

Rekordtag in Schleiz

Sonnenschlacht unter Beteiligung von Fahrern aus 13 Nationen
Totes Rennen in der 125-ccm-Klasse

John Hempleman (Neuseeland) schnellster Mann des Tages

Bereits die Zuschauer sorgten beim 26. Schleizer Dreieckrennen für den ersten Rekord; denn mehr als 90 000 Besucher waren zum Meisterschaftsstichlauf gekommen und hatten sich unter Zeltdächern und unter Sonnenschirmen längs der bekannten thüringischen Piste häuslich niedergelassen. Die mitgebrachten Fahrzeuge sprengten fast das Volumen der örtlichen Parkplätze, aber als Retter in der Not erwies sich wieder einmal die Autobahn, die jedem Ansturm gewachsen ist, da der Parkplatz auf den Fahrbahnen und Mittelstreifen beliebig erweitert werden kann. Verantwortlich für diesen gegenüber den Vorjahren gewachsenen Besucherzustrom war einmal das schon in der Woche vor dem Rennen herrschende schöne Sommerwetter, zum anderen die ausgezeichnete internationale Besetzung mit ausgeglichenen Spitzenkräften in allen Klassen und nicht zuletzt die sorgfältige Werbetätigkeit des ADMV-Veranstaltungsdienstes; wurde doch bei der Verteilung des Materials diesmal in auffällender Weise dafür gesorgt, daß die Plakate und Werbeblätter an die richtigen Stellen kamen. Daß auch die Tageszeitungen in ihren Vorschauen in würdiger Weise auf dieses motorsportliche Großereignis hingewiesen haben, sei ebenfalls dankbar erwähnt.

Nervenstärke + Körperkraft = Rennfahrerformat

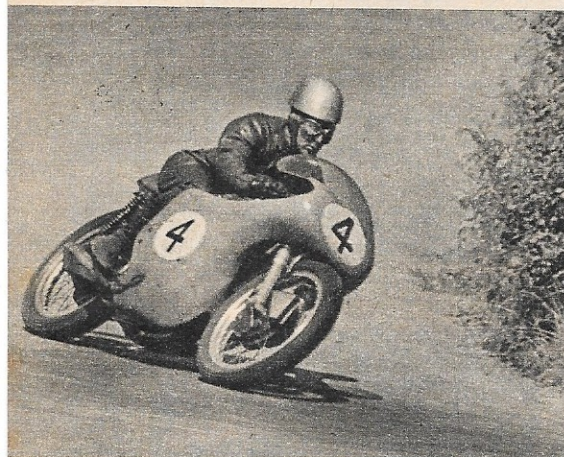
Die Weltelite des Privatfahnersports war im Rennen der 350-ccm-Maschinen vertreten. Unter den fünfzehn Ausländern befanden sich auch die Favoriten: John Hempleman (Neuseeland), Jim Redman (Rhodesien), Peter Ferbrache (England), Jack Findlay (Australien), Ladislaus Richter (Österreich), Christian Baix (Belgien), und John



32 000 Kraftfahrzeuge registrierten die Parkplätze. Allein auf der Autobahn fanden wir 3 km lang Fahrzeug an Fahrzeug

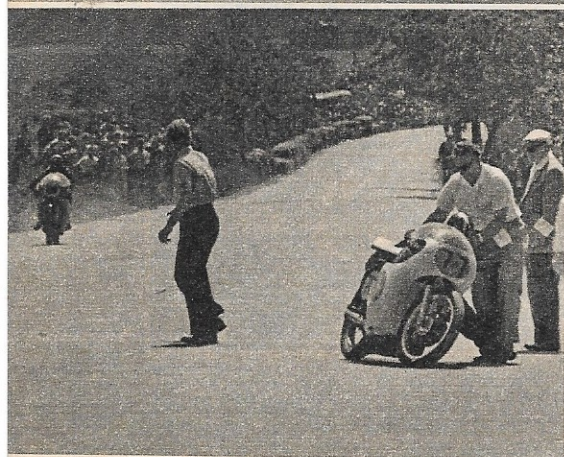
am Auspuffrohr fiel Hempleman dann aber etwas zurück, und der prächtig fahrende Schweizer Spinnler übernahm die dritte Position. Beim Zweikampf Redman/Ferbrache in den letzten Runden vermochten die beiden Spitzenreiter sich knappe hundert Meter vom Feld zu lösen. Nachdem Peter Ferbrache unmittelbar zu Beginn der zwanzigsten Runde den Rhodesier überholt hatte, wurde der Engländer allgemein (vom Chronisten allerdings nicht) als Sieger erwartet. Aber Jim Redman jagte dann als Sieger seine Norton in rasender Schlußfahrt über den Zielstrich, gefolgt von Spinnler Hempleman und Richter. Als Fünfter lief in des Wortes wahrster Bedeutung dann der Finnland-Sieger Ferbrache ein und brach im Ziel erschöpft zusammen. Der zähe Engländer hatte seine AJS eininhalb Kilometer im Eilschritt geschoben; bei der Sonnenglut von über 30 Grad im Schatten und der vollen Ledermontur eine anerkennenswerte Leistung.

Auf den weiteren Plätzen landeten Findlay, Pesl und Tickle. Heinz Hartmann auf der 350er AF fuhr ein sauberes Rennen, konnte er doch in harten Kämpfen die Norton-Fahrer Baix und van Son sowie auch Walter Knoch (Schnell-Horex) distanzieren. Kläger brachte seine dröhnende Zweizylinder-Horex nicht richtig in Schwung, und auch Randaxhe (Belgien) und Reichert mußten ihre Maschinen nach der

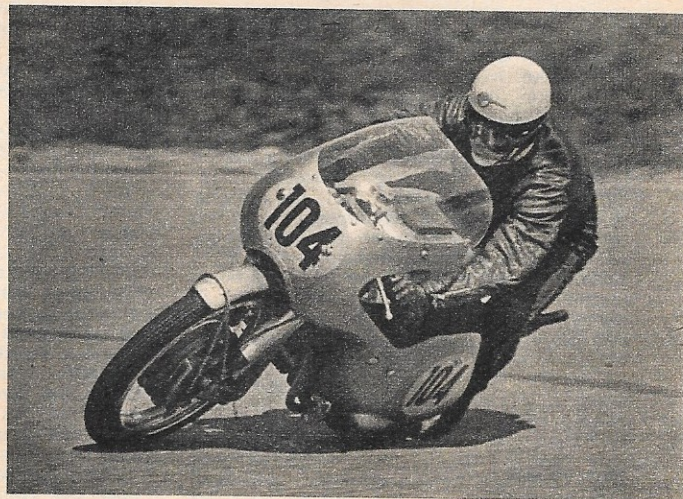


John Hempleman (Neuseeland) auf Norton. Er fuhr in der 500-ccm-Klasse 130,205 km/h Durchschnitt und die schnellste Runde mit 132,139 km/h

Eine großartige Leistung vollbrachte Werner Musiol. — Durch einen Kerzenwechsel war er mit seiner 250er MZ in der 9. Runde auf Platz 12 zurückgefallen. Er beendete das Rennen 1,7 Sekunden hinter dem Sieger als Zweiter und fuhr genau wie Hempleman (aber mit einem nur halb so großen Hubraum) eine Rekordrunde von 132,139 km/h



Ferbrache (England) sank, nachdem er seine Maschine eininhalb Kilometer geschoben hatte, hinter der Ziellinie erschöpft zusammen



fünften Runde abstellen. Sigi Gläser hatte nach einem Trainingssturz und anschließender Nacharbeit das Rennen tapfer aufgenommen, seine 1951er Boy racer machte ihm jedoch durch Blockieren des Motors einen Strich durch die Rechnung. Redman stellte mit 126,263 km/h Gesamtdurchschnitt den Hallmeierschen Streckenrekord von 1957 (125,01 km/h) ein, Ferbrache konnte aber mit der schnellsten Runde von 128,733 km/h den Klassenrundenrekord Roger Barkers von 130,69 km/h noch nicht überbieten.

Schleizer Spezialität in Neuauflage: Totes Rennen

Um die Zschopauer Fahrer und Maschinen inmitten der Hochsaison etwas zu schonen (die Rennabteilung war gerade aus Hockenheim gekommen und mußte zwei Tage nach Schleiz wieder nach Assen), ließ MZ-Sportleiter Kaaden seine Schäfchen nur in einem Rennen starten mit Ausnahme von Luigi Taveri, der als Doppelstarter auch bei den Viertellitermaschinen dabei war. Dafür pausierte Walter Brehme, der wegen seines beim Hockheimer Sturz davongetragenen herrlich schimmernden blauen Auges wie eine Filmdiva bestaunt wurde, in beiden Klassen. Klar, daß die 22pferdigen Drehschiebermaschinen von MZ allen anderen Privatfahrer-Apparaten dieser Klasse überlegen sind. Was aber die Leute vom Bau bei den Rennen der MZ-Klasse in letzter Zeit stark interessiert, ist die Frage des fahrerischen Gleichgewichts im MZ-Stall. Und hier gibt es der Beobachtungs- und Beurteilungsmöglichkeiten viele. Degner und Fügner haben die längere Zweitakter-Praxis, Taveri

Um die Zschopauer Fahrer und Maschinen inmitten der Hochsaison etwas zu schonen (die Rennabteilung war gerade aus Hockenheim gekommen und mußte zwei Tage nach Schleiz wieder nach Assen), ließ MZ-Sportleiter Kaaden seine Schäfchen nur in einem Rennen starten mit Ausnahme von Luigi Taveri, der als Doppelstarter auch bei den Viertellitermaschinen dabei war. Dafür pausierte Walter Brehme, der wegen seines beim Hockheimer Sturz davongetragenen herrlich schimmernden blauen Auges wie eine Filmdiva bestaunt wurde, in beiden Klassen. Klar, daß die 22pferdigen Drehschiebermaschinen von MZ allen anderen Privatfahrer-Apparaten dieser Klasse überlegen sind. Was aber die Leute vom Bau bei den Rennen der MZ-Klasse in letzter Zeit stark interessiert, ist die Frage des fahrerischen Gleichgewichts im MZ-Stall. Und hier gibt es der Beobachtungs- und Beurteilungsmöglichkeiten viele. Degner und Fügner haben die längere Zweitakter-Praxis, Taveri

Die Zwillinge

Aufsehenerregendes Filmdrama in 5 Bildern

Hauptdarsteller: Ernst Degner und Luigi Taveri

Regie: Walter Kaaden

Kamera: Gerhard Fuhr

Schnitt: Christoph Edd

die längere Schule im internationalen Fegefeuer. Wenn auch Fleiß nicht immer das Talent überflügeln kann, so spielt bei gleichguten Leuten die Erprobungsmöglichkeit doch eine Rolle. Unsere beiden Meister des Sports sowie Brehme und Musiol haben praktisch erst ein Jahr harter Weltmeisterschaftsbeteiligung hinter sich, der Schweizer aber ein rundes Jahrzehnt.

Aus der Startrunde des Laufs der 125-ccm-Maschinen kam Ernst Degner als erster zurück, doch schon von der zweiten Runde an führte Taveri. Nach der sechsten Runde hatten Taveri und Degner bereits eine halbe Minute Vorsprung vor dem Feld. Bis zur vorletzten Runde blieb Degner im Windschatten Taveris. Dann ging wieder Degner an die Spitze, und als Sportkommissar Gimpel gegenüber der Zeitnahme sehr sorgfältig am Zielstrich Aufstellung nahm, rechnete man allgemein mit einer Überraschung. Die ließ nicht auf sich warten – denn aus der letzten Kurve kamen Degner und Taveri wie die siamesischen Zwillinge nebeneinanderliegend heraus und legten im toten Rennen durchs Ziel.

Bei dieser technischen und fahrerischen Demonstration wurde nicht langsam gefahren, die beiden Sieger erreichten einen Durchschnitt von 117,86 km/h, wobei Taveri die schnellste Runde mit 124,757 (!) km/h fuhr. Degners 1957er Strecken- und Rundenrekord von 113,16 bzw. 115,33 km/h waren somit weit überboten. Hinter der Spitzengruppe wurde eifrig um die Plätze gefochten. Dietmar Zimpel (MZ) konnte die westdeutschen Ducati-Fahrer Pesl und Kronmüller trotz ihres hartnäckigen Widerstandes hinter sich lassen, während Werner Köhler (MZ) die Ducati-Fahrer Svensson und Scheidhauer in Schach hielt und Heinz Zimmermann (MZ) wiederum die Ducati-Fahrer Nicklasson und Hedlund auf Platz zehn und elf verwies.

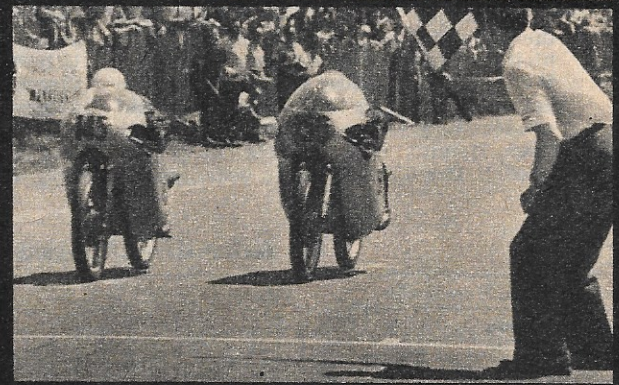
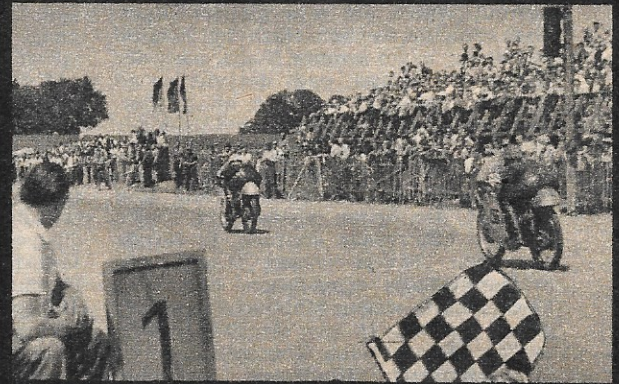
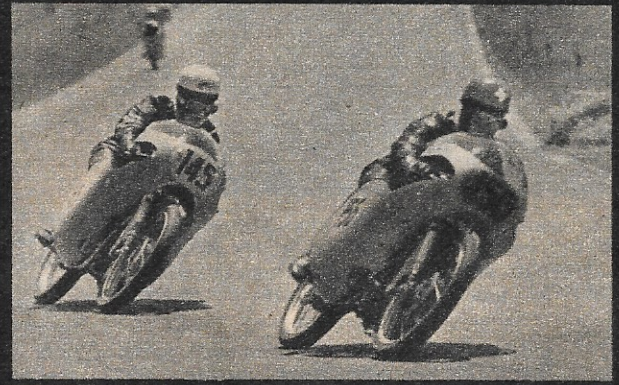
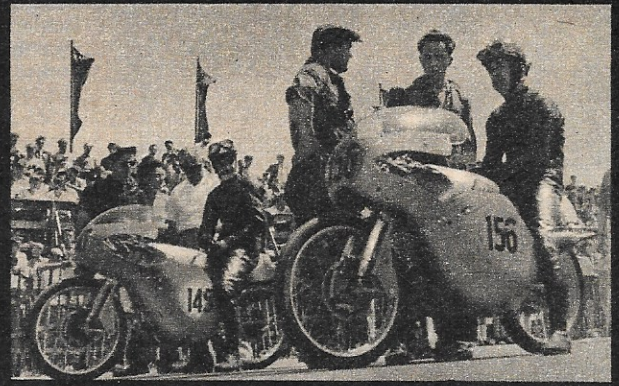
Kampf um absoluten Strecken- und Rundenrekord

John Hempleman hatte auf seiner Halbliter-Norton bereits im Training 130er Runden absolviert, aber auch Rudi Gläser aus Mylau war schon auf 129 km/h gekommen. Gläser ist einer der gemütlichen Rennfahrer mit Familienvater-Angewohnheiten, aber ein sehr harter Fighter. Nur wenn man sich an Kurven postiert, seinen Fahrstil beobachtet und dann die Stoppuhr sprechen läßt, weiß man, wo Rudi Gläser seine Sekunden holt. Ferbrache und Redman gehörten auch in dieser Halbliterklasse wieder mit zur Spitzengruppe. Hempleman hielt drei Runden lang die Spitze, dann brachte Peter Ferbrache sein zweites Kunststück an diesem Tag fertig und drehte nach dem ersten Renndrittel seine aufgebohrte Boy racer von 370 ccm (keine Matchless, wie man an Hand des verwendeten Kraftstoffbehälters hätte annehmen können) mächtig auf und ging vor Hempleman, Redman, Findlay und Gläser (sämtlich auf Norton) in Führung. Nach zwei Runden war aber der Neuseeländer wieder an der Tete. Gläser, der die Spitzengruppe nie aus den Augen ließ, wurde von diesem Kampf mitgerissen und legte in der siebenten, achten und neunten Runde neue Rekordzeiten hin. Der Mylauer Norton-Fahrer hatte sich dabei auf Platz drei vorgearbeitet, griff sich in verwegener Fahrt auch Ferbrache und schien sich sogar auf ein Duell mit Hempleman einlassen zu wollen. Aber der neuseeländische Champion liebt außer Redman keine fremden Fahrer im Windschatten und machte sich wieder frei; auch Ferbrache zog wieder vor Gläser. Da Redman in der Stadtkurve mit Ventillfederbruch liegenblieb, änderte sich an dieser Reihenfolge bis ins Ziel nichts mehr.

Hinter dem Führungstrio hielt Findlay sehr gleichmäßig immer seinen vierten Platz, aber nach ihm balgten sich die BMW-Fahrer John (Schriesheim) und Carlsson (Schweden), bis der lange Schwede wegen eines leichten Sturzes ausscheiden mußte. Wenn man die etwas eckige Fahrweise dieser beiden Boxer-Fahrer genau beobachtete, kam man wohl zu dem Schluß, daß solche BMW-Köner wie Dale und Hiller selten sind. Bei der Jagerei um die Führung bis zum Schluß fuhr Hempleman noch in der letzten Runde einen neuen absoluten Rundenrekord mit 132,139 km/h. Barkers „Absoluter“ von 1957 (130,69 km/h) wurde damit eingestellt. Auch Hillers bisheriger Streckenrekord von 125,14 km/h wurde von Hempleman mit 130,205 km/h weit übertroffen.

Wat dem einen sin Nachtigall, is dem annern sin Uhl

Außer Degner und Brehme war in der 250er Klasse das gesamte MZ-Geschwader am Start: Taveri, Fügner, Musiol und Nachwuchsmann Hans Fischer. Jochen Scheel konnte wegen seiner Bernauer Sturzverletzungen noch nicht wieder antreten. Von Simson wurde Weinert auf der Königswellen-Twin und Weber auf der Einzylinder-Kettenmaschine eingesetzt. Mit einer 132er Trainingsrunde deutete Taveri die ungeheure Leistung des 42 PS starken MZ-Twins an. Beachtlich war aber auch, daß Weber mit dem verbesserten vorjährigen Simson-Einzylindermotiv mit Kettenantrieb der obenliegenden Nockenwellen 127er Runden hinlegte und beim Rennbeginn mit in der ersten Startreihe stand. Taveri hatte wieder einmal einen sehr schlechten Start, während der Mannheimer Guthier auf der Falkschen Adler wie aus der Pistole geschossen aus der dritten Startreihe vorging und die Spitze beim Start übernahm. Aus der ersten Runde kam aber Fügner in Führung zurück, nach ihm Taveri, Butz (NSU), Fischer und Musiol. Nach der zweiten Runde lag Musiol an dritter Stelle, Butz wurde auf die fünfte Position gedrückt, hinter ihm Reichert und Klaus auf NSU und Lohmann auf Adler. Während Vorjahrsmeister Weinert bereits



An der Startlinie / Vierzehn Runden Taveri vor Degner / Letzte Runde Degner vor Taveri / Unentschieden über die Ziellinie / Gemeinsam unterm Siegerkranz



Ein schöner Erfolg für den Simson-Fahrer Weber war der erste Platz in der Klasse A; hier erhält er vom Sportpräsidenten des ADMV, Manfred von Brauchitsch, den Siegerkranz

nach der zweiten Runde und auch später mehrmals an die Boxe mußte, fuhr Helmut Weber ein sehr gleichmäßiges, aber schnelles Rennen. Nach der zweiten Runde lag er an zehnter Stelle, nach der dritten an neunter, nach der vierten an sechster, nach der sechsten an fünfter, nach der achten an vierter und nach der neunten Runde an zweiter Stelle. In dieser Runde fiel Musiol zurück, so daß die NSU-Fahrer Schneider, Butz und Reichert die dritte, vierte und fünfte Position einnehmen konnten. In Runde acht war Taveri wegen Bruchs des Sitzbankträgers ausgefallen, und auch Fischer hatte wegen Motorschadens aufgeben müssen. In der zwölften Runde mußte Fügner seine Zweizylinder mit durchschmorter Zündspule abstellen. Nun war die Bahn für Weber frei, der die Simson laufen ließ, was das Zeug hielt, sie aber trotzdem nicht überdrehte. Werner Musiol hatte sich in einem begeisternden Spurt aus dem Mittelfeld wieder nach vorn gearbeitet, konnte aber Helmut Weber nicht mehr erreichen. Der Sieg in diesem bedeutenden

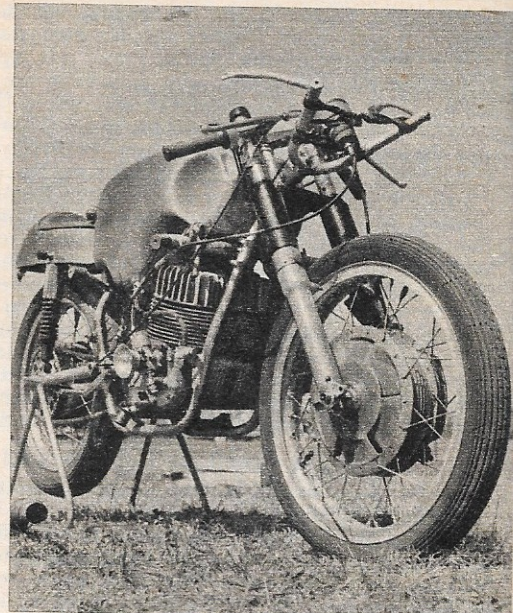
Rennen ist dem jungen Simson-Fahrer herzlich zu gönnen; denn was dieser Junge auf dem schwierigsten Stück der Schleizer Rennstrecke, der Abfahrt vom Buchhübel zur Stadtkurve, an Kurventechnik und Speedstil zeigte, stempelt ihn zu einem ganz großen Fahrer. Die NSU-Armada Schneider, Butz, Reichert und Klaus belegte hinter Weber und Musiol die nächsten Plätze. Lohmann wurde Siebenter, und Kläger konnte sich nach heftigem Geplänkel gegen Malchus durchsetzen. Weber schaffte einen Gesamtdurchschnitt von 120,75 km/h, erreichte damit aber noch nicht ganz den Falkschen Klassenrekord von 121,60 km/h. Nach verschiedenen Rekordrunden Taveris hatte zum Schluß Musiol mit 132,139 km/h einen neuen Rundenrekord aufgestellt und damit — mit der halben Kubikzentimeterzahl — die Rekordzeit der Halbliterklasse erreicht. Klägers Rundenrekord von 1955 (123,03 km/h) wurde hiermit nach vier Jahren entthront.

Vorzeitiger Abschluß

Das Rennen der Dreiradfahrzeuge warf auf den schönen Renntag in Schleiz den einzigen Schatten. Scheidegger/Burkhardt, Fath/Wohlgemuth und Deubel/Höhler, sämtlich auf BMW, hatten vom Start weg die Führung übernommen, aber schon in der ersten Runde wurden die Spitzenreiter der zweiten Gruppe, Butscher/Schmidt aus Sindelfingen, ausgangs der Seng aus der Kurve getragen, stürzten und warfen einige Strohballen auf die Bahn. Trotz scharfen Bremsens wurden die nachfolgenden Gespanne in einen bedauerlichen Massensturz verwickelt, wobei die DDR-Beifahrer Fritz Schröder (Leipzig) und Walter Bittner (Halle), die im Seitenwagenboot ihrer westdeutschen Sportfreunde Ritter-Speyer und Kölle-Sindelfingen saßen, tödlich verletzt wurden. Da auch einige Zuschauer durch leichte Verletzungen in Mitleidenschaft gezogen waren, entschloß sich die Rennleitung, diesen Lauf nach der vierten Runde abzubauen. In der Reihenfolge Scheidegger/Burkhardt, Deubel/Höhler, Fath/Wohlgemuth, Neußner/Ehrlich, Strub/Siffert, Urquhart/Foster, Richter/Klim und Stracke/Fitzek wurden die Fahrzeuge abgewartet. Wie die aus Vertretern des Präsidiums des ADMV, der Rennleitung und der Volkspolizei gebildete Kommission, die sofort zusammentrat und den

Unfallhergang prüfte, in ihren Verhandlungen feststellte, war kein Organisations- oder Streckenfehler (Öl, Sand oder dergleichen) an dem tragischen Ereignis schuld, sondern der zuerst erfolgte Sturz von Butscher/Schmidt hatte die Kettenreaktion ausgelöst.

Karl-Heinz Edler



Taveris 250er MZ einmal ohne Verkleidung; der Schweizer hat die Langarm-Vorderradschwinge gegen eine Teleskopgabel auswechseln lassen

Offizielle Ergebnisse:

Klasse 4 bis 125 ccm: 1. Ernst Degner (Karl-Marx-Stadt), MZ, und Luigi Taveri (Schweiz), MZ, beide 58.17,0 = 117,86 km/h; 3. Dietmar Zimpel (Zschorlau), MZ, 59.31,0; 4. Hans Pesl (München), Ducati; 5. Karl Kronmüller (Mannheim), Ducati; 6. Werner Köhler (Bad Schandau), MZ; 7. Ulf Svensson (Schweden), Ducati; 8. Willi Scheidhauer (Scheidt), Ducati; 9. Heinz Zimmer (Dresden), MZ, 1 Rd. zur.; 10. Billy Nicklasson (Schweden), Ducati, 1 Rd. zur.; 11. Lennart Hedlund (Schweden), Ducati, 1 Rd. zur.; 12. Heinz Lasch (Karl-Marx-Stadt), MZ, 3 Rd. zur.; 13. Sven Almström (Schweden), Mondial, 4 Rd. zur. Schnellste Runde: Taveri, 3.40,2 = 124,757 km/h. — **Klasse A bis 250 ccm:** 1. Helmut Weber (Radefeld), Simson, 57.11,8 = 120,075 km/h; 2. Walter Musiol (Babelsberg), MZ, 57.13,5; 3. Michael Schneider (Augsburg), NSU, 57.27,6; 4. Heiner Butz (Aspishausen), NSU; 5. Walter Reichert (Ingelheim), NSU-Max; 6. Andreas Klaus (Augsburg), NSU; 7. Siegfried Lohmann (Stellenfelde), Adler-RS; 8. Fritz Kläger (Freiburg), NSU-Max; 9. Ludwig Malchus (Ingelheim), NSU; 10. Kurt Guthier (Mannheim), Adler-RS; 11. Arthur Krings (Schilbach), NSU; 12. Rolf Heilmann (Zeit), Simson, 2 Rd. zur. Schnellste Runde: Musiol, 3.27,9 = 132,139 km/h. — **Klasse B bis 350 ccm:** 1. Jim Redman (Rhodesien), Norton, 1:12.31,5 = 126.263 km/h; 2. Werner Spinnler (Schweiz), Norton, 1:12.38,3; 3. John Hempleman (Neuseeland), Norton, 1:13.17,0; 4. Ladislaus Richter (Österreich), AJS; 5. Peter Ferbrache (England), AJS; 6. Jack Findlay (Australien), Norton; 7. Hans Pesl (München), DKW; 8. John Tickle (England), Norton, 1 Rd. zur.; 9. Heinz Hartmann (Petersdorf), AF, 1 Rd. zur.; 10. Walter Knoch (Gorndorf), Horex, 2 Rd. zur.; 11. George Parvis (Irland), Norton, 2 Rd. zur.; 12. Christian Baix (Belgien), Norton, 3 Rd. zur. Schnellste Runde: Ferbrache, 3.33,4 = 128.733 km/h. — **Klasse C bis 500 ccm:** 1. John Hempleman (Neuseeland), Norton, 52.44,8 = 130,205 km/h; 2. Peter Ferbrache (England), AJS 370, 52.56,0; 3. Rudolf Gläser (Mylau), Norton 52.58,3; 4. Jack Findlay (Australien), Norton; 5. Lothar John (Schriesheim), BMW; 6. George Parvis (Irland), BSA, 1 Rd. zur.; 7. Christian Baix (Belgien), Norton, 1 Rd. zur.; 8. John Tickle (England), Norton, 1 Rd. zur.; 9. Hans Franke (Karl-Marx-Stadt), Norton, 1 Rd. zur.; 10. Martin Randaxhe (Belgien), Norton, 2 Rd. zur. Schnellste Runde: Hempleman, 3.27,3 = 132,139 km/h.

So fuhr die 250-ccm-Klasse:

