

MMS

8-84

0,75 M
34. Jahrgang
August 1984
ISSN 0442-3054

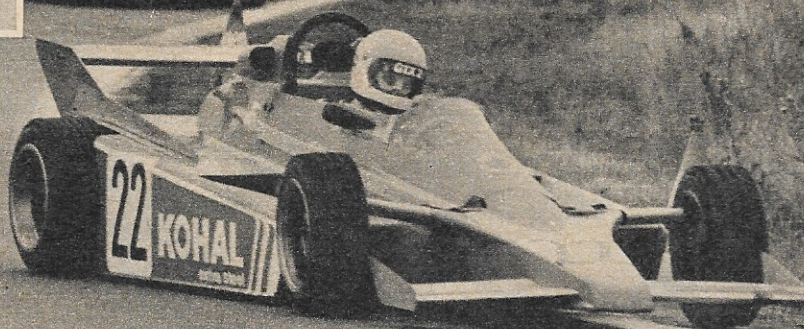
illustrierter motorsport



SCHLEIZ 84

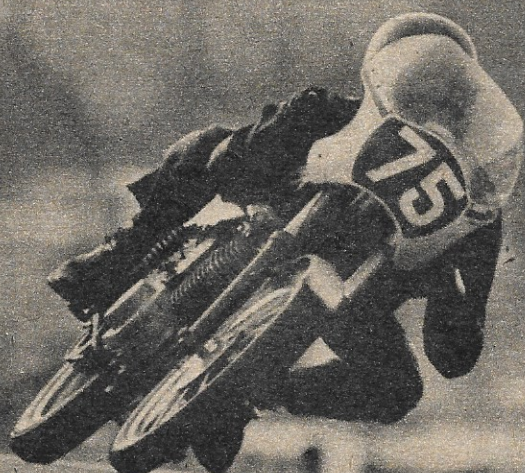


Pokallauf-Sieger
bei den Rennwagen:
Jan Vesely
(Startnummer 22)



SCHLEIZ 84

An den drei Renntagen nahezu 180 000 Zuschauer rund um den 7,631-km-Kurs · **MOTORRÄDER:** 234 Fahrer aus sechs Ländern am Start · Heiner Schulz Herr im Hause bei den 50ern · Jugoslawiens As Janez Pintar in der 125-cm³-Klasse nicht zu bremsen · Roland Rentzsch nach Startproblemen noch Dritter · Lutz Brandenburger diesmal vor Joachim Holstein im Einzylinderwettbewerb der Viertelliterklasse · Kubas Fahrer kamen nicht zum Zuge · Dreifacher ungarischer Erfolg bei den 250er Zweizylindern · **AUTOMOBILE:** Pokalwettbewerb der sozialistischen Länder wieder motorsportlicher Höhepunkt · Vlastimil Tomašek klarer Tourenwagen-Sieger · Im Meisterschaftslauf überraschend Klaus-Peter Schachtschneider erfolgreich · Jan Vesely mit großer Fahrvorstellung Rennwagen-Spitzenreiter · Ulli Melkus sicherer Zweiter · Leipziger Heinz Siegert nun auf dem Vormarsch · Klaus Schumann in der Trabant-Kategorie wieder vor Steffen Nickoleit ·



ims straßenrennsport

Schleiz zeigte sich, wer bei den Fünfigern Herr im Hause ist. Neun Jahre nach seinem ersten Rennen in der Leichtgewichtskategorie und 19 Jahre nach seinem ersten Rennen (im K-Wagen) überhaupt ließ Heiner Schulz die Lizenz-Konkurrenz buchstäblich stehen: Sieg mit einem 17-Sekunden-Vorsprung..

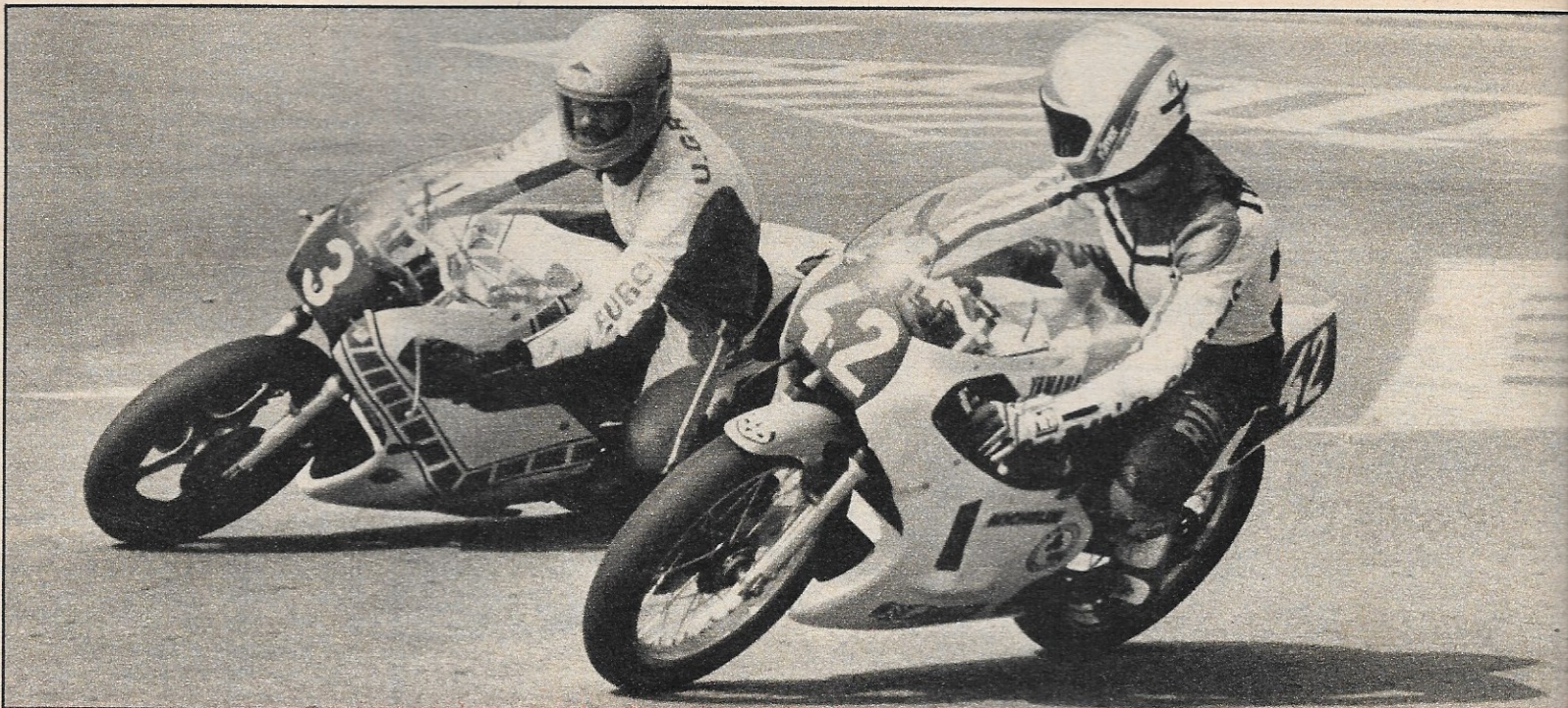
Weder Routinier Zbynek Havrda aus der ČSSR noch DDR-Meister Harald Kötting konnten den Hohenstein-Ernstthaler halten, der schon im Training durch eine Bombenzeit verblüfft hatte. Selbst der Sachsenring-Komet Maik Beelitz, der von vielen Kennern als Geheimtip gehandelt wurde, war nicht in der Lage, Paroli zu bieten. Ja, nicht einmal Havrdas schneller Mannschaftskollege Miroslav Sedlak, der mit seiner Kreidler einen unerhört guten Start erwischt hatte und bis zur dritten Runde weit vor dem Feld fuhr, blieb ungeschoren. Heiner Schulz, der nach einem mäßigen Beginn („Fast wie auf dem Sachsenring, wo ich erst als Vorletzter loskam“) problemlos die Führung der Verfolgergruppe übernahm, schoß in der vierten Runde mit seiner Eigenbaumaschine an dem

Bericht:
Wolfgang Eschment
Fotos:
Harald Almonat

ČSSR-Akteur vorbei wie ein Auto am Fußgänger.

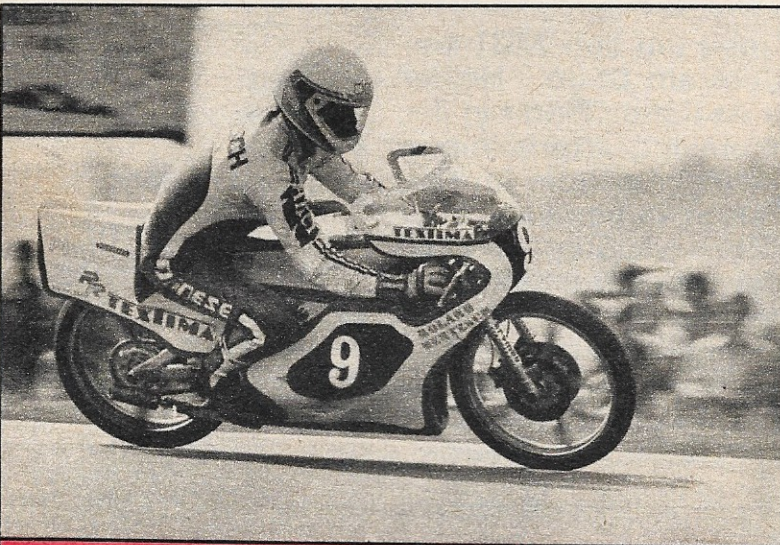
Der 36jährige Kfz-Schlosser, der vom bekannten Ex-Rennfahrer Peter Müller technisch betreut wird, ist damit vorerst am Ziel seiner Wünsche, denn mit den Punkten von Schleiz gehört ihm nun der erste Platz im aktuellen Meisterschaftsklassement – vor Kötting und dem jungen Beelitz. Heiner: „Bei den Titelkämpfen im K-Wagensport war ich nach einem zweiten Platz stets ewiger Dritter...“ Zum Rennausgang: Havrda setzte in der Schlußrunde alles auf eine Karte und holte sich mit nur einer Maschinenlänge Vorsprung den zweiten Rang vor Kötting. Sedlak hatte in der fünften Runde mit akutem Luftmangel im Hinterreifen vorzeitig das Handtuch geworfen.

Auch im Wettbewerb der 125-cm³-Klasse gab es einen konkurrenzlosen Champion. Womit Jugoslawiens Star Janez Pintar gemeint ist, der es bereits im Training zu etwas brachte: Bestzeit. Dessen ungeachtet wollte sich der 28jährige Bankangestellte aus Kranjska, der das Rennfieber von Vater geerbt hat und auch in der jugoslawischen Staatsmeisterschaft das Tempo bestimmt, nicht zum Favoriten stempeln lassen. „Wenn es ernst wird, werden die ungarischen Fahrer bestimmt schneller sein als ich“, meinte er zweckpessimistisch. Die Magyaren kamen jedoch nicht

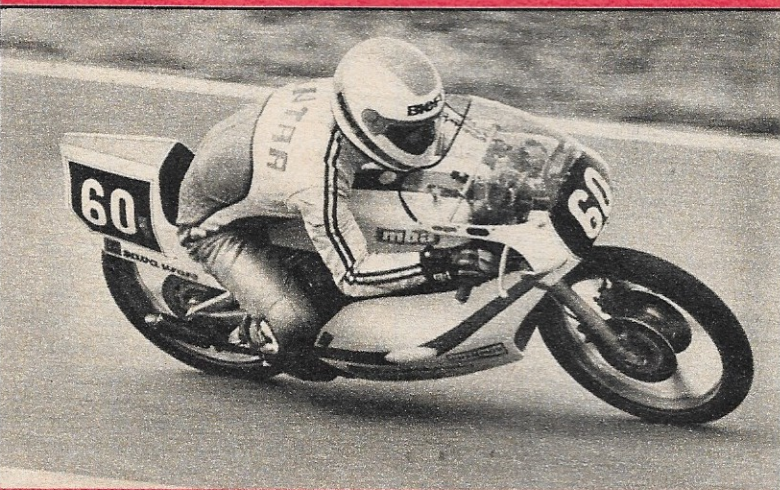


Kurvenkampf: Ulli Grobe (3/DDR) und Arpad Harmati (42/Ungarn)

SCHLEIZ 84



Fährt wieder in den Vorderrängen: Achtelliterspezialist Roland Rentsch hatte seine Zweizylindermaschine bestens vorbereitet



Konkurrenzloser Champion: Janez Pintar aus Jugoslawien beherrschte das Feld der 125-cm³-Klasse schon nach einer Runde

einmal in der ersten Runde dazu, Morgenluft zu wittern. Pintar hatte sich nämlich mit Vollgas gleich auf den ersten Kilometern abgesetzt – gewissermaßen vorsorglich. Und niemand vermochte, ihn zu bremsen.

Dabei führte immerhin Sachsenring-Sieger Lajos Hagymasi die Verfolgermeute an. Zwar kam der Budapester (mit neuem Rundenrekord) am Ende der 91,572-km-Distanz noch etwas auf, doch Pintars Siegesritt wackelte in keiner Sekunde. Sein einziges Problem: „Einige der Fahrer, die ich überrundete, wollten mir beim Überholen nicht sofort die Bahn freimachen...“.

Hinter Hagymasi indes sorgte Roland Rentsch für Stimmung. Nach einem hundsmiserablen Start („Die Maschine wollte einfach nicht anspringen“) machte sich unser Achttelliter-Spezialist notgedrungen an die Verfolgungsjagd. Ausgangsposition nach der ersten Runde: elfter Platz. Die schwarz-weiß-karierte Flagge sah er als Dritter. Hätte die Eigenbau-Maschine nicht ihre Launen gehabt...

Trostpflaster für Roland: Seine wilde Hatz (mit über 200 km/h auf den langen Geraden) quer durchs 28-Fahrer-Feld war so recht nach dem Geschmack der fast 80 000 Zweiradfans, die dichtgedrängt am Sonnabend bei Sonnenschein und hochsommerlichen Temperaturen die Strecke säumten.

Der nun schon zum viertenmal auf dem Dreieckskurs agierende Club der Viertelliter-Einzyylinder, für den es mittlerweile sogar eine Pokalformel der sozialistischen Länder gibt (siehe *ims* 7/1984), heizte im übrigen die Begeisterung ebenso an. Schon deshalb, weil es an der Spitze wieder ein knalliges Duell gab. Sach-

senring-Koryphäe Joachim Holstein kontra Lutz Bandenburger.

Holstein begann mit einem Blitzstart, Brandenburger begab sich in seine Spur. Nach acht Runden hatte er den anfangs so großen Vorsprung des Spitzenreiters regelrecht aufgefressen. Allerdings: An Joachims Renner hatte sich schon im sechsten Durchgang der Kupplungszugbolzen verabschiedet.

So war es dann auch kein Wunder, daß der Jenaer in der neunten Runde die Stadtkurve nutzte, um innen vorbeizustoßen und damit den Sieg sicherzustellen. Joachims Kommentar: „Durch den Defekt mußte ich einfach früher das Gas wegnehmen, um die Schalterei irgendwie in den Griff zu bekommen.“

Vor der Siegerehrung gratulierten sich die beiden Kämpfer gegenseitig. „Wenn Joachims Maschine gehalten hätte, wäre ich wohl kaum vorbeigekommen“, gab Lutz ohne Umschweife zu. Der Pechvogel selbst, der nun mit nur noch vier Punkten Vorsprung (32) vor seinem Schleizer Bezwinger (28) führt, sah die Angelegenheit gar nicht so ernst. „Ich wollte eben mal wieder etwas Bewegung in den Meisterschaftskampf bringen“, ließ er verschmitzt lachend verlauten.

Erstaunlicherweise hatten die kubanischen Gäste, die beim vorjährigen Regenrennen mit Eduardo Cenzano den Sieger stellten, mit dem Ausgang des Rennens diesmal überhaupt nichts zu tun. So kam zum Beispiel José Lodeiro gradeso auf den achten Rang. Andererseits: Gegenüber den „Wassermännern“ der DDR-Fahrer waren ihre luftgekühlten MZ-Triebwerke bei den diesjährigen Temperaturen offensichtlich gehandikapt.

Schlußakt und schnellstes Rennen

des Tages: der Lauf der 250er Zweizylinderklasse, der mit einem dreifachen ungarischen Triumph endete. Janos Drapal, auf einem Production-Racer der Marke Yamaha (Baujahr 84) wie üblich vorn, heuer vor Karoly Juhasz und Arpad Harmati. Mitfavorit José Lazo aus Kuba blieb nur der undankbare vierte Platz. Mit sehr viel Einsatz, das Maximale aus ihren Eigenbaumaschinen herausholend, kamen Stefan Tennstädt und Ulli Grobe als beste DDR-Fahrer auf den neunten beziehungsweise zehnten Rang.

Am Sonntag liefen schließlich mit den Automobil-Wettbewerben um die Pokale der Freundschaft der sozialistischen Länder in den Touren- und Rennwagenklassen bis 1300 cm³ die Knüller der dreitägigen motorsportlichen Großveranstaltung – mit Spitzenfahrern aus der UdSSR, ČSSR, Bulgarien, Polen, Ungarn und Rumänien sowie der gesamten DDR-Elite. Unmittelbar davor standen zudem in beiden Klassen die DDR-Meisterschaftsläufe an – für die verantwortlichen Funktionäre der Zentralen

Rennsport-Kommission eine letzte Sichtungsmöglichkeit zur Aufstellung unserer Nationalmannschaften. Dabei gab es mehrere handfeste Überraschungen, womit aber nicht die ständigen Wetterkapriolen gemeint sind, die das Aufspannen und Zuklappen des Regenschirms zur Dauerbeschäftigung geraten ließen, sondern vielmehr das selbstbewusste Auftrumpfen einiger Fahrer, die bisher im Schatten der Favoriten standen. So zum Beispiel die Galavorstellung Klaus-Peter Schachtschneiders bei den Tourenwagen.

Schon im Training hatte der Potsdamer seinen 96-kW-Lada außerordentlich zügig um den Kurs bewegt. DDR-Meister Hans-Dieter Kessler war mit dem Mücke-Zastava in beiden Testläufen um etliche Sekunden langsamer. Bei der Startaufstellung bekam der Merkerer lediglich die dritte Position ab. Vor ihm stand neben Schachtschneider nämlich auch noch der Stendaler Dietmar Isensee, der ihm auf dem Sachsenring als erster DDR-Fahrer respektlos das Heck gezeigt hatte. Als das grüne Licht kam, flog

„Schachtli“ seinen Gegnern auf und davon. Für Kessler auf Nimmerwiedersehen. Nach fünf Runden betrug sein Rückstand zum führenden Mann fast acht Sekunden. Darüber hinaus saß ihm wieder Isensee im Nacken, der dann aber immer mehr von einer schleichenden Reifenpanne geplagt wurde. „In der Schlußrunde fuhr ich fast nur noch auf der Felge“, kommentierte er etwas vergnitzt seinen dritten Rang. Klaus-Peter Schachtschneider indes strahlte über den dicken Sieg. Wobei er jedoch der Meinung war, „ein richtiger Kampf hätte viel mehr Spaß gemacht...“

Im Pokallauf, der sich durch heftigen Regen zu einer Wasserschlacht ohnegleichen entwickelte, bekam er ihn im Vorderfeld gratis, aber da spielte die Technik nicht mit. In der siebenten Runde gab es unter der Haube seines Wagens einen gewaltigen Knall: Getriebeglocke und Kuppelung hatten sich selbständig gemacht. Klaus-Peter hielt, stieg ruhig aus und verfolgte, nachdem er einen kurzen Blick in den Motorraum geworfen hatte, interessiert das weitere Renngeschehen.

Eigentlich war alles klar: ČSSR-Champion Vlastimil Tomašek fuhr einem sicheren Sieg entgegen, und dahinter entbrannte im Nebel meterhoher Wasserfontänen der Kampf um die Plätze. So blockte der an zweiter Position liegende Bulgare Georgi Peterneitschew einen druckvollen Vollgasangriff des UdSSR-Fahrers Juri Kacai noch wenige Meter vor der Ziellinie ab. Dieser hatte schon vorher mit eingeschalteter Scheinwerfern vergeblich Überholabsichten signalisiert.

Als nächster folgte dann schon Dietmar Isensee. Der 35jährige Schlosser hatte noch einmal Ärger, „denn ständig sprang der zweite Gang heraus“. Das Malheur begann ausgerechnet in dem Moment, als Isensee in der Haarnadelkurve zum Angriff auf Kacai rüstete. Nur mit viel Lenkradakrobatik ließ sich der auf der pitschnassen Piste sofort ausbrechende Wagen wieder bändigen. Zum Mannschaftsergebnis: Mit den Punkten von Gerhard Hahnel (5.), der bei der Jagd ins Pokal-Vorderfeld offensichtlich vom bestens aufgelegten Altmeister Wolfgang Krug Schützenhilfe bekam, und Jürgen



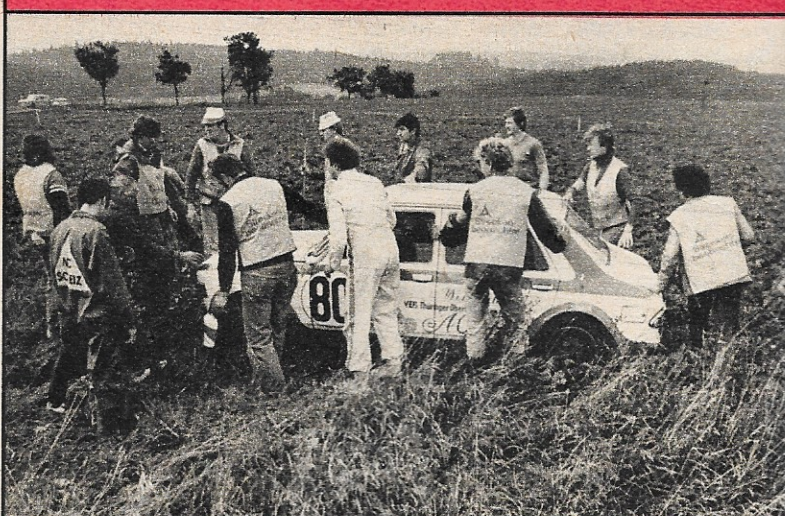
Erster am Buchhübel und späterer Sieger: ČSSR-Fahrer Vlastimil Tomašek mit dem bulligen Lada im 1300er Tourenwagen-Pokallauf



Interessierter Zuschauer: Klaus-Peter Schachtschneider mußte im Pokalrennen mit kapitalen Technik-Problemen vorzeitig aufgeben



Regenschlacht: Die sowjetischen Pokalfahrer Alexei Grigoriev (Lada 2103) und Juri Kacai (Lada 2105) gaben trotzdem Vollgas



Endstation Wiese: Nicht nur Zastava-Pilot Werner Liebers rutschte in Schleiz von der Piste, auch andere Akteure landeten im Grünen

Randnotizen

Wie schon auf dem Sachsenring hatte Klaus Schumann (MC Lützkendorf) im Trabant-Spitzenduell gegen Steffen Nickoleit (MC Diethensdorf) am Ende den längeren Atem und wohl auch die besseren Nerven. Bis zur fünften Runde führte (Trainingsschnellster) Nickoleit, dann zog (DDR-Meister) Schumann vorbei.

José Lazo, derzeit Kubas Nummer eins in der Viertelliterklasse, war früher begeisterter Radsportler. „Doch“, so José, „auf die Dauer schien mir diese Disziplin zu gefährlich, denn ich handelte mir bei Stürzen mehrere Knochenbrüche ein. Meine Motorradunfälle verlaufen wesentlich harmloser...“

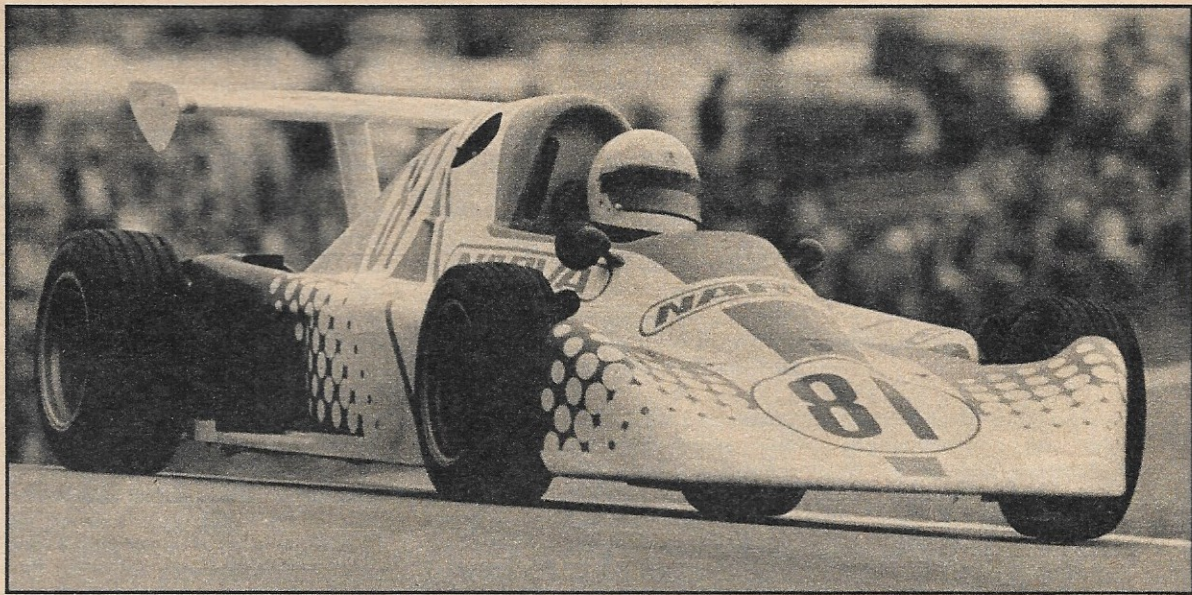
Der Dreieckskurs präsentierte sich mit etlichen Verbesserungen. So wurden die Start-Ziel-Tribüne entsprechend einer FIA-Auflage aus Sicherheitsgründen zurückgesetzt (und vergrößert) und Teile des Streckenbelages erneuert. Für 1985 ist die Errichtung einer Tribüne in der Waldkurve geplant.

Heinz Junghans (52!) war am Sonnabend erfolgreicher als sein bekannter Sohn Peter (32). Vater Junghans wurde im Einzylinderwettbewerb der 250er Viertes, Peter kam in der 125-cm³-Lizenzklasse nur auf den zwölften Rang.

Der Einstand des 80er Motorrades des MC Simson Suhl verlief nicht gerade überwältigend. In der ersten Runde hielt Bernd Meier in der 125er (!) Ausweisklasse beachtlich mit. Danach folgte ein kurzer Boxenaufenthalt und eine Runde später der technische K. o.

Für Heiner Lindner nahm die Saison ein vorzeitiges Ende. Nach seinen Technik-Problemen im Meisterschaftslauf kam der schnelle Leipziger Rennwagen-Pilot im internationalen Pokalkampf beim Ansteuern der Stadtkurve von der Strecke ab. Sein Wagen wurde beim Aufprall auf eine Mauer stark beschädigt, Heiner mußte mit gebrochenem Arm ins Krankenhaus.

Auch in Schleiz beherrschte Helmar Kunzmann die Konkurrenz in der Ausweisklasse bis 50 cm³. Der 23jährige Kraftfahrer, der in dieser Saison von Sieg zu Sieg fährt, begann übrigens 1977 als Schrauber beim Bruder Thomas (50 cm³ Lizenz). Seine große Stütze: Schlossermeister Gottfried Weidauer.



Käppler (22.), den eine Schlitterpartie in der Seng zurückgeworfen hatte, reichte es in der Tageswertung zum dritten Platz hinter der ČSSR und der UdSSR, womit der dritte Rang im Gesamtklassement verteidigt werden konnte.

Um auf die Überraschungen zurückzukommen: In der Meisterschaftsauseinandersetzung der Rennwagenpiloten lieferte Heinz Siegert prompt die große Einlage, auf die im Fahrerlager schon gewettet worden war. Nicht ganz ohne Grund, denn schließlich wird der talentierte Leipziger jetzt vom Ex-Rennsportmeister Wolfgang Küther persönlich technisch (und moralisch) unterstützt. Und daß dieser Umstand Früchte trägt, war schon auf dem Sachsenring zu beobachten.

Natürlich, ein gelungener Versuch macht kühn. Bei Siegert schienen in Schleiz die letzten Ketten zu fallen. Den nach einer Runde führenden DDR-Meister Ulli Melkus ließ er keine hundert Meter davon. Geradezu im Speedway-Stil wuchtete er den nur 420 kg schweren Renner um sämtliche Ecken.

Inzwischen hatte es angefangen zu regnen. Die allesamt slickbereiften Boliden begannen, die Bodenhaftung aufzukündigen. Ende der sechsten Runde, als es regelrecht zu gießen anging, wurden die Letzten des Feldes bereits aus Sicherheitsgründen aus dem Rennen genommen.

Vorn wußte man nichts davon, ahnte aber, daß der Rennabbruch in der nächsten Runde kommen würde.

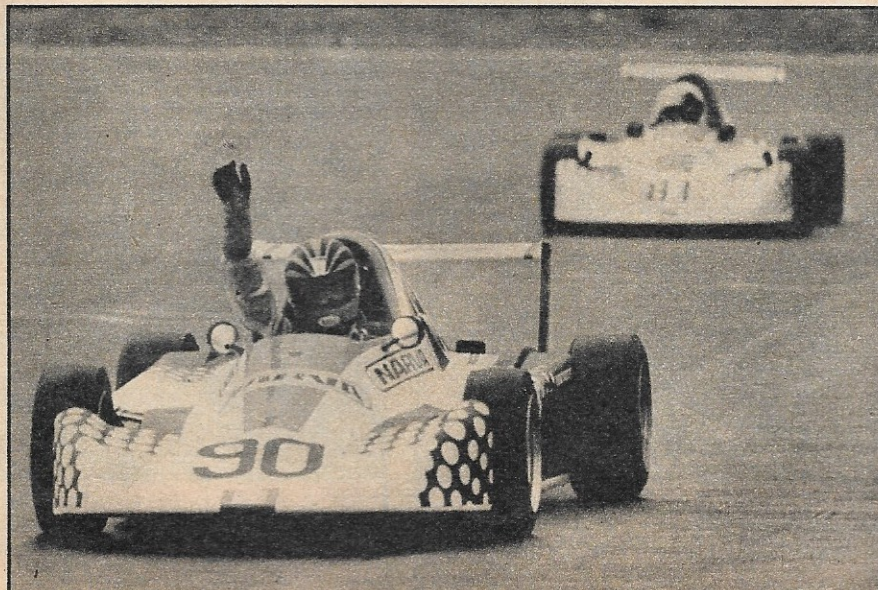
„Deshalb bremste ich vor der Heinrichsruher Kurve später als Ulli und kam vorbei“, resümierte Heinz Siegert hinterher, der jubelnd als Erster über die Linie gerauscht war. Auch als bekannt wurde, daß (reglements-gerecht) der Stand der sechsten Runde zählte und damit Melkus den Siegerkranz umgehängt bekam, tat das seiner Freude keinen großen Abbruch.

Trainingsschnellster Heiner Lindner dagegen konnte nicht wie erwartet zur Sache gehen. Schon in der ersten Runde gab es für ihn durch einen gebrochenen Getriebehebel das vorzeitige Aus.

Der Pokallauf der sozialistischen Länder wurde dann – wie bei den Tourenwagen – Beute der ČSSR-Fahrer, die mit ihrem Trumpf Jan Vesely auch den Sieger präsentierten. Der 35jährige Automechaniker aus Liberec, früher „Schrauber“ bei seinem Bruder und Rennfahrerkollegen Jiri Vesely, hantierte mit einem RAF-Lada-Eigenbau grundsätzlich nur im Grenzbereich. Schon beim Zusehen wurde einem schwindlig.

Ulli Melkus sicherte sich schon frühzeitig die zweite Position, Heinz Siegert, der Jiri Červa nur deshalb passieren lassen mußte, „weil der zweite Gang kaputtging“, wurde Vierter. Bernd Kasper, vierter Mann im DDR-Nationalquartett, kam nach einem verpatzten Start nicht mehr zu Gange: achter Platz.

Das Resultat: Hinter dem ČSSR-Team zweiter Rang in der Tageswertung, nach wie vor zweite Position im Gesamtklassement. Daraus sollte sich in den noch ausstehenden Pokalläufen von Resita (Rumänien) und Albena (Bulgarien) vielleicht mehr machen lassen können.



Sicherer Zweiter hinter Jan Vesely: Der Dresdener Ulli Melkus war, als es darauf ankam, wieder die Zuverlässigkeit in Person

Ein gelungener Versuch macht kühn: Nach dem Sachsenring-Erfolg fielen beim Leipziger Heinz Siegert nun augenscheinlich die letzten Ketten (links)

SCHLEIZ 84

ERGEBNISSE



ERFAHREN

Der Monat Juli sah unsere ETZ fast ausschließlich im Zweimann-Langstreckenbetrieb. Zwischen dem 5. Juli und dem 5. August wurden rund 1200 km überwiegend auf Autobahnen zurückgelegt. Der Kilometerstand am Stichtag (5. August): 3348.

Der Langstrecken-Zweimannbetrieb war verbunden mit der Zuladung umfangreichen Gepäcks auf die beiden Seitenträger und erfolgte – wie bei Zweirädern üblich – annähernd durchweg bei Gegenwind und teilweise in unablässig strömendem Regen. Bei Ausnutzen der möglichen Geschwindigkeiten flossen rund 6,5l Benzin und Öl je 100 km durch Vergaser und Pumpe.

Komplikationslos verlief dieser Testabschnitt nicht. Am Freitag, dem ominösen 13. Juli 1984, riß in Dresden vor dem Neustädter Bahnhof eine unerkannte tückische Ölspur (etwa 20 cm breit, verursacht von einem Lastwagen) Fahrer und Sozia in den Staub. Glücklicherweise bei milderer Geschwindigkeit und ohne ernste Folgen. Eine Riesentasche auf dem linken Träger, die abgeklappte Soziusraste und die Fahrerraste verhinderten Arges. Sogar Blinker und Spiegel wurden nicht in Mitleidenschaft gezogen. Die Kleidung dagegen: Ölsardine!

Notwendige Batteriepflege bei km-Stand 2204 ergab, daß Wasser fehlte und ein Batteriestopfen nicht fest angezogen war. Dadurch war beim Diebstahlversuch (s. Heft 7/84) Säure auf den Auspuff ausgetreten. Nach Abnahme der Sitzbank wurde festgestellt, daß der Regler nicht in der dafür vorgesehenen Arretierung hing.

Elektrischwierigkeiten traten ab etwa km-Stand 3000 auf, indem der Motor spuckte und nicht ausdrehte. Eine Inaugenscheinnahme ließ keine losen Verbindungen entdecken. Elektromeister Schimming dagegen fand heraus, daß sich ein Flachstecker des Kabels, das von der Lichtmaschine zum Regler führt, gelockert hatte und daß dadurch der Kupferwurm nagte. Das Gewußt wo war mehr als die Reparatur. Die ETZ indes ist schon lange wieder fleißig...

E. P.

OFFIZIELLES ERGEBNIS

(Eine Runde = 7,631 km)

MOTORRÄDER, Lizenzfahrer, Läufe zur DDR-Meisterschaft, Klasse bis 50 cm³, 7 Runden = 53,417 km, am Start 30, am Ziel 23 Fahrer: 1. Schulz (DDR) Eigenbau, 26:31,1 min = 120,861 km/h; 2. Havrda (ČSSR) MBH, 26:48,3; 3. Kötting, 26:48,3; 4. M. Beelitz; 5. Zöllner; 6. Wazlawek; 7. Broja; 8. Dinger; 9. Schellig; ... 11. T. Kunzmann; 12. Gäbler (alle DDR) alle Eigb. – Schnellste Runde: Schulz in 3:41,9 min = 123,802 km/h.

Klasse bis 125 cm³, 12 Runden = 91,572 km, am Start 28, am Ziel 18 Fahrer: 1. Pintar (Jugoslawien) 37:44,6 min = 145,571 km/h; 2. Hagymasi (Ungarn) beide MBA, 37:52,5; 3. Rentzsch, 39:25,4; 4. Rien, beide Eigb.; ... 7. Hoffmann, MZ-Eigb.; 8. Reif, RR-Eigb.; 9. Heinrich, RR BK; 10. Sturm, Eigb.; 11. Meier, MZ-Eigb.; 12. P. Junghans, RR-Eigb.; 13. Freudenberg, MZ-Eigb.; 14. Krauß (alle DDR) Eigb. – Schnellste Runde: Hagymasi in 3:05,0 min = 148,495 km/h (neuer Rundenrekord).

Klasse bis 250 cm³ – Einzylinder, 10 Runden = 76,310 km, am Start 42, am Ziel 32 Fahrer: 1. L. Brandenburger, LB-Eigb., 34:27,3 min = 132,886 km/h; 2. Holstein, HM-Eigb., 34:30,6; 3. Hösel, MZ-Eigb., 34:45,3; 4. H. Junghans; 5. Wächtler; 6. Tinius; 7. Marx; 8. Riedel; 9. Endler; ... 11. Weinitzke (alle DDR) alle Eigb. – Schnellste Runde: L. Brandenburger in 3:21,6 min = 136,268 km/h.

Klasse bis 250 cm³ – Zweizylinder, Lauf um den Pokal „Schleizer Dreieck“, 12 Runden = 91,572 km, am Start 41, am Ziel 27 Fahrer: 1. Drapal, 35:29,2 min = 154,828 km/h; 2. Juhasz, 35:56,5; 3. Harmati (alle Ungarn) alle Yamaha, 35:57,0; ... 9. Tennstädt, MZ-Eigb.; 10. Grobe; ... 12. Neukirchner, beide Eigb.; 13. Wittig, SWG-Eigb.; ... 16. Fideisen, Eigb.; 17. Kehrer, MZ RE; ... 20. Hösel, MZ RE; ... 22. Brandt, MZ RE; ... 24. Günther; ... 26. Renker (alle DDR) beide Eigb. – Schnellste Runde: Drapal in 2:55,2 min = 156,801 km/h.

Ausweisfahrer, Läufe zur DDR-Bestenerrmittlung, Klasse bis 50 cm³, 5 Runden = 38,155 km, am Start 28, am Ziel 22 Fahrer: 1. Kunzmann (Aue) 20:48,6 min = 110,009 km/h; 2. Weise (Schleiz) 20:51,8; 3. Strate (Dessau) 22:10,8; 4. Liebeke (Gotha); 5. Schneider (Wasungen); 6. Aurich (Hohenstein-Ernstthal); 7. Langer (Karl-Marx-Stadt); 8. Birnbaum (Zittau); 9. Grunewald (Leipzig); 10. Hoffmann (Zittau).

Schnellste Runde: Kunzmann in 4:03,8 min = 112,681 km/h.

Klasse bis 125 cm³, 7 Runden = 53,417 km, am Start 32, am Ziel 19 Fahrer: 1. Schulze (Leipzig) Eigb., 27:02,4 min = 118,529 km/h; 2. Giersch (Dresden) MZ RE, 27:03,1; 3. Reiß (Zwickau) 27:04,6; 4. Clemens (Ueckermünde); 5. Queck (Zwickau); 6. Grämer (Brand-Erbisdorf), alle MZ RE; 7. Dumcke (Scheibenberg) BK; 8. Hartelt (Schleiz) SE RO; 9. Hopp (Frohburg); 10. Melzer (Ludwigsfelde), beide Eigb. – Schnellste Runde: Friedrich (Bischofswerda) in 3:40,4 min = 124,644 km/h.

Klasse bis 250 cm³, 7 Runden, am Start 35, am Ziel 22 Fahrer: 1. Hoffmann (Stra-laue Berlin) OZ, 24:29,3 min = 128,518 km/h; 2. W. Tröger (Burgstädt) Eigb., 25:05,1; 3. Schneider (Freiburg) MZ TM, 25:06,7; 4. M. Tröger (Burgstädt); 5. Bauer (Leipzig) beide Eigb.; 6. Fritzsche (Oelsnitz/V.) MZ RE; 7. Lerdon (Frankenhausen) Eigb.; 8. Bach (Marienberg) MZ GN; 9. Schmidt; 10. Ranacher (beide Oelsnitz/V.) beide MZ-Eigb. – Schnellste Runde: Hoffmann in 3:26,0 min = 135,357 km/h.

AUTOMOBILE, Läufe zur DDR-Meisterschaft, Tourenwagen Gruppe A bis 600 cm³, 6 Runden = 45,786 km/h, am Start 22, am Ziel 17 Fahrer: 1. Schumann (Lützkendorf) 24:03,1 min = 114,219 km/h; 2. Nickoleit (Diethensdorf) 24:03,8; 3. Lünser (Gotha) 24:48,2; 4. Heinecke (Aschersleben); 5. Klein; 6. Müller (beide Lützkendorf); 7. Süsemilch (Eisenach); 8. Fietz (Köthen); 9. Brand (Gotha); 10. Unbehaun (Erfurt). – Schnellste Runde: Schumann in 3:53,7 min = 117,551 km/h.

Gruppe A bis 1300 cm³, 8 Runden = 61,048 km, am Start 27, am Ziel 19 Fahrer: 1. Schachtschneider (Potsdam) Lada, 27:46,3 min = 131,893 km/h; 2. Kessler (Kali Merkers) Zastava, 27:52,2; 3. Isensee (Stendal) 28:17,9; 4. Sonntag (Marienberg); 5. Hahnel (Wiehe); 6. Müller (Greiz); ... 7. Krug (Großenhain); 8. Gorgel (Zehdenick); 9. Steinmetz (Cottbus); ... 11. Gruner (Hermsdorfer Kreuz) alle Lada. – Schnellste Runde: Schachtschneider in 3:19,6 min = 137,633 km/h. An dem Lauf beteiligten sich als Gäste mehrere ČSSR-Fahrer.

Rennwagen Gruppe E bis 1300 cm³, LK I, 6 Runden = 45,786 km, am Start 14, am Ziel 11 Fahrer: 1. Melkus (Post Dresden) 14:55,3 min = 153,421 km/h; 2. Siegert (KV Leipzig) beide MT 77-1, 14:57,2; 3. Wöhner

(Ilmenau) Lada MT 78-1, 15:32,7; 4. Meißner (Dresden) MT 77-81; 5. Worm (Leipzig) MT 77-1; 6. Hoffmann (Berlin) Lada SEG; 7. Friedrich (Gera) MT 77-1; 8. Rauscher (Erfurt) BR 84; 9. Grüner (Zwickau) MT 80; 10. Vogel (Jena) MT 77-02. – Schnellste Runde: Siegert in 2:56,9 min = 155,295 km/h (neuer Rundenrekord).

Lauf zur DDR-Bestenerrmittlung, Gruppe E bis 1300 cm³, LK II, 7 Runden = 53,417 km, am Start 20, am Ziel 19 Fahrer: 1. Tatarczyk (Neumühle) MT 77-1, 26:11,7 min = 122,252 km/h; 2. Weiß (Riesa) 26:29,8; 3. Klaus 26:29,8; 4. Malycha (beide Gera); 5. Stark (Schleiz) alle Lada; 6. Glöckner (Zwickau) MT 77; 7. Braune (Erfurt) Lada; 8. Landgraf (Berlin) SEG III; 9. Hauser (Stendal) Lada; 10. Kämmerer (Leipzig) MT 77-1. – Schnellste Runde: Klaus in 3:36,9 min = 126,656 km/h.

Vierter Lauf um den Pokal der Freundschaft, Tourenwagen A bis 1300 cm³, 12 Runden = 91,572 km, am Start 28, am Ziel 23 Fahrer: 1. Tomašek (ČSSR) 46:06,6 min = 117,459 km/h; 2. Peterneitchev (Bulgarien) 46:17,0; 3. Kacai (UdSSR) 46:17,3; 4. Isensee; 5. Hahnel; 6. Krug; ... 8. Müller; ... 10. Sonntag; ... 17. Gorgel; ... 22. Käßler (alle DDR) alle Lada. – Schnellste Runde: Isensee in 3:43,0 min = 123,191 km/h. – **Mannschaftswertung:** 1. ČSSR 119 Punkte, 2. UdSSR 110 P., 3. DDR 104 P., 4. Bulgarien 76 P., 5. Rumänien 63 P. – **Stand nach vier Läufen:** 1. UdSSR 499 P., 2. ČSSR 490 P., 3. DDR 359 P., 4. Bulgarien 342 P., 5. Rumänien 203 P. – **Einzelwertung:** 1. Tomašek 179 P., 2. Nemeč (ČSSR) 159 P., 3. Kacai 150 P.

Rennwagen Gruppe E bis 1300 cm³, 12 Runden, am Start 29, am Ziel 20 Fahrer: 1. J. Vesely (ČSSR) RAF 80-05, 36:51,8 min = 149,046 km/h; 2. Melkus (DDR) MT 77-1, 37:03,3; 3. Červa (ČSSR) MTX 1-06, 37:05,2; 4. Siegert, ... 8. Kasper; 9. Worm; 10. Friedrich, alle MT 77-1; 11. Hoffmann, Lada SEG; ... 16. Meißner, MT 77-88; 17. Kuhn (alle DDR) Lada. – Schnellste Runde: J. Vesely in 2:59,5 min = 153,045 km/h. – **Mannschaftswertung:** 1. ČSSR 133 P., 2. DDR 124 P., 3. Polen 94 P., 4. UdSSR 63 P. – **Stand nach vier Läufen:** 1. ČSSR 521 P., 2. DDR 472 P., 3. Polen 374 P., 4. UdSSR 367 P., 5. Ungarn 304 P. – **Einzelwertung:** 1. J. Vesely 191 P., 2. Melkus 185 P., 3. Červa 175 P.

Zweiter in Most

Bernd Kasper zeigte sich am 12. August beim internationalen Automobilrennen von Most (ČSSR) wieder in Bestform. Im Rennwagenlauf um den „Pokal der Stadt Most“ kam der Dresdener hinter dem tschechoslowakischen Altmeister Vaclav Lim auf den zweiten Rang. Jan Vesely, bis zur 12. Runde der 75,53-km-Distanz der führende Mann des Feldes, hatte mit Motorproblemen aufgeben müssen. Wolfgang Wöhner (MC Ilmenau) wurde Vierter, Manfred Günther (MC Scheibenberg) Sechster und Manfred Kuhn (MC Post Berlin) Neunter.

Formel Ford – Ergebnis nach Klassen, bis 1600 cm³: 1. Theuermann, 2. Jandl, 3. A. Lechner. – **Bis 2000 cm³:** 1. Mayr, 2. Schuster, 3. Weitgasser (alle Österreich). – **INTERSERIE – nach Klassen, nach 2 Läufen, über 2500 cm³:** 1. Niedzwiedz (BRD) Ford Zakspeed C1/8, 2. Pescarolo (Frankreich), 3. Merl (BRD) beide Porsche 956. – **Bis 2500 cm³:** 1. Hardt, 2. Anspann, beide BMW CAN-AM, 3. Binder (alle BRD) BMW T 296.

ten in der 125- und 250-cm³-Klasse konnten die Akteure des ADMV der DDR ihren dritten Rang im Gesamtklassement verteidigen. W. E.

OFFIZIELLES ERGEBNIS

Klasse bis 250 cm³, Pokalformel: 1. Galanski (UdSSR); 2. Kwas (Polen); 3. Hösel, 8. G. Brandenburger, 9. Brandt (alle DDR). – **Mannschaftswertung:** 1. UdSSR 64 P., 2. Polen 47 P., 3. Ungarn 29 P., 4. Kuba 14 P., 5. Rumänien 12 P. – **Stand nach vier Läufen:** 1. UdSSR 187 P., 2. Ungarn 126 P., 3. Polen 117 P., 4. Kuba 66 P., 5. Rumänien 62 P.

Klasse bis 125 cm³: 1. Harsfai, 2. Hagymasi (beide Ungarn), 3. Safranek (ČSSR), 4. Rentzsch, 14. Sturm, 15. Heinrich, 18. Junghans (alle DDR). – **Klasse bis 250 cm³:** 1. Juhasz (Ungarn), 2. Lazo (Kuba), 3. Harsfai (Ungarn), 7. Tennstädt, 11. Wittig, 13. Brandt, 15. Kehrer, 21. Grobe. – **Mannschaftswertung, Klassen bis 125 und 250 cm³:** 1. Ungarn 108 P., 2. ČSSR 77 P., 3. DDR 64 P., 4. UdSSR 63 P., 5. Kuba 38 P., 6. Polen 29 P., 7. Bulgarien 9 P. – **Stand nach vier Läufen:** 1. UdSSR 383 P., 2. ČSSR 276 P., 3. DDR 223 P., 4. UdSSR 188 P., 5. Polen 106 P., 6. Kuba 99 P., 7. Rumänien 15 P., 8. Bulgarien 9 P.

Pokalposition verteidigt

Beim vierten Lauf um den Pokal der Freundschaft im Motorradrennsport, der am 21. und 22. Juli in Jindřichuv Hradec (ČSSR) ausgetragen wurde, kamen die DDR-Fahrer zu ordentlichen Ergebnissen.

In der Klasse bis 250 cm³ Pokalformel erkämpfte sich Günter Hösel hinter Anatoli Galanski (UdSSR) und Wladimerz Kwas (Polen) den dritten Rang. Mitfavorit Lutz Brandenburger mußte den Wettbewerb vorzeitig beenden: An seiner Maschine war die Zündspule durchgeschlagen. Im Achtelliterrennen erzielte denn Roland Rentzsch mit einem vierten Platz das beste DDR-Ergebnis – hinter den Ungarn Lajos Harsfai und Lajos Hagymasi sowie dem ČSSR-Fahrer Jiri Safranek.

Bei den 250ern gewann Karoly Juhasz (Ungarn) knapp vor Jose Lazo (Kuba). Schnellster DDR-Fahrer: Stefan Tennstädt, der den siebenten Platz belegte. Mit den Tagesresulta-