

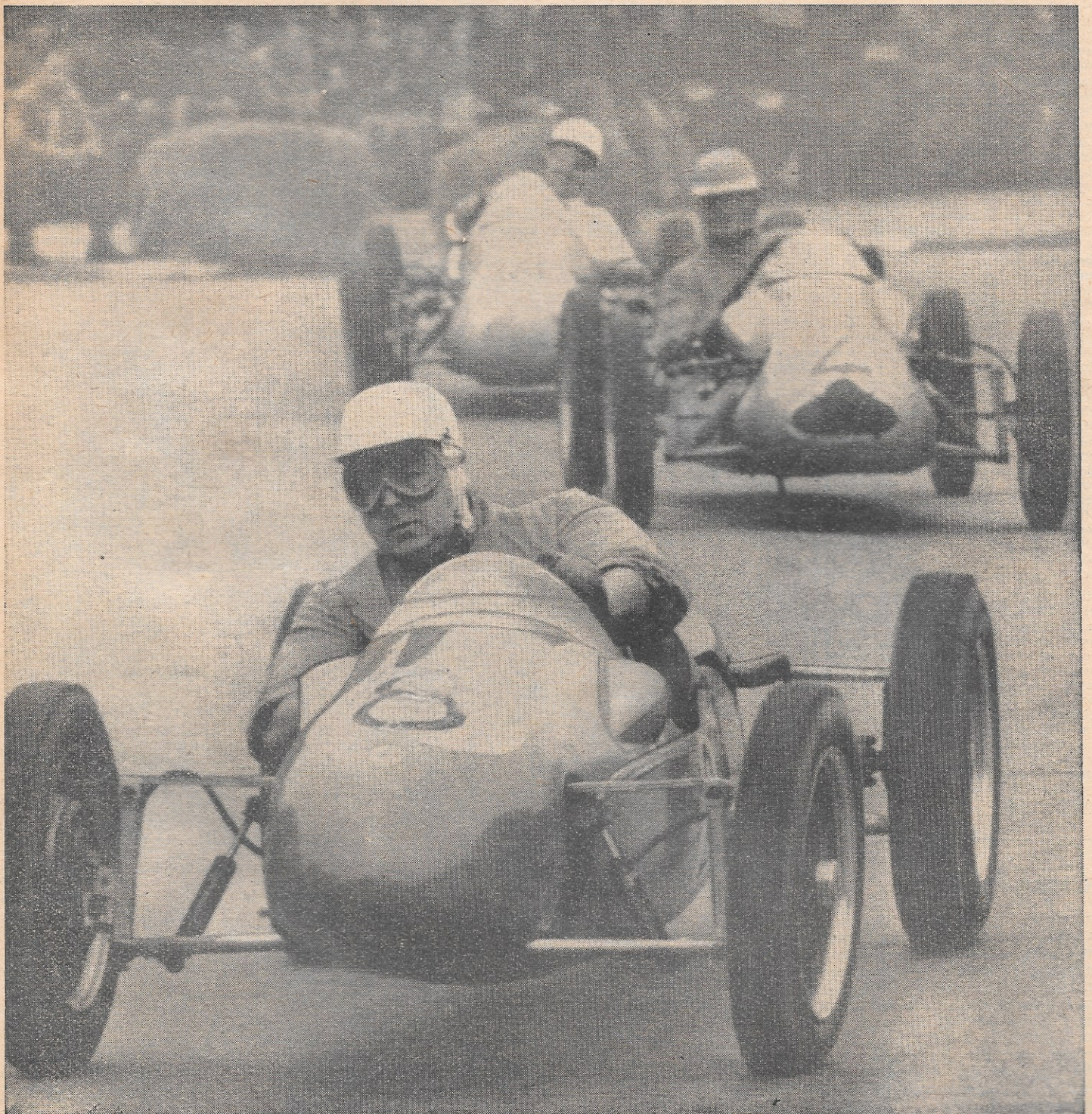
Heft 14 / VI. Jahrgang

30. Juni 1956

Preis 0,63 DM

Illustriertes
MOTORSPORT

Fachblatt des Präsidiums der Sektion Motorrennsport der Deutschen Demokratischen Republik



Sicher werden auch Sie, lieber Leser, den letzten Junisonntag so schnell nicht vergessen. Nachdem uns der ganze Monat nur Kälte und mehr als genug Regen gebracht hatte, fielen an diesem Tage auch noch viele Veranstaltungen, selbst der Sportler, buchstäblich ins Wasser. Nur die ganz Unentwegten sollen standhaft geblieben sein, aber Zuschauer werden sie für ihre Vorhaben schwerlich gefunden haben.

Das ist die eine Seite der Sache, die andere: Wieviel Mühe und Fleiß, wieviel guten Wil-

Nun sind nicht überall und jeden Sonntag Rennen, bei denen man so etwas wie in Halle unternehmen könnte. Deshalb wird mancher Motorsportfunktionär fragen, was sollen wir denn machen, bei uns gibt es doch solche Möglichkeiten gar nicht! — Es gibt viele Möglichkeiten, zuzupacken, überall da, wo guter Wille ist, vor allem aber da, wo die einzelnen Sportsektionen gut zusammenarbeiten. Hier nur einige Hinweise. Unsere Motorsportler können sehr gut Werbeveranstaltungen für Leipzig durch-

zeug, persönliche Intelligenz mit Fachkenntnissen, Motorengedühl und Erfahrungen; aber allein mit der Maschine und dem Köpfchen ist es nicht getan. Wer schon einmal miterlebt hat, wie beispielsweise im Moto-Cross oder bei Geländefahrten einer der Aktiven das Opfer der zwei bis drei Zentner unter ihm wurde, weil nicht er die PS, sondern die PS ihn am Wickel hatten, der weiß auch, daß zum richtigen Motorsport ganze Kerle gehören. Eine gute körperliche Verfassung muß aber sportlich erarbeitet werden, auch dann, wenn die berufliche Tätigkeit vorwiegend in Muskelarbeit besteht. Der Motorsport ist dazu allein nicht in der Lage, ein wenig Leichtathletik gehört schon noch dazu. Diejenigen jedoch, die bereits neben dem Motorsport auch andere Sportarten betreiben, die sollten ihre Sportfreunde dementsprechend aufklären und ihre Funktionäre auf die Möglichkeit hinweisen, wie auch sie die örtlichen vorbereitenden Veranstaltungen für Leipzig erfolgreich unterstützen können. Die Werbung für den Sport ist ein außerordentlich wichtiger Fakt. Wer erst einmal gewonnen wurde, der ist so schnell nicht wieder verloren.

Das II. Deutsche Turn- und Sportfest in Leipzig wird die bedeutsamste Veranstaltung ihrer Art sein, die es je in Deutschland gab. Aber es wird nicht nur ein Fest der Turner und Sportler sein, sondern ein Fest der gesamten Bevölkerung. Wir werden auch Gäste aus vielen Ländern der Welt haben, die sich in Leipzig von dem hohen Stand der sportlichen Leistungen in unserer Deutschen Demokratischen Republik überzeugen wollen. Leipzig ist also mehr als ein Fest der Turner und Sportler. Für uns als deutsche Sportler wird es gleichzeitig eine gewaltige Demonstration unserer Überzeugung sein, daß die Sportler in ganz Deutschland zusammengehören, so wie auch das ganze deutsche Volk zusammengehört. Das Präsidium des Nationalrates der Nationalen Front hat alle deutschen Turner und Sportler, alle Männer, Frauen und Jugendlichen

Wir haben viel aufzuholen!

len hat uns dieser Dauerregen zunichte gemacht (von den finanziellen Einbußen ganz abgesehen)! Aber gerade in diesen Tagen brauchten wir doch so dringend schönes Wetter, denn nun haben wir nur noch den Juli, und in den ersten Augusttagen soll doch alles klappen in Leipzig.

Ja, liebe Sportfreunde, die Zeit vergeht schnell, und wenn Motorsportler am 2. August mit gutem Gewissen sagen wollen, daß auch wir alles getan haben, um den großen Festtagen der deutschen Turner und Sportler zum Gelingen verhelfen zu haben, dann ist noch allerhand zu tun, und davon soll uns kein noch so ungünstiges Wetter abhalten.

Wir waren unter anderem in Leipzig-Panitzsch zum Sandbahnrennen und auf der Halle-Saale-Schleife, ein einmal zu sehen, wie dort aus diesen Anlässen die Möglichkeiten für eine Werbung für Leipzig genutzt wurden. In Leipzig war so gut wie nichts getan worden, außer einigen Hinweisen im Programm. Doch, um der Wahrheit die Ehre zu geben: Eine Sportfreundin sammelte dort für das II. Deutsche Turn- und Sportfest, aber das war mehr ihrer eigenen Initiative zu danken. Die Organisatoren des Rennens hatten das jedenfalls nicht „eingelplant“: Sie hatten es, schlicht gesagt, vergessen.

Anders war es in Halle. Wer das Rennbahngelände betrat, dessen Blick wurde auch sofort von einem gewaltigen Transparent gefangen mit einer Losung für das große Leipziger Sportlertreffen. Natürlich gab es dort auch Sammler, die sich bei den 60 000 Zuschauern kaum über schlechte Erfolge zu beklagen haben dürften. Das Neue aber, und das gab es bestimmt bisher bei keiner Rennveranstaltung zu diesem Anlaß, war, zwischen zwei Läufen, ein Korso von GST-Motorsportlern auf Motorrädern und zwei Lastwagen, auf dem einen Schwimmer, Kegler, Tennisspieler von verschiedenen Halleschen Betriebssportgemeinschaften, auf dem anderen Turner, die während der Fahrt zum Teil ausgezeichnete Übungen am Barren durchführten. Ihnen folgten Radsportler der BSG Motor „Albert Richter“ auf festlich geschmückten Rädern.

Dieser Korso war an sich nur der Torso einer weit umfangreicher vorgesehenen Einlage, doch in Minuten anerkennenswert gut improvisiert. Eigentlich sollte nämlich den Zuschauern weit mehr geboten werden, darunter auch Bodenturnen und Gymnastikübungen vor den Tribünen. Aber einerseits hatten nicht alle angesprochenen Funktionäre Wort gehalten, andererseits waren bei den Vorbereitungen nicht die für ein solches Rennen erforderlichen Absperrmaßnahmen einkalkuliert worden. Einem Teil der Turner war es deshalb gar nicht erst möglich, hinter die Absperrung zu gelangen. Wo also etwas Ähnliches vorgesehen ist, sollte auch daran gedacht werden.

führen, und wenn das richtig angepackt wird, dann wird auch jeder Sportfreund gern dabei sein. Wir können aber auch vor allem bei der Vorbereitung und Ausgestaltung der Kreis- und Bezirks-Turn- und Sportfeste mitwirken, ja, sogar in den Städten und Dörfern oder bei den Sportfesten der Betriebe. Eine gekonnte Motorsport-Einlage hat immer eine zündende Wirkung, und dazu ist oft gar kein besonderer Aufwand nötig. Sternfahrten zu den Kreis- und Bezirksstädten sind eine weitere Möglichkeit, auch Staffeln oder ein Blumenkorso. Über die Nationale Zielfahrt 1956 nach Leipzig haben wir bereits in der vorigen Ausgabe des „Illustrierten Motorsports“ ausgiebig geschrieben.

Noch besser ist natürlich die aktive Teilnahme an solchen Festen ohne Fahrzeug, aber als Motorsportler, vielleicht auf dem Fuß- oder Handballplatz in einem kurzen Spiel gegen Angehörige anderer Sektionen, wie es die Kegelsportler nun schon des öfteren vorgeübt haben.

Und wie wäre es mit Leichtathletikübungen? Nein?

Dann gestalten Sie, lieber Sportfreund, bitte einige kleine Fragen: Schaffen Sie, als sonst ge-



So zeigten sich die Halleschen Turner und Radsportler den Rennbesuchern auf der Halle-Saale-Schleife. Sie warben damit für das II. Deutsche Turn- und Sportfest
Foto: Giebel

Unser Titelbild:

Packende Kämpfe gab es auch beim zehnten Rennen wieder auf der Halle-Saale-Schleife am 17. Juni 1956. Recht wechselvoll ging es im Lauf der Formel-III-Rennwagen (500 ccm) zu. Unser Bild aus der dritten Runde zeigt den Holländer Beels (Nummer 8) vor Kuhnke aus Braunschweig (Nummer 2) und Karch aus Oggersheim (Nummer 14), alle drei auf Cooper, bei der Verfolgung des Braunschweigers Ahrens, gleichfalls auf Cooper, der hier mit einem Vorsprung von 50 Metern vorbeiging.
Foto: Kronfeld

sunder Mensch, auf Antrieb ein Dutzend Klimmzüge am Hochreck? Fühlen Sie sich auch noch nach 20 Kniebeugen frisch wie der Fisch im Wasser? Können Sie schwimmen? — Wenn Sie auf diese Fragen ohne Zögern mit Ja antworten können, dann sind Sie keinesfalls Nur-Motorsportler. Können Sie das nicht, dann wird es auch für Sie höchste Zeit, sich einmal bei den Turnern und Leichtathleten umzusehen.

Wer meint, daß Klimmzüge und solcher „Krimskram“ nichts mit Motorsport zu tun hätten, der ist falsch beraten. Natürlich gehört zu unserem Sport in erster Linie ein brauchbares Fahr-

in unserer Republik aufgerufen, das II. Deutsche Turn- und Sportfest zu einer Angelegenheit der ganzen Nation zu machen. „Jeder Bürger unserer Republik“, so heißt es in diesem Aufruf, „ob alt oder jung, ob aktiver Sportler oder nicht — alle sollen mithelfen, die Atmosphäre der nationalen Begeisterung zu schaffen, die von jedem der großen Turn- und Sportfeste der Vergangenheit ausstrahlte und sie zu unvergeßlichen Manifestationen der Kraft und der Einheit der deutschen Jugend machte.“

Tun wir dazu alles, was in unseren Kräften steht!

Ein farbiger Film in fünf Akten

Komme keiner und sage, an der Halleschen Piste sei es langweilig gewesen. Wirklich, diesmal habe ich niemanden gesehen, der sich nach zwei Rennen auf die Seite legte und schlief. Wer ehrlich ist, wird zugeben müssen, daß es solche Zuschauer gab und gibt, die auch dann, wenn acht Meter neben ihnen eine Kavalkade losgelassener PS vorbeibrüllt, ein Nickerchen vorziehen, weil der jeweilige Lauf so gleichmäßig monoton ist. Beileibe, in Halle gab es das nicht! Das hatte zwei Gründe. Einmal die Tatsache, daß es ein kurzer, dafür aber um so farbiger Renntag war. Farbige deshalb (und das

Zschopauer Zelt noch lange gebastelt haben, um am Sonntag wenigstens einen Platz an der Sonne zu haben.

Jedenfalls, die Meute hetzte los, und siehe: Nach Runde eins war die Ducati vorn, aber gleich dahinter folgten die grünen „Silberfische“ aus dem Erzgebirge mit Fügner, mit Degner und mit Krumpholz. Dann erst die DKW und ganz weit hinten die Luttenbergersche MV. Das war eine Jagd! Auf der Strecke blieben zuerst Krumpholz, dann Lottes und schließlich auch Degner. Übrig waren Fügner und Scheidhauer; alles andere, was dahinter kam, spielte nur noch Statistenrolle. Der Saarländer wußte, daß viele Hunde des Hasen Tod sind — der gefährlichste war übriggeblieben: Fügner. Die drei Millimeter, die Scheidhauer dann den Gashahn noch mehr aufdrehte, waren auch sein Schicksal. Überdreht!! Ganz kurz machten die Ventile einmal „klick“, — und nur noch „meckernd“ drehte die Ducati ihre letzte, die 20. Runde. Eine Minute vor Zwölf griff dann Fügner zu und — holte sich den 1. Platz. Das waren die 125er.

In letzter Minute:

Bericht vom Supercortemaggiore-Rennen in

MONZA

auf Seite 20

ist schon der zweite Grund), weil Rennleiter Schmiedel gut beraten war. Er hat in jeder Klasse ein Programm geboten, das von vornherein etwas versprach. Er hat sich der Mühe unterzogen, die Fahrer abzuschätzen, noch bevor die Einladungen hinausgingen. So konnte quasi schon ein Rennverlauf erster Güte versprochen werden, bevor überhaupt das Knöpfchen für das grüne Licht gedrückt war.

„Ein Königreich für ein paar ‚Pferdchen‘!“

Ob es Rennleiter Kaaden von MZ ebenso gesagt hat oder nicht, spielt keinesfalls die große Rolle. Die nämlich spielten die paar PS, die den Zschopauern fehlten. Mit nicht gerade freudvollen Gesichtern saßen sie nach dem Training vor ihren Zelten und hielten Kriegsrat. „Pferdchen“ fehlten, ganz simple PS, die schnell einmal verlorengehen können, wenn so eine diffizile 125-ccm-Apparatur lediglich einen neuen Kolbenring erhält. Eine Ducati unter Scheidhauer, wurde von Walter Kaaden und seinen Mannen als die gefährlichste Konkurrenz angesehen, wenn auch Lottes' DKW und Luttenbergers Zwenocken-MV nicht weniger Temperament hatten. Was tun?, das war die große Frage. Lottes war ganze drei Sekunden schneller als Horst Fügner, Scheidhauer nur eine Zehntelsekunde langsamer als Lottes und Luttenberger immerhin auch 1,2 Sekunden besser als der Horst. An allen vier Zschopauern wurde gebaut, die „Schornsteine“ kurz, dann wieder lang gemacht, — man stimmte ab. Woher dann die PS kamen, weiß der Chronist nicht zu berichten. Fest steht, man muß im

NSU oder DKW?

Hallmeier oder Lottes?, das war die Frage bei dem Lauf der Viertellitermaschinen. Daß Scheels Stoßstangen-AWO in diesem Gefecht etwas Entscheidendes sagen würde, war kaum anzunehmen, und die Doppelnocken-AWO's von Weinert und Rosenbrock hatten gleichfalls irgendwelche Schwierigkeiten (im Getriebe übrigens), so daß auch sie im Schatten standen. Blieben tatsächlich nur Lottes oder Hallmeier, eventuell noch Kläger und Kirchner (auf Mäxen), aber auch die Adler-RS von Luttenberger. Diese fünf waren die „Gesetzten“.

Lottes schwirrte ab, seine „Säge“ kündete ihn für drei Runden als Spitzenmann. Für weitere drei Runden war es das Belfern der Hallmeierschen „Max“. Aber wenn Karl Lottes' Untersatz richtig dreht, dann kann er keinen anderen vor seiner DKW gebrauchen! Ergo, Hallmeier wurde wieder von Lottes in den Hintergrund gedrängt. Und Kläger? Fritz Kläger mußte eine neue Kerze einsetzen und ging dann auf einen Gewaltmarsch. Dem 45jährigen, sonst so behäbig seine Zigarre rauchenden Freiburger traut man den Dampf gar nicht zu, den er losließ. In der dritten Runde noch auf Platz 14, fand man ihn, nach dem Kerzenwechsel, in Runde 12 schon wieder auf Platz 4. Lottes war inzwischen jedoch nicht gewillt, die Hallmeiersche Max noch einmal in seine Nähe kommen zu lassen. Er ging auf Vollgas und ließ sich als Sieger feiern. Hallmeier wurde Zweiter, Luttenberger Dritter, Kläger Vierter und endlich Kirchner, als erster DDR-Fahrer, Fünfter.



Das Spitzenduo' in der 125-ccm-Klasse, Willi Scheidhauer aus Niederlinksweiler auf Ducati, hier noch vor Horst Fügner vor Zschopauer Rennkollektiv auf MZ. Fügner, der Sieger dieses Laufes, fuhr dabei mit 43:45,8 Min. (108,9 km/st) einen neuen Streckenrekord

Mit „Wenn“ zu operieren ...

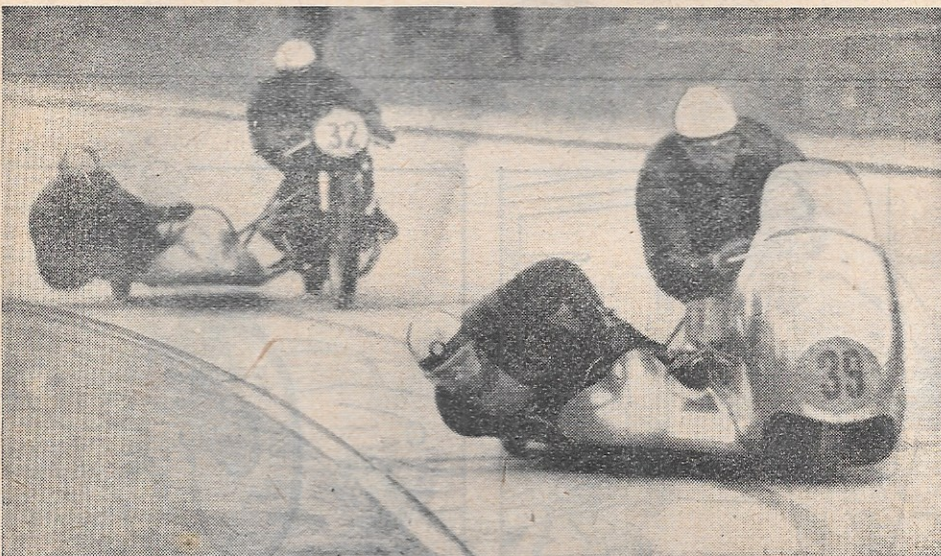
... ist gewagt. Jedoch, — wenn Riedelbauch nicht laufend Scherereien mit verölten Kerzen gehabt hätte, wenn seine schon mitgebrachte Schulterblattverletzung nicht ein Handikap gewesen wäre, und wenn schließlich seine Vorderradbremse nicht blockiert hätte — es wäre mit dem Teufel zugegangen, wenn der alte Strecken- und Rundenrekord den Tag überlebt hätte. Aber lesen Sie:

„+11“ schrieb man mit weißer Kreide auf die Tafel, die man ihm in der 6. Runde an der Box vor die Nase hielt. „+16“ lautete das Zeichen in der 9. Runde. „Ernst wird erst wörm, wenn er in die ölfte Rund neinsteigt!“, lachte der Helfer. „Is nix, der foahrt nie langsam, dös koanst ihm zigmal erzöhln! Der tuuats nicht!“ Als dann eine „+27“ den letzten Abstand von Peter Knees, dem Zweiten, nennen sollte, brauchte die Tafel nicht

Ein Faltboot für den Urlaub!

1. Preis	1 Faltboot	Nr. 1785
2. Preis	1 Teppich	Nr. 10 501
3. Preis	2 Sessel	Nr. 23 826
4. Preis	1 Zelt mit Schlaßsack	Nr. 10 881
5. Preis	1 Armbanduhr	Nr. 1 162
6. Preis	1 Aktentasche	Nr. 15 167
7. Preis	1 Bademantel	Nr. 11 494
8. Preis	1 Picknickkoffer	Nr. 17 315
9. Preis	1 Stoppuhr	Nr. 18 247
10. Preis	6 Frottierhandtücher	Nr. 23 880

(Angaben ohne Gewähr)



Im Rennen der Gespanne schraubten die Karl-Marx-Städter Bagge/Schönherr (Norton) den Rundenrekord auf 113,46 km/st. Nachdem sie in der neunten Runde durch Motorschaden ausfielen, führten Staschel/Perduß (Bremerhaven) mit Nummer 39 und Schmid/Kölle (Sindellingen) mit Nummer 32 auf ihren BMW-RS-Maschinen ein spannendes Spitzenduell

Fotos: Kronfeld

mehr hinausgehalten zu werden. Riedelbauch kam von der 16. Runde ab nicht mehr vorbei. Irgendwo an der Hubertuskehre hatte die Vorderradbremse blockiert, die 500er bumste (zum Glück ohne ihren Piloten) gegen einen Mast, der Weg war frei für Knees jun.

Irgendwie scheint der sympathische Bayer jetzt in einer dicken Pechlache zu schwimmen; am Sonntag vorher in Frankreich hatte er einen handfesten Sturz gebaut, und nun auf Halleschem Pflaster.

Peter Knees wurde also Sieger, auf dem 2. Platz hat der in letzter Zeit groß herausgekommene Jäger (Trier) gestrahlt und auf dem dritten Fritz Kläger. Kurt Maul, der mit seiner Norton Ölversuche für Lützkendorf fährt, kam auf den vierten Platz. (In diesem Lauf der 500er war übrigens eine 350er AE

dabei, von Heinz Hartmann [BSG Motor Berlin] gefahren. Es war erstaunlich, wie tapfer sich die Maschine gegenüber der starken Konkurrenz genalt hat, zumal es sich hier um einen ersten Versuch mit noch unzureichendem Fahrgestell und einer für solche Zwecke ungeeigneten Übersetzung handelte; (die Red.)

Mit einem Handtuch zu verdecken

Beim Lauf der Gespanne will ich mit einem Außenseiter beginnen, mit Hadamus. Dieser Dresdner ist nicht mehr der Jüngste und kann



Sie können lachen! Die Sieger im Lauf der Viertelliterklasse: Lottes (Mitte), Hallmeier (links) und Luttenberger

es einfach nicht lassen! Die schon arg alte Norton, die er Rennen für Rennen mitschleppt, stöhnt inzwischen recht schwer, aber immer wieder muß sie kreiseln. Es gehört nicht viel dazu, im Training ein Pleuel abzubrechen, aber es will schon etwas bedeuten, anschließend von Halle nach Babelsberg zu fahren, ein neues zu holen, es beim Morgengrauen einzubauen, um am Mittag mitmischen zu können. Und das alles in von vornherein aussichtsloser Position!

Wohl kaum einer aus dem Publikum wußte davon. Für die 60 000 an der Strecke hießen die Helden dieses Laufes Bagge/Schönherr, Schmid/Kölle und Staschel/Perduß. Das waren aber auch sechs Kämpfer! Wenn in Taschentücher gebissen wurde, wenn man an der Box vergaß, Zeichen zu geben, und wenn sogar „altbackene“ Funktionäre mit dem Kopf schütteln, dann haben die drei Duos schon etwas geboten! Mit einem Handtuch mochte man sie zudecken, so eng jagten sie, einer im Windschatten des anderen, über den Beton. Vorn Bagge, dann Staschel, dann Schmid. Eine Halbzeit später Staschel vorn, dahinter Kölle und dann Bagge, und dann wieder um-

gekehrt. Wie Kletten hingen die drei aneinander, bis — ja, bis Bagge fehlte. Irgendwo war er ausgestiegen, jammerschade! Aber zu zweit wurde diese Hatz fortgesetzt, bei der einmal Staschel den Schmid, ein andermal der Schmid den Staschel trieb. Zum Schluß war dann die vielleicht eine Idee windschlüpfrigere RS von Staschel eine Nasenlänge, sprich eine Zehntel Sekunde vor der Sindelfinger BMW. Diese 15 Runden waren die schönsten des Sonntags!

„Haben Sie vielleicht auch einen Formel III?“ ...

... hat die Rennleitung gefragt, als sie mit Zandvoort, mit dem Holländer Beels, telefonierte. So kam es, daß Beels seinen schon ad acta gelegten Cooper mitbrachte und nicht, wie beabsichtigt, seinen Eineinhalb-Liter-Maserati. Dazu dann Kurt Ahrens und Kurt Kuhnke, das mußte also etwas werden! Es wurde! Im Training ging Kühnkes Motor „in die Binsen“; Ahrens stellte seinem Landsmann die eigene zweite Garnitur zur Verfügung, die keineswegs von schlechten Eltern war. Tapfer mischte der orangefarbene holländische Cooper in den ersten Runden mit, dann aber war offensichtlich, daß die beiden Braunschweiger Renner doch etwas mehr PS unter der Haube hatten. Es war wie bei den Gespannen: Erst führte Ahrens eine Zeitlang das Formel-III-Geschwader; dann Kuhnke, dann wieder Ahrens, dann wieder Kuhnke. Daß aber Kurt Ahrens in Halle wieder einmal mehr siegen wollte, machte er in Runde 15 klar: Mit einer halben Sekunde distanzierte er Kuhnke; Willi Lehmann mußte noch den Holländer vor sich lassen, ehe er auf Platz 4 einrollte. Er und viele andere hoffen auf den Wagen, an dem schon laufend laboriert wird, der aber nun bald einmal erscheinen mußte, damit auch wir in dieser Kategorie ein paar Takte schlagen können.

Horst Medrow

Ergebnisse:

Klasse 4, Solomaschinen bis 125 ccm — Lizenz: 1. Fügner, Zschopau, MZ, 43:45,8 = 108,9 km/st;
2. Scheidhauer, Niederlinksweller, Ducati, 43:49,9;
3. Zimpel, Zwickau, IFA, 45:32,9; 4. Musiol, Zschopau, MZ, 45:55,9; 5. Noack, K.-M.-Stadt, IFA, 1 Runde zurück. Schnellste Runde: Scheidhauer 2:50,3 = 111,11 km/st.
Klasse A, Solomaschinen bis 250 ccm — Lizenz: 1. Lottes, Marburg, DKW, 54:23,1 = 115,97 km/st;
2. Hallmeier, Nürnberg, NSU, 54:30,5; 3. Luttenberger, Neuamberg, Adler, 56:25,4; 4. Kläger, Freiburg/Br., NSU, 56:44,8; 5. Kirchner, Erfurt, NSU, 1 Runde zurück. Schnellste Runde, Lottes, 2:37,1 = 120,45 km/st.

Klasse C, Solomaschinen bis 500 ccm — Lizenz: 1. P. Knees, Nagold, BMW, 52:24,6 = 120,35 km/st;
2. Jäger, Trier, Norton, 53:04,4; 3. Kläger, Freiburg, Br., Horex, 54:19,0; 4. Maul, Freyburg, Norton, 1 Runde zurück; 5. Scheffel, Mannheim, Norton, 1 Runde zurück. Schnellste Runde: Riedelbauch, 2:31,2 = 125,15 km/st.

Klasse Cs, Gespanne bis 500 ccm — Lizenz: 1. Staschel/Perduß, Bremerhaven, BMW, 42:52,4 = 110,32 km/st; 2. Schmid/Kölle, Sindelfingen, BMW, 42:52,5; 3. Krenkel/Pöschel, Dresden, Norton, 43:59,5; 4. Ritter/Ehrlich, Speyer, Norton, 1 Runde zurück. Schnellste Runde: Schmid/Kölle, 2:46,2 = 113,87 km/st..

Rennwagen Formel III: 1. Ahrens, Braunschweig, Cooper, 41:14,0 = 114,73 km/st; 2. Kuhnke, Braunschweig, Cooper, 41:14,4; 3. Beels, Holland, Cooper, 41:19,8; 4. Lehmann, Bitterfeld, Scampolo, 43:41,5. Schnellste Runde: Kuhnke, 2:41,6 = 117,09 km/st.

Punktstand zur DDR-Meisterschaft nach dem Lauf auf der Halle-Saale-Schleife
Motorräder Klasse 4 bis 125 ccm: Fügner 18;

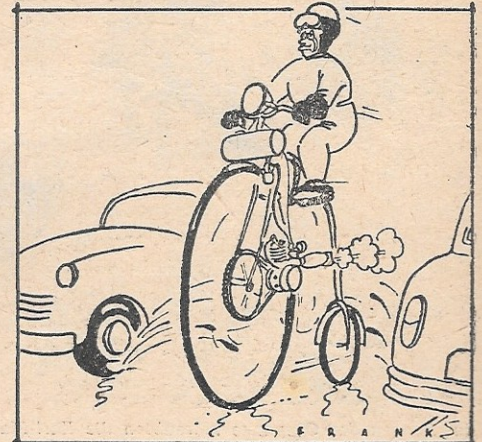
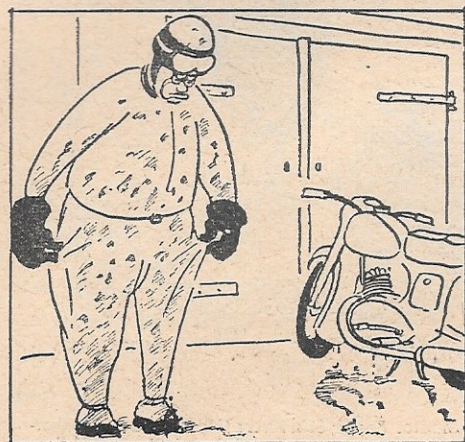
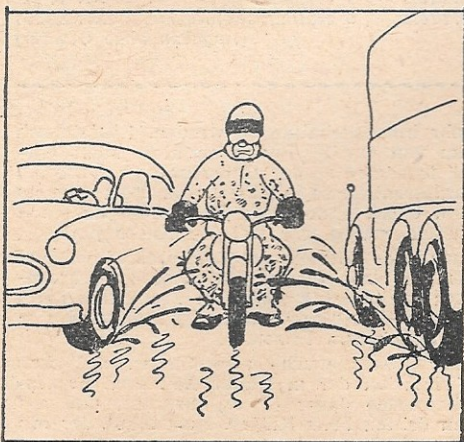
Schlechter Lohn für eine Meisterleistung: Ernst Riedelbauch, noch verletzt von einem Sturz am vorhergegangenen Sonntag, fuhr ein hervorragendes Rennen, bis in der 16. Runde dieses 20-Runden-Laufes die Bremsen seiner BMW-RS blockierten und ihn zur Aufgabe zwangen



Fotos: Kronfeld (1), Fuhr (1)

Brehme 13; Krump Holz 6; Zimpel 6; Noack 5; Musiol 3; Richter 2; Weidauer 2.
Motorräder Klasse A bis 250 ccm: Weinert 8; Kirchner 7; Scheel 6; Jurisch 4; Müller 3; Schütt 2; Heilmann 2.
Motorräder Klasse C bis 500 ccm: Maul 6; Türk 4; Koch 3; Scheel 1.
Gespanne Klasse Cs bis 500 ccm: Krenkel/Pöschel 6; Richter/Klim 4; Schael/Piper 3; Bagge/Schönherr 1.
(Klassen C und Cs werden erst seit Halle gewertet.)

Schnurrfix



... er muß sich nur zu helfen wissen!