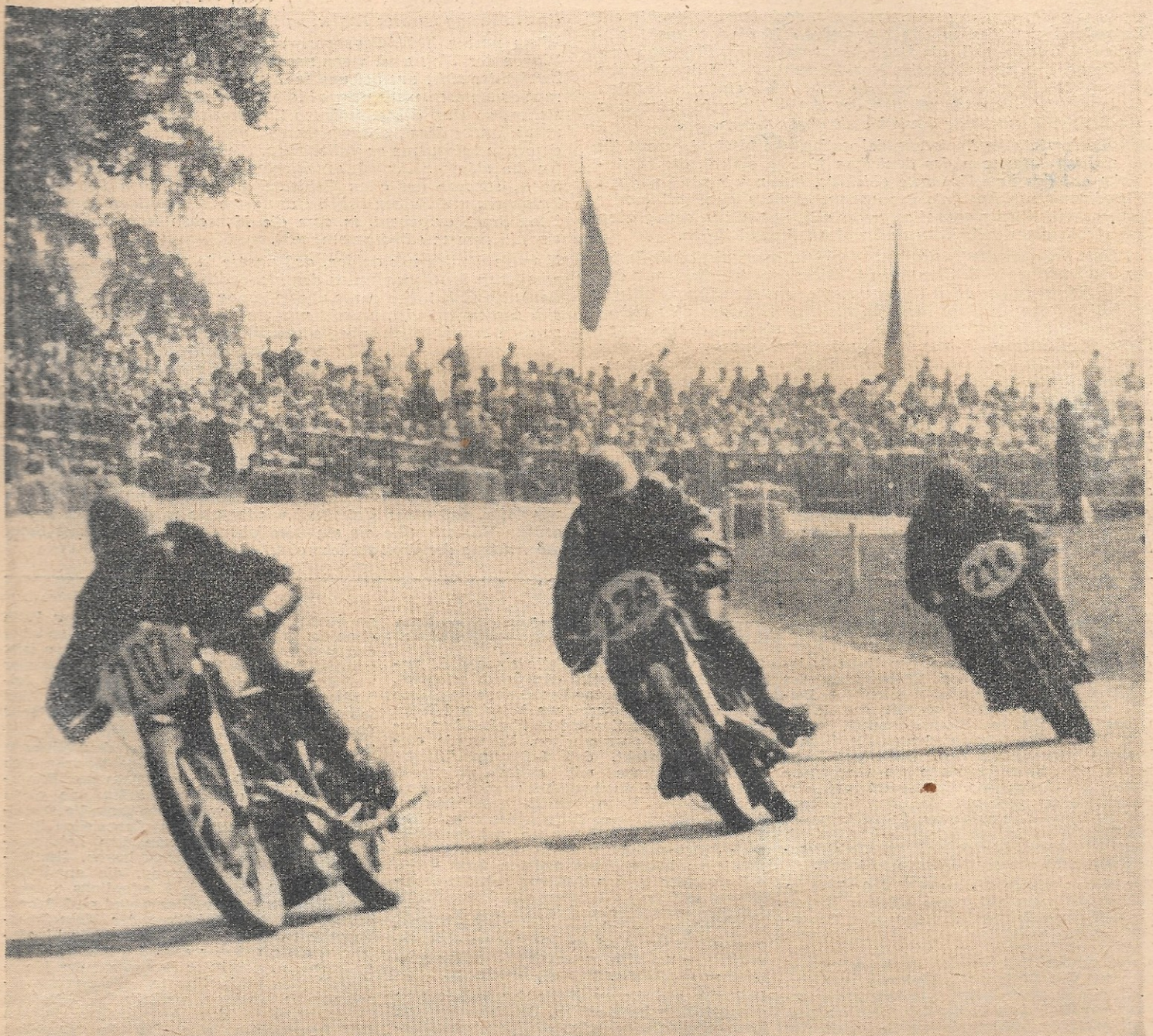


Illustriertes
MOTORSPORT



Fachblatt des Präsidiums der Sektion Motorrennsport der Deutschen Demokratischen Republik



Hervorragender Sport wurde beim diesjährigen Schleizer Dreieckrennen am 17. Juli geboten. Drei Ausweissfahrer der Klasse bis 250 ccm jagen in geringen Abständen über den klassischen Kurs. An der Spitze mit Startnummer 202 der spätere Sieger Günter Nerlich vor Dieter Reddig und dem Zweiten des Laufes, Kurt Macioszyk,

Foto: Kronfeld

Sonne über Schleiz

Strecken- und Rundenrekorde gebrochen

Riedelbauch und Scheel als
Kampfhähne

Toni Bauhofer zu Besuch

★

★

Der Rekordhalter von Halle und Schleiz,
Ernst Riedelbauch. (Foto: Grundmann)

Was in den letzten drei Jahren vom Wettergott an Sonne und heiterer Stimmung dem Schleizer Dreieck vorenthalten worden war, wurde beim diesjährigen Rennen von Petrus' verantwortlichem Sachbearbeiter restlos nachgeliefert. Lächelnd meinte Rennleiter Martin Freund bei unserem Empfang, daß er sich noch überlege, ob er diesmal von den Zuschauern, Funktionären und Journalisten nicht doch eine Kurtaxe fordere, denn der Aufenthalt in Schleiz ersetze glatt eine Urlaubswoche. Und so war es denn auch. Bei dem schönen Wetter kam zudem die Schönheit der Schleizer Landschaft so richtig zur Geltung. Manch einer der Aktiven hatte nach Schluß des Trainings das idyllische Saalburg aufgesucht und am glitzernden Stausee einige Stunden Erholung und Ruhe genossen.

Bewundernswert auch immer wieder die Sicherheit und Ruhe in der Schleizer Organisation. Hieran ist zum großen Teil das in der Turnhalle der Oberschule eingerichtete vorbildliche Rennbüro mit seiner Geräumigkeit beteiligt. Alles trifft sich hier, schwatzt, futtert, arbeitet — und doch stört niemand den anderen. Und gemütlich ist es durch entsprechende Ausstattung und leise Musik obendrein. An dieser Arbeit ist vor allem ein Mann beteiligt, der schon seit Jahren ein unscheinbarer, aber treuer Helfer der Rennleitung ist: der Hausmeister Kurt Kramer, ihm und den vielen Helferinnen „hinter den Schaltern“ gebührt ein besonderes Lob.

Auch im Fahrerlager herrschte mustergültige Ordnung. Der Fahrerlagerobmann Heinz Walther hatte für alle Fragen Antworten zur Hand, seine Durchsagen im Fahrerlagerfunk waren präzise. Wie gewissenhaft die Maschinenabnahme gearbeitet hat, geht allein aus der Tatsache hervor, daß bei drei Gespannmaschinen Rahmenbrüche festgestellt wurden. Und wenn man schon die gute Arbeit im Rennbüro und im Fahrerlager erwähnt, dann muß man schließlich auch sagen, daß der Streckendienst „auf Draht“ war.

Große Freude löste allgemein der Besuch des Altmeisters Toni Bauhofer aus, der sein Versprechen wahrgemacht hatte und an die Stelle seiner früheren großen Erfolge kam. Überall frischte der Münchener seine alten Freundschaften neu auf und sprach sich anerkennend über den Motorrennsport in unserer Republik aus. Betreut wurde Toni Bauhofer vom Schleizer Bürgermeister Matthes, der sich zu einem richtigen Rennfahrer-Vater entwickelt und auch für die Sorgen der Funktionäre stets ein offenes Ohr (und Herz) hat. Tja, wenn überall so ein Bürgermeister säße!

Wo viel Licht ist, ist auch (ein wenig) Schatten: Die Lautsprecheranlage des Streckenfunks war eine unmögliche Sache, obwohl sich die Sprecher große Mühe gegeben hatten. Es kam hinzu, daß an

manchen Stellen der Strecke einfach kein Programm zu kaufen war. Die Beobachtung des Rennverlaufs war somit für die Zuschauer etwas erschwert.

Nun kurz zum Training. Der Betrieb auf der Strecke war sehr ruhig und ließ die spannenden Kämpfe des Sonntags kaum ahnen. Trotzdem wurden die in den einzelnen Klassen bestehenden Strecken- und Rundenrekorde vielfach überboten. Als feststand, daß die tschechoslowakischen Sportfreunde ihre Startzusage nicht erfüllen konnten, da sie infolge ihrer Teilahme an internationalen Veranstaltungen in Holland, Schweden und Frankreich auch ihre Reservemaschinen über Gebühr beansprucht hatten, versuchte die Rennleitung sofort, die Lücke durch zusätzliche Verpflichtung einiger westdeutscher Rennfahrer zu schließen. Trotz der Kürze der Zeit ist dies auch in einigen Klassen gelungen.

Nach den herzlichen Begrüßungsworten des Präsidenten der Sektion Motorrennsport der DDR, Egbert von Frankenberg, erfolgte bei strahlendem Sonnenschein am Sonntagmorgen um 9 Uhr auf der Geraden von Oberböhmisdorf der Start der 125-ccm-Lizenzklasse. Leider ereignete sich bei diesem ersten Start der einzige Unfall des ganzen Renntages: Helmut Eisner wurde beim Anschleichen von einem Konkurrenten gerammt und mußte mit einer schweren Knieverletzung sofort ins Krankenhaus übergeführt werden. Für diese Saison ist der Dresdener damit leider außer Gefecht gesetzt. Gute Besserung, Helmut!

Geteilte Freude ist doppelte Freude

Vom Start weg übernimmt Karl Lottes auf der verkleideten MV-Agusta die Spitze des Feldes. Nach der Startrunde sitzt ihm der Trainings Schnellste, Horst Fügner (IFA-Drehschieber), hart auf den

Fersen. An dritter Stelle kommt der verwegene fahrende Potsdamer Ernst Degner ein. Danach die IFA-Gruppe Krumpholz, Petruschke und Haase. An siebenter Stelle braust die zweite MV-Agusta unter Funk-Besigheim vorbei. Nun das Gros der IFA-Privatfahrer mit Ohme, Halm, Lasch und Richter. Eine einsame Ingolstädter DKW unter dem westdeutschen Privatfahrer Hoser konnte den Kampf gegen die überlegenen IFA-Drehschiebermaschinen nicht aufnehmen. In den nächsten Runden bleibt die Führung des Feldes durch Lottes/Fügner konstant, Lottes behält dabei seinen gleichmäßigen Vorsprung von etwa 10 Sekunden. Auf den nächsten Plätzen jedoch dauernde Veränderungen durch hartnäckige Positionskämpfe. Bereits in der zweiten Runde stürzt Degner, fährt aber trotz Schlüsselbeinbruchs weiter und schiebt sich wieder in die Spitzengruppe. Bravo! Katz-und-Maus-Spiel von Krumpholz und Petruschke. Die Maschinen sind gleich schnell, Zentimeter sind nur in den Kurven bei Vollgas — das beide stehenlassen! — zu holen. In toller Schräglage überholt mal der Erhard den Bernhard, und dann ist wieder mal der Meister des Sports vorn. Da wackeln selbst die Tribünen vor Begeisterung. In der 11. Runde fällt Petruschke leider mit Maschinenschaden aus. Sehr gut halten sich die IFA-Privatfahrer Ohme und Halm, die sich von Runde zu Runde weiter nach vorn arbeiten. Die Funksche MV wird weit zurückgeschlagen. In der Reihenfolge Lottes-Fügner-Krumpholz geht es in die letzte Runde. Alles erwartet die rote Italienerin, als plötzlich ein Silberfisch heranschießt. Im allerletzten Augenblick erfaßt der Starter Heinz Lindner geistesgegenwärtig die dramatische Situation und winkt Fügner als Sieger ab. Als Zweiter schießt Krumpholz über die Ziellinie. Wo bleibt der Marburger? Da kommt er, schiebend und erschöpft geht er als Dritter durchs Ziel. Auf den letzten 500 m hat die Ventillfeder noch gestreikt. Auf den weiteren Plätzen Degner, Ohme, Halm und Haase. In sportkameradschaftlicher Geste behält der blonde Fügner bei der Siegerehrung für sich nur die Schleife und übergibt den Kranz an Karlchen Lottes, der mit 111,45 km/st die schnellste Runde fuhr und damit einen neuen Rundenrekord für die Achtelliterklasse aufstellte.

Hoffnungsvoller Nachwuchs — oder schon mehr?

Rennen 2 war den Ausweissfahrern der Klassen bis 250 und bis 350 ccm vorbehalten, die mit Minutenabstand im Doppelstart abgelaufen wurden. Die starke Besetzung beider Klassen machte das Rennen außerordentlich interessant. In der 350-ccm-Klasse hielt Siegfried Gläser (Norton) die Spitze bis zur 5. Runde, darnach führte Arlt (Niedersedlitz) auf AJS. Rudi Gläser auf der verkleideten Bianchi hielt von der ersten bis zur letzten Runde den 2. Platz. Schröder (Schleiz) auf der alten AJS-Eigb. von Schneider eroberte sich den 3. Platz und Knochenmuß (Magdeburg) auf der Norton von Michael den 4. Platz. Gut auch Keil (Rostock) auf Matchless, der seinen Platz in der Spitzengruppe wieder zurückerobern konnte. Die Zweizylinder-JAWAs kommen gegen die Norton- und AJS-Versionen nicht an. Erstaunlich immer wieder, mit welcher großer Liebe gerade in dieser Klasse, in der doch nur altes ausländisches Material zur Verfügung steht, die Maschinen hergerichtet sind.

Bei den 250ern war der Jenaer Kurt Macioszyk die Überraschung. Auf einer selbstgebaute Schwingrahmen-AWO fuhr er zusammen mit Schulze (Borna) die schnellste Trainingszeit dieser Klasse und arbeitete sich auch im Rennen vom 3. bis auf den 1. Platz vor. In der letzten Runde mußte Macioszyk jedoch wegen eines Bremsenschadens seinem ebenfalls ausgezeichnet fahrenden Gegner Nerlich (Großenhain) auf AWO, der bis zur vorletzten Runde die Führung innehatte, den Sieg überlassen. Mohr (Erfurt) und Bley (Fermersleben), die Sieger von Stralsund und Halle, kamen infolge Motorschadens diesmal nicht zum Zuge. Die AWO-Fahrer Kohl, Knötzsch und Zimmer behaupteten ihre Plätze in der Spitzengruppe von Anfang an. Außer den Genannten ist aber noch ein weiteres halbes Dutzend Fahrer der 250-ccm-Klasse als lizenziert anzusprechen, womit nicht gesagt sein soll, daß diese sämtlich aus der Ausweissklasse herausgenommen werden sollen. Es soll damit vielmehr angedeutet werden, daß diese Klasse der Ausweiss-Kategorie eine sehr gesunde Grundlage besitzt.

Wieder die Sport-Max

Der Start der Viertelliter-Lizenzklasse bekommt einen dramatischen Anflug, als beim Grün der Startampel Fritz Kläger auf seiner schnellen NSU-Max sitzt und den Reißverschluß seiner Rennweste nicht einhaken kann. Bei Gelb klappt es überhaupt nicht mehr, also Weste offen lassen. Schnell die Handschuhe an, Brille herunter und ... schieben. Zu allem Unglück geht die Max mit der Wal-Verkleidung nicht gleich los. Lottes auf der „singenden Säge“ tobt davon. Aber nach der dritten Runde übernimmt der Freiburger trotz flatternder Westenzipfel die Führung. Der alte Routinier Meier (Mannheim) auf NSU hält von Anfang an seinen 3. Platz, während Hallmeier (Nürnberg) seine Max schon in der zweiten Runde nach dem Fahrerlager schieben muß. Nach dem Spitzen-Trio Kläger-Lottes-Meier kämpfen Haase (IFA) und Scheel (AWO) um den besten DDR-Platz. Zuerst liegt Haase drei Runden lang vor Scheel, die nächsten drei Runden ist die AWO vorn. Die IFA-Zweizylinder laufen aber nicht rund (Vergaser- oder Magnetschaden!) und werden nach der achten Runde aus dem Rennen genommen. Scheel hält also

Von oben nach unten:

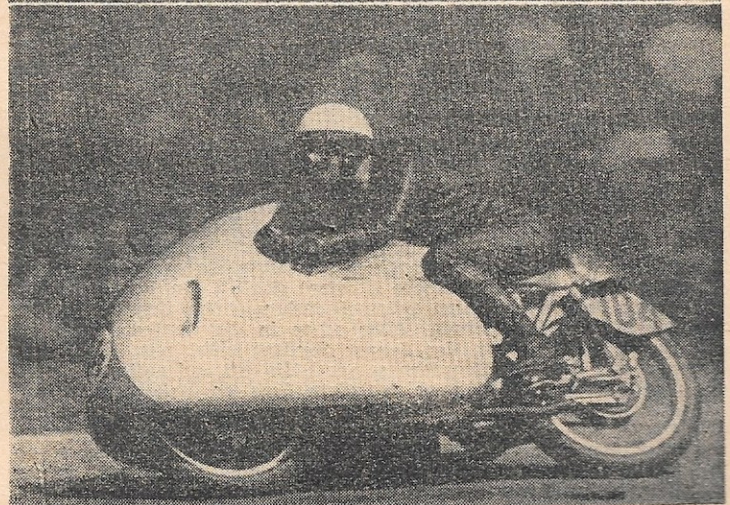
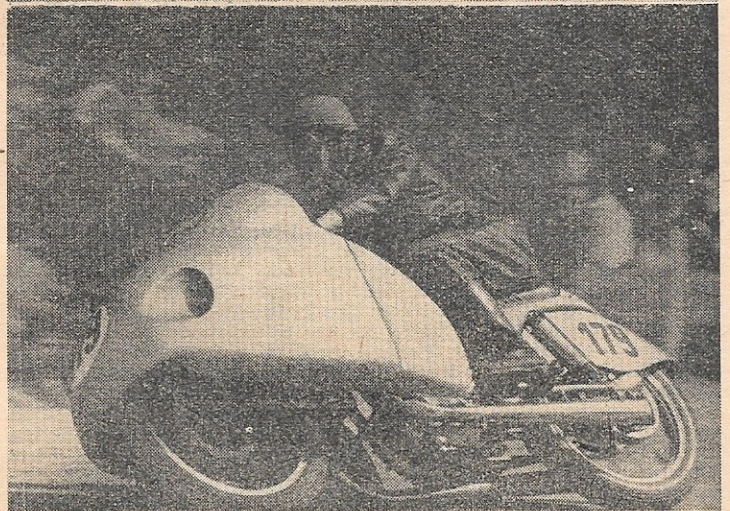
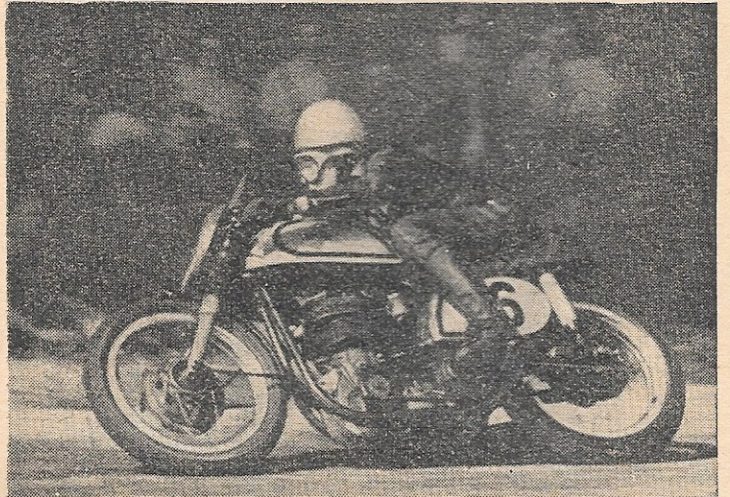
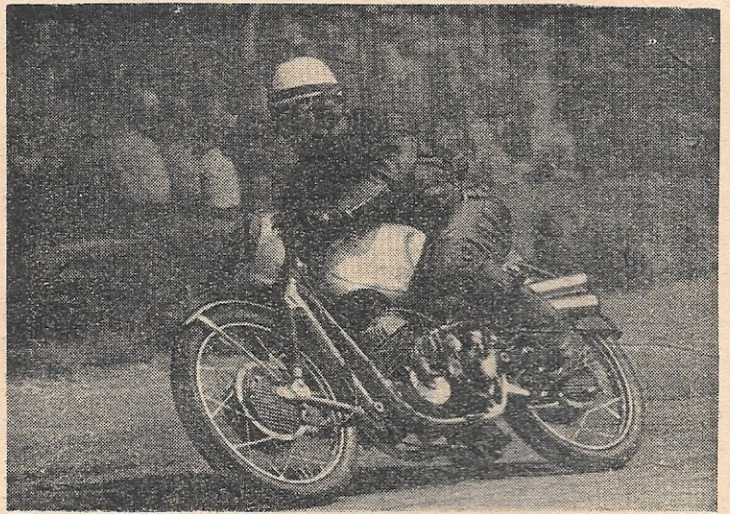
Siegfried Haase auf seiner Zweizylinder IFA, die ihre „Kinderkrankheiten“ immer noch nicht gänzlich überwunden hat.

Hans-Joachim Scheel belegte, genau wie in Halle, auch in Schleiz hinter Ernst Biedelbach in der 500er Soloklasse einen sehr guten zweiten Platz.

Rudolf Gläser, der in der 350er Ausweissklasse Zweiter wurde, nennt eine sauber verkleidete Bianchi sein Eigentum.

Das ist der große Pechvogel von Schleiz, Karl Lottes, auf seiner schmucken Italienerin, der MV-Agusta.

(Vier Fotos: Wagner)



vor Weinert den 1. DDR-Platz. Hinter diesen beiden gibt es noch einen harten Zweikampf zwischen Mayrfels, Augsburg (Parilla), und Ex-Meister Juhrisch. Vergeblich versucht Mayrfels, den AWO-Fahrer mit allerlei Tricks aus dem Windschatten abzuschütteln, doch Juhrisch ist zähe und kann in der 12. Runde sogar auf den 6. Platz vor Mayrfels gehen. In der vorletzten Runde muß der Colditzer jedoch mit Stoßstangenbruch ausscheiden. Ein ähnliches Duell wiederholt sich zwischen Schneider (Augsburg) (NSU) und Rosenbrock (AWO). Wenn auch die motorische Leistung der NSU-Mäxte verschieden ist, die Straßensituation ist bei allen Maschinen ohne jeden Tadel. Auch in der 250-ccm-Klasse gibt es durch Kläger einen neuen Rundenrekord mit 123,03 km/st.

Seriensieger gibt Abschiedsvorstellung

In der kleinsten Klasse der Ausweisklasse ist der Treptower Klaus Zimmermann (es gibt in dieser Klasse noch einige Zimmermänner!) fahrerisch der beste Mann und besitzt auch mit der Original-JFA-Drehschieber den schnellsten Apparat. „Kläuschen“ ließ keinen Augenblick Zweifel darüber aufkommen, wie der Sieger dieses Rennens heißen würde. Von nun an wird der Treptower in der Lizenzklasse starten. Auch die „Nachfolger“ des Siegers (Zimmermann (Dresden), Heinke (Glauchau), Weidauer (Zwickau) und Zimpel (Zwickau) ließen sich auf kein Techtelmechtel ein und behaupteten ihre Plätze. Trotz der starken Besetzung zog sich das Feld auseinander. Das hatte den Vorteil, daß man den Fahrstil der einzelnen Teilnehmer genau beobachten konnte. Die schnellste Runde der 125er Ausweisklasse (Klaus Zimmermann = 98,46 km/st) entspricht der Tagesbestzeit vor 25 Jahren (Soenius-BMW = 99,70 km/st.)

Hallmeier revanchiert sich

13 Fahrer stehen in der 350-ccm Lizenzklasse am Start. Alle kommen gut weg. Nach der Startrunde hat Böhler, Karlsruhe (Parilla), die Führung vor Hallmeier (NSU), Hoetze (AJS), Hiller (AJS), Hoser (DKW), Knoch (Horex), Meier (NSU) und Schneider (AJS). Der Abensberger Stahlschuhmatador Karl Kiendl versuchte sich mit einer ehemaligen Fleischmann-NSU erstmals im Straßenrennspott. Kläger auf der verkleideten Horex fällt gleich in der ersten Runde aus. Ab Runde 2 übernimmt der junge Helmut Hallmeier auf der aufgeböhrten Sport-Max die Führung und baut seinen Vorsprung vor Böhler immer mehr aus. Walter Knoch, der diesmal nicht im Sattel seiner Boy racer sitzt, sondern die 350er Horex fährt, rückt nach der zweiten Runde auf den 5. Platz, nach der fünften Runde auf den 4. Platz und nach der neunten Runde schließlich auf den 3. Platz, den er bis zum Schluß vor den westdeutschen Sportfreunden Hoetze, Meier und Hoser hält. Auf dem 7. und 2. DDR-Platz kommt der Schleizer Werner Schneider auf seiner AJS-Eig. ein. Mit 3:48,5 Min (120,23 km/st) für die schnellste Runde kann Hallmeier wohl die Vorjahrszeit unterbieten, erreicht aber noch nicht den von Ewald Kluge auf der Dreizylinder-DKW seit 1952 gehaltenen Strecken- und Rundenrekord.

Gespannklasse: BMW contra Norton

Auch wieder 13 Teilnehmer am Start, aber ein Klasse-Feld. Wie aus der Pistole geschossen gehen Bagge/Schönherr — zur Abwechslung wieder einmal mit einer Federbett-Norton motorisiert — mit der Spitze ab und kommen mit erheblichem Vorsprung aus der ersten Runde zurück. Aber schon in der dritten Runde übernimmt die junge westdeutsche BMW-Mannschaft Faht/Ohr aus Ursenbach die Führung und gibt sie bis ins Ziel nicht wieder ab. Die Karl-Marx-Städter lassen nicht locker und halten bis zur sechsten Runde den 2. Platz, doch dann müssen sie leider mit Motorschaden ausscheiden. Um den nunmehr freigewordenen 2. Platz gibt es einen harten Kampf der Dreier-Gruppe Stachel/Perduß (BMW-RS), Schmid/Kölle (Norton) und Ritter/Blauth (BMW-RS). Dieser Kampf hält in unverminderter Schärfe bis zur Schlussrunde an. Nebeneinander und hintereinander liegend geht es mit Zentimeterabstand über die Geraden und durch die Kurven, dabei dauernd in der Führung wechselnd. Schließlich kann die gesamtdeutsche Kombination Stachel (Bremerhaven)/Perduß (Leipzig) das bessere Ende erweisen vor Schmid/Kölle (Sindelfingen) und dem tapferen Beinamputierten Erwin Ritter mit Beifahrer Blauth aus Speyer. Auf dem 5. Platz landet das westdeutsche Norton-Gespann Großmann/Volk (Sindelfingen). Als beste DDR-Mannschaft kommen Neumeister/Barth (BMW) auf dem 6. Platz des Gesamtklassements vor Trinkhaus/Endrulat (BMW) ein. Wie schon in Leipzig und Halle hatten auch diesmal die BSA-Fahrer Werner/Schröter von der Maxhütte wieder Pech. Mit 115,52 km/st wurde dem bisherigen Rundenrekord vom Überraschungssieger das Lebenslicht ausgeblasen.

Finale mit neuen Rekordmarken

Ernst Riedelbauch unterbot bereits im Training seine vorjährige Bestzeit und stellte mit 3:36,6 Min. = 127,18 km/st einen offiziellen Rundenrekord auf. Zusammen mit ihm stehen in der ersten Startreihe Hiller (Brackwede) (Matchless), Scheel (Jena) (Norton) und Maul (Freiburg) (Norton). Runde 1 führt Riedelbauch vor Scheel, Hiller, Maul, Böhler (Karlsruhe) (Horex), Richter (Bautzen) (TEC), Türk (Jahnsdorf) (Norton), Franke (Karl-Marx-Stadt) (BMW), Koch (Espenhain) (Norton) und Recke (Profen) (BMW). In Runde 2 setzt sich unser Jochen in einem tollen Rutsch vor den Zweiten in der westdeutschen Meisterschaft. Aber schon in der dritten Runde ist der Bayer wieder vorn, der Jenaer Student zieht mit. Ernst hat Kummer mit den Stoßdämpfern seiner BMW-RS und außerdem muß er ohne Brille fahren, aber trotzdem legt er Rekordrunde auf Rekordrunde hin. Phantastisch fährt Scheel, der im letzten halben Jahr tatsächlich in die gesamtdeutsche Spitzenklasse hineingewachsen ist. Einen sehr guten Eindruck hinterläßt auch Hiller (der schon im Vorjahr ein ausgezeichnetes Regenrennen fuhr!) auf seiner Matchless-Twin. Zwar kann er sich nicht am Spitzenkampf Riedel-

bauch-Scheel beteiligen, aber andererseits so gute Leute wie Böhler auf Horex und die Norton-Fahrer Maul und Türk hinter sich lassen. Hannes Türk hatte schon im Training Pech, und es ist bewundernswert, daß Türk/Barth die Norton mit dem Kolben und der Zylinderlaufbahn wieder so hinbekommen haben. Wenn die Norton wieder ganz in Ordnung ist, werden wir in der DDR-Meisterschaftsgruppe Scheel-Maul-Türk allerhand zu erwarten haben.

Mit 129,58 km/st macht Riedelbauch mit der Rekordfahrerei Schluß, um fürs nächste Jahr auch noch etwas zu haben. Zu diesem neuen absoluten Rundenrekord kommt auch der neue absolute Streckenrekord des Schleizer Dreiecks mit 124,81 km/st.

Mit einem gemütlichen Beisammensein in den neu hergerichteten Räumen des Volkshauses, bei dem der Sektions-Präsident den Sportfreunden Ernst Riedelbauch und Joachim Scheel als den schnellsten Fahrern des Tages noch einige Rekordschleifen und Ehrenpreise überreichen konnte, fand der schöne Renntag und Meisterschaftslauf in Schleiz seinen Abschluß. Bleibt nur zu hoffen, daß sich auch im nächsten Jahr die Sonne wieder rechtzeitig und in gehabter Güte einstellt.

Vier Geschichten um das Dreieck

Just zu jedem Rennen geschieht etwas. Nicht nur, daß jemand einen Kranz erhält oder ein neuer Rundenrekord in die Programmhefte eingeschrieben wird, nein, ich meine andere Dinge, nette Randgeschichten. Eine davon ist diese:

Es gibt Leuten, die schlafen in allen Lebenslagen. Die tun das im Stehen, im Sitzen und auch wenn sie wach sind. Es gibt auch welche, die schlafen auch dann noch weiter, wenn jemand ein Klavier auf die Straße wirft. Dazu gehören solche, die trotz „Motorengedröhns“ weiterhin unbeschadet schnarchen können. In Schleiz habe ich drei davon kennengelernt... Sie hatten sich einen Strohhalm als Kopfkissen unter die Hüften gelegt und schnarchten einen Weg, daß es prächtig war. Einverstanden, wenn das zum Schluß geschieht oder bei einem „Schlafwagenrennen“. Die drei taten das aber schon frühmorgens und rührten sich auch dann nicht, als die singenden Zweiktakter drei Meter entfernt von ihrer Ruhestätte „vorbeimarschieren“. Gesund muß man sein, um so schön schlafen zu können und „Kohlen“ muß man haben, um dafür Eintrittsgeld zu opfern.

Eine andere Geschichte ist die, daß Schleiz, das Städtchen also, restlos für „sein“ Rennen aufgeht. Die Dekorationen der HO, des Konsums und der Privatgeschäfte kennen nur die Rennerei. Zwischen Kaffeetassen und Bowlengläsern tummeln sich Seitenwagengespanne, bunte, bestickte Tücher mit unerhört rasanten Rennfahrern liegen aus. Fotos von Anno 23 findet man an allen Ecken, und das Rathaus zeigt sich des Nachts im festlich illuminierten Glanze. Eine Festwoche mit zig Veranstaltungen umrahmt nun schon Jahr für Jahr das Dreieck von Schleiz. Ein Volksfest ist im Gange! Das alles aber nur, weil die Schleizer Behörden — mit ihrem Bürgermeister vorweg — dem Motorenlärm sehr hold gesinnt sind.

Und nun die dritte Geschichte:

Toni Bauhofer kam aus München als Gast nach Schleiz. Mit einer alten Megola, die der Toni in seinen besten Jahren mit guten 78 km/st um das Dreieck wirbelte, sollte er 31 Jahre später eine Ehrenrunde drehen. Aber wie vor zwei Jahren — der im Vorderrad versteckte 5-Zylinder-Sternmotor hatte einfach keine Lust, bei der bullen Hitze seine Pflicht zu tun. Im Fahrerlager redete man ihm noch einmal unter vier Augen gut zu, sagte ihm, daß kein geringerer als



Diese zünftigen Motorsportler hatten bereits 24 Stunden vor Beginn des Rennens ihre Zelte aufgeschlagen. Ein guter Platz war ihnen sicher.

(Foto: Kronfeld)

der Toni aus München am Gashebel stellen wird — und darauf bequeme er sich dann auch. Der Toni, geschmückt mit Hosenträger, weißen Oberhemd und Trainingshose, donnerte davon. Hinter ihm, in einem F9 der Volkspolizei, seine alten Kampfgefährten von damals, die Schiedsrichter von heute: Walter Gimpel, Albert Richter und Walter Tresselt, sozusagen als Suite. Man stieß um den Buchhübel und dann hinunter ins Städtchen. Der Toni wird immer schneller. Aber auch der F9 bekommt das Gaspedal bald bis an die

Spritzwand geschoben. Haarnadelkehre: Der Bauhofer winkelt die Megola runter, beim F9 radieren die Reifen. Der IFA dreht noch mehr auf. 80 — 85 — 90 — 95. Doch Toni ist nicht mehr zu halten und ließ, wie in alten Zeiten, seine drei Kampfgefährten samt F9 hinter sich.

Und die Moral des Geschichtchens? Wer 62 Jahre alt ist und mit Benzin großgezogen wurde, der kann es einfach nicht mehr lassen!

Und schließlich die letzte der vier Geschichten: Ernst Riedelbauch wiederholte in Schleiz sein Hallenser Spiel. Er schüttelte eine schnelle Runde nach der anderen nur so aus dem Auspuff. Hinter ihm mußte sich der prächtige Scheel mächtig anstrengen. Was das Können anbelangt, so reichte er an Riedelbauch heran, doch seine Norton konnte der RS auf keinen Fall das Wasser reichen. Aus der zweiten Runde tauchte Riedelbauch aber mit zusammengekniffenen Augen auf. Die Brille fehlte. Weg — irgendwo verloren.

Ohne Brille, dafür aber mit der bisher schnellstens auf dem Dreieck gefahrenen Runde, wird dann der Ernst als erster Mann aus dem Rennen genommen. Auf dem Siegerpodium aber, als er Platz 1, und Scheel Platz 2 einnehmen, klopfen der Bayer dem Thüringer auf die Schulter und meint: Gelt, Jochen, bist mir nicht böse, daß ich gewonnen hab'. Aber schau, ich ohne Brille und du vor mir und dann dein Dreck, siehst du, das hätte ich nicht vertragen können.

— homo —

Wer sind die Glücklichen?

Bei der Verlosung der Gewinne unserer Motorrennsport-Tombola zum Schleizer Dreieckrennen erhielt den

1. Preis Nr. 4 799 1 Musikschrank SONATA mit Magnetofon
2. Preis Nr. 14 900 1 faltboot (2-Sitzer)
3. Preis Nr. 1 043 2 Sessel
4. Preis Nr. 3 367 1 Herrenfahrrad Diamant
5. Preis Nr. 6 155 1 Damenfahrrad Diamant
6. Preis Nr. 21 989 1 Fotoapparat
7. Preis Nr. 27 573 1 Armbanduhr
8. Preis Nr. 27 962 1 Picknickkoffer
9. Preis Nr. 5 881 1 Trainingsanzug
10. Preis Nr. 6 839 6 Frottiertücher

(Angaben ohne Gewähr.)

Schleizer offizielle Ergebnisse:

125 ccm (Lizenz): 14 Runden = 106,83 km

1. Fügner-Zschopau (IFA) 58:30,7 Min. = 109,55 km/st; 2. Krumpholz-Zschopau (IFA); 3. Lottes-Marburg (MV-Agusta); 4. Degner-Potsdam (IFA); 5. Ohme-Merseburg (IFA).

Punktstand: Degner = 24 P., Fügner = 21 P., Krumpholz = 12 P.

250 ccm (Lizenz): 14 Runden = 106,83 km

1. Kläger-Freiburg (NSU) 53:53,4 Min. = 119,32 km/st; 2. Lottes-Marburg (DKW); 3. Meier-Mannheim (NSU); 4. Scheel-Apolda (AWO); 5. Weinert-Berlin (AWO).

Punktstand: Scheel = 20 P., Weinert = 7 P., Fügner und Haase je 4 Punkte.

350 ccm (Lizenz): 12 Runden = 91,57 km

1. Hallmeier-Nürnberg (NSU) 47:14,7 = 116,30 km/st; 2. Böhler-Karlsruhe (Parilla); 3. Knoch-Lobenstein (Horex); 4. Hoetzer-Burschard (AJS); 5. Meier-Mannheim (NSU).

Da nur fünf DDR-Fahrer am Start waren, werden keine Meisterschaftspunkte vergeben.

500 ccm (Lizenz): 12 Runden = 91,57 km

1. Riedelbauch-Röselaugrün (BMW-RS) 44:01,3 Min. = 124,81 km/st; 2. Scheel-Apolda (Norton); 3. Hiller-Brackwede (Matchless); 4. Böhler-Karlsruhe (Horex); 5. Maul-Freyburg (Norton).

Punktstand: Scheel = 14 P., Maul = 8 P., Türk = 3 P.

500 ccm Stwg. (Lizenz): 10 Runden = 76,63 km

1. Fath/Ohr-Ursenbach (BMW-RS) 40:42,3 Min. = 112,48 km/st; 2. Staschel/Perduß-Bremerhaven (BMW-RS); 3. Schmid/Kölle-Sindelfingen (Norton); 4. Ritter/Blauth-Speyer (BMW-RS); 5. Großmann/Volk-Sindelfingen (Norton).

Punktstand: Neumeister/Barth = 10 P., Trinkhaus/Endrulat = 8 P., Bagge/Schönheir = 8 P., Krenkel/Pöschel = 7 P.

125 ccm (Ausweis): 7 Runden = 53,42 km

1. Klaus Zimmermann-Treptow (IFA) 33:05,2 = 96,87 km/st; 2. Heinz Zimmermann-Dresden (IFA); 3. Heinke-Glauchau (IFA); 4. Weidauer-Zwickau (IFA); 5. Zimpel-Zwickau (IFA).

250 ccm (Ausweis): 7 Runden = 53,42 km

1. Nerlich-Großenhain (AWO) 30:09,6 = 106,27 km/st; 2. Macioszyk-Jena (AWO); 3. Kohl-Böhlen (AWO); 4. Knötzsch-Zeitz (AWO); 5. Zimmer-Dresden (AWO).

350 ccm (Ausweis): 7 Runden = 53,42 km

1. Arlt-Niedersiedlitz (AJS) 30:44,4 = 104,26 km/st; 2. Rudi Gläser-Plauen (Bianchi); 3. Schröder-Schleiz (AJS); 4. Knochenmuß-Magdeburg (Norton); 5. Keil-Rostock (Matchless).

Rekordfahrten auf der Talliner Rundstrecke

(Fortsetzung und Schluß)

Die letzte Runde! Die Spannung erreichte den Höhepunkt. Wer wird siegen — das „Dynamo“- oder das ZSK MO-Gespann? Als erste tauchten die „Dynamo“-Männer auf der Zielgeraden auf. Vierzig bis fünfzig Meter dahinter legten die Armeefahrer über den Asphalt. Noch 100 m bis zum Ziel! Der Sieg war greifbar nah; doch erwies sich der letzte Abschnitt für die „Dynamo“-Sportler als verhängnisvoll. Der Brennstoff war bis auf den letzten Tropfen verbraucht, jäh sank die Geschwindigkeit, das Motorrad rollte auf den letzten Metern kraftlos dahin und wurde 10 m vorm Ziel von Abdrachmanow/Ajwasow abgefangen, die damit den Landesmeistertitel erkämpften. Wie sich später herausstellte, befanden sich in ihrem Tank noch ganze 60 g Benzin! Abdrachmanow/Ajwasow führen mit der glänzenden Zeit von 2:00:37,3

einen neuen Rundstrecken-Geschwindigkeitsrekord für Gespanne, Schnitt 100,809 km/st. Kosmatow/Selenow, die 1,2 Sekunden später als die Sieger den Zielstreifen überquerten, überboten ebenfalls die alte Bestleistung. Erstmals wurde die Rundstrecke von Beiwagenrädern mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von über 100 km/st gemeistert. B. Papulow/A. Chomutow, die Titelverteidiger, landeten nach 2:06:11,2 immerhin auf dem dritten Platz.

Zweimal Rundenrekord

Am Sonntag hatte sich das Wetter gebessert. Heiß brannte die Sonne auf die Umgebung von Piriä nieder. Um 11 Uhr starteten die Frauen. Die ZSK MO-Sportlerinnen N. Sussowa und I. Osolina übernahmen die Führung. Nach elf Runden lag Osolina vorn, beging jedoch anschließend einen Fehler: sie fuhr eine Kurve

falsch an. Das nutzte Sussowa aus und überholte ihre Rivalin. Osolina gab zwar in den letzten drei Runden alles her, allein — Siegerin wurde Sussowa in 1:05:46,2 (15 Runden — 101,33 km), Schnitt 92,441 km/st. Sussowa wurde ebenfalls zum viernten Landesmeisterin. Osolina benötigte 1:06:15,5. Dritte wurde die junge estnische Rennfahrerin E. Nugis („Arbeitsreserven“) in 1:07:16,8.

Mit großer Spannung erwarteten die Zuschauer das Rennen der 350er Maschinen. 33 Sportler nahmen den Kampf auf. Der junge Meister des Sports N. Sokolow (ZSK MO) sicherte sich die Führung vor dem dichtauf folgenden Leistungssportler 1. Kl. B. Golischew („Arbeitsreserven“) und W. Medwedjew („Zenit“). Diese drei übernahmen abwechselnd die Spitze und lösten sich immer mehr von dem übrigen Feld. Die jungen Sportler zeigten hervorragendes Können und liefen vielen erfahrenen Meistern den Rang ab. Landesmeister wurde N. Sokolow in der glänzenden Zeit von 1:55:10,0 mit 105,584 km/st, was neuen Rekord bedeutet. Die alte Bestleistung gehörte J. Gringaut mit 105,230 km/st. Den 2. Rang nahm B. Golischew in 1:55:15,1 und 105,490 km/st ein; er überbot ebenfalls den früheren Rekord. W. Medwedjew belegte den 3. Platz.

Als letzte starteten die Teilnehmer auf den 750er Rädern. Wieder gab es eine Rekordfahrt, die alle Zuschauer in ihren Bann zog. W. Kulakow (ZSK MO), W. Pylajew („Dynamo“) und S. Sergejew (ZSK MO) führen die ersten zehn Runden in 1:09 km/st. Im weiteren Verlauf erhöhten sie das Tempo. Pylajew fuhr die 24. Runde in der Rekordgeschwindigkeit von 3:33 = 114,176 km/st. Kulakow fuhr als Antwort die nächste Runde genauso schnell und egalisierte Pylajews Rundenrekord! Der Verdiente Meister des Sports W. Kulakow siegte nach großartiger Fahrt in 1:50:13,5 = 110,317 km/st, was absoluten Talliner Streckenrekord bedeutet. Zweiter wurde W. Pylajew (1:50:44,9) vor S. Sergejew (1:51:05,2).

Bis auf Seliwanow gab es durchweg neue Titelträger. Einen seltenen Erfolg errangen die Armeesportler vom ZSK MO, die sämtliche Goldmedaillen in ihren Besitz brachten.

H. M.

Eine Antwort des EMW-Rennkollektivs

Zu dem Beitrag „Strategie?“ auf Seite 6 der vorigen Ausgabe möchten wir folgendes feststellen:

„Es wäre nicht im Sinne unserer demokratischen Sportbewegung, wollte man den Motorrennsport mit allen Mitteln in die Schablone einer gepriesenen „Rennstrategie“ zwingen. Mit Regenschirmen drohende Rennleiter, die ein Rennen schon vorher am Schreibtisch festlegen und dann kraft der mit Geld erkaufte Rennfahrerverträge den Kampf der Fahrer und Motoren durch eine jeden sportlichen Geistes entbehrende Regie erblenden lassen, ist keinesfalls ein von uns angestrebtes Ideal. Die vom Schreiber Ihrer Kritik erwähnte „Vernachlässigung“ der 500-ccm-Motorradklasse hinsichtlich der Erringung des Halle-Saale-Schleifen-Pokals durch unseren Fahrer Edgar Barth trifft nur bedingt zu. Der Sturz unseres Fahrers Egon Binner im Training gab den Verantwortlichen des Rennkollektivs Veranlassung, infolge der Streckenbreite der Halle-Saale-Schleife den Fahrern Anweisungen zu erteilen, die eine unbedingte Sicherheit für

Zuschauer und Fahrer gewährleisten. Das Ansehen der Erzeugnisse unserer volkseigenen Industrie konnte durch diese Maßnahme nicht geschmälert werden, denn der Sieg der EMW-Rennsportwagen über die vorhandenen Porsche stand mit ziemlicher Gewißheit fest.

Selbstverständlich ist bekannt, daß die Streckencharakteristik der Halle-Saale-Schleife für ein Motorrad leichter höhere Rundenzeiten zuläßt als für einen Rennwagen. Wenn man seitens des Rennkollektivs bewußt darauf verzichtete, die Überlegenheit der EMW-Wagen voll auszuspielen, kennzeichnet das einmal mehr die Unterschiedlichkeit der sportlichen Auffassung gegenüber einer Renntaktik, die Vorfälle wie in Le Mans nach sich ziehen kann. Eine jederzeit fair durchgeführte Rennveranstaltung, bei der höchste Sicherheit für alle Beteiligten gewährleistet ist, rechtfertigt unseres Erachtens den Verlust eines Wanderpokals, auch wenn er für einen Außenstehenden verschenkt erscheint.“

Dudys Müller
Rennkollektiv EMW, Eisenach