

WO DU SEIN KANNST  
WIE DU BIST...



**Sternquell** ...DA BIST DU ZU HAUS!



80 Jahre Schleizer Dreieck **DMSB**  
Deutscher Motor Sport Bund e.V.



CLASSIC-  
VERANSTALTUNG DES DMSB

**SCHLEIZER  
DREIECK**

**12./13.07.03**



**Autogramm-  
POSTER  
AUF  
MITTELSEITEN**

**PROGRAMM**

Preis: 3,- EURO

Medienpool  
Schleizer  
Dreieck



Schleizer Dreieck



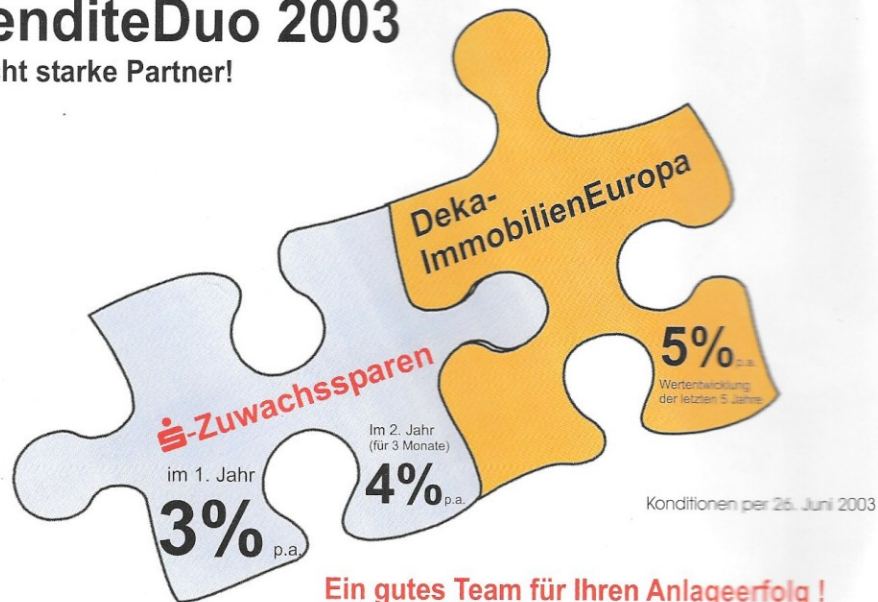
# Scuderia



## Shell CLASSIC

### RenditeDuo 2003

- zwei echt starke Partner!



**Ein gutes Team für Ihren Anlageerfolg!**

 **KREISSPARKASSE SAALE-ORLA**  
kompetent, sympathisch, zukunftsorientiert

Wertzuwachs in 5 Jahren (Stand 31.01.2003).  
Vergangenheitswerte sind keine Garantie für zukünftige Entwicklungen.

## Classic-Veranstaltung des VVB Schleizer Dreieck '03

### Vorwort des Präsidenten des Veteranen-Fahrzeug-Verbandes

**Liebe Freunde des Veteranensports,  
liebe Zuschauer,**

als erstes möchten wir den Schleizer Freunden ganz herzlich zu ihrem Jubiläum anlässlich des 80. Geburtstages der motorsportlichen Aktivitäten auf dem Schleizer Dreieck gratulieren!

Schon vor dem Kriege war die Rennstrecke mitten in Deutschland sehr bekannt, die renommiertesten Fahrer fuhren hier um Ruhm und Ehre.

Auch nach dem Zusammenbruch wurde der Rennbetrieb wieder aufgenommen.

Internationale Veranstaltungen wurden durchgeführt, bis die politische Großwetterlage die Teilnahme von westdeutschen Teilnehmern nicht mehr zuließ. Nach der Wende kamen dann auch die Veteranenfahrzeuge auf das Programm der Schleizer Veranstalter.

Der VFV, als größter Verband für Veteranenfahrzeuge in Deutschland, hat inzwischen den Schleizer Lauf als Meisterschaftslauf zur Deutschen Historischen Motorradmeisterschaft und als Lauf seiner historischen Autogruppe fest eingeplant.

Alle unsere Teilnehmer freuen sich immer wieder auf das Ereignis auf dieser schönen Strecke.

Zum Jubiläum haben wir Sonderläufe der interessantesten Maschinen (und Automobile) der letzten achtzig Jahre zusammengestellt, die Sie auf der Strecke und im Fahrerlager ansehen können.

Ich bedanke mich bei allen, die diese große und bedeutende Veranstaltung ermöglicht haben und wünsche Zuschauern und Teilnehmern viel Spaß und Freude.

Willy Hof

### Kreisstadt Schleiz

Schleiz, als Kreisstadt des Saale-Orla Kreises und Tor zu den großen Saaletalstauseen, ist als ehemaliger Sommerresidenzort der Fürstenhäuser Reuß Anziehungspunkt und Ausgangsort für Wanderungen in die herrliche Umgebung zugleich.

Die Stadt selbst ist hervorragend über die A9 (Nürnberg – Berlin) zu erreichen.

Schleiz bietet seinen Gästen vielerlei Sehenswürdigkeiten, die einen Besuch lohnenswert machen. Genannt sei dabei die weithin sichtbare und berühmte Bergkirche mit ihren reichhaltigen Wandmalereien und dem in der Kirche befindlichen kunstvollen Altar. Der angrenzende Bergfriedhof ist durch seine einem Park nachempfundenen Anlage ebenfalls ein Kleinod der Stadt Schleiz.

Das markanteste Gebäude der Stadt ist die neusanierte „Alte Münze“ auf dem Neumarkt, das Geburtshaus Johann Friedrich Böttgers, dem Erfinder des europäischen Porzellans. Sehenswert ist eine ständige Ausstellung der Porzellanmanufaktur Meissen zur Geschichte der Entwicklung des

Porzellans. In der kleinen Galerie finden regelmäßig Ausstellungen bekannter Künstler statt. Darüber hinaus beherbergt die Münze ein neugestaltetes Trauzimmer, in dem der Bund fürs Leben eingegangen werden kann.

Schleiz war auch Schaффensort des berühmten Dr. Konrad Duden im Rutheneum. Duden hat in Schleiz das gleichnamige Rechtschreibnachschlagewerk Deutschlands erarbeitet. Im Rutheneum befindet sich ein kleines Museum, welches einen Blick auf die Arbeit Dudens und auf die Heimatgeschichte zulässt.

Nicht zu vergessen ist der Anziehungspunkt Nr. 1, das Schleizer Dreieck, die älteste Naturrennstrecke Deutschlands mit seinen alljährlichen internationalen Motorsportveranstaltungen. Im Jahr 2003 begeht die Rennstrecke ihr 80-jähriges Bestehen. Zu den besonderen Attraktionen der Kreisstadt zählt das neue Freibad Schleiz „Wisenta Perle“ mit seiner 50 Meter langen Wasserrutsche, modernen Erlebnis- und Kinderbecken sowie einem 50-Meter-Sportbecken in parkähnlicher, ruhiger Lage am Rande der Stadt.

Die Stadt Schleiz wünscht allen Gästen einen angenehmen und erlebnisreichen Aufenthalt.

**Stadtverwaltung Schleiz**  
Teichstraße 1 · 07907 Schleiz  
Tel.: 0 36 63/48 04 - 0 · Fax: 0 36 63/42 32 20  
<http://www.schleiz.de> · E-mail: [info@schleiz.de](mailto:info@schleiz.de)  
Alles über Schleiz und seine Umgebung erfahren Sie in der **Alten Münze – Stadtinformation**  
Tel.: 0 36 63/42 87 35

**Öffnungszeiten Alte Münze:**  
Dienstag 9 – 12 Uhr und 13 – 18 Uhr  
Donnerstag 9 – 12 Uhr und 13 – 18 Uhr  
Freitag 9 – 12 Uhr und 13 – 18 Uhr  
Samstag 9 – 12 Uhr und 14 – 16 Uhr  
Sonntag 9 – 12 Uhr und 13 – 16 Uhr



### Kreisstadt Schleiz



**Freibad Schleiz „Wisenta-Perle“  
Görkwitzer Unterweg,  
Schleiz**

Schwimmspaß und Erfrischung in unserer attraktiven Freibadanlage, bestehend aus Kleinkinder- und Erlebnisbecken mit Massagesprudel & Wasserfall, 50-Meter-Sportbecken und als besondere Attraktion eine 50-Meter-Wasserrutsche.

**Öffnungszeiten:**  
1. Juni bis 30. September  
täglich von 10 – 20 Uhr

## ORGANISATION SCHLEIZER DREIECK CLASSIC

Veranstalter:	Veteranen-Fahrzeug-Verband e.V.	Fahrzeugabnahme	
Organisationsleitung:	Willy Hof, Hanau Heinz Pöllmann, Feucht Joachim Grabietz, Braunschweig BG „Schleizer Dreieck“, Eugen Büchner	technisch: Auto	Wolfgang Klix, Dresden Michael Meyer, Reudnitz
Fahrleiter Motorrad:	Lutz Bauer, Mannheim	Zeitnahme:	Fa. Bernd Jung, Nürnberg
Assistent:	Horst Gailsdorf, Kümla	Streckensprecher:	Paul Gockel, Geseke Lutz Weidlich, Chemnitz
Fahrleiter Auto:	Bernd Jung, Nürnberg	Siegerehrung: Moto	Heinz Pöllmann, Feucht Joachim Grabietz, Braunschweig Hartmut Grimm, Schleiz
Assistent:	Bernd Faber, Saalburg	Siegerehrung: Auto	Willi Budzynski, Billerbeck
Sportkommissar:	Iris Bonow, Offenbach	Umweltbeauftragter:	Bernd Franz, Schleiz
Sportkommissar/Auto:	Heinz Günter Simmert, Elsterberg	Sicherheitsfahrzeug:	Heinz Pöllmann, Feucht Bernd Faber, Saalburg
Autogruppe:	Willi Budzynski, Billerbeck	Streckensicherung:	Wilfried Gruhl, Tanna
Nennbüro:	Ira Born, Gierenderhöhe	Streckenposten:	Wilfried Gruhl, Tanna
Transponder:	Hilde Kröber, Winnigen	Medizinischer Rettungsdienst:	DRK Schleiz, Hartmut Jacobi
Meisterschafts-Ergebnisse:	Birgit Erb, Grabenstetten	Fahrerlager-Eingang:	Frank Fieker, Tanna
Fahrzeugabnahme historisch: Moto	Manfred Woll, Insheim	Pannen-Wagen:	Wilfried Gruhl, Tanna
Fahrzeugabnahme historisch: Auto	Willi Budzynski, Billerbeck	Vorstart:	Wolfgang Cybala, Schleiz
Fahrzeugabnahme technisch: Moto	Obmann: Peter Bonow, Offenbach Guido Born, Gierenderhöhe Peter Urbach, Domagen Hans Lux, Rüsselsheim Dieter Kröber, Winnigen Friedl Bleifuß, Kahl	Boxen:	Rudolf Gräsel, Frösens
		Start- und Ziel:	Günther Kauz, Schleiz
		Kassierung/Parkplätze:	Gerd Zeuner, Pörmitz
		Sportordner:	Dirk Friedrich, Tanna
		Campingplatz:	Peter Seidel, Lössau
		Feuerwehr:	Axel Wöhrle, Schleiz

### INHALTSVERZEICHNIS

S. 3	Vorwort	S. 11-13	Fahrzeugvorstellungen
S. 4	Organisation	S. 14-18	Startlisten
S. 5	Zeitplan/Streckenplan	S. 20/21	Mittelposter
S. 6-8	80 Jahre Schleizer Dreieck	S. 22	Vorschau Supermoto Schleizer Dreieck
S. 9	Zukunft Schleizer Dreieck	S. 23-35	Startlisten
S. 10	Der VFB stellt sich vor	S. 36-38	Die Anfänge des Motorsports

### IMPRESSUM

Herausgeber: Betreibergesellschaft Schleizer Dreieck  
Am Stadtweg 17 · 07907 Schleiz · Tel. 03663 / 403400 · Fax 03663 / 400125

Gestaltung: HB-Werbung und Verlag GmbH & Co. KG, Schenkenberg 40, 00125 Chemnitz · Tel. 0371 / 56 16 00, Fax: 0371 / 56 16 019  
www.top-speed.info, www.hb-werbung.de, E-Mail: info@hb-werbung.de

Gesamtleitung: Hendrik Nobel · Koordination: Thorsten Horn · Grafik/Layout: Marina Milverstedt

Belichtung: type GmbH, Chemnitz

Druck: Limbacher Druck, Limbach-Oberfrohna

## Zeitplan / Streckenplan

### Historische und Technische Abnahme:

Freitag	12.00 - 15.00 Uhr 16.00 - 19.00 Uhr
Samstag	07.30 - 10.00 Uhr

### Fahrerbesprechung:

Freitag	19.15 Uhr
---------	-----------

### Samstag 12. Juli

Klassen B + E (Startl. S. 14)  
Klassen F + L + T (Startl. S. 23/16/17)  
Klassen H + C (Startl. S. 18)  
Streckenräumung, Übergänge offen  
Klassen U + V (Startl. S. 23/24)  
Klassen K + S (Startl. S. 25)  
Klassen M + N + P (Startl. S. 26/27)  
Streckenräumung, Übergänge offen  
Klassen R + J (Startl. S. 30)  
Klassen X + W (Startl. S. 31)  
Klassen Y + Z  
Streckenräumung, Übergänge offen  
Sonderlauf Motorräder (Startl. S. 28/29), Auto (Startl. S. 33)  
Klassen Auto B + C (Startl. S. 34)  
Klassen Auto D + E (Startl. S. 35)  
**Mittagspause**, Streckenräumung  
**Sponsorenlauf der Sparkasse**

### Freies Training:

08.00 - 08.15 Uhr  
08.20 - 08.35 Uhr  
08.40 - 08.55 Uhr  
08.55 - 09.10 Uhr  
09.10 - 09.25 Uhr  
09.30 - 09.45 Uhr  
09.50 - 10.05 Uhr  
10.05 - 10.20 Uhr  
10.20 - 10.35 Uhr  
10.40 - 10.55 Uhr  
11.00 - 11.15 Uhr  
11.15 - 11.30 Uhr  
11.30 - 11.50 Uhr (Motorräder)  
11.55 - 12.10 Uhr  
12.15 - 12.30 Uhr  
12.30 - 13.15 Uhr  
in der Mittagspause von 12.45 - 13.10 Uhr

### Pflichttraining:

13.15 - 13.35 Uhr  
13.40 - 14.00 Uhr  
14.05 - 14.25 Uhr  
14.25 - 14.40 Uhr  
14.40 - 15.00 Uhr  
15.05 - 15.25 Uhr  
15.30 - 15.50 Uhr  
15.50 - 16.05 Uhr  
16.05 - 16.25 Uhr  
16.30 - 16.50 Uhr  
16.55 - 17.15 Uhr  
17.15 - 17.30 Uhr  
17.30 - 17.50 Uhr (Auto)  
17.55 - 18.15 Uhr  
18.20 - 18.40 Uhr

### Sonntag 13. Juli Wertungsläufe

Klassen B + E (Startl. S. 14)  
Klassen F + L + T (Startl. S. 16/17)  
Klassen H + C (Startl. S. 18)  
Streckenräumung, Übergänge offen  
Klassen U + V (Startl. S. 23/24)  
Klassen K + S (Startl. S. 25)  
Klassen M + N + P (Startl. S. 26/27)  
Streckenräumung, Übergänge offen und  
Siegerehrung B-C-E-F-H-K-L-M-N-P-S-T-U-V

08.00 - 08.30 Uhr  
08.35 - 09.05 Uhr  
09.10 - 09.40 Uhr  
09.40 - 09.55 Uhr  
09.55 - 10.25 Uhr  
10.30 - 11.00 Uhr  
11.05 - 11.35 Uhr  
11.35 - 12.15 Uhr

Sonderlauf Motorräder (Startl. S. 28/29)  
Klassen R + J (Startl. S. 30)  
Klassen X + W (Startl. S. 31)  
Klassen Y + Z (Startl. S. 32)  
Streckenräumung, Übergänge offen und  
Siegerehrung J-R-W-X-Y-Z  
Sonderlauf Auto (Startl. S. 33)  
Klassen Auto B + C (Startl. S. 34)  
Klassen Auto D + E (Startl. S. 35)

12.15 - 12.45 Uhr  
12.50 - 13.20 Uhr  
13.25 - 13.55 Uhr  
14.00 - 14.30 Uhr  
14.30 - 15.00 Uhr

Streckenräumung, Übergänge offen und  
Siegerehrung Autos B-C-D-E

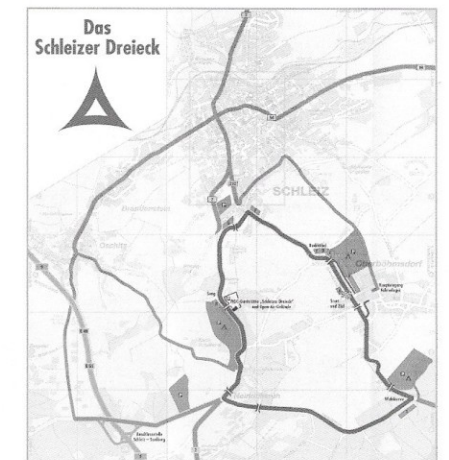
16.40 - 17.00 Uhr

## STRECKENPLAN

**Legende**

- Zufahrtsstraßen
- Autobahn BAB9
- Rennstrecke
- X Übergänge
- Start und Ziel
- Tribünen
- Fahrerlager
- A Zeitplatz
- D Parkplatz

Älteste Naturrennstrecke Deutschlands:  
1. Rennen am 10. Juni 1923  
Rennstreckenlänge bis Mai 1988:  
7.6310 km; ab August 1988: 6.8165 km  
Tiefster Streckenpunkt – Seng: 470 m ü.N.  
Höchster Streckenpunkt – lange Schauer-  
schachtelkurve: 539 m ü.N.  
Höhenunterschied: 69 m; Streckenbreite:  
durchschnittlich 10 m  
Rennrichtung: entgegengesetzt dem  
Uhrzeigersinn; Kurvenanzahl: 22  
Tribünenplätze: 20.000 auf 7 Tribünen-  
komplexen



## 80 Jahre Schleizer Dreieck

Text: Werner Müller, Fotos: Archiv Jan Müller (7), Thorsten Horn (1)

Benzinverbrauchsfahrten eine Erfindung der Neuzeit – weit gefehlt! Bereits im Jahre 1923 wird eine solche Fahrt zum Geburtshelfer des Schleizer Dreiecks. Schon Anfang der 20er Jahre erregte der Benzinpreis die Gemüter der Kraftfahrer. Deshalb suchten die Verantwortlichen des Gau II a des ADAC Thüringens nach einer geeigneten Rundstrecke für eine Gebrauchs- und Brennstoffprüfung. Karl Slevogt, damaliger Leiter der Apollo-Werke in Apolda und Gausportleiter, fand die Strecke beim Studieren der Landkarte. Die Strecke entsprach den damaligen Forderungen, die in den 20er Jahren an einen anspruchsvollen Rennkurs gestellt wurden. Die Straße befand sich für damalige Verhältnisse in einem sehr guten Zustand. Wohl keiner hat 1923 daran geglaubt, dass diese Strecke einmal über acht Jahrzehnte Bestand haben sollte. Im Gegenteil – kaum jemand gab dem Dreieck wegen seiner damaligen schlechten Verkehrsanbindung große Überlebenschancen. Der Startschuss zur ersten Veranstaltung fiel am 10. Juni 1923 – eine Brennstoffprüfung. Die weiteste Strecke – 87,3 km – legte damals bei den Wagenfahrern Huldreich Heusser auf einem fünf PS starken Wanderer bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 41,4



Paul Rüttchen (Erkelenz) siegte drei Mal in Folge zwischen 1925 bis 1927. Das Foto stammt aus dem Jahre 1932, auf NSU

km/h zurück. Bei den Motorradfahrern ging der Apoldaer Raebel als Sieger hervor. Er sicherte den Tagesieg (64,2 km/h) mit einer 1000 ccm Mars.

Nur ein Jahr später erlebte das Schleizer Dreieck die Geburtsstunde der „Deutschen Kraftradstraßenmeisterschaft“, dem Vorläufer der heutigen Internationalen Deutschen Motorradmeisterschaft, bis zu diesem Zeitpunkt gab es in Deutschland nur eine Bahnmeisterschaft, die auf Zementbahnen ausgefahren wurde.



Bernd Rosemeyer

Im Jahre 1927 gewann der Erkelener Paul Rüttchen bereits zum dritten Mal in Folge auf dem Thüringer Kurs. Dieses Meisterstück sollte nur wenigen Fahrern in der 80-jährigen Geschichte dieser Rennstrecke gelingen.

Beim 7. Schleizer Dreieck Rennen überstieg die Zuschauerzahl erstmalig die 100.000-Grenze, eine bis dahin unbekannte Anzahl an Besuchern. Viele große Fahrer gaben als Nachwuchsfahrer in Schleich die ersten Kostproben ihres Könnens ab, u.a. im Jahre 1932 der junge Bernd Rosemeyer oder fünf Jahre später die deutsche Motorradlegende Georg Meier, dessen Straßenrennsportkarriere in Schleich begann.

Niemand ahnte zu diesem Zeitpunkt, dass die Rennveranstaltung im Jahre 1937 die letzte Vorkriegsveranstaltung werden sollte. Noch einmal erlebten über 70.000 Zuschauer packenden Rennsport. Überschattet wurde dieses Rennen durch den tragischen Tod des Seitenwageneuropameisters Karl Braun (Karlsruhe/DKW) im Rennen der Gespanne.



1959: Kurz nach dem Start zum letzten Seitenwagenrennen für lange Zeit: 39 Scheidegger/Burkhardt; 40 Neusser/Ehrlich; 47 Deubel/Höhler; 41 Strub/Jo Siffert (später Formel 1); 38 Urquart/Forster (die Unfallauslöser)

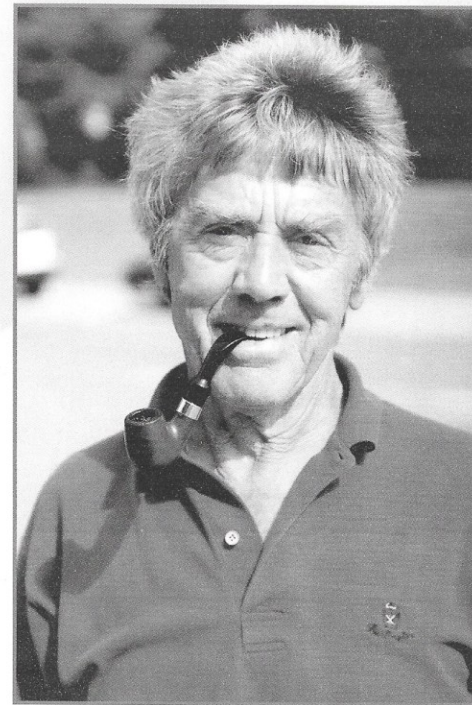
Dann wurde es still um das Schleizer Dreieck. Die Solitude und andere deutsche Rennstrecken, einschließlich Schleich, standen nicht mehr im Terminkalender des Straßenrennsportes. Niemand kümmerte sich mehr um die Strecke, sie verwahrloste. Der Krieg kam, Panzer rollten darüber hinweg und

der Frost zersprengte den Asphalt. Auf diesen klassischen Boden des Motorsportes senkte sich tiefste Nacht.

Bis 1948 sollten die Motorengeräusche auf dem Dreieck verstummen, im Oktober dieses Jahres war es endlich wieder soweit. Die Initiative ergriffen die Jenaer Motorsportanhänger. Nach diesem inoffiziellen Beginn, ging es 1949 wieder richtig zur Sache. Bereits ein weiteres Jahr später fand vor über 250.000 Zuschauern (an einem Tag!), der einzige



Eric Offenstadt konnte zwei Mal den Formel 3-Lauf in Schleich gewinnen – 1963 & 1965  
Später stieg der Franzose in das Grand Prix-Geschehen für Motorräder ein.



Freddy Kottulinsky (Schweden), der spätere Paris-Dakar-Sieger, ist heute inzwischen in Schleich wohnhaft.  
Kottulinsky hielt lange Zeit den Runden- bzw. Streckenrekord

gesamtddeutsche Meisterschaftslauf während der Trennung der beiden deutschen Staaten statt. Zum ersten Mal bot sich den Ostdeutschen ein Überblick auf das gesamtddeutsche Maschinenmaterial. Erschienen waren die Rennställe von BMW, NSU, DKW und Horex. Erneut waren es die Vorkriegs-Heroen, die die Massen zu begeistern wussten – u. a. Georg Meier, Heiner Fleischmann, Siegfried Wünsche und die Gespannpiloten Böhm/Fuchs. Die westdeutschen Fahrer blieben auf dem Dreieck bis zum Bau der Mauer gern gesehene Gäste, doch mit der Gemeinsamkeit in Sachen Motorsport war es schließlich ab August 1961 vorbei.

Während in den ersten Nachkriegsjahren fast ausschließlich deutsche Fahrer ihre Maschinen an den Start schoben, wurden im Jahre 1956 erstmalig internationale Rennen ausgetragen. Gleich zweimal Mal stand der neue Publikumsliebhaber Robert Brown aus Australien auf dem Siegerpodest. Besonders bei den ausländischen Privatfahrern erfreute sich die Strecke zunehmender Beliebtheit, die in Abwesenheit der Werksrennställe ihre Siegeschance suchten. Klangvolle Namen wie u.a. Luigi Taveri (CH), Jim Redman (Rhodesien), Laslo Szabo (Ungarn) und John Hemplemann sorgten für Schlagzeilen auf der Schleizer Rennstrecke.

Aber auch in der Nachkriegszeit blieb der Veranstalter des Schleizer Dreieckrennens nicht von Rückschlägen verschont. Auf Grund eines schweren Unfalles im Jahre 1959 wurde das Seitenwagenrennen gestrichen. Doch es sollte noch schlimmer kommen – ab 1961 verschwanden die beiden großen Soloklassen (350 und 500 ccm) aus dem Programm.

Besonders die positive Entwicklung von MZ – zwischen 1958 bis hinzu den 70er Jahren – schlägt in Schleich in den Ergeb-



Heinz Rosner – MZ RE 250 ccm



Tourenwagenrennen an der Naturtribüne am Buchhübel 1976

nissen voll zu Buche. Es gibt wohl kaum einen Spitzenfahrer aus der DDR, der sich nicht mit einer MZ-RE in die Siegerlisten dieser Rennstrecke einschreiben konnte. Dazu gehört auch der ehemalige Werksrennfahrer Heinz Rosner. Allerdings benötigte er dazu acht Anläufe, bis er endlich 1968 die Klasse bis 250 ccm in Schleiz gewinnen konnte – zumeist hinderte ihn ein technischer Defekt am Sieg.

Um zumindest teilweise die Zugkraft der Rennveranstaltung zu erhalten, mussten sich die Verantwortlichen um den damaligen Rennleiter Kurt Uibel etwas einfallen lassen. Dazu wurden ab dem Jahre 1961 die Automobile an den Start geholt. Internationale Formel Junior-Rennen, später die Formel III-Läufe bereicherten ab dieser Zeit das Programm.

Sorgenfalten bereitete dem Veranstalter Mitte der 60er Jahre die Zuschauerresonanz. Mit 15.000 Besuchern im Jahre 1967 war der absolute Tiefpunkt erreicht! Erst in den siebziger Jahren sollten sich die Zuschauerzahlen zu neuen Höhen aufschwingen. Doch ausgerechnet in diesem Zeitraum setzte in Schleiz eine Entwicklung ein, die das Rennen zum wichtigsten Wagenlauf in Ostdeutschland werden lies. Mit Freddy Kottulinsky, Ulf Svensson (beide Schweden), Jürg Dubler, Bernhard Baur (beide Schweiz) und Ole Vejlund (Dänemark) startete ein Teil der europäischen Formel 3-Elite in Schleiz. Doch damit sollte im Jahre 1971 abrupt Schluss sein, es war das endgültig letzte internationale Formel III-Rennen auf diesem Kurs. Die sportfeindlichen DTSB-Beschlüsse verhinderten schließlich zwei Jahre später gänzlich den Start von west-europäischen Motorsportlern, sowohl bei den Autos, als auch bei den Motorrädern.

Die Jahre von 1973 bis 1989 blieben ausschließlich den Motorsportlern aus dem Ostblock vorbehalten. Es sollte die Glanzzeit von Janos Drapal werden. Kein anderer Fahrer erreichte in der Geschichte des Schleizer Dreiecks mehr Siege, wie der vierfache ungarische Grand Prix-Sieger. Zwischen 1974 und 1984 konnte er insgesamt 13 Mal als Sieger die Rennen in den Klassen 125 und 250 ccm beenden.

Bei den Automobilrennen entwickelten sich die Pokalläufe der sozialistischen Länder-Tourenwagen und Rennwagen immer mehr zum Publikumsrennen in dieser Zeit. 200.000 Zuschauer an einem Rennwochenende waren keine Seltenheit! Besonders Rennleiter Gerhard Elschner (1973 – 1992) ist es in dieser Zeit zu verdanken, dass sich das Schleizer



Janos Drapal

Dreieck Rennen weiter entwickelte, trotz massiver Schikanen der SED und der Sportführung. In jedem Jahr gab es eine bauliche Veränderung, das Dreieck entwickelte sich zur Rennstrecke Nummer eins in der DDR. Noch 1988 gelang den Schleizern ein weiteres Husarenstück, sie verkürzten die Rennstrecke und nahmen die nicht mehr zeitgemäße Haarnadelkurve in der Ortslage der Stadt Schleiz aus dem Streckenverlauf heraus. Dieser Schritt ermöglichte bis zum vergangenen Jahr ein weiteres Fahren auf dem alten Kurs, auch wenn zwischenzeitlich das Aus für die Rennwagen (1990) kam.

## Zukunft Schleizer Dreieck

Unser großes Ziel ist es, Motorsport weiterhin im öffentlichen Verkehrsraum zu betreiben. Damit sind wir hier vor Ort mit der natürlichen und reizvollen Streckenführung unseres „Schleizer Dreiecks“ bekannt geworden. Diese Einmaligkeit zu erhalten und gleichzeitig den neuen Richtungen im Motorsport gerecht zu werden ist unser Anliegen.

Die Anforderungen an einen Streckenverlauf sind besonders hoch. Die Sicherheitsbestimmungen für Fahrer und für Zuschauer stehen dabei an erster Stelle.

Wir haben das seltene Glück, ein Gewerbegebiet entwickeln zu können, das als positives Nebenprodukt den Erhalt einer Straßenrennstrecke für Motorräder hergibt.

Gelingt uns dieses Vorhaben, sind wir in der Lage, eine Strecke anzubieten, die von der Länge her den internationalen Anforderungen entspricht, die nicht mehr durch den Ort Oberböhmendorf führt und dass die etwas zu schnellen Streckenteile (um das Risiko der Fahrer zu minimieren) entschärft werden.

Wie ist der momentane Stand?

Wir erarbeiten zur Zeit einen Bebauungsplan für das Gewerbegebiet „Schleiz Süd“.

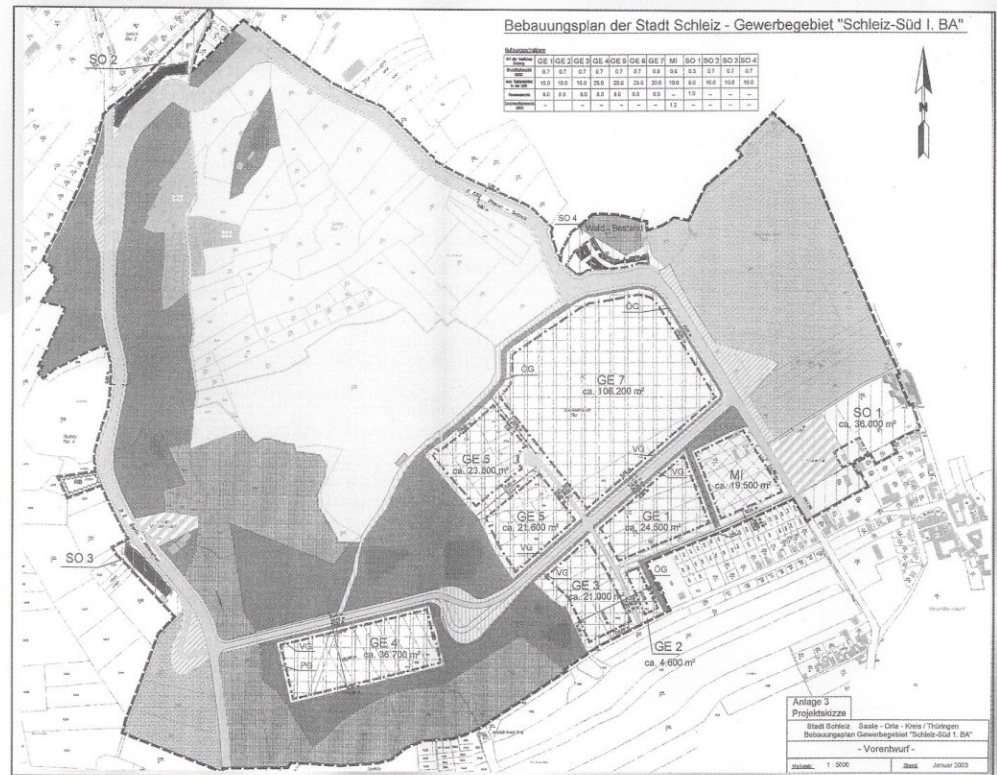


Foto: Werner Müller

Am 10. Juni 2003 überreichte uns das Thüringer Landesverwaltungsamt Weimar einen Zuwendungsbescheid für die Planungs- und Projektsteuerungsleistungen. Somit ist ein erster entscheidender Schritt getan.

Heidemarie Walther

Bürgermeisterin der Stadt Schleiz



## Der VFV stellt sich vor

### Vergangenheit hat bei uns Zukunft

3200 Einzelmitglieder und über 200 angeschlossene Clubs in aller Welt, Besitzer mehrerer tausend Veteranen-Fahrzeuge, Draisinen, Hochräder, Fahraschinen, Motorräder, Automobile, Rennfahrzeuge und Nutzfahrzeuge, sind heute im Veteranen-Fahrzeug-Verband e.V. (kurz VFV) vereinigt. 1959 in Neckarsulm gegründet, hat sich der VFV zur Aufgabe gemacht, historisches Fahrzeug-Kulturgut zu erhalten und der Öffentlichkeit im Rahmen angemessener Veranstaltungen zu präsentieren.

### Die Ziele des Veteranen-Fahrzeug-Verbandes

Zweck des VFV ist die Wahrnehmung und Förderung der Interessen von Besitzern von Veteranenfahrzeugen und die Pflege des Veteranensports sowie die Erforschung und Dokumentation der Entwicklung des Kraftfahrzeugs. Wer kann Mitglied im Veteranen-Fahrzeug-Verband werden?

Mitglied im VFV kann jede Person über 18 Jahre, sowie juristische Personen, Behörden und Vereine werden. Man muss nicht im Besitz eines Fahrzeuges sein, um Mitglied im VFV zu werden. Damen sind herzlich willkommen und zählen zum aktiven Kreis. Insbesondere die Jugendarbeit steht bei uns im Vordergrund – so freuen wir uns über jeden Jugendlichen, der unserem Verband beitreten möchte.

Der Jahresbeitrag ist sozial gehalten. Er beträgt für:

Einzelmitglieder	40 €
Clubs und Verbände	60 €
Museen und Institute	60 €

Die Höhe der Zahlung einer Aufnahmegebühr überlässt der Verband dem Neumitglied.

### Aufgabenstellung des Veteranen-Fahrzeug-Verbandes

- Beratung seiner Mitglieder in technischer Hinsicht bei der Restaurierung und Zulassung der Fahrzeuge
- Fahrzeugregistrierung und die Vergabe von Fahrzeugpässen und Registrierplaketten
- Mitgliederservice, Nennen von Kontakten und Markeninteressenten untereinander
- VFV-Informationen als Verbandszeitschrift
- Unterstützung unseren veranstaltenden Clubs bei Treffen und Ausfahrten
- Vergabe eines Ehrenpokals an unsere Clubs pro Jahr und Veranstaltung
- Kostenlose Bereitstellung eines Satzes PVC-VFV-Richtungs- und Hinweisschildern
- Gleichmäßigkeitsläufe für historische Renn- und Supersportfahrzeuge
- Knüpfen von Verbindungen zu gleichorientierten Verbänden und Clubs des ADAC, DMSB, DMV, AVD, DEUVET und internationalen Verbänden mit gleicher Zielsetzung.

### Die VFV-Verbandszeitschrift

Als Kommunikationsmedium erscheinen viermal jährlich die VFV Informationen, die umfangreich aus der Veteranen-Szene berichten. Die Inhalte umfassen Fahrzeugentwicklung der Kraftfahrzeuge, technische Berichte, Infos und Reparaturhilfen, Sport- und Rallye-Berichte sowie kostenfreie Inserate unserer VFV-Mitglieder.

Dazu natürlich den Veranstaltungskalender von Veteranen-Veranstaltungen und Treffen.

### Restaurierungsseminare für unsere Mitglieder

Im Winterhalbjahr werden Restaurierungsseminare regional durchgeführt. Jeweils ein ganzes Wochenende werden Interessenten in die Restaurierungskünste eingeführt. Gewusst wo, viele Tipps werden gegeben und individuelle Fragen geklärt.

### Betreuung unserer Clubs

Jährlich im November trifft sich der gesamte Vorstand mit seinen Referenten und den angeschlossenen Clubs zur Arbeitstagung. Sie dient zur Rückschau und Vorplanung für das bevorstehende Jahr. Anstehende Themen werden erörtert und Lösungen gemeinsam erarbeitet. Des weiteren erfolgt die Terminabstimmung mit den Clubs um Terminüberschneidungen für das bevorstehende Sportjahr zu vermeiden.

### Unterstützung von Museen und Ausstellungen durch den Veteranen-Fahrzeug-Verband

Viele VFV Mitglieder stellen ihre Fahrzeuge Museen und Sonderausstellungen zur Verfügung. Das Deutsche Zweiradmuseum in Neckarsulm beherbergt ebenso VFV-Fahrzeuge wie das Rennsportmuseum Hockenheim, Nürnberg oder die Auto- und Technikmuseen Sinsheim und Speyer.

### Gleichmäßigkeitsläufe mit historischen Rennfahrzeugen

Rennveranstaltungen mit Veteranenfahrzeugen sind zwischenzeitlich auf großes Publikumsinteresse gestoßen. Um historische Fahrzeuge nicht unnötig zu verschleifen, hat sich der VFV für Rennsportveranstaltungen nach dem Gleichmäßigkeitsprinzip verschrieben. Ein vom VFV erarbeitetes Reglement dient zwischenzeitlich als Grundlage für die Deutsche Historische Motorradmeisterschaft (DHM), die unter dem Dach des Deutschen Motor Sport Bund e.V. (DMSB) als offizielles Prädikat jährlich ausgetragen wird. Seit einigen Jahren ist dieses Reglement auch International durch die Union Europeenne de Motocyclisme (UEM) als Europa-Prädikat anerkannt.

In den beiden Verbänden DMSB und UEM ist ein Vorstandsmitglied des VFV vertreten.

### Kontakt

Die Anschrift lautet:  
 Zentrales Sekretariat des VFV · Frau Elvira Trapp  
 Riedstraße 10 a · D-61137 Schöneck 2  
 Tel: 06187/7392 · Fax: 0611/7085  
 e-mail: VFV.trapp @ t-online.de · Homepage: www.vfv-online.org

## A.J.S. 7 R Boy Racer

Das von den Brüdern A. & J. Stevens 1897 gegründete Werk beteiligte sich schon früh am Motorsport. Bereits 1907 gab es den ersten TT-Sieg für A.J.S. Danach führen die Fahrer Collier, Williams und Davies beim schwersten Rennen der Welt auf der Tourist-Trophy sieben mal in Folge mit den Einzylindern über die Ziellinie. Die Welt staunte nicht schlecht, als A.J.S. 1921 mit dem 350 ccm OHV-Big Ports Renner auf der TT 1921 in der Reihenfolge 1 – 2 – 3 der Konkurrenz auf und davon fuhr.

1927 entstanden neue OHC-Rennmaschinen als Modell 7R und 10R, mit 350 und 500 ccm Hubraum als "Kettel-A.J.S." In der Wirtschaftskrise 1929 geriet das Familienunternehmen in Konkurs und wurde von Henry Collier & Sohn (Matchless) 1931 übernommen. Ab 1937 gab es eine Namensänderung in: „Associated Motor Cycles“ (AMC). Die A.J.S.-Produktion wurde mit Matchless integriert und nach London Plumstead verlegt. Wenig Fortune gab es mit den neu entstanden Werks- und Privatfahrer-Rennmaschinen. Die Erfolge blieben aus und nur wenige Exemplare verließen bis 1939 die Fabrik. Norton und Velocette hatten zum Angriff geblasen und mächtig aufgeholt. Beide machten der 7R das Siegen schwer. Der große Wurf gelang 1948 mit dem „Boy Racer“. Völlig neu war der Motor mit dem öldicht gekapselte Ventiltrieb. Gerade richtig für den ambitionierten Privatfahrer. Eine gut durchdachte und problemlose Konstruktion. Das Fahrwerk mit der Teledraulic-Gabel und Hinterradschwinge gab der 7R optimales Fahrverhalten auch unter extremen Bedingungen. Von 1948 bis 1963 wurde sie fast 500 Mal gebaut. Zugleich wurde sie auch zu einer der zuverlässigsten und beliebtesten Produktionsrennmaschinen der Nachkriegszeit.



A.J.S. 7R, Baujahr 1949, eine der beliebtesten Nachwuchs-Rennmaschinen der 50er Jahre

A.J.S. Motor Cycles, London S.E. 18, England

Technische Daten:

Hubraum: 348 ccm, Verdichtung: 8,5 : 1; Hub x Bohrung: 81 x 74 mm  
 Leistung: 30 PS bei 7000 U/min; Gewicht: 145 Kg  
 Höchstgeschwindigkeit: über 165 km/h

## AWO RS 250

Schon ein Jahr nach Anlauf der Serienproduktion der 250er AWO im früheren Waffenwerk in Suhl (Thür.) erteilte die sowjetische Direktion den Auftrag, dass für die Förderung des Motorrad-Rennsports zunächst zwei Rennmaschinen als Versuchsmuster gefertigt werden sollten. Diese beiden Maschinen wurden 1952 bei verschiedenen Rennen eingesetzt und schlugen sich wacker. Immerhin erreichte der bekannte AWO-Rennfahrer Hans-Joachim Scheel auf Anhieb den 3. Platz in der Meisterschaftswertung. Daher wurden im Januar 1953 vom „Staatlichen Komitee für Körperkultur und Sport“ 15 Rennmaschinen als Kleinserie in Auftrag gegeben. Diese belebten den Motorradrennsport in der DDR auf Jahre hinaus. So wurde die DDR-Meisterschaft in den Jahren 1953 (Rudi Jührisch), 1954 (Hans-Joachim Scheel) und 1955 (H.-J. Scheel) mit diesen Maschinen gewonnen. Erfolgreiche Fahrer: Werner Michael, Gerhard Hoffmann, Werner Rosenhahn, Hans-Joachim Scheel, Rudi Jührisch, Werner Rosenbrock, Helmut Weber...

Sowjetische AG „Awtowelo“ Betrieb Simson Suhl

Technische Daten:

Hubraum: 250 ccm, Verdichtung: 10:1; Hub x Bohrung: 68 x 68 mm



Die klassische Renn-Awo. Aus der Serie für den Sport!

Leistung: 24PS bei 7500 U/min; Gewicht: 115kg  
 Höchstgeschwindigkeit: 160 km/h

## BMW RS 54 Gespann, 500ccm

Kurz nach dem Erscheinen der käuflichen BMW-Rennmaschine, dem Modell RS 53, mit der Modellbezeichnung 253, wurde der Wunsch der Seitenwagenfahrer berücksichtigt. Schon 1954 stand das neue BMW-Werksgepann parat. Die RS erhielt einen geänderten Rahmen. Den Seitenwagen lieferte die renommierte Firma Steib. Die Fahrer Noll/Cron erhielten das erste RS-Werksgepann und errangen die Gespannsweltmeisterschaft 1954. Der zunächst gebaute Langhubmotor (66 x 72 mm) sorgte für gutes Drehmomentverhalten und leistete 56 PS bei 8500 U/min. Von 1954 bis 1974 errangen BMW-Gespannfahrer mit Ihren Copiloten die Weltmeisterschaft. Das von Dahms aufgebauete Gespann gilt als das letzte „Sitzergespann“, wie es von Deubel/Hörner, viermalige Weltmeister 1961 bis 1964 gefahren wurde.

BMW Gespanne gewannen in 21 Jahren nicht weniger als 113 WM-Läufe, 19 Markenweltmeisterschaften und ebensoviele Fahrertitel. Zu den besonders erfolgreichen Fahrern zählten Deubel / Hörner.

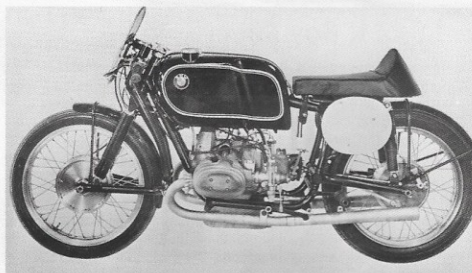


## BMW RS 500

Bereits vor der Wiederzulassung Deutschlands zum internationalen Motorradrennsport 1951 befassten sich die BMW-Konstrukteure mit der Entwicklung einer neuen Saugmotor-Rennmaschine. Die 1939 in wenigen Exemplaren gebaute Vorkriegs RS 500 wurde mit ins Kalkül gezogen, jedoch war eine weitere Leistungsaußerbau des Stößelstangen-Motors, der 40 PS bei 7500 U/min leistete, am Ende. Zunächst folgten Umbauten einiger auf Saugbetrieb amputierten Kompressormotoren, die nach Umstellung knapp 45 PS bei 8500 U/min leisteten.

Am 11. Juni 1950 tauchte als Versuchsmuster die „251“ unter Georg Meier am Nürburgring auf. Offizielle Premiere war dann auf der Solitude am 13. August 1950. Die Resultate befriedigten nicht. Über die Wintermonate 1950/1951 entstand von Dipl. Ing. Schleicher und Alex von Falkenhausen eine neue RS 500. Der zierliche Motorblock mit angeflanschten Vierganggetriebe besaß nun schlankere Zylinderköpfe in denen sich je zwei Nockenwellen befanden und über Königswellen angetrieben wurden.

Auf der IFMA 1953 stellte BMW die RS 500, eine für Privatzfahrer käufliche Rennmaschine vor, die weitgehend der Werksrennmaschine entsprach. In der erfolgreichen Zeit der RS von 1953 bis 1958 wurden 59 Siege auf internationalen Rennstrecken gewonnen. Die letzten Siege wurden auf der inzwischen in die Jahre gekommenen legendären RS 1958 von Ernst Hiller beim GP in Österreich und Zandvoort errungen. Standfestigkeit und Zuverlässigkeit stempelten den RS Motor zum Jahrhundert-Rennmotorrad der Motorrad-Renngeschichte.



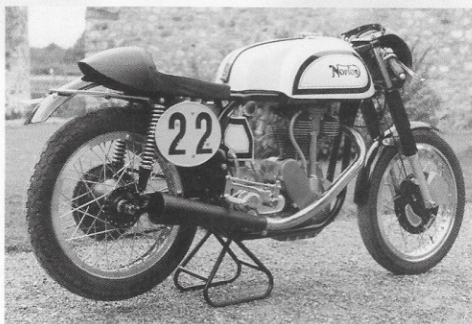
Fahrer auf BMW RS:  
Hans Baltisberger, Dickie Dale, Geoff Duke, Ernst Hiller, Lothar John, Gerold Klinger, Ludwig Kraus, Georg Meier, Ernst Riedelbauch, Alfred Stöcker, Walter Zeller u.a.  
Bayerische Motoren-Werke AG, München 13

Technische Daten: (Werksmaschine)  
Hubraum: 498 ccm, Verdichtung 8 : 1 (10 : 1) ;  
Hub x Bohrung: 72 x 66 (64 x 70)  
Leistung: 45/8500 U/min (60/9500 U/min)  
Kraftübertragung: Viergang/Kardan (Fünfgang)  
Gewicht: 135 kg; Höchstgeschwindigkeit: 230 km/h

## Die 350/500 ccm Federbett Norton

Der erste Norton-TT-Sieg geht auf das Jahr 1907 zurück. Fast 20 Jahre vergingen, um an den frühen TT-Sieg anzuknüpfen. Das änderte sich ab 1925, als Walter W. Moore bei Norton seinen Einstand gab und eine richtungsweisende Einzylinderkonstruktion schuf. Ab 1930 ging es dann bei Norton richtig los. Bis zum Kriegsende gewann Norton bei dem schwersten Rennen der Welt, der TT auf der Insel Man, sechzehn Mal die Senior- und elf Mal die Junior-Klasse. Wenn Norton Rennmaschinen so erfolgreich waren, hatte das einen Grund darin, dass die Rennmotoren eine stetige Weiterentwicklung auf der einmal eingeschlagenen Linie durchmachten. Die Manx-Modelle wurden ständig weiterentwickelt, wovon auch die käuflichen Rennmaschinen profitierten. Dem Motorenprofessor Craig gelang der große Wurf 1950 mit der Entwicklung eines neuen Fahrgestells und schnell hatte man einen Werbespruch parat: „Das Motorrad mit der besten Straßenlage der Welt“. Es mag hoch gegriffen sein, jedoch war das Fahrwerk, das von den Rennfahrern das „Federbett“ genannt wurde, der größte Fortschritt im Motorradrahmenbau. Ab dem Zeitraum war Geoff Duke und seine Mannschaft mit den Einzylindern auf den Rennstrecken Europas, trotz unterlegener Leistung gegenüber der italienischen Vierzylinder, unschlagbar. Die große Zeit der legendären und klassischen Einzylinder mit 350 und 500 ccm Hubraum ging in den 60er Jahren zu Ende. Noch heute ist die Marke Norton mit den meisten TT-Siegen das Vorbild eines klassischen Rennmotorrads.

Norton Motors Ltd., Birmingham 6, England



Die 500 ccm Manx Langhub-Norton (79 mm x 100 mm) mit dem neuen Federbett-Rahmen, Baujahr 1952

## NSU Rennmax 250 ccm 1953

Nach den ersten Siegen mit der neu entwickelten Zweizylinder NSU, die noch einen Rohrrahmen und eine Telegabel besaß und in Berlin (AVUS), Hamburger Stadtpark, und am Grenzlandring eingesetzt wurde, entstand über die Wintermonate eine komplett neue Rennmaschine. Durch Verwendung von hochwertigen Materialien und einer neuen Rahmenkonstruktion als Brückenrahmen, konnte das Eigengewicht reduziert werden. NSU gelang damit auch in der 250 ccm-Klasse auf Anhieb in die Bereiche des Weltspitzensports vorzustoßen. Mit dieser Maschine gewinnt Werner Haas 1953 die Weltmeisterschaft und die Deutsche Meisterschaft gegen starke internationale Konkurrenz.

NSU Werke Aktiengesellschaft Neckarsulm

Technische Daten:  
Hubraum: 247 ccm, Verdichtung 1 : 11  
Bohrung x Hub: 54 x 54 mm  
Leistung: 31 PS bei 10.000 U/min  
Gewicht: 121 kg  
Höchstgeschwindigkeit 191 km/h



Werner Haas auf Siegesfahrt mit der Rennmax zur Weltmeisterschaft 1953

## Schnell-Horex 350 ccm

Es begann in einer Doppelgarage 1951 im Karlsruher Vorort Weierfeld. Dort baute der bekannte Karlsruher Rennfahrer Roland Schnell, geb. am 24. Januar 1921, Deutscher Motorradstraßenmeister 1951 in der Klasse bis 350 ccm auf Norton, in Privatregie mit ein paar Freunden zunächst zwei Rennmaschinen in den Hubraumgrößen 250 und 350 ccm. Die von ihm konstruierten Motoren besaßen zwei obenliegende Nockenwellen die über Kettenantriebe betätigt wurden. Das Kurbelgehäuse war horizontal geteilt. Über lange Zuganker wurde der komplette Motor samt Zylinderkopf einschließlich Kurbelgehäuse zusammen gespannt. Die komplizierten Dreh- und Fräsarbeiten wurden von der Firma Bürkle in Karlsruhe übernommen.

Wenn auch der Name Horex mit dem Produkt in Verbindung gebracht wurde, so handelte es sich doch um eigene Roland Schnell-Konstruktionen. Lediglich die Telegabel und die Laufräder stammten aus dem Bad Homburger Werk. 1952 errang Schnell mit seiner Neukonstruktion die Deutsche Meisterschaft. Sein Freund und Teilhaber Hermann Gablenz wurde mit der 250er Vizemeister. Es entstand eine Kleinserie von Rennmaschinen in Handarbeit, denen später einige 500ccm Exemplare folgten. 1953 war das erfolgreichste Jahr für das kleine Karlsruher Unternehmen. Durch den Import von preiswerteren käuflichen Rennmaschinen wie A.J.S. und Norton, konnte das Unternehmen nicht mehr fortbestehen. Die Roland Schnell-Motoren KG gab am 18.10.1955 das Unternehmen auf. Roland Schnell verstarb im Alter von 70 Jahren am 21. März 1981 in seinem Heimatort Karlsruhe.

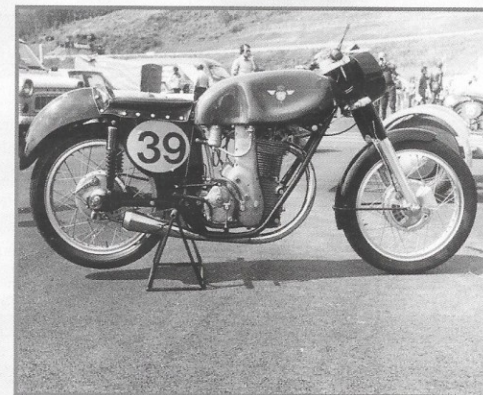


Bild 4: Der DOHC-Motor wurde von Roland Schnell und seinen Mitarbeitern entwickelt. Horex Laufräder und Telegabel.

Schnell-Motoren KG Karlsruhe, Gottesauerstraße 4-6

Technische Daten:  
Hubraum: 348 ccm, Verdichtung 9,5 : 1  
Hub x Bohrung: 81 x 74 mm

Leistung 35 PS bei 8000 U/min  
Kraftübertragung: Stirnräder / Vierganggetriebe  
Gewicht: 125 kg; Höchstgeschwindigkeit: 170 km/h

Fahrzeuginstellungen zusammengestellt von Karl Reese, Fotos: Karl Reese (6), Thorsten Horn (1)

# Kopier

S a a l f e l d G m b H

Farb-, s/w-, Großflächenkopiersysteme  
Drucker, Plotter, EDV-Systeme  
Telefaxgeräte  
Zubehör, Verbrauchsmaterialien  
Copy Shop  
Service

*Zukunft  
ist unsere  
Aufgabe*

Kirchweg 6  
07318 Saalfeld  
Tel.: 03671 5514-0  
Fax.: 03671 5514-99

TOSHIBA

Canon

RICOH



## STARTERLISTE – Klasse B Vintage, Baujahr 1920 – 1930

St.-neu	Bewerber	Name, Vorname	Ort	Fahrzeug	Baujahr	Hubraum
B 04		Maier, Peter	Schömberg	Ariel	1929	500
B 05		Bleifuß, Friedrich	Kahl am Main	Sarolea SA	1926	498
B 17		Bleifuß, Willi	Alzenau	Gillet	1929	500
B 18		Erb, Birgit	Grabenstetten	UT-Blackburne	1930	350
B 21		Erb, Gerd	Grabenstetten	Scott	1929	500
B 22		Schmidner, Helmut	Penzberg	Velocette	1928	348
B 24		Fiedler, Harald	Chemnitz	Rudge	1929	500
B 35	Scuderia Shell Classic	Kamann, Ralf W.	Braunschweig	DKW SS 500	1929	500
B 37		Fiedler, Karl-Heinz	Chemnitz	Rudge	1930	500
B 39		Fecht, Dietmar	Reutlingen	Moto Sacocce	1925	350
B 49		Dietrich, Jürgen	Schnaittach	Victoria	1928	350
B 70		Rutz, Jakob	Wallenstein	Rudge	1930	498

## STARTERLISTE – Klasse E Post-Vintage, Baujahr 1931 – 1949, über 350 ccm

St.-neu	Bewerber	Name, Vorname	Ort	Fahrzeug	Baujahr	Hubraum
E 01	MSC Porz	Sitta, Peter	Köln	BMW	1939	500
E 02		Weber, Horst	Magdeburg	BMW	1939	500
E 06		Hebestreit, Jörg	Mannstedt	Rudge	1936	500
E 09		Wotzka, Wolfgang	Karlstein	BWM	1937	500
E 16		Westphal, Robert	Stelle	BMW	1938	490
E 17	MSC Rund um Schotten	Herbel, Klaus	Hüttenberg-Volp.	Norton	1947	500
E 18		Kruse, Erich	Handeloh	Norton M 18	1938	490
E 21	MSC Porz	Sitta, Karl-Heinz	Rösrath	BMW	1936	500
E 22		Mächler, Erich	Gaggenau	FN	1935	590
E 32		Heim, Hermann	Rielasingen 2	BMW	1939	500
E 37		Meiß, Hans	Baden-Baden	BMW	1937	500
E 40		Rutz, Jakob	Wattenstein	Rudge	1934	498
E 53		Preiß, Thomas	Gersdorf	BMW	1949	500
E 54		Strerath, Peter	Berlin	Norton	1943	499
E 56		Bogula, Christophe	Strasbourg	BSA	1939	500
E 57		Geyer, Hartmut	Burgstädt	BMW	1938	498
E 58		Hahn, Paul	Schrecksbach	BMW	1939	500
E 61		Rainer, Josef	Albstadt	BMW	1939	500
E 62		Groenendijk, Martien J.	Maarsen	BMW	1938	498
E 66	ADAC Ortsclub Delmenhorst	Bleckwehl, Fritz	Ganderkese	Rudge	1938	500
E 73		Maisenholder, Albert	Sindelfingen	NSU	1938	500
E 82		Gobeli, Christian	Boltingen	Rudge	1936	498
E 85		Portmann, Roland	Meilen	Harley Davidson	1941	750
E 87		Hebestreit, Wolfgang	Mannstedt	Rudge	1932	500
E 96		Lange, Heinz	Dreieich	Excelsior	1937	498

## AUSGEZEICHNET FÜR AUSGEZEICHNETES

Das Seehotel Zeulenroda zählt zu den besten Tagungs- und Wohlfühlhotels in Deutschland.

Das sagen nicht nur unsere Gäste, das sagen vor allem auch echte Hotellerie- und Tagungsexperten, die uns so ausgezeichnet finden, dass sie uns gleich ausgezeichnet haben. Zukünftig dürfen wir uns beispielsweise mit dem **VDR-Hotelzertifikat** schmücken. Der Verband Deutsches Reisemanagement zeichnet damit Spitzenhäuser aus, wenn sie die erforderlichen Pflichtkriterien sowie zusätzliche Anforderungen in der Prüfung durch kritische Reiseexperten erfüllen. Die VDR-Hotelzertifizierung ist ein sicheres und zuverlässiges Auswahlkriterium bei der Buchung eines geschäftsreisegerechten Hotels und bietet eine hohe Planungs-sicherheit. Auch in dem Buch „Die besten Tagungshotels in Deutschland“ hat das Seehotel Zeulenroda seinen festen Platz.

Egal, ob Sie uns privat oder geschäftlich besuchen kommen, Sie werden schnell selbst herausfinden, warum unser Haus in der deutschen Hotellandschaft einen so hohen Stellenwert innehat. Erleben Sie selbst den phantastischen Ausblick aus unserer Panorama-Restaurantetage, relaxen Sie in unserer wunderschönen Saunalandschaft und lassen Sie sich in unserer Beauty-Farm nach Herzenslust verwöhnen. Sie wollen sich aktiv betätigen? Gar kein Problem, unsere vielseitigen Sport- und Fitness-einrichtungen im Innen- und Außenbereich lassen mit Sicherheit keine Wünsche offen.

**Kommen Sie ins Seehotel. Wir werden alles dafür tun, damit auch Sie uns ganz ausgezeichnet finden.**

**JETZT IST ES GÜNSTIG FÜR SIE, UNS RICHTIG KENNEN ZU LERNEN!**

### JULI-/AUGUST-SPECIAL

Ihr Preis:

44,50\* € im Doppelzimmer pro Person und Tag

67,00\* € im Einzelzimmer pro Tag

\*inklusive Frühstück, kostenfreier Nutzung des Sauna- und Fitnessareals, Parken

LUST AUF MEHR?

### SOMMER-SPECIAL

Ihr Termin:

Juli und August 2003

Unsere Leistungen:

- 5 x Übernachtung im Superior-Doppelzimmer inkl. reichhaltigem Frühstück
- täglich frisches Obst
- 3 x Abendessen (3-Gänge-Menü)
- 1 x Ausflug zur Göltzschtalbrücke (größte Ziegelbrücke der Welt) mit einer Fahrt im Fesselballon, individuelle Anreise mit eigenem PKW
- 1 x Schnupperbowling (kostenfreie Nutzung der Bowlingbahn für eine Stunde/Zimmer)
- kostenfreie Nutzung der Outdoor-Sportanlagen, wie Tennis, Pitch & Put-Range, Beachvolleyball etc.
- kostenfreie Nutzung des Sauna- und Fitnessareals
- kostenloser Fahrradverleih
- Ausflugstipps individuell für Sie zusammengestellt
- Besuch der Badewelt Waikiki

Ihr Preis:

59,80\* € pro Person und Tag im Doppelzimmer

82,30\* € pro Person und Tag im Einzelzimmer

\*Die Preise verstehen sich inklusive Service und der derzeit gültigen Mehrwertsteuer. Änderungen vorbehalten.

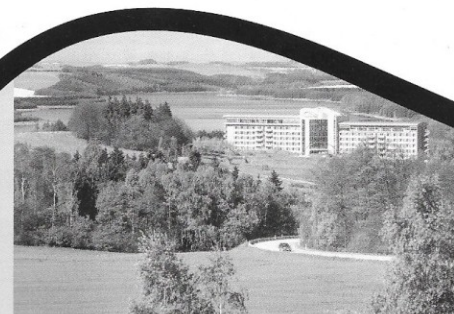
Kinderregelung:

Von 0 bis 5 Jahren kostenfrei im Zimmer der Eltern und individuelle Verpflegung.

Von 6 bis 12 Jahren (im Familienzimmer) pro Kind und Tag 34,40 €.

PRIVATE-CARD-Besitzer kennen ja ihre Vorteile.

Weitere attraktive Arrangements finden Sie unter [www.seehotel-zeulenroda.de](http://www.seehotel-zeulenroda.de) oder rufen Sie uns kurz unter **03 66 28/98-0** an. Wir senden Ihnen gern unser komplettes Arrangementangebot zu.



...lassen Sie sich begeistern



## STARTERLISTE – Klasse F Classic, Baujahr 1950 – 1967, bis 175 ccm

St.-neu	Bewerber	Name, Vorname	Ort	Fahrzeug	Baujahr	Hubraum
F 07		Pöllmann, Bernd	Feucht	Aermacchi	1964	175
F 09		Schröter, Siegfried	Lauchhammer	MZ	1963	125
F 11		Anders, Ortwin	Hofheim	Ducati	1964	175
F 19		Müller, Karl-Heinz	Bad Homburg	Ducati	1957	175
F 24		Seidl, Horst	Nürnberg	Honda	1962	125
F 45		Schilling, Manfred	Fürth	Aermacchi	1958	175
F 47		Schöler, Werner	Stuttgart	Moto Morini	1959	175
F 48		Funk, Volkmar	Bad Dübén	Ducati	1957	175
F 54		Gläß, Hartmut	Telgte	MV Agusta	1963	150
F 55		Gräf, Bernd	Ludwigshöhe	Moto Guzzi	1957	175
F 56		Schaack, Jürgen	Karlstein	Ducati	1957	175
F 58		Wurm, Markus	Mühlhausen	Ducati	1958	175
F 60		Doll, Robert	Langen	MZ RE	1963	125
F 65		Reising, Roger	Alzenau	Ducati	1957	175
F 68		Petersen, Claus	Loxstedt	Ducati	1964	175
F 75		Bullinger, Peter	Offenbach	Moto Morini	1960	175
F 82		Dicke, Hartmut	Remscheid	Motobi	1961	173
F 85		Hasch, Michael	Pöcking	Ducati	1957	175
F 95		Baltes, Frank	Düsseldorf	Motobi	1958	175

## STARTERLISTE – Klasse L 50 ccm bis zum historischen Ende dieser Klasse

St.-neu	Bewerber	Name, Vorname	Ort	Fahrzeug	Baujahr	Hubraum
L 5		Groenendijk, Ronald	Maarssen	Honda	1971	50
L 47		Boine, Michael	Rothenschirnbach	Kreidler	1975	50
L 59		Reinhard, Wolfgang	Ludwigshafen	Reimo	1972	50
L 60		Minschke, Peter	Magdeburg	Kreidler	1972	50
L 61		Lenze, Michael	Magdeburg	Kreidler	1971	50
L 65		Schlereth, Michael	Hammelburg	Kreidler	1975	50
L 70		Schellig, Klaus	Magdeburg	Simson	1975	50
L 74		Kupfer, Andre	Fischendorf	Minimot EB	1972	50
L 76		Kötting, Harald	Gn.-Schildau	Kreidler	1968	50
L 82		Meißner, Gerold	Pirna	Kreidler	1978	50
L 83		Dinger, Karl	Greiz	KDG Eigenbau	1978	50
L 84		Müller, Peter	Lucka	Kreidler	1982	50
L 85		Weidner, Horst	Zaschwitz	Minimot EB	1975	50
L 90		Schlosser, Harald	Grünberg	Kreidler	1979	50

## STARTERLISTE – Klasse T Clubsport, Baujahr 1978 125/2-Takt + 250/4-Takt

St.-neu	Bewerber	Name, Vorname	Ort	Fahrzeug	Baujahr	Hubraum
T 01		Rudat, Ralf	Leipzig	Motobi	1966	245
T 04		Dittmer, Siegfried	Singen	Motobi	1968	245
T 11	MSC Schotten	Krug, Helmut	Gießen	Maico	1968	125
T 12		Moosmann, Alfred	Tennenbronn	Ducati	1968	250
T 14		Minschke, Peter	Magdeburg	Benelli	1976	250
T 22		Pralle, Peter	Süd Brookmer Land	Motobi	1966	250
T 23		Junker, Walter	Raeren - Belgien	Honda	1972	249
T 30		Federer, Michael	Oberölsbach	Honda	1973	250
T 33	Scuderia Shell Classic	Elisat, Dr. Stephan	Braunschweig	Ducati	1970	248
T 34	Suderia Shell	Schneider, Manfred	Feucht	Ducati	1970	250
T 36		Svoboda, Vaclav	Prag 5	Honda	1971	250
T 39		Schuth, Gerd	Molsberg	Benelli	1976	250
T 41		Mertens, Dieter	Wittenberg	Ducati	1970	250
T 44		Helmer, Heinz	Hannover	Ducati	1972	250



# gebr. Wohlrab

- Tief- und Rohrleitungsbau
- Kabelverlegung
- Horizontalbohrungen und -pressungen
- DVGW-Bescheinigung

## Geb. Wohlrab GmbH

Heidgasse 67  
52457 Aldenhoven-Siersdorf  
Telefon (0 24 64) 76 17

STARTERLISTE – Klasse H Classic, Baujahr 1950 – 1967, bis 250 ccm

St.-neu	Bewerber	Name, Vorname	Ort	Fahrzeug	Baujahr	Hubraum
H 02		Schneider, Gerd	Rösrath	Honda	1965	247
H 03	MSC Schotten	Fischer, Arnold	Seligenstadt	NSU	1955	250
H 04		Schmidtnr, Helmut	Penzberg	NSU	1953	250
H 05		Dinges, Uwe	Cham	Adler	1955	249
H 10		Schwend, Ewald	Vogt	Aermacchi	1964	250
H 12		Bühlmayer, Werner A.	Ellwangen	NSU Sportmax	1953	247
T 14 D		Minschke, Peter	Magdeburg	Benelli	1976	250
H 15		Amon, Dieter	Stade	Aermacchi	1962	250
H 16		Marischeski, Frank	Potsdam	AWO	1953	250
H 17		Noe, Peter	Magdeburg	Aermacchi	1963	250
H 21		Balazs, Josef	Büchenbach	Aermacchi	1966	250
H 22		Kröber, Dieter	Winnigen	Honda	1964	250
H 25		Schulze, Thomas	Neustadt/Weinstr.	Aermacchi	1967	250
H 26		Niemeier, Christof	Ingolstadt	Honda	1963	250
H 27		Hanssen, Ralph	Spenge	Ducati	1963	250
H 29		Knoll, Walter	Zweibrücken	Alder	1954	250
H 33		Pöllmann, Bernd	Feucht	Aermacchi	1963	250
H 34		Stadlbauer, Michael	Düsseldorf	Aermacchi	1966	250
H 38		Nijhuis, Hennie	Gosser	Aermacchi	1963	250
H 42		Lux, Hans	Rüsselsheim	Aermacchi	1960	250
H 44		Rattunde, Roland	Idar-Oberstein	NSU	1955	250
H 46		Krüger, Andreas	Güldendorf	AWO	1953	250
H 48		Halter, Markus	Bad Friedrichshall	NSU	1955	249
H 55		Reinke, Günter	Burgdorf	Ducati	1960	250
H 57		Kruschinski, Hans	Ludwigsburg	Velocette	1951	249
H 64		Zollinger, Albert	Zürich	Bultaco	1965	250
H 65		Drenske, Steffen	Berlin	Simson	1956	250
B 70 D		Rutz, Jakob	Wallenstein	Rudge	1930	498
H 76		Mrugalla, Dietrich	Oberasbach	Yamaha	1967	250
H 77		Burckhard, Peter	Nürens Dorf	Greeves	1964	244
H 83		Schulze, Fanny	Parchim	Simons	1956	250
H 94		Adam, Dirk	Sindelfingen	Simson	1957	250
H 95		Tschirn, Peter	Wiesbaden	Aermacchi	1963	246
H 97		Müller, Moritz	Hergiswil	Ducati	1964	250

STARTERLISTE – Klasse C Post-Vintage, Baujahr 1931 – 1949, bis 350 ccm

St.-neu	Bewerber	Name, Vorname	Ort	Fahrzeug	Baujahr	Hubraum
C 03	MSC Porz	Sitta, Heinz	Lohmar	DKW	1940	125
C 04		Gottbrecht, Walter	Kiel	Norton	1939	350
C 07		Assmann, Gustav	Magdeburg	AJS	1948	350
C 12		Kocher, Otmar	Bad Rappenau	Horex	1934	342
C 13		Ebner, Detlef	Solingen	Velocette	1947	348
C 23	MSC Schotten	Sukdolak, Heinz	Lautertal	NSU	1939	350
C 25	MSC Porz	Cramer, Hans	Berg,-Gladbach	NSU	1934	350
C 28		Feuß, Carsten	Berlin	Sarolea	1932	350
C 33		Pietruschinski, Peter	St. Johann Bl.	NSU	1949	250
C 41		Bechtel, Helmut	Bad Hersfeld	Puch	1949	125
C 43		Krust, Theo	Baden-Baden	Moto Guzzi	1939	250
C 48		Rothenpieler, Edgar	Bad Laasphe-Ob.	Triumph	1939	248
C 52		Seidel, Katrin	Chemnitz	Rudge	1931	350
C 62		Blumenthal, Lothar	Oldendorf	NSU	1936	331
C 70		Rössler, Herbert	Ludwigshafen	NSU	1938	250
C 84		Gärtner, Erhard	Zittau	Ariel	1938	348

Classic-Spezialist vor Ort: DIETEL-Fahrzeugteile

Fotos Jürgen Walther

Als Besucher der an diesem Wochenende stattfindenden Classic-Veranstaltung sind sie vielleicht der Meinung, in dem kleinen Rennort Oberböhmendorf erinnere sonst nichts an längst vergangene Zeiten.

Weit gefehlt! Bereits im siebten Jahr betreibt der heute 33-jährige Torsten Diétel einen kleinen Betrieb, welcher sich mit der Restauration und Reproduktion von Ersatzteilen speziell für Zweiräder aus DDR-Produktion befasst.

Sie besitzen selbst ein solches Gefährt? Dann kennen sie die Situation: Woher bekommt man Ersatz, wenn etwas kaputt geht? Insbesondere nach Öffnung der innerdeutschen Grenze waren Ostmotorräder der 50er Jahre als preiswerte Alternative zu BMW, Zündapp und Co sehr gefragt. Dieser Wiederbelebung von AWO, EMW und MZ stand jedoch die DDR-typische Mangelversorgung mit Ersatzteilen gegenüber. Grund genug für Diétel, diesen Markt genauer zu analysieren. Die „Garage“, wo früher am Hobbygerät geschraubt wurde, sollte sein neuer Arbeitsplatz werden. Der gelernte Kiz-Mechaniker restaurierte zunächst Fahrzeuge oder Komponenten davon im Kundenauftrag, stellte dann selbst verschiedene Teile her und suchte schließlich nach geeigneten Partnern für die Kleinserienfertigung von Dreh- und Frästeilen sowie Blechkomponenten. Als besonderes Steckpenfer der Firma Diétel-Fahrzeugteile sollte sich die Produktion von Gummiformteilen herausstellen. Ein besonderer Dank gilt in diesem Zusammenhang dem Zeulenrodaer Herbert Müller, auch ein alter Bekannter in der Motorrad-Oldtimer-Szene. Er hatte bereits in den achtziger Jahren verschiedene Vulkanisierformen für Fußrasten, Griffe und Kniekissen hergestellt und erkannte in Diétel den richtigen jungen Mann, sein Werk fortzusetzen und verkaufte die Werkzeuge. Eine kontinuierliche Fortentwicklung des Angebotes lässt die Firma Diétel zu einem der stärksten Partner der deutschen Zweirad-Oldtimerfahrer werden.

Im Jahre 2000 platzt das umfangreiche Lager förmlich aus den Nähten. Es war dringender Expansionsbedarf geboten.



Den alten Hasen unter den Rennbesuchern in Oberböhmendorf ist die ehemalige Dorfkneipe im Ortszentrum sicher noch gut bekannt. Betrieben wurde diese nur bis zur Wendezeit, dann setzte baulicher Verfall ein. Durch Diétels Engagement wurde das gesamte Gebäude rekonstruiert und modernisiert. Ausgeschenkt wird jetzt anstelle des „Kühlen Blondens“ Motorenöl, in der Küche werden die Gummiteile gebacken und die Gaststube lädt Oldiefahrer zur Befriedigung ihrer Ersatzteilnöte ein...

Als sinnvolle Ergänzung zu den auf dem nunmehr 80 Jahre alten Dreieck stattfindenden Classic-Veranstaltungen ist es zur Tradition geworden, hier einen Tag der offenen Tür zu veranstalten. So sind Besitzer und Liebhaber der alten Schätze, aber auch interessierte Neueinsteiger eingeladen, sich umzuschauen und die eine oder andere Frage an den Spezialisten zu richten.

Am Samstag gibt es Einkaufsmöglichkeit von 9 – 19 Uhr, am Sonntag findet ein Schautag statt. Sie finden das markante Gebäude im Zentrum des Ortes, vom Hauptaussgang des Fahrerlagers rechts 200m, dann 80m links, direkt an der Hauptstraße. Sollte es jemand versäumt haben, vorbei zu schauen, so findet er das üppige Angebot natürlich auch im Internet unter [www.dietel-fahrzeugteile.de](http://www.dietel-fahrzeugteile.de). Täglich versendet die kleine Firma die benötigten Ersatzteile an Kunden in ganz Deutschland.



**DIETEL** Fahrzeugteile-Service

- Oldtimer Ersatzteile
- Original-Ersatzteile
- Nachfertigungen
- Gebrauchtteile

Inh. Torsten Diétel

Sommerseite 7 • 07907 Oberböhmendorf • Tel.: 03663 / 40 44 11 • Fax: 03663 / 40 44 71  
email: [Diétel-Fahrzeugteile@t-online.de](mailto:Diétel-Fahrzeugteile@t-online.de) • Internet: [Diétel-Fahrzeugteile.de](http://Diétel-Fahrzeugteile.de)

**Gernot Weser**

Signatur



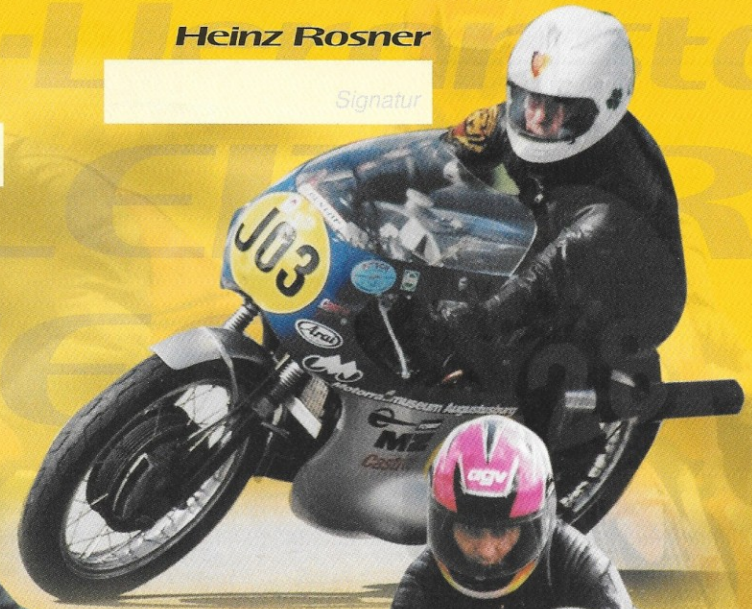
**Harald Kötting**

Signatur



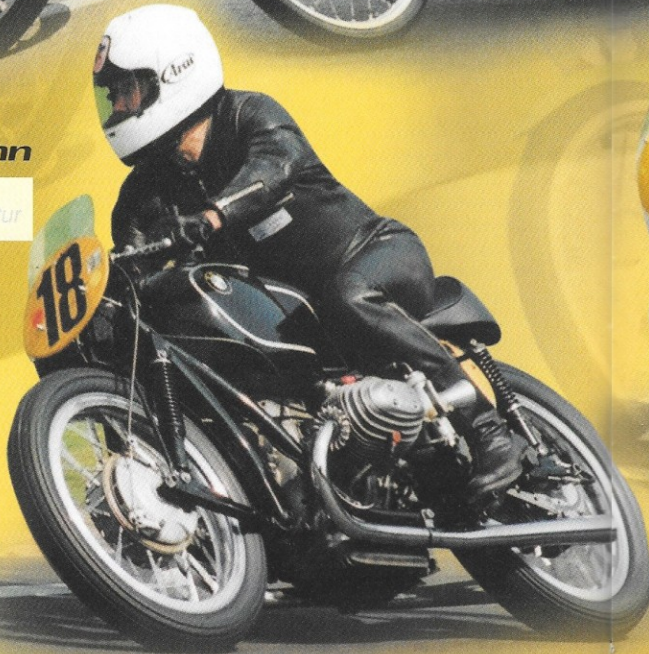
**Heinz Rosner**

Signatur



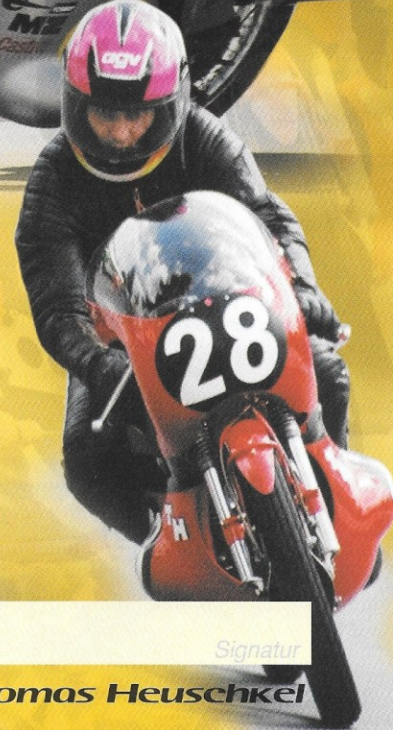
**Lothar John**

Signatur



**Ernst Hiller**

Signatur



Signatur

**Thomas Heuschkel**

**Heiner Lindner**

Signatur



**Manfred Günther**

Signatur



**Top Speed**

Ihre Automobil- und Motorradzeitschrift

[www.top-speed.info](http://www.top-speed.info)

## Vorschau Supermoto Schleizer Dreieck

Rund 200 Rennfahrer werden am 19. und 20. Juli zur Supermoto-DM auf dem Schleizer Dreieck erwartet. Bereits die vergangenen 2 Veranstaltungen erfreuten sich eines großen Publikumsinteresses.

Die beiden Sprunghügel – bestehend aus besonderen Erdmischungen – wurden bereits aufgebaut, damit sie bis zur Veranstaltung entsprechende Standfestigkeit erreichen.

Die ca. 1350 m lange Rennstrecke wird sich in einem hervorragenden Zustand präsentieren. Bedingt durch den ca. 2/3 Asphalt- und 1/3 Geländeanteil, gespickt mit 3 Sprunghügeln und 3 Schikanen, wird dem Zuschauer eine absolute Show des Super Moto Sports geboten.

In 5 Rennklassen werden die begehrten Meisterschaftspunkte vergeben:

1. Internationale Deutsche Supermoto Meisterschaft Prestige
2. Deutscher Supermoto Cup (Open)
3. Deutscher Supermoto Cup 250/450
4. MZ Youngster Cup
5. Red Bull KTM Cup

Am Start sind auch die amtierenden Deutschen Meister und Europameister aus den Vorjahren. Die Rennfahrer werden auf dieser schnellen Strecke mit ihren Motorrädern voll gefordert. Die Enduro- oder Motocross-Maschinen, mit 17-Zoll-Rädern und handgeschnittenen Slickreifen ausgerüstet,



erreichen eine Spitzengeschwindigkeit bis 180 km/h. Durch spektakuläre Drifts wird aber die Geschwindigkeit reguliert. Eine Mischung aus Motocross und Straßenrennen ergibt eine totale Show und Action für den Zuschauer. Zuschauerfreundliche Eintrittspreise – inkl. Eintritt ins Fahrerlager und auf alle Tribünen entlang der Rennstrecke – lassen die Veranstaltung zu einem Erlebnis werden. Auch die Parkplätze sind gut ausgeschildert und befinden sich in unmittelbarer Veranstaltungsnähe.

Samstag: 8,00 Euro

Sonntag: 12,00 Euro

Wochenende: 5,00 Euro

Das Training beginnt am Samstag, dem 19. Juli um 9.00 Uhr – ca. 18.00 Uhr.

Die Rennen beginnen am Sonntag, dem 20. Juli um 9.00 Uhr – ca. 17.00 Uhr.

**MOTORRAD** [www.msc-schleizer-dreieck.de](http://www.msc-schleizer-dreieck.de)

**supermoto**

[www.supermoto.de](http://www.supermoto.de)

BRIDGESTONE KTM HUSQVARNA DMSB

Internationale Deutsche Meisterschaft  
Deut. Super Moto Cup - Open - 250/450 - MZ - KTM

## Schleizer Dreieck

### 19./20. Juli 2003

Samstag: Training ab 9 Uhr • Sonntag: Rennen ab 9 Uhr

BLICK PUNKT 44 OTZ WOCHE SPiegel TLZ TA Sternquell

Besuchen Sie unseren

**Top Speed -FANSHOP**

fürs Motorrad- und Motorsportfans

[www.top-speed.info](http://www.top-speed.info)

**Schleizer Souvenir Shop**

T-Shirts + Caps + Schlüsselbänder... vom auch nach Ihren Wünschen

Sitz in der

**pic werbung**

SCHRIFT · GESTALTUNG · DEKORATION

Tel 03663/40 26 61 Fax 4016 54

**07907 SCHLEIZ Berthold-Schmidt-Str.1**  
e-mail : [pic.werbung@t-online.de](mailto:pic.werbung@t-online.de)

## STARTERLISTE – Klasse U Clubsport, Baujahr 1978 250/2-Takt + 350/4-Takt Einzylinder

St.-neu	Bewerber	Name, Vorname	Ort	Fahrzeug	Baujahr	Hubraum
U 03	Scuderia Shell	Jordan, Guntram	Braunschweig	Ducati	1973	342
U 04		Voigt, Jürgen	Hannover	Ducati Desmo	1970	350
U 07		Supping, Rolf	Bad Friedrichshall	Ducati	1968	349
U 08		Oed, Helmut	Nürnberg	Ducati	1968	350
U 10	MSC Elsenzgau Sinsheim	Wittigayer, Klaus	Sinsheim	Ducati	1970	350
U 14		Anders, Ortwin	Hofheim	Ducati	1970	350
U 28	Scuderia Shell-Classic	Pietsch, Christoph	Mettmann	Ducati	1969	350
U 32	Heinz Wohlrab	Merkens, Stefan	Düren	Ducati	1974	350
U 33		Funk, Volkmar	Bad Döben	Ducati	1968	350
U 36		Meinhardt, Steffen	Wetter	Yamaha	1973	247
U 40	Scuderia Shell-Classic	Elisat, Dr. Stephan	Braunschweig	Ducati	1970	350
U 44		Helmer, Heinz	Hannover	Ducati	1970	350
U 46		Amon, Dieter	Stade	Ducati	1973	350
U 48		Füllgrabe, Erich	Herne	Ducati	1969	350
U 52	Suderia Shell	Schneider, Manfred	Feucht	Ducati	1970	350
U 53		Buck, Rainer	Hülben	Yamaha	1976	247
U 54		Bäumer, Detlef	Menden	Ducati	1974	350
U 55		Kraus, Peter	Schnäittach	Ducati	1970	350
U 57		Stadlbauer, Michael	Düsseldorf	Aermacchi		350
U 59		Popp, Albin	Schnäittach	Aermacchi	1961	250
U 60	MV Club Schweiz	Ruch, Andy	Aesch	MV	1967	349
U 61		Schären, Rene	Pratteln	MV Agusta	1967	350
U 65		Schulze, Thomas	Leipzig	Maico	1975	250
U 70		Stanick, Paul	Salzgitter	Ducati	1968	340
U 73		Knott, Thomas	München	Ducati	1968	350
U 77		Nijhoff, Mark	Rotterdam	Aermacchi	1969	343
U 80		Klijn, Jan-Peter	Rotterdam	Aermacchi	1968	350
U 98		Stodt, Frank	Marburg	Aermacchi	1972	347

**Ihr Hotel direkt an der Rennstrecke**

Besitzer: Familie Otto Pätzold

Start

SCHLEIZ

Seit 1895

Luginland-Kurve

Hotel · Restaurant · Biergarten

**Luginland**

Heinrichsruh 8  
07907 Schleiz  
Tel. (0 36 63) 48 05-0  
Fax (0 36 63) 48 05-40

Homepage: [www.Hotel-Luginland-Schleiz.de](http://www.Hotel-Luginland-Schleiz.de)  
e-mail: [Hotel.Luginland@t-online.de](mailto:Hotel.Luginland@t-online.de)

☆ Neu- und Gebrauchtwagen  
☆ Finanzierung/Leasing/Versicherung

☆ Reparaturen an allen Kfz-Typen ☆ Werkstatteilwagen  
☆ Autovermietung ☆ Reifen- und Ölservice  
☆ Kostenloser Zulassungsdienst  
☆ Komplett Unfallabwicklung ☆ Fahrzeuglackierung  
☆ TÜV/DEKRA/ASU ☆ Zubehör  
☆ Pann- und Abschleppdienst – Anruf genügt

**Autohaus Grieser-Schäfer**

Herzlich willkommen

**HONDA**

07922 Tanna  
Industriegebiet Kapelle  
☎ 036646/22411  
☎ Fax 036646/22241

07937 Zeulenroda  
Weißendorfer Straße 1  
☎ 036628/6960  
☎ Fax 036628/69614

Wir sind ab sofort auch in Zeulenroda für Sie da!

STARTERLISTE – Klasse V Clubsport, Baujahr 1978  
500/2-Zylinder

St.-neu Bewerber	Name, Vorname	Ort	Fahrzeug	Baujahr	Hubraum	
V 06	Sikora, Christoph	Nürnberg	Honda	1968	450	
V 07	Kreutz, Jean Claude	Hitzhofen	Suzuki	1970	500	
V 09	Hartmann, Ingo	Freyburg	Yamaha	1971	350	
V 11	Kaiser, Werner	Gebenbach	Ducati	1968	499	
V 12	Scharenberg, Hans	Alken	ESO Sprint	1958	500	
V 17	Trockel, Jochen	Düsseldorf	Rickmann	1970	500	
V 19	Trockel, Reiner	Düsseldorf	Seeley Weslake	1972	500	
V 30	Dunsening, Hans	Schelle, Ralph	Stuttgart	Hercules	1973	294
V 31	Giovanni, Macchi	Brugherio Italien	Ducati	1975	450	
V 36	Zudrop, Manfred	Harsewinkel	Honda	1970	325	
V 37	Reutlinger, Thomas	Hainburg	Honda	1967	500	
V 39	Handke, Iris	Coesfeld	Moto Morini	1978	384	
V 40	Welter, Egon	Bad Münstereifel	Honda CL	1970	444	
V 45	Schwindt, Harald	Landau	Yamaha	1978	500	
V 47	Witterauf, Richard	Neustadt	Suzuki	1973	500	
V 50	Kunz, Kurt	Löhningen	Ducati	1969	350	
V 51	Platt, Rainer	Wetter	Laverda	1978	500	
V 52	Bamberger, Herbert	Marburg	Ducati	1972	450	
V 53	Schönecker, Günther	Marburg	Seeley	1970	500	
V 55	Kruzik, Antonin	Krömeriz	Honda	1969	450	
V 56	Schoppa, Helmut	Krefeld	Moto Guzzi	1967	500	
V 57	Scuderia Shell	Steinmetz, Simone	Gummersbach	Moto Morini	1977	344
V 58	Nipp, Roland	Bobenheim	Laverda	1978	500	
V 66	Bänsch, Steffen	Großschönau	Jawa	1966	350	
V 71	Steiger, Ludwig	Euerbach	MV	1975	354	
V 80	Heinz Wohlrab	Pröhl, Tim	Vogelgrün	MV	1977	350
V 93	Parthum, Klaus	Buxheim	Ducati	1969	450	
V 99	Rolke, Roman	Linz am Rhein	Rickmann	1968	500	

STARTERLISTE – Klasse K Classic, Baujahr 1950 – 1957, über 350 ccm

St.-neu Bewerber	Name, Vorname	Ort	Fahrzeug	Baujahr	Hubraum	
K 07	Webber, David	Dortmund	BSA	1956	499	
K 08	Lensky, Dietmar	Hofgeismar	Norton	1959	500	
K 10	Schwend, Ewald	Vogt	Matchless	1961	498	
K 12	Seydewitz, Rudolf	Berlin	Norton Manx	1957	500	
K 15	Wolz, Andreas	Madenhausen	BMW	1967	490	
K 16	Kruse, Erich	Handeloh	Vincent	1953	499	
K 19	Müller, Peter	Olching	Norton	1961	500	
K 20	Stärk, Peter	Bietingen	BMW	1959	497	
K 21	MSC Schotten	Fischer, Arnold	Selig-Froschhausen	BMW	1955	500
K 27	HC Nürnberg	Schneider, Louis	München	BMW	1954	500
K 30	MSC Schotten	de Monte, Klaus	Welschingen	BMW	1957	500
K 34	Hommel, Gerhard	Geislingen /Stg.	BMW	1963	500	
K 35	Hackenberg, Rudolf	Ingolstadt	Ducati	1968	450	
K 36	Westphal, Robert	Stelle	BMW	1960	590	
K 41	Kratz, Rene	Augsburg	ESO	1959	500	
K 45	Portmann, Roland	Meilen	Gilera	1952	500	
K 47	Koller, Willi	Bruckmühl	Moto Guzzi	1953	498	
K 50	Turner, Peter-James	Kronberg	BSA-Norton	1959	500	
K 51	Bergemann, Hubertus	Recklinghausen	BSA	1960	500	
K 61	Gotzen, Karl	Gladbeck	Aermacchi	1967	402	
K 63	Schmitt, Hermann	Lünen	BMW	1962	490	
K 64	Amelang, Manfred Prof.Dr.	Bammatal	Norton	1962	500	
K 66	Cavelius, Jörg	München	Norton	1959	500	
K 81	Linnep, Gerald	Hagen	Norton	1961	500	
K 83	Stenberg, Dan	Möndal/SWE	Norton	1956	500	
K 88	Rolke, Klaus	Linz / Rhein	Norton	1964	650	
K 89	Cappelmann, Wilfried	Bremerhaven	BMW	1964	500	
K 95	Frohnmayr, Karl	Sindelfingen	Matchless	1962	496	
K 98	Wotzka, Wolfgang	Karlstein	BMW	1959	500	

STARTERLISTE – Klasse S GP, Baujahr 1968 – 1978, über 250 ccm

St.-neu Bewerber	Name, Vorname	Ort	Fahrzeug	Baujahr	Hubraum
S 12	Loda, Hans Peter	Neuhausen	Yamaha	1978	350
S 14	Melchert, Peter	Ostenfeld	Seeley	1969	500
S 15	Scharenberg, Hans	Alken	Yamaha	1974	350
S 19	Baumeister, Karlheinz	Balingen	Yamaha	1975	747
S 21	Platte, Fr. Walter	Balve	Yamaha	1976	350
S 24	Burckhard, Peter	Birchwil Nürensdorf	Greeves	1967	344
S 25	Schlereth, Michael	Hammelburg	Morbiddelli	1979	260
S 26	Rattunde, Roland	Idar-Oberstein	Yamaha	1976	350
S 28	Held, Arnd	Rommelsried	Yamaha	1978	350
S 30	Spitzner, Klaus	Nürnberg	Yamaha	1972	350
S 34	Platt, Reiner	Wetter	Yamaha	1972	347
S 35	Westenhöfer, Uwe	Billigheim	Yamaha	1979	249
S 38	Wainwright, Michael	Großbritannien	Seeley	1972	496
S 40	Renz, Harald	Rudersberg	Yamaha	1978	347
S 43	Niedernhausen, Manfred	Rohr-Regelsbach	Yamaha	1979	348
S 45	Fischer, Hennes	Tuchenbach	Yamaha	1979	348
S 47	Nöll, Roland	Esslingen	Yamaha	1978	350
S 68	Svoboda, Vaclav	Prag	Yamaha	1978	350
S 69	van Heel, Ad	Haaren	Yamaha	1972	350
S 70	Knappe, Gert	Kleinhöhenrain	Yamaha	1978	350
S 77	Capel, Jean Pierre	St. Pieters Leeuw-B	Seeley	1969	498



**Schleizer Landbäckerei eG**  
täglich frische Backwaren

in unseren Filialen in  
**SCHLEIZ**  
Feldgasse 2 Tel. (03663) 42 23 93  
Elisenstraße Tel. (03663) 42 85 05  
mit Café – auch sonntags  
13.30 – 16.30 Uhr geöffnet  
Neumarkt 11 Tel. (03663) 42 28 26  
Agnesstraße Tel. (03663) 40 12 41  
Markt 25 Tel. (03663) 40 29 40  
7.30 – 10.00 Uhr geöffnet

sowie in  
**SALBURG**  
Markt 12 Tel. (036647) 2 39 58  
*Probieren Sie auch unsere Spezialitäten:*  
Baisertorte - Kipptorte  
und jetzt neu:  
SOFTTEIG!



**MITSUBISHI-VERTRAGSHÄNDLER**

SEIT 1924  
**PURFÜRST**  
DAS MITSUBISHI - AUTOHAUS  
Tel. 036647/33333

Kfz-Meisterbetrieb  
Karosserie-Fachbetrieb  
Neu- und Gebrauchtwagen



Stauseestraße 42-44 • 07907 SCHLEIZ-GRÄFENWARTH

**STARTERLISTE – Klasse M, Gespanne bis Bj. 1949 + Gespanne Sitzler ab  
18 Zoll bis Bj. 1967**

St.-neu Bewerber	Name, Vorname	Ort	Fahrzeug	Baujahr	Hubraum	
M 01	Neef, Liebhard Schumacher, Walter	Zschorlau Griesheim	Zündapp	1038	598	
M 08	Lorenz, Klaus Freund, Achim	Emmerich Wechtersbach	BMW R 68	1952	598	
M 10	MSC Rund um Schotten	Kaiser, Reinhold Rieß, Volker	Gedern Wölfersheim	BMW	1953	600
M 12	Kurz, Hermann Reidel, Frank	Melsbach Zschorlau	ESO Sprint	1963	500	
M 17	Braun, Michael Braun, Klaus	Stuttgart Stuttgart	Triumph	1951	650	
M 19	Lüdemann, Helmut Drechsler, Harro	Hamburg Hamburg	BMW R 50	1958	492	
M 24	Dedman, Adrian Langford, Theresa	Soham, Champs Soham	Norton	1958	745	

**STARTERLISTE – Klasse N Classic, Gespanne unter 18 Zoll,  
Baujahr 1950 – 1967**

St.-neu Bewerber	Name, Vorname	Ort	Fahrzeug	Baujahr	Hubraum	
N 9	MSC Rund um Schotten	Bernd, Albert Proescher, Hans	Laubach Schotten	BMW	1964	580
N 13	Dahms, Ewald Mahrsandt, Harry	Norderstedt Bremerhaven	BMW RS 54	1954	500	
N 34	Uhl, Jochen Hamsch, Heiko	Graben-Neudorf Graben-Neudorf	BMW Muthig	1955	500	
N 36	MSC Rund um Schotten	Born, Guido Otto, Norbert	Gierenderhöhe Köln	BMW R 50	1960	600
N 38	Krüger, Norbert Seffer, Christoph	München Pliening	BMW	1961	600	
N 40	Dr. Nierle, Gisbert Schachtner, Christian	Ingolstadt Ludwigsburg	BMW	1958	500	
N 41	Ilzhöfer, Otto Hilpert, Gerhard	Helmhof Neckarbischofsheim	BMW	1954	500	
N 44	Ruffner, Gerhard Storz, Michael	Ostfildern Ostfildern	BMW R 69 S	1960	600	
N 45	Stahl, Ernst Latsch, Alfred	Durmshheim Konstanz	BMW RS	1954	500	
N 46	Elsässer, Willi Wolf, Michael	Westerngrund Krombach	BMW	1952	600	
N 47	Klink, Heiko Hamsch, Andre	Worfelden Graben-Neudorf	BMW 51/3	1953	500	
N 48	van Reis, Jan Albertsson, Bengt	Jarfälla Jönköping	BMW	1964	600	
N 49	Georg, Andreas Gasch, Bernd	Radeburg Dresden	BMW R 50 S	1957	500	
N 50	Schulte, Bernhard Beck, Timo	Bremerhaven Bremerhaven	BMW R 50	1957	600	

**STARTERLISTE – Klasse P Classic, Baujahr 1950 – 1967  
Gespanne Kneeler**

St.-neu Bewerber	Name, Vorname	Ort	Fahrzeug	Baujahr	Hubraum	
P 5	Maier, Ralf Wagner, Mario	Weil der Stadt Lauta	BMW	1971	500	
P 58	Lass, Klaus Lass, Gabriele	Böblingen	BMW	1969	600	
P 60	MSC Aufenau im DMV	Schaub, Günter Breitbach, Peter	Wächtersbach Kruft	BMW	1971	600
P 63	Kunz, Heinz Benkert, Silvia	Bad Vilbel Hanau Steinh.	BMW	1964	500	
P 65	Arabin, Dieter Klingelhöfer, Rolf	Langgoens Langgoens	BMW	1967	498	
P 66	MSC Kefenrod	Gimbel, Thomas Hilß, Hans	Hasselroth Kefenrot	BMW	1968	500
P 67	Gubler, Manfred Bayer, Tina	Tauberbischofsh. Uhingen	BMW	1961	500	
P 70	Wotzka, Thilo Reichert, Joachim	Karlstein Birstein	BMW	1969	500	
P 72	Tramsen, Horst Schwichtenberg, Walter	Kaltenkirchen Bremerhaven	BMW	1968	600	
P 75	Völkel, Rudi	Hilchenbach	BMW	1969	600	
P 78	Schröder, Stefan Peters, Susanne	Lieth Lieth	BMW	1968	600	
P 79	Birkoben, Udo Heil, Georg	Kreuztal Graben-Neudorf	BMW	1968	600	
P 85	Christian, Holger Meintz, Horst	Arlewatt Schulenburg	BMW	1967	600	
P 86	Jaedecke, Günther Born, Bastian	Wilhelmshaven Gierenderhöhe	BMW RS 54	1966	498	
P 87	Ilzhöfer, Gerd Rammelmeyer, Dieter	Helmhof Reinach	Busch BMW	1967	500	
P 92	Brinckmann, Paul Mehlert, Klaus	Lieth Nordhastedt	BMW	1967	600	

## HISTORISCHER JUBILÄUMSLAUF „80 Jahre Schleiz“

Klasse 1 – Motorräder bis Baujahr 1953

Nr.	Name, Vorname	Wohnort	Fahrzeug/Typ	ccm	Bauj.
1	Assmann, Gustav	Magdeburg	Norton-Manx DOHC Garden-Gate	500	1950
2	Bleifuß, Friederich	Kahl am Main	Sarolea Monotube 23 M	500	1926
3	Cramer, Hans	Bergisch-Gladbach	NSU-SS-R- Königswelle	350	1934
4	Dachs, Rolf	Rastede	Schnell-Horex, DOHC	350	1953
5	Freese, Herbert	Rastede	Imperia -Rudge, Ex Erwin Aldinger	350	1931
6	Geilsdorf, Horst	Külmla	BMW-R 66	600	1939
7	Heise, Gerhard	Gransee	DKW-RT 125-Eigenbau	125	1940
8	Heslich, Frank	Schwarzenberg	IFA-DKW-Ex RE 123	125	1953
9	Hoffmann, Klaus	Langebrück	Triton (Triumph-Norton, GB)	500	1951
10	Kamann, Ralf	Braunschweig	DKW SS 500 Wasserkühlung	500	1929
11	Klaus, Jürgen	Hainewalde	AWO 425 S - Serienrennmaschine	250	1953
12	Krause, Erhard	Plauen	IFA-DKW-Ex Hermann Scherzer	125	1949
13	Krüger, Hans	Dessau	Norton ES II, OHV	500	1927
14	Kutil, Wolfgang	Plauen	DKW -NZ-Eigenbau historisch	350	1949
15	Krzyzaniak, Bernd	Reichenau	Triumph-Drehschieber, Doppelkolben	250	1939
16	Lünemann, Martin	Hannover	Norton International Supersport	500	1939
17	Luckmann, Franz-J.	Göhlen	Ardie / JAP- Rennmaschine	500	1930
18	Mahlmann, Gerhard	Lage /Lippe	Puch TS- Doppelkolben	125	1949
19	Mächler, Erich	Gaggenau	Triumph-Grand-Prix, Serienrennm.	500	1950
20	Mächler, Erich	Gaggenau	NSU SSR-Werksrennmaschine	350	1937
21	Marischeski, Frank		AWO 425 S - Serienrennmaschine	250	1953
22	Messerschmidt, Dieter	Langebrück	AWO 425 S - Serienrennmaschine	250	1953
23	Mildner, Reiner	Bockau	IFA-DKW-125 RE	125	1952
24	Müller, Bernd	Negast	NSU-SS -Bullus-Königswelle	500	1935
25	Müller, Udo	Glindow	IFA-DKW, Petruschke Replica	125	1952
26	Nitsche, Peter	Morsdorf	DKW-SB-Eigenbau, Wasserkühlung	350	1948
27	Pöllmann, Bernd	Feucht	NSU-OSL-Kläger Doppelnocke	250	1950
28	Reinhold, Silvio	Lauter	IFA-DKW-125 RE	125	1952
29	Rettke, Lothar	Goch	Sarolea Monotube 36 C	500	1936
30	Schweiger, Manfred	Vohburg	Scott- TT- Replica	600	1929
31	Sitta, Heinz	Lohmar	BMW-RS / Hoske / Replica	500	1939
32	Sulz, Adolf	Gransee	DKW RT-Eigenbaurenmaschine	125	1951
33	Uhlmann, Eberhard	Stuttgart	DKW SS Ladepumpe, Ex Kluge	250	1935
34	Wagner, Peter	Lauter	IFA-DKW 125 RE	125	1952
35	Walter, Hans-Uwe	Ottendorf	Schüttoff F-Zweigang	350	1926
36	Walter, Steffen	Schierling	O.D. SS 50, Motosacoché	500	1929



Wir denken weiter.

## HISTORISCHER JUBILÄUMSLAUF „80 Jahre Schleiz“

Klasse 2 – Motorräder bis Baujahr 1973

Nr.	Name, Vorname	Wohnort	Fahrzeug/Typ	ccm	Bauj.
40	Deisinger, Walter	Großschirma	MZ-RE 250, Sechsgang	250	1967
41	Esche, Wolfgang	Neustadt / Main	Bultaco TSS 125, Ex Gyula Marsowsky.	125	1966
42	Fischer, Arnold	Seligenstadt	BMW-RS 54 Kurzhub, Fünfgang	500	1955
43	Gehre, Reinhard	Seligenstadt	Adler RS Wasserkühlung	250	1954
44	Golditsch, Cliff	Berlin	MZ- Kohler, Sechsgang- Eigenbau	250	1966
45	Grämer, Ingo	Freiberg	MZ- RE / Sechsgang, Eigenbau	125	1965
46	Heuschkel, Thomas	Bitterfeld	TH / Twin, Sechsgang, Eigenkonstr.	125	1967
47	Hiller, Ernst	Gütersloh	Norton-Manx, Sechsgang	500	1962
48	Hiller, Reinhard	Gütersloh	Yamaha TZ 350	350	1973
49	John, Lothar	Schriesheim	BMW-RS 54, Kurzhub, Fünfgang	500	1954
50	Jutzi, Reinhard	Trebur	Horex RS 350, Werksrennmaschine	350	1954
51	Kausch, Walter	CH-Reinach	Seely- Matchless	500	1967
52	Kilian, Helmut	Wiesbaden	A.J.S. 7 R, Produktionsrennmaschine	350	1961
53	Krause, Axel	Plaue	Benelli, 254 Eigenbau- Rennmaschine	250	1968
54	Kunzmann, Rolf	Lauter	IFA-DKW, Drehschieber	125	1954
55	Lahl, Steffen	Chemnitz	Yamaha TZ 350 A	350	1972
56	Lingelbach, Gunther	Kassel	Bultaco TSS 125, Produktionsrennm.	125	1961
57	Mieth, Harry	Kahl am Main	Honda RC 110, Achtgang	50	1962
58	Mochanski, Michael	Potsdam	AWO 425 S - Replica.	250	1957
59	Otto, Frank	Crimmitschau	MZ-Bischoff, Eigenbaurenmaschine	250	1965
60	Pückler, Hermann Graf v.	München	Norton, Manx	500	1962
61	Riese, Harry	Weimar	Norton Manx, Fünfgang	500	1961
62	Romankiewitz, Günther	Millingsdorf	AWO 425 S - Replica.	250	1956
63	Rosner, Heinz	Hundshübel	MZ-RE Sechsgang Zweizylinder	250	1968
64	Säckel, Ebergard	Niederwiesa	Triumph T 110- Eigenbaurenmaschine	650	1956
65	Seifert, Maik	Leutenberg	Bischoff-MZ, 2. Pl. DDR-Meister 1966	250	1965
66	Seidl, Horst	Nürnberg	Honda CR 72, Produktionsrennm.	305	1962
67	Sulz, Adolf	Gransee	ESO- 500 Eigenbaurenmaschine	500	1958
68	Teetz, Jürgen	Berlin	AWO 425 S - Eigenbau- Replica.	250	1958
69	Winter, Andreas	Laußnitz	Simson DOHC, Werksrennmaschine	250	1957
70	Weichelt, Wolfgang	Zwickau	MZ- RE / Achtgang	125	1964
71	Weser, Gernot	Riesa	Weser-Kreidler / Meisterschaftsmasch.	50	1972
72	Wöllner, Jochen	Schleiz	Honda Eigenbaurenmaschine-Unikat	500	1967
75	Michael, Klaus-Dieter	Erfurt	Benelli 4-Zylinder Eigenbau	350	1969

## HISTORISCHER JUBILÄUMSLAUF „80 Jahre Schleiz“

Klasse 3 – Seitenwagen

Nr.	Name, Vorname	Wohnort	Fahrzeug/Typ	ccm	Bauj.
37	Dahms, Ewald	Norderstedt	BMW-RS 500 / Steib- Seitenwagen	500	1954
38	Lünemann, Helmut	Bremerhaven	BMW-RS 500 / Steib Seitenwagen	500	1954
39	Neubert, Günther	Schneeberg	BMW-RS 500 / Steib Seitenwagen	500	1935
39	Koslowski, Günther	Heedfeld	Benelli Monotubo / Seitenwagen	500	1935
	NN				

STARTERLISTE – Klasse R GP, Baujahr 1968 – 1978, bis 250 ccm

St.-neu Bewerber	Name, Vorname	Ort	Fahrzeug	Baujahr	Hubraum
R 02	Holdinghausen, Henning	Siegen	Yamaha	1978	247
R 06	Merkel, Siegfried	Zwickau	MZ	1971	125
R 07	Zellmer, Richard	Gladbeck	Yamaha	1979	250
R 13	Hippe, Gerhard	Mühlheim/Main	Yamaha	1978	250
R 15	Haider, Bernhard	Trostberg	Maico	1970	125
R 16	Maier, Hans	Aschaffenburg	BV Eigenbau	1966	125
R 18	Schwindt, Harald	Landau	Maico	1969	125
R 20	Schulze, Thomas	Leipzig	Maico	1970	125
R 21	Schröter, Siegfried	Lauchhammer	Yamaha	1977	250
R 25	Keller, Harald	Zwickau	MZ	1972	125
R 31	Maico Hist.Rac.Team Knoke, Karl	Sarstedt	Maico	1970	125
R 37	Hartmann, Ingo	Freyburg	Yamaha	1972	250
R 38	Frohnmeyer, Peter	Vellmar	Maico	1969	125
R 49	Schobloch, Jochen	Bad Buchau	Maico	1969	125
R 50	Meinhard, Peter	Wetter	Morbidelli	1976	125
R 55	Meyer, Bernd	Thalheim	Condor	1975	125
R 57	Poljack, Hans	Schmitten 8	Kawasaki	1967	250
R 59	Scuderia Shell Classic Schermer, Franz	Stuttgart	Yamaha	1978	247
R 61	Bergert, Uwe	Chemnitz	Yamaha	1976	250
R 65	Kruzik, Antonin	Kromeriz	Yamaha	1975	250
R 66	Maico Hist.Rac.Team Frohnmeyer, Hartmut	Herrenberg	Maico	1970	125
R 70	Bamberger, Herbert	Marburg	Moto Guzzi	1972	231
R 71	Maico Hist.Rac.Team Frankel, Michael	Tuttlingen	Maico	1969	125
R 72	Niederhausen, Manfred	Regelsbach	Yamaha	1979	249
R 73	Wagner, Klaus	Fürstenfeldbruck	Yamaha	1973	250
R 75	Hennes, Fischer	Tuchenbach	Maico	1975	124
R 82	Heinze, Dieter	Karlstadt	Aermacchi	1968	125

STARTERLISTE – Klasse J Classic, Baujahr 1950 – 1967, bis 350 ccm

St.-neu Bewerber	Name, Vorname	Ort	Fahrzeug	Baujahr	Hubraum
J 03	Rosner, Heinz	Hundshübel	MZ	1967	300
J 04	Sixties Classics Hartwig, Henning	Klein Wesenberg	Honda	1960	350
J 07	MSC Porz im ADAC Trinks, Peter	Essen	Honda	1963	350
J 11	Mader, Joachim	Neu-Anspach	Norton Manx	1958	350
J 13	Cavellius, Jörg Dr.	München	Aermacchi	1967	350
J 19	Kaiser, Werner	Gebenbach	Aermacchi	1964	350
J 22	Wotzka, Thilo	Karlstein	Aermacchi	1967	350
J 24	König, Georg	Frankfurt / Main	Busch	1955	350
J 25	Weickert, Günther	Bonn	Honda	1964	350
J 27	Gottbrecht, Walter	Kiel	NSU	1954	305
J 32	Scholz, Dieter	Münster	NSU	1955	300
J 33	Glöckler, Willi	Markdorf	Aermacchi	1967	350
J 36	Bühlmayer, Werner	Ellwangen	NSU	1954	301
J 39	Esche, Wolfgang	Neustadt / Main	Aermacchi	1963	290
J 55	Pedack, Werner A.	Elbermannstadt	Aermacchi	1967	350
J 58	Groenendijk, Martien	Maarsen	Honda	1962	349
J 66	MSC Schotten Pfannmüller, Gerd	Florstadt	Aermacchi	1967	350
J 67	Krüger, Rolf	Wittenberg	Jawa	1962	341
J 68	Roch, Gert	Dresden	Jawa	1967	350
J 72	Zollinger, Albert	Zürich	Aermacchi	1967	350
J 76	Mrugalla, Dietrich	Oberasbach	Aermacchi	1965	350
J 78	Romano, Viktor	Neunkirchen	Honda	1964	350
J 81	Knappe, Gert	Kleinhöhenrain	Aermacchi	1967	350
J 83	Durenkamp, Theo	Noordhorn	Aermacchi	1965	350
J 93	Rollin, Daorin	Ribeaupville	BSA	1957	350
J 95	Gerecht, Manfred	Bad Homburg	Norton	1962	350

STARTERLISTE – Klasse X Clubsport, Baujahr 1978, 1000 ccm

St.-neu Bewerber	Name, Vorname	Ort	Fahrzeug	Baujahr	Hubraum
X 07	Korbach, Dieter	Hess. Oldendorf	BMW	1978	971
X 12	Loda, Hans Peter	Neuhausen	BMW	1977	1000
X 14	Leyer, Ralf	Tiddische	Honda	1977	736
X 16	Ulrich, Stefan	Fürth	Moto Guzzi	1978	998
X 22	Albert, Frank	Krefeld	Laverda	1973	981
X 23	Schröder, Rolf	Rosenheim	Moto Guzzi	1977	850
X 35	Scherer, Hans Peter	Walldorf	BMW	1976	1000
X 43	Krause, Martin	Berlin	Suzuki	1972	738
X 44	Laqua, Dietmar	Berg. Gladbach	Ducati	1977	864
X 51	Dahm, Andreas	Wunstorf	MV	1976	860
X 53	Heinz Wohlrab Pröhl, Tim	Vogelsgrün	MV	1978	800
X 58	Siebert, Thibaut	Eckbolsheim	BSA	1969	750
X 61	Merckens, Stefan	Düren	Honda	1975	750
X 66	Prokschi, Norbert	Haibach	Norton	1972	745
X 67	Kniese, Klaus	Marburg-Maischt	Honda	1970	749
X 68	Zeller, Richard	Purfleet Esses	BMW	1974	980
X 71	Zeller, Walter	Feucht	BMW	1970	1000
X 78	Hennes, Diethard	Bad Endorf	Triumph	1971	845
X 85	Kutschke, Jürgen	Hagen	Moto Guzzi	1977	948
X 88	Ringen, Ernst	Bremerförde	BMW	1971	850

STARTERLISTE – Klasse W Clubsport, Baujahr 1978

750/2-Takt + 500/Mehrzylinder

St.-neu Bewerber	Name, Vorname	Ort	Fahrzeug	Baujahr	Hubraum
W 12	Bertsch, Willi	Groß Gerau	BMW	1969	745
W 18	Wainwright, Michael	Rotherham	Seeley	1969	750
W 19	Heim, Hermann	Rielasingen 2	BMW	1960	700
W 29	Stärk, Ulrich	Bietingen	BMW	1956	600
W 34	Böhl, Michael	Berlin	Norton	1955	750
W 38	Störkel, Erhard	Altenstadt	Triton	1959	750
W 44	Ried, Ludwig	Berlin	Norton	1968	750
W 46	Remagen, Ernst	Selters	Ducati	1975	748
W 50	Caisus, Eric	Rotterdam	Norton	1964	650
W 55	Turner, Peter	Kronberg	Laverda	1971	744
W 63	Knickenberg, Klaus-W.	Wuppertal	BMW	1970	748
W 66	Kunert, Manfred	Kötz	Benelli	1974	498
W 71	Jancik, Pavel	Prostejov	Kawasaki	1972	498
W 72	Strerath, Peter	Berlin	Yamaha	1973	653
W 80	Schöbel, Ralph	Warmensteinach	Norton	1956	649
W 81	Leuthold, Timo	Bayreuth	BMW	1971	745
W 86	Stodt, Frank	Marburg	Yamah	1976	653
W 90	Jancik, Jaroslav	Porostejov	Honda	1971	498



**STARTERLISTE – Klasse Y GP, Gespanne, Baujahr 1978**  
500 ccm

St.-neu Bewerber	Name, Vorname	Ort	Fahrzeug	Baujahr	Hubraum
Y 01	Wygoda, Hagen Wygoda, Gudrun	Laubusch	Colonia	1970	500
Y 02	Grybsch, Wolfgang Anschütz, Horst	Witten Mainz	Suzuki SR	1969	500
Y 03	Schreiner, Gerd St. Martin, Undine	Kippenheim Kippenheim	Suzuki SR	1969	500
Y 04	Deifel, Benno Jahnke, Heike	Fellbach Fellbach	BMW	1973	499
Y 06	Melchert, Sönke Rieband, Ingo	Olderup Hondewitt	König	1975	500
Y 07	Venus, Max Werkstetter, Gerhard	Eggenfelden Tann	Yamaha	1978	499
Y 08	Behringer, Fritz Paßberger, Hans	Passau Passau	König	1974	500
Y 14	Suter, Karl Fausch, Brigitte	Ottenbach Attoltern	Yamaha	1971	350
Y 15	Frankhauser, Fritz Frankhauser, Monika	Schaffhausen Schaffhausen	Suzuki	1973	498
Y 17	Giesemann, Albert Giesemann, Gudrun	Harsum OT Asel Harsum OT Asel	Yamaha	1979	500
Y 88	Röllin, Walter Burkart, Priska	Dachsen Klein-Andelfingen	Yamaha	1975	500

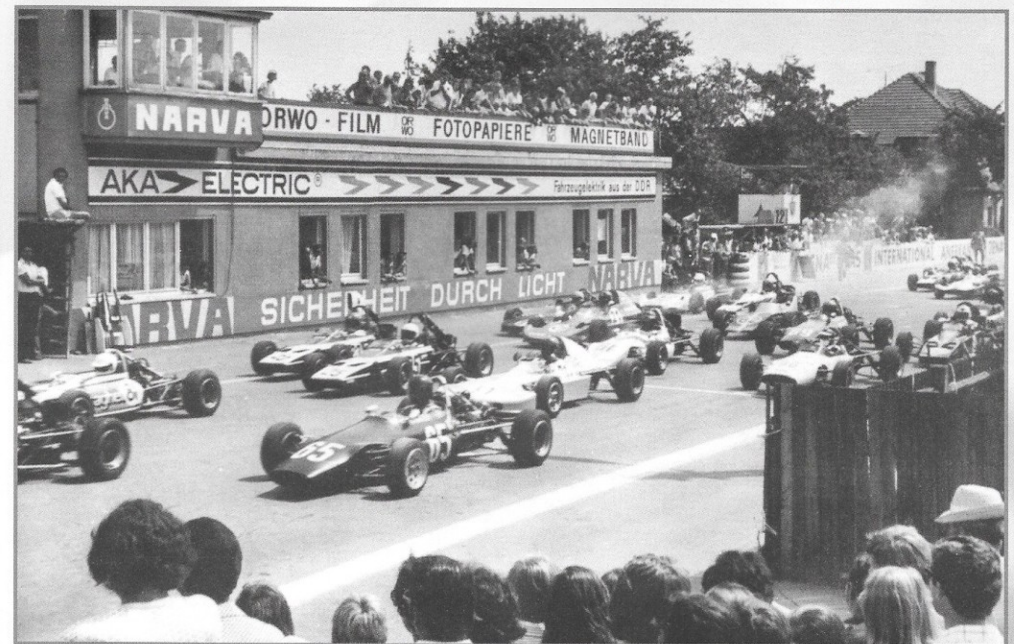
**STARTERLISTE – Klasse Z Inter Gespanne, 750/2-Takt +  
1000/4-Takt bis Baujahr 1978**

St.-neu Bewerber	Name, Vorname	Ort	Fahrzeug	Baujahr	Hubraum
Z 03	Engelhardt, Ralf Viecz, Winfried	Weilrod Weilrod	BMW Busch	1969	980
Z 4	Digby, Stuart Williams, Ken	Buck Gerat Kingshill Atwoth, Wilkshire	S.D.D. IMP	1972	982
Z 05	Schwake, Heiner Schwake, Maria	Bremerhaven Bremerhaven	Honda	1975	750
Z 06	Anderden, Horst Klengel, Manuela	Stadthagen Bremen	BMW	1970	898
Z 14	Hawes, Richard Kuypers, Leo	Essex Dutch	BMW	1972	745
Z 15	Haller, Otto Haller, Stefan	Ainhofen Ainhofen	BMW	1975	750
Z 18	Sixtensson, Stig Gösta, Hallin	Kvänum/ SWE Alingas	BMW	1971	
Z 19	Rolli, Andi Gubler-Rolli, Beate	Niederrohrdorf Niederrohrdorf	Ayres Weslake	1969	850
Z 21	Haubl, Franz Götz, Helmut	Walldorf Waghäusel 1	BMW	1976	979
Z 25	MSC Schotten de Monte, Klaus Koch, Dieter	Welschingen Worfelden	BMW	1977	1000
Z 26	Fässler, Klaus Fässler, Alexandra	Obfelden Obfelden	BMW Schmid	1969	750
Z 27	Capel, Jean Pierre can Pee, Damien	St. Pieters Leeuw Upigny	Windle Nourish	1972	900
Z 40	Schmeckenbecher, Uwe Pfauth, Thomas	Philippsburg Philippsburg	BMW		1000

**HISTORISCHER JUBILÄUMSLAUF „80 Jahre Schleiz“**

Automobile

Nr.	Name, Vorname	Wohnort	Fahrzeug/Typ	ccm	Bauj.
1	Friedrich, Gerhard	Gera	Formel MT 77	1300	1977
2	Weber, Bernd	Schkeuditz	Formel MT 77	1300	1980
3	Rüdiger, Conrad	Jößnitz	Formel MT 77	1300	1977
4	Neupart, Udo	Wallengrün	Melkus RS 1000	1000	1971
5	Opitz, Henrik	Cossebaude	Eigenbau	1600	1986
6	Wilke, Jens	Schkeuditz	Metallex MTX 1-05	1300	1980
7	Röhlich, Willy	Naumburg	Lada 2105	1300	1985
8	Röhlich, Randy	Naumburg	AWE Wartburg	1300	1988
9	Rädlein, Frieder	Wittgensdorf	Melkus F 3	1000	1964
10	Grübling, Wolfgang	Dresden	Melkus F Junior	1000	1961
11	Melkus, Peter	Dresden	Melkus F 3	1000	1964
12	Lorenz, Uwe	Bad Salzungen	Formel Opel-Lotus	1998	1988
13	Götz, Gunter	Schleiz	Trabant 601 RS	600	1976
14	Thassler, Dennis	Leipzig	Formel MT 77	1300	1983
15	Malich, Klaus	Berlin	Ford RS 2000	1994	1973
16	Meyer, Michael	Reudnitz	BMW 2002	1796	1972
17	Schürer, Matthias	Greiz	BMW 318	1994	1979
18	Limmer, Henry	Elsterberg	BMW 2002TI	1320	1975



Start zum Pokallauf der sozialistischen Länder 1976

Foto: Archiv Jan Müller

STARTERLISTE – AUTOMOBILE – Klasse B, Tourenwagen bis Baujahr 1978

St.-Nr.	Bewerber	Name, Vorname	Ort	Fahrzeug	Baujahr	Hubraum
106		Lothar Kahl	Hofheim	Steyr Puch TR 2	1969	660
107	ADAC Nordbayern	Karl-Heinz Eck	Eckersdorf	Ford Escort I RS 2000	1972	1998
108		Maik Thomas	Radeburg	Skoda 130 RS	1975	1300
110		Tibor Georg	Mühlhausen	VW Golf I	1975	1588
111	Scuderia Italia IG	Herbert Schnurpfeil	Salzhausen	Opel Manta B	1978	1999
113		Hans-Joachim Christof	Apolda	Trabant 601	1977	600
115		Dirk Hanschmann	Frohburg	Trabant 601 RS	1963	594
118	Scuderia Italia IG	Frank Weinert	Hemmelzen	Alfa Romeo Alfasud ti	1978	1490
119	Limmer Motorsport	Klaus Malich	Berlin	Ford Escort RS 2000	1975	1998
120	Scuderia Italia IG	Michael Nolte	Willich	Opel Kadett C	1975	1985
127	Scuderia Italia IG	Udo Hartmann	Krefeld	Fiat 127	1978	1300
129		Ullrich Hänig	Reinsberg	Trabant 601 RS	1976	600
131	Limmer Motorsport	Matthias Schürer	Greiz	BMW 318	1978	1796
132	Limmer Motorsport	Henry Limmer	Hohndorf	BMW 2002 ti	1973	2000
133	Limmer Motorsport	Dr.Günter Elsner	Werdau	Opel Ascona B	1975	2000
134	Meyer Motorsport	Michael Meyer	Reudnitz	BMW 2002 ti	1972	2000
135	Meyer Motorsport	Peter Meyer	Reudnitz	BMW 2002 ti	1973	2000
137	Scuderia Italia IG	Patrick Peterson	Birnbach/Wvw.	Alfa Rom.Alfas. Sprint	1978	1489,6
142	MSC Naumburg e.V.	Steven Schwengenbecher	Stößen	Trabant 601	1978	594
144		Gunter Götz	Schleiz	Trabant 601 RS	1976	600
148	Scuderia Italia IG	Johannes Pertsch	Bochum	Alfa Romeo Giulia	1975	2000
153		Rainer Zenker	Radebeul	AWE Wartburg 353	1972	1000
156		Helmut Heße	Berlin	BMW 2002	1973	1990
157		Horst Wolf	Halle	Trabant 601 RS	1967	600
158		Michael Horn	Schleiz	Lada 2101	1977	1300
159	Scuderia Italia IG	Heinz-Dieter Albermann	Essen	Ford Escort RS 2000	1976	1998
163		Walter Leuber	Roßbach	Steyr Puch 500	1967	650
164		Ralf Krieg	Karlsruhe	Fiat Abarth 1000 TC	1965	1000
165		Jörg Hofmann	Jößnitz	BMW 2002 ti	1973	2000
166		Karl-Heinz Knaup	Eckersdorf	VW Käfer	1967	1800
169	MSC Presseck	Manfred Rother	Mainleus	VW Käfer	1966	1800
170	Scuderia Italia IG	Hans Becker	Usingen	Fiat Coupe	1976	1300
171		Hans-J. Hemmersbach	Berlin	BMW 2002 ti	1971	2000
172		Willy Röhlich	Naumburg	Lada 2105	1978	1300
176		Wolfgang Ziegler	Stuttgart	Trabant 601 RS	1976	598
179		Christian Bauer	Selbitz-Neuhaus	Opel Ascona A	1971	1956
180		Jürgen Klaus	Altenburg	VAZ Lada	1978	1300
182		Michael Günther	Oberellen	Sachsenring Trabant	1978	625
186		Juergen Salzmann	Eisenach	Skoda 120S	1975	1300
187		Wolfgang Krug	Priestewitz	Ford Escort I	1972	2000
190		Johannes Jahreisß	Hof	Innocenti Cooper S	1975	1300
193	Scuderia Italia IG	Dr. Peter Gall	Wolfshagen	Alfa Romeo GTV 2000	1972	1961
199		Matthias Pfeiffer	Niederschindmaas	Lada 2101	1977	1300

VVV-TEILNEHMER – Automobile – Klasse C – GT-WAGEN BIS BAUJAHR 1978 & SPORTWAGEN bis Baujahr 1980

St.-Nr.	Bewerber	Name, Vorname	Ort	Fahrzeug	Baujahr	Hubraum
203		Joachim Hensel	Duerrroehrsdorf	AWE RS 1000	1976	1990
206		Christian Becker	Haiger	Chevron B 19	1980	1600
208		Norbert Haupt	Niederkaina	Melkus PT 73	1973	1118
210		Gerhard Kunze	Tauberfeld	Alfa Rom. Bertone GT Junior	1974	1600
211		Thomas Weiske	Doehlau	VW Porsche 914-6	1970	2400
224		Karlheinz Stückner	Düsseldorf	Lotus Super Seven	1978	1600
233		Antoine Volmert	Breuna	VW Porsche 914-6	1971	2000
235		Jens Kischkel	Kiebitzreihe	Lancia B Monte Carlo	1976	1994
241		Hans Patutschnik	Untersiema	Porsche 911	1971	3600
243	MSC Presseck	Gerhard Hopfhauer	Mittweida	Alfa Romeo GT Junior	1970	2000
298		Georg Hallau	Berlin	PRC Alfa	1980	3000
299		Klaus Essig	Berlin	PRC	1980	2000

STARTERLISTE – AUTOMOBILE – Klasse D, Formelfahrzeuge bis Baujahr 1981

St.-Nr.	Bewerber	Name, Vorname	Ort	Fahrzeug	Baujahr	Hubraum
300		Willi Budzynski	Billerbeck	Hidegas Midges Indy Racer	1959	5700
304		Peter Kormann	Schauenstein	Lola T 400	1975	5000
305		Wolfgang Grübling	Dresden	Formel Junior Rennwagen	1961	1000
310		Michael Ruppert	Selbitz	Van Diemen AF 73	1973	1600
316		Wolfgang Klix	Dresden	Formel Ford Royale RP 29	1981	1600
325		Frank Taubert	Roßtal	March 79 V	1979	1599
338		Klaus Hermann	Hangelsberg	Bergmann-Kaimann Formel V	1976	1302
344		Peter Melkus	Dresden	Melkus Wartburg Formel III	1963	1000
351	ADAC Nordbayern	Richard Feulner	Kulmbach	March BMW	1980	2000
353		Hans Werner	Aidenbach	Formel Ford 2000 Ray	1981	2000
354		Fred Stehr	Seelze	Van Diemen F.-Ford 2000	1981	1993
358		Dieter Franzke	Pettstadt	Motul Formel V 1300	1972	1300
385		Manfred Glöckner	Oberschindm.	Formel Rennwagen	1980	1600

STARTERLISTE – AUTOMOBILE – Klasse E, Formel Easter bis Baujahr 1981

St.-Nr.	Bewerber	Name, Vorname	Ort	Fahrzeug	Baujahr	Hubraum
382		Heiner Lindner	Bad Iburg	MT 77	1979	1300
400		Steffen Bitterlich	Crottendorf	MT 77	1980	1300
402		Reiner Brand	Wachsenburggemeinde	MT 77	1977	1300
405		Gunnar Zelle	Dresden	MT 77	1980	1293
407		Henrik Opitz	Cossebaude	MT 77	1980	1600
410		Peter Saupe	Wilkau-Haßlau	MT 77	1979	1293
412		Uwe Lorenz	Bad Salzungen	MT 77	1980	1300
424		Silvio Keilig	Nobitz	MTX 02	1974	1300
428		Udo Neuparth	Wallengrün	MT 77	1977	1300
436		Klaus Ostermann	Cunersdorf	MT 77	1977	1300
437		Jens Redlich	Lichtenstein	MT 77	1977	1300
470		Jens Wilke	Schkeuditz	Metallex MTX 1-05	1980	1300
479		Georg Dieter	Mühlhausen	MT 77	1977	1300
480		Werner Juppe	Dresden	MT 77	1981	1300
482		Matthias Stark	Lobenstein	MT 77	1977	1300
484		tefan Schauerhammer	Gera	SEG	1977	1300
486		Wolfgang Wöhner	Ilmenau	Estonia 20 - 25	1977	1600
488		Bernd Weber	Schkeuditz	MT 77	1981	1298
491		Gerhard Friedrich	Gera	MT 77 - 1	1977	1300
496	Auto Günther	Manfred Günther	Raschau	MT 77 - 1	1977	1300
499		Dennis Thaßler	Leipzig	MT 77	1977	1300



Der Daimler-Reitwagen von 1885

man sehr viele Jahre zurückblicken. Sie beginnt mit der Entwicklung des Fahrrades, sorry des Laufrades, zu Beginn des 19. Jahrhunderts. Als das Laufrad Tretkurbeln bekam, wurde aus ihm das Fahrrad. Nach der Erfindung des Verbrennungsmotors durch Nikolaus August Otto war der Weg für die Motorisierung von Fahrzeugen geebnet. Der Verbrennungsmotor hatte gegenüber gasbetriebenen stationären Motoren den Vorteil, dass er an wechselnden Einsatzorten genutzt werden konnte. Zudem war er wesentlich effizienter als die Dampfmaschine. Für die Erfindung von Automobilen und Motorrädern bedurfte es nur noch eines entsprechenden Trägerfahrzeugs. Das lieferten dann 1885 Gottlieb Daimler und sein genialer Konstrukteur Wilhelm Maybach mit dem Daimler Reit-

## Motorsport – wie alles begann

Text: Thorsten Horn - Fotos: Thorsten Horn (2 x Archiv)

Veteranenveranstaltungen erfreuen sich wachsender Beliebtheit, das belegen eindeutig steigende Zuschauer- und Teilnehmerzahlen. Dabei besitzt jedes der zu bestaunenden Fahrzeuge eine eigene Geschichte. Bei Veteranenveranstaltungen kann man aufgrund der Fülle und verschiedenen Baujahre der Fahrzeuge sehr schön deren Entwicklung verfolgen. In Bezug auf die Entstehung des Rennsports haben alle aber auch eine gemeinsame Geschichte.

Bei der Aufarbeitung der Geschichte des Motorrades muss

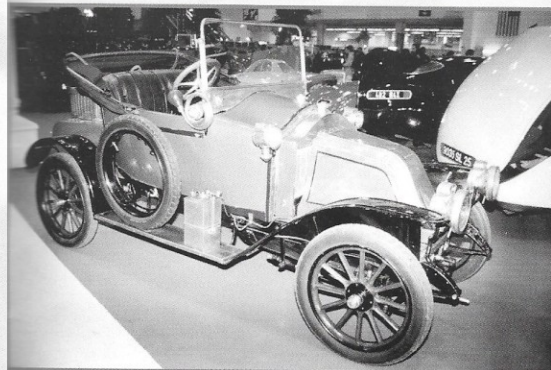
wagen. Dieser ging als das erste Motorfahrzeug in die Geschichte ein und wird auch, abgesehen von zwei kleinen Stützrädern, gern, aber nicht ganz korrekt, als das erste Motorrad bezeichnet. Rund hundert Kilometer von Daimlers Bad Cannstatter Werkstatt entfernt, stellte Karl Benz 1886 sein Veloziped, von einem Kutschengespann abgeleitetes Vehikel, fertig. Karl Benz wurde damit die Ehre zuteil, als Erfinder des Automobils zu gelten, obwohl das Veloziped auf nur drei Rädern rollte. Die damalige Fahrzeugentwicklung lief vielerorts gleichzeitig, wie teilweise skurrile Formen auf. Die Grenzen zur Eindeutigkeit des ersten Motorrades und des ersten Autos sind daher leicht verschwommen. Fakt ist aber, dass die beiden Deutschen Daimler und Benz ihre Konstruktionen als Erste patentieren ließen.

## Die Entwicklung der Autorennen

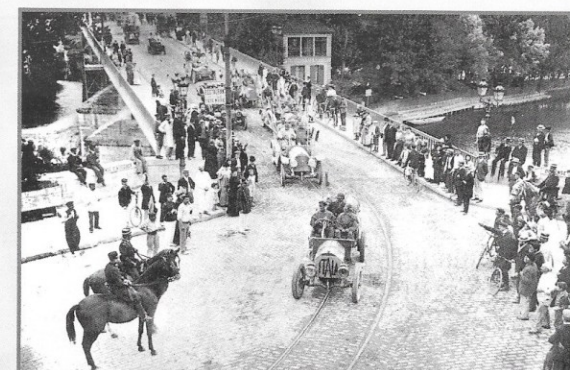
Nachdem die ersten Motorfahrzeuge erfunden waren, dauerte es natürlich nicht lange bis sie miteinander verglichen und ausgezeichnet wurden. Nach diversen Ausstellungen und der Vergabe von Titeln und Pokalen nach Schönheit und Anmut folgte bald auch der motorsportliche Wettkampf in Form von Rennen. Zunächst wurden Rennen ausgetragen, bei denen sämtliche motorisierte Vehikel gegeneinander antraten. Eine Unterscheidung nach Automobil, Motorrad oder Motordreirad fiel halt noch schwer. Das erste Automobilrennen war die Städtefahrt von Paris nach Rouen im Jahre 1894. Das Rennen war für alle Wagensysteme, die nicht durch Pferdekraft bewegt



Der Benz – Patent-Motorwagen von 1886



Der Renault EK war die Straßenversion des Rennwagens, mit dem Ferenc Szisz 1906 den ersten Grand Prix in Le Mans gewann



Das Rennen von Paris nach Peking 1907 war der Höhepunkt der Städtefahrten zu Beginn des 20. Jahrhunderts

wurden, ausgeschrieben. Da sich zu dieser Zeit noch kein Motorisierungskonzept eindeutig durchgesetzt hatte, kamen neben Verbrennungsmotoren auch dampfbetriebene Gefährte zum Einsatz. Als Siegerwagen, der nicht als Geschwindigkeitswettbewerb ausgeschriebenen Veranstaltung, wurden dann ein Peugeot und ein Panhard-Levassor gekürt. In der Folgezeit kam es dann immer wieder zu verschiedenen Städtefahrten, wobei immer wieder von Frankreich motorsportliche Impulse ausgingen. So gehen die Städtefahrten Paris-Bordeaux-Paris (1895), Paris-Marseille (1896) und Paris-Amsterdam (1897) in die Geschichte ein. 1903 führte die Route von Paris über Bordeaux nach Madrid. Doch nachdem schon die erste Etappe der Städtefahrt zwei tote Fahrer, zwei Mechaniker und vier Zuschauer, sowie eine Vielzahl an Verletzten zu beklagen hatte, untersagte die französische Regierung die Fortsetzung der Veranstaltung. Mit einer strafferer Organisation und einem ansatzweisen Reglement gehört den Gordon-Bennett-Rennen die Zukunft, die ab 1900 einmal im Jahr in verschiedenen Ländern ausgetragen wurden. 1904 kam das Rennen nach Deutschland und zwar nach Homburg. Neben zwei Mercedes vertrat Fritz von Opel im Firmenwagen, einem Opel-Daracq, die deutschen Farben. Am Ende siegte aber der Franzose Leon Therie in einem Richard-Brasier. Der nächste Meilenstein in der Automobil-Rennsportgeschichte wurde 1906 gesetzt. Damals wurde auf einem ca. 103 km langen Dreieckskurs, dem „Circuit de la Sarthe“, in der Nähe von Le Mans der erste Grand Prix ausgetragen. An zwei Tagen mussten 1238 km abgespult werden. Um 6 Uhr morgens des 26. Juni 1906 war der spätere Autofabrikant Vincenzo Lancia der erste, der die Startlinie eines Grand Prix überfuhr. Der gebürtige Ungar Ferenc Szisz wurde schließlich Sieger des ersten Grand Prix. Mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 101,6 km/h hatte eram Ende gut 32 Minuten Vorsprung auf den Italiener Felice Nazzaro im Fiat. In den 20er Jahren gab es dann den Trend zu den relativ kurzen Rundkursen wie Monza, Brooklands, Spa, Avus und Nürburgring. Somit erhielt der Motorsport erste Konturen, die den heutigen nicht unähnlich sind. Mit Langstreckenrennen, Formel- und Tourenwagenrennen, Rallyes und Auto Cross hat der Autosport zahlreiche Facetten. Die Krone ist und bleibt dabei die Formel 1, die 1950 eingeführt wurde.

## Die Entwicklung der Motorradrennen

Als das erste richtige und auch unter diesem Namen aktenkundig gemachte „Motorrad“ geht die Hildebrand & Wolfmüller von 1894 in die Geschichte ein. Sie schöpfte 2,5 PS Leistung aus 1530 ccm Hubraum bei 240 U/min, was eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ermöglichte. Weitere Merkmale des liegend eingebauten Zweizylinder-Viertaktmotors waren der Oberflächenvergaser und die Glührohrzündung. Wie auch bei den Automobilen hatte Deutschland einen entscheidenden Beitrag zur Mobilisierung geleistet. In Bezug auf den Motorsport war es jedoch wiederum Frankreich, wo die ersten Akzente gesetzt wurden. Die Entwicklung des Motorsports nahm dabei allerdings den Umweg über dreirädrige Motorcycles. Die Rennen damit wurden zunächst im Rahmen von Automobilveranstaltungen ausgetragen. Als das erste Rennen mit Motorrädern im eigentlichen Sinne ging das Exel-Bergrennen in Österreich im Jahre 1899 in die Geschichte ein. In der Folgezeit wiesen die Wettkämpfe unterschiedlichste Formen auf. Neben Fern- bzw. Städtefahrten wurden weiter Bergrennen ausgetragen. Auch auf Pferderennbahnen wurden Motorradrennen veranstaltet. Wie auch bei den Automobilen wurden Schönheitswettbewerbe, Zuverlässigkeits- und Verbrauchsfahrten durchgeführt. Bis etwa 1902 dominierten noch die fahrstabileren Dreiräder. Die besten und erfolgreichsten Voituretten brachte zu dieser Zeit die französische Marke Griffon auf den Markt. Erst nach und nach lernten die Fahrer Schräglagen für höhere Kurvengeschwindigkeiten zu nutzen, womit sich reglementbedingt die reinen Zweiräder durchsetzten. 1904 schrieb der Motorcycleclub de France unter dem Begriff Großer Preis von Europa ein internationales Motorradrennen aus. Der Grand Prix war geboren. Das Rennen bei Dourdan wurde von Motorradgegnern sabotiert, indem sie den Rundkurs in der Nähe von Paris mit Nägeln garniert hatten. Mehr schlecht als recht wurde die Veranstaltung trotzdem durchgezogen und vom Franzosen Demester auf Griffon gewonnen. Die Veranstalter ließen sich jedoch nicht entmutigen und schrieben im darauffolgenden Jahr den Großen Preis von Europa erneut aus, wobei der Österreicher Vondrich auf Laurin & Klement als Sieger hervorging. Bis 1905/06 dauerte es ungefähr, bis durch NSU und Adler auch deutsche Firmen



Die Hildebrand & Wolfmüller von 1894 ist das erste patentierte „motorisierte Einspurfahrzeug“ oder kurz: Motorrad

internationale Erfolge feiern konnten. Auf der britischen Insel galt zu dieser Zeit ein Tempolimit von 20 Meilen pro Stunde. Auf der Isle of Man kam das Gesetz allerdings nicht zur Anwendung. Ein Glücksfall für den Motorsport im Allgemeinen und die Isle of Man-Fans im Besonderen.

1907 jagten erstmals Rennmaschinen über die Insel in der irischen See. Die ersten Sieger hießen Charlie Collier auf Matchless der Einzylinderklasse und Rem Fowler auf Norton bei den Zweizylindern. Mit der Zeit kristallisierten sich aus der Vielzahl von Bergrennen einige wenige heraus, die eine große Bedeutung erlangten. Beispiele hierfür sind die Rennen am Mont Ventoux in Frankreich, sowie das Semmering- und das Exel-Bergrennen in Österreich. Während des ersten Weltkrieges macht die Entwicklung des Motorrads technischerseits große Fortschritte, da Motorräder besonders im Gelände wegen ihres niedrigen Gewichts und ihrer Wendigkeit Vorteile bieten. Nach dem Krieg bringt die 1904 gegründete FIM mit einem umfangreichen Reglement Ordnung in den Motorsport. Waren zuvor das Fahrzeuggewicht oder die Zylinderzahl bei der die Klasseneinteilung maßgebend, wurde nun in Hubraumklassen unterschieden. Auch die abgesperrten Rennstrecken trugen

zum Siegeszug des Motorradrennsports bei. Ab 1924 wurde dann jährlich die Europameisterschaft ausgetragen. Die Champions wurden dabei zunächst in einem einzigen Rennen gekürt. Der erste Titelträger hieß Amadeo Ruggeri auf einer Harley-Davidson. Den Sieg in der Klasse bis 500ccm holte sich in Monza Ernesto Gnesa auf einer luftgekühlten 350er Zweitakt-Garelli. Im Frühjahr 1927 wurde der Nürburgring eingeweiht. Am 2. und 3. Juli fanden dann hier erstmals in Deutschland Läufe zur Europameisterschaft statt. Neben den drei Deutschen Willy Henkelmann (175ccm, DKW), Josef „Peppi“ Stelzer (750ccm, BMW) und Josef Giggenbach (1000ccm, Bayerland-Jap) trugen sich die Engländer C. T. Ashby (250ccm, OK-Supreme-Jap), Jimmy Simpson (350ccm, AJS) und Graham Walker (500ccm, Rudge-Withworth) in die Siegerlisten ein. Ab 1938 wurde dann der Europameister nach einer Serie von Einzelrennen am Jahresende an Hand einer Punktetabelle ermittelt. Inzwischen beschränkte man sich auf die drei Klassen 250, 350 und 500ccm. Mit Ewald Kluge (250ccm, DKW) und Schorsch Meier (500ccm, BMW) gehörten erneut zwei Deutsche zu den Titelträgern. Seit 1949 gibt es nun die Motorrad-Weltmeisterschaft. Die Grundidee stammt dabei vom Modus der letzten beiden Vorkriegsjahre.

So sahen die Motorradrennen der 20er Jahre aus. Unbefestigte Straßen und für die Zuschauer Motorsport zum „Anfassen“

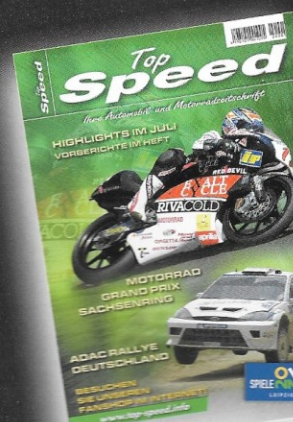
So sahen die Motorradrennen der 20er Jahre aus. Unbefestigte Straßen und für die Zuschauer Motorsport zum „Anfassen“



## Wir sind live dabei!

### Auch zur Classic-Veranstaltung auf dem Schleizer Dreieck

Einen ausführlichen Bericht mit zahlreichen Hintergrundinfos lesen Sie in der nächsten Ausgabe von „Top Speed“ – der Automobil- und Motorradzeitschrift unserer Region, welche am 25.07. erscheint.



- Automobil- und Motorradreport für alle Fan's
- Fahrerberichte
- Gebrauchtfahrzeugangebote
- Verbraucherinformationen
- Veranstaltungsankündigungen

#### Unsere Kolumnisten

- Martin Tomczyk (DTM)
- Kurt Thiim (DTC)
- Ruben Zeitner (Rallye)
- Steve Jenkner (Motorrad Grand Prix)
- Alex Hofmann (Motorrad Grand Prix)

Für nur 1,50 € im Zeitschriftenhandel erhältlich.



#### Redaktionsbüro „Top Speed“

HB- Werbung und Verlag GmbH & Co. KG  
Schenkenberg 40  
09125 Chemnitz  
Tel. (03 71) 5 61 60 -0  
Fax (03 71) 5 61 60 19  
e-Mail: topspeed.noebel@hb-werbung.de  
Internet: www.top-speed.info

Besuchen Sie unseren Fanshop im Internet unter [www.top-speed.info](http://www.top-speed.info)