMW AG übergeben.
1926	Deutscher Meister 500-ccm-Klasse		
1927	Deutscher Meister 750-ccm-Klasse		
1928	Sieg bei der Targa Florio in Sizilien, schwerstes Motorradrennen jener Zeit		
1929	Vertretung für BMW Automobile		
1929	Erster Geschwindigkeitsweltrekord für Motorräder mit 216 km/h, bis 1937 insgesamt 76 Geschwindigkeitsrekorde auf BMW – „Schnellster Mann der Welt“		
1929	Erstmalige Teilnahme Internationale Sechstagesfahrt (Silbermedaille) in England		



## Ernst-Jakob-Henne-Stiftung

Die 1991 von Ernst Jakob Henne gegründete und nach ihm benannte Stiftung hat sich zur Aufgabe gesetzt, unverschuldet in Not geratenen Menschen schnell und unbürokratisch zu helfen. Die Förderung des Stiftungsgedankens ist Ernst Jakob Henne ein sehr großes Anliegen. Geleitet wird die Stiftung des bürgerlichen Rechts von Roland Freiherr von Saint-André.

Kunigundenstraße 31  
D-80805 München  
Telefon +49 (0)89 / 361 00 454  
Telefax +49 (0)89 / 361 00 453

Spendenkonto:  
HypoVereinsbank München  
Konto 6585000  
BLZ 700 202 70

## Ernst-Jakob-Henne-Stiftung

This foundation, set up by and named after Ernst Jakob Henne, aims to provide swift and unbureaucratic help to people who have come upon hard times through no fault of their own. The promotion of the foundation movement is a matter very close to Ernst Jakob Henne's heart. His foundation is subject to public scrutiny and directed by Roland Freiherr von Saint-André.

Kunigundenstrasse 31  
D-80805 München  
Telefon +49 (0)89 / 361 00 454  
Telefax +49 (0)89 / 361 00 453

Donations account:  
HypoVereinsbank München  
Account no. 6585000  
Sort code 700 202 70

## Ernst Henne's sporting career

22 Feb 1904	born in Weiler in the Allgäu, Bavaria	1930	world record on ice in Sweden
1919	trained as a car mechanic	1931	gold medal Six Day Trial
1923	set up his own motorcycle repair shop	1932	gold medal Six Day Trial
1923	first motorcycle race (3rd place) on Megola	1933 – 1935	triple victory for the German team in the International Six Day Trial (team captained by Henne), equivalent to the European off-road championship
1925	first win on Astra	1934	first races with Mercedes cars
1926 – 1937	BMW works motorcycle racer	1936	winner of the Eifelrennen sports car class with a BMW 328
1926	official BMW motorcycle dealer	1937	last absolute motorcycle world record at 279.5 km/h; subsequent retirement from motor racing; ran a car and motorcycle dealership and repair shop
1926	German Champion 500 cc class		After 1946, he set up Auto-Henne in Munich, one of Germany's largest Mercedes dealerships. In the early 1990s, Ernst Jakob Henne began to withdraw more and more from the public eye. Today he lives in Gran Canaria with his second wife. In 2003, he presented his trophies and other memorabilia from his BMW days to the company's Historical Archives.
1927	German Champion 750 cc class		
1928	winner of the Targa Florio in Sicily, the most challenging motorcycle event of the time		
1929	BMW car dealer		
1929	first motorcycle world speed record at 216 km/h; a total of 76 speed records on BMW up to 1937 – "fastest man in the world"		
1929	first involvement in an international Six Day Trial (Silver Medal) in England		

