

Ihr Vorteil im Landkreis



www.redbankcard.de

 **Kreissparkasse
Saale-Orla**

8. Sparkassen Classic Grand Prix

21.-23.6.2013

Schleizer Dreieck



offizielles
Veranstaltungs-
programm **3€**



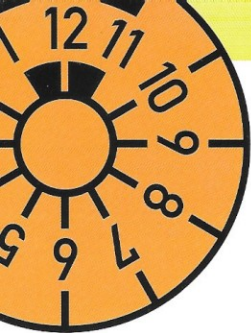
Ortsclub im
ADAC Hessen-
Thüringen e.V.

ADAC

**diehallos.
thüringen**

DMSB
Deutscher Motor Sport Bund e.V.





FSP - Fahrzeugsicherheitsprüfung GmbH u. Co KG

Unsere Leistungen

- Hauptuntersuchung (gem. § 29 StVZO) inkl. Prüfungen des Umweltmanagement- und Abgasverhaltens
- Änderungsabnahmen (nach §19 (3) und (4) StVZO)
- Gaswiederholungsprüfung in Kraftfahrzeugen
- Gasanlagenüberprüfung Wohnanhänger/mobile
- Gutachten für die Einstufung zum Oldtimer (§23 StVZO)
- Technische Gutachten und Beratungen

Leistungen der FSP Schaden- und Wertgutachterdienst GmbH

- Unfallschadengutachten
- Wertgutachten
- Rücknahmegutachten (z.B. Kfz-Leasing, ...)
- Gebrauchtwagenbewertung

In Ihrer Nähe:
Prüfstelle Plauen
Reichenbacher Str. 34
08527 Plauen
Tel.: 03741 48610

Mit Sicherheit mehr erreichen.

Landesbüro Sachsen
Thomas-Mann-Str. 16
01219 Dresden
Tel.: 0351 4715643
Fax: 0351 4710946

Landesbüro Thüringen
Mittelhäuser Str. 76/77
99089 Erfurt
Tel.: 0361 740150
Fax: 0361 7401525



Partner des
TÜV Rheinland

Grußworte

Vorwort zum Programmheft "8. Sparkassen Classic Grand Prix"

Die Stadt Schleiz ist in der Region - und weit darüber hinaus - als "Rennstadt" bekannt. Motorsportfans aus nah und fern kommen jährlich, um Rennveranstaltungen auf dem "Schleizer Dreieck" hautnah mitzuerleben. Das "Schleizer Dreieck" ist die älteste Naturrennstrecke Deutschlands. Seit 1923 finden dort Motorsportereignisse auf zwei, drei und vier Rädern statt. Sicherlich werden die Veranstaltungen im Jubiläumsjahr des 90-jährigen Bestehens besonders interessant, weil den Besuchern neben spannenden Rennen auch ein Rückblick auf die Tradition des Rennsports in Schleiz geboten wird.

Ein besonderes Highlight in diesem Rahmen wird der jährlich stattfindende "Sparkassen Classic Grand Prix" sein, deren Hauptsponsor die Kreissparkasse Saale-Orla zum achten mal in Folge ist.

Mit der Förderung dieses herausragenden Events möchte die Kreissparkasse Saale-Orla einen Beitrag dazu leisten, das gesellschaftliche und sportliche Leben in unserer Region zu bereichern und dem Tourismus positive Impulse zu verleihen.

Ich wünsche allen Teilnehmern des "Sparkassen Classic Grand Prix" viel Erfolg und den Zuschauern spannende Unterhaltung.



Helmut Schmidt

Vorstandsvorsitzender der Kreissparkasse Saale-Orla

Grußwort des Bürgermeisters der Stadt Schleiz:

Ich begrüße alle Zuschauer auf den Rängen und die Motorsportler auf der Rennstrecke ganz herzlich am Schleizer Dreieck, dem ältesten Straßenrennkurs Deutschlands.

Der Sparkassen Classic Grand Prix ist in diesem Jahr eine besondere Veranstaltung. In ihr erwacht im Jubiläumsjahr die 90-jährige Tradition des Schleizer Dreiecks greifbar zu Leben. An diesem Wochenende werden jene Tage wieder erlebbar, an denen einst Toni Bauhofer, John Hempleman, Freddy Kottulinsky oder Uli Melkus auf dem Straßendreieck von Schleiz im Kreis fuhren. Große Marken der Motorsportgeschichte bringen sich wieder ins Gedächtnis und erinnern klangvoll an jene Tage, als man als Zuschauer noch im Straßengraben direkt an der Straßenkante lag. 1924 wurde erstmals die Deutsche Motorrad-Meisterschaft in nur einem Rennen ausgetragen. In fünf Klassen kämpften damals auf dem Schleizer Dreieck die besten Motorradfahrer ihrer Zeit um den Titel des Deutschen Meisters. Die Titel sicherten sich Hans Letnar (Cockerell, 175 cm³), Reinhard von Koenig-Fachsenfeld (Cotton 250 cm³), Erich Pätzold (Imperia, 350 cm³), Franz Bieber (BMW, 500 cm³) und Toni Bauhofer (Megola, über 500 cm³).

Bei aller Nostalgie denken wir aber auch daran, wie das Schleizer Dreieck entstand. Es handelte sich am 10. Juni 1923 um einen zutiefst ökologischen Gedanken, welcher die ersten Fahrer hier ihre Runden drehen ließ. Es galt mit fünf Litern Benzin so weit und so schnell wie möglich zu fahren. Damals siegte übrigens der Apoldaer Horst Raebel auf einer Mars mit einer aus heutiger Sicht entspannenden Höchstgeschwindigkeit von 64,2 km/h.

Ich danke allen Verantwortlichen und ehrenamtlichen Helfern sowie den Sponsoren, die den 8. Sparkassen Classic Grand Prix hier auf dem Schleizer Dreieck organisiert und möglich gemacht haben. Ein besonderer Dank gilt dem Automobil- und Motorrad-Club „Schleizer Dreieck“ e. V. im ADAC. Ohne dessen vielfach geleistete ehrenamtliche Arbeit wären Großveranstaltungen in diesen Dimensionen nicht möglich. Ich wünsche allen Fahrern, Teammitgliedern und Organisatoren faire, unfall- und pannenfreie Rennen und den Besten den Sieg. Allen Besuchern wünsche ich eine interessante und spannende Veranstaltung, gute Unterhaltung und einen angenehmen und unvergesslichen Aufenthalt hier bei uns am schönen Schleizer Dreieck.



Juergen K. Klimpe

Bürgermeister der Rennstadt Schleiz

Grußwort des Vorsitzenden des AMC „Schleizer Dreieck“ e.V.

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Gäste und Teilnehmer,

im Namen des AMC Schleizer Dreieck e.V. im ADAC freue ich mich, Sie an diesem Wochenende auf der ältesten Naturrennstrecke Deutschlands begrüßen zu dürfen. Wie Sie vielleicht aus der Presse in den vergangenen Wochen entnommen haben, feiern wir mit Beginn des 8. Sparkassen Classic Grand Prix 2013 auch das 90-jährige Jubiläum des Schleizer Dreiecks und sind froh, trotz aller Irritationen und Schwierigkeiten in den letzten Monaten, erneut mit Ihnen zusammen auf eine Zeitreise durch die verschiedenen Epochen des Rennsports gehen zu können. Insgesamt 12 Klassen, darunter die historischen Seitenwagen, Superbikes, Zwei- und Viertakter aber auch Gleichmäßigkeitsprüfungen und Präsentationen der Tourenwagen, Alfa Romeo oder auch Trabant werden an diesem Wochenende natürlich auch wieder die Fahrer der IHRO mit ihren Rennen zu begeistern wissen.

Gleichzeitig möchte ich Sie, liebe Gäste und Aktive, einladen, mit uns gemeinsam am Samstagabend, nach dem Geschehen auf der Rennstrecke, im Fahrerlager die Gewinner und Platzierten der bis dato stattgefundenen Rennen zu ehren und zu feiern und bei dieser Gelegenheit auch den größten Spendenbanner Deutschlands zu präsentieren, dessen Geld unter anderem auch dem Ausbau und der Erhaltung des Schleizer Dreiecks zu Gute kommt. Die Zukunftssicherung der Rennstrecke und eine Entwicklung eines tragfähigen Konzeptes sind für mich und meine Vorstandskollegen, alle Motorsportfreunde aus Schleiz, Fans und Fahrer aus ganz Deutschland und Europa, ja sogar aus der ganzen Welt, eine wichtige, wenn nicht sogar die wichtigste Aufgabe in der nahen Zukunft. Doch nun wünsche ich Ihnen, liebe Besucher, spannende und unterhaltsame Stunden an unserer einzigartigen Strecke. Ihnen, liebe Teilnehmer, wünsche ich ebenfalls viel Spaß, aber vor allem, neben den Erfolgen, unfallfreie Rennen.

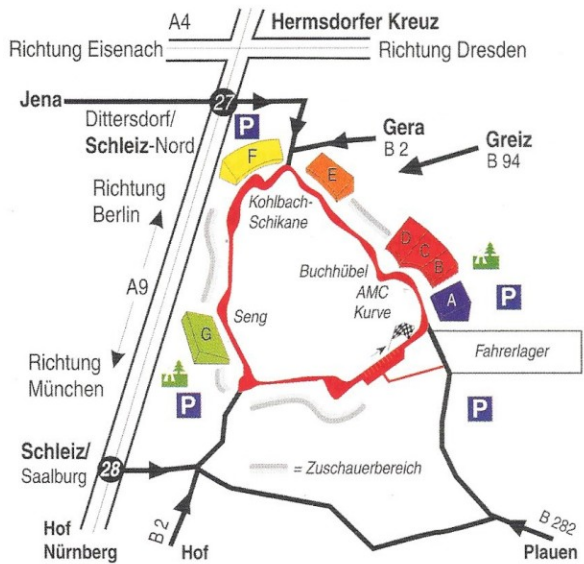
Bei dieser Gelegenheit möchte ich mich auch bei allen Helfern, Partnern, Promotern und Sponsoren, allen voran der Kreissparkasse Saale-Orla, für die tatkräftige Unterstützung und die gute Zusammenarbeit bedanken.

Roland Wetzlar

Vorsitzender des AMC „Schleizer Dreieck“ e.V. im ADAC



Streckenplan und Anfahrt



1. Rennen:
10. Juni 1923

Rennstreckenlänge
bis Juli 1988: 7,631 km
ab August 1988: 6,816 km
ab August 2004: 3,805 km

Tiefster Streckenpunkt - Seng:
470m ü.N.

Höchster Streckenpunkt - Buchhübel:
514 m ü.N.

Höhenunterschied:
44m

Streckenbreite:
durchschnittlich 10m

Rennrichtung:
entgegen dem Uhrzeigersinn

Kurvenanzahl:
14

Tribünenplätze:
10.000 auf 5 Tribünenkomplexen

Hinweise zum Umweltschutz an die Teilnehmer, Zuschauer und Gäste am SCHLEIZER DREIECK

- respektieren Sie die Natur, indem Sie diese nicht zerstören oder verunreinigen
- benutzen Sie bitte die ausgeschilderten bzw. für Motorrad- und Autofahrer legal zur Verfügung stehenden Zufahrtswege
- beachten Sie Parkverbote auf Grünflächen und im Wald
- parken Sie bitte nur auf den ausgewiesenen Parkplätzen und folgen Sie den Anweisungen der Ordnungskräfte
- benutzen Sie bei Bedarf ausschließlich den ausgewiesenen Campingplatz
- beachten Sie das Rauchverbot im Wald und geltende Brandschutzbestimmungen
- benutzen Sie bereitgestellte Abfallbehälter; handeln Sie nicht ordnungswidrig und umweltfeindlich, indem Sie Ihren Abfall einfach liegen lassen oder wegwerfen
- benutzen Sie vorhandene sanitäre Anlagen und halten Sie diese sauber
- betreten Sie keine ausgewiesenen Sperrzonen und Gefahrenbereiche

Regards to environmental protection to the participants, spectators and guests at the SHLEIZER DREIECK

- respect nature by not contaminate or destroy these
- please use the signposted or for motorcyclists and motorists legally available related access roads
- note parking restrictions on lawns and in the forest
- please park only in designated parking areas and follow the instructions the order forces
- use only the designated campsite if needed
- note the ban on smoking in the forest and fire regulations in force
- use waste bins provided, do not act disorderly and harmful to the environment, by your garbage can simply be thrown away or
- use existing toilet facilities and keep them clean
- you enter any designated restricted zones and danger areas

Impressum:

Herausgeber:
AMC „Schleizer Dreieck“ e.V. im ADAC
Am Stadtweg 17, 07907 Schleiz

Gesamtleitung:
Manuel Metzner

Verlag/Satz/Druck:
AMK Info Verlags GmbH • Ludwigh-Jahn-Str. 4a • 07907 Schleiz
Tel. 03663/42 52 94 • Fax: 42 52 95 • info@amk-info-verlag.de
www.amk-info-verlag.de

Für Schäden, die durch Druckfehler, fehlerhafte oder unterbeliebte Eintragungen entstehen, wird nicht gehaftet. Nachdruck verboten!
Stand der Starterlisten bei Redaktionsschluss: 09.06.2013.

Redaktion:
Achim Strauss (Oettersdorf)
Jürgen Müller (Schleiz)
Jan Müller (Schleiz)

Grafik:
Janine Klug

Koordination:
Jessica Metzner

Anzeigenleitung/Verkauf:
Manuel Metzner, André Rüdiger



Zeitplan

Freitag, 21.06.2013

08:00 - 08:15	Klassik Motorrad Classic Sidecar Cup 1	1. freies Training	15 min
08:20 - 08:35	Klassik Motorrad Classic Sidecar Cup 2	1. freies Training	15 min
08:45 - 09:00	Klassik Motorrad Classic Sidecar Cup 3	1. freies Training	15 min
09:05 - 09:20	Klassik 2-takt Trophy	freies Training	15 min
09:30 - 09:45	Klassik 4-takt Trophy I	freies Training	15 min
09:50 - 10:05	Klassik 4-takt Trophy II	freies Training	15 min
10:15 - 10:30	Klassik 4-takt Trophy III	freies Training	15 min
10:35 - 10:55	Classic Superbike	freies Training	20 min
11:05 - 11:25	IHRO	freies Training	20 min
11:30 - 12:15	Mittagspause		
12:15 - 12:30	Klassik Motorrad Classic Sidecar Cup 1	2. freies Training	15 min
12:35 - 12:50	Klassik Motorrad Classic Sidecar Cup 2	2. freies Training	15 min
13:00 - 13:15	Klassik Motorrad Classic Sidecar Cup 3	2. freies Training	15 min
13:20 - 13:35	Klassik 2-takt Trophy	1. Zeittraining	15 min
13:45 - 14:00	Klassik 4-takt Trophy I	1. Zeittraining	15 min
14:05 - 14:20	Klassik 4-takt Trophy II	1. Zeittraining	15 min
14:30 - 14:45	Klassik 4-takt Trophy III	1. Zeittraining	15 min
14:50 - 15:10	Internationale Sidecar Trophy	1. Zeittraining	20 min
15:20 - 15:40	Classic Superbike	1. Zeittraining	20 min
15:45 - 16:00	Klassik 2-takt Trophy	2. Zeittraining	15 min
16:10 - 16:25	Klassik 4-takt Trophy I	2. Zeittraining	15 min
16:30 - 16:45	Klassik 4-takt Trophy II	2. Zeittraining	15 min
16:50 - 17:05	Klassik 4-takt Trophy III	2. Zeittraining	15 min
17:15 - 17:40	AMC Tourenwagen	Gleichmäßigkeitsprüfung	25 min
17:45 - 18:10	Alfa Speed Event	Gleichmäßigkeitsprüfung	25 min
18:15 - 18:40	AMC Trabant Racing	Gleichmäßigkeitsprüfung	25 min
18:45 - 19:00	AMC Formelfahrzeuge	Parade	15 min

Samstag, 22.06.2013

08:00 - 08:20	Internationale Sidecar Trophy	2. Zeittraining	20 min
08:25 - 08:45	Classic Superbike	2. Zeittraining	20 min
08:55 - 09:10	IHRO	Zeittraining	15 min
09:15 - 09:35	Klassik Motorrad Classic Sidecar Cup 1	Zeittraining	20 min
09:45 - 10:05	Klassik Motorrad Classic Sidecar Cup 2	Zeittraining	20 min
10:10 - 10:30	Klassik Motorrad Classic Sidecar Cup 3	Zeittraining	20 min
10:40 - 11:05	AMC Trabant Racing	Gleichmäßigkeitsprüfung	25 min
11:10 - 11:35	Alfa Speed Event	Gleichmäßigkeitsprüfung	25 min
11:45 - 12:10	AMC Tourenwagen	Gleichmäßigkeitsprüfung	25 min
12:15 - 13:00	Mittagspause		
13:05	Klassik 2-takt Trophy	Rennen 1	15 min + 2 Runden
13:35	Klassik 4-takt Trophy I	Rennen 1	15 min + 2 Runden
14:10	IHRO	Sprintrennen	7 Runden
14:40	Klassik 4-takt Trophy II	Rennen 1	15 min + 2 Runden
15:15	Klassik 4-takt Trophy III	Rennen 1	15 min + 2 Runden
15:45	Internationale Sidecar Trophy	Supersprint	5 Runden
16:15	Classic Superbike	Rennen 1	15 min + 2 Runden
16:45	Klassik Motorrad Classic Sidecar Cup 1	Sprintrennen	6 Runden
17:20	Klassik Motorrad Classic Sidecar Cup 2	Sprintrennen	6 Runden
17:50	Klassik Motorrad Classic Sidecar Cup 3	Sprintrennen	6 Runden
18:25 - 18:40	AMC Formelfahrzeuge	Parade	15 min

Sonntag, 23.06.2013

08:00 - 08:15	Classic Superbike	warm up	15 min
08:30	Klassik 2-takt Trophy	Rennen 2	15 min + 2 Runden
09:00	Klassik 4-takt Trophy I	Rennen 2	15 min + 2 Runden
09:35	Klassik 4-takt Trophy II	Rennen 2	15 min + 2 Runden
10:05	Klassik 4-takt Trophy III	Rennen 2	15 min + 2 Runden
10:40	Internationale Sidecar Trophy	Sprintrennen	7 Runden
11:15	Classic Superbike	Rennen 2	15 min + 2 Runden
ca. 11:45	* Corso 90 Jahre Sschleizer Dreieck *		
12:00 - 12:45	Mittagspause		
13:20	IHRO	Gold Race	14 Runden
14:00	Klassik Motorrad Classic Sidecar Cup 1	Gold Race	10 Runden
14:35	Klassik Motorrad Classic Sidecar Cup 2	Gold Race	10 Runden
15:15	Klassik Motorrad Classic Sidecar Cup 3	Gold Race	10 Runden
15:50	Internationale Sidecar Trophy	Rennen	12 Runden
16:30 - 16:55	AMC Tourenwagen	Gleichmäßigkeitsprüfung	25 min
17:00 - 17:25	Alfa Speed Event	Gleichmäßigkeitsprüfung	25 min
17:35 - 18:00	AMC Trabant Racing	Gleichmäßigkeitsprüfung	25 min
18:05 - 18:20	AMC Formelfahrzeuge	Parade	15 min

Funktion	Name	Ort
Rennleiter Motorrad	Stefan Beck	Schleiz
Fahrtleiter Automobil	Janko Garbsch	Eichwalde
stellv. Renn- / Fahrtleiter	Torsten Witter	Mühlheim
Organisationsleiter	Manuel Metzner	Schleiz
Organisationsteam	Nico Lumnitz Jessica Metzner	Schleiz
Rennleiter-Assistenten	René Güther Sandro Lucke Reiner Jahn	Erfurt Saalburg Grumbach
Rennsekretärin	Anja Oelsner	Stadtroda
Sportkommissare	Udo Arndt Wolfgang Lauer	Fröndenberg Auma
Schiedsrichter Automobil	Bernd Riedel	Hohenstein-Ernstthal
Technische Kommissare	Jörg Raboldt (Obmann) Karl Dinger Thomas Proft Henrik Hummel Ronny Eckner	Schleiz Greiz Greiz Plauen Tanna
TK Automobil	Ralf Kleebusch	Erfurt
Leiter Streckensicherung	Mathias Daßler	Rehau
stellv. Leiter Streckensicherung	Matthias Soboth	Schleiz
Einsatzleiter Race Control	Horst Seidel	Berlin
Leitender Rennarzt	Dr. Dieter Weidner	Gera
Mobiler Medical-Service	Deutsches Rotes Kreuz	Schleiz
Einsatzleitung	Hartmut Jacobi	Schleiz
Brandschutz	Freiwillige Feuerwehr	Schleiz
Einsatzleitung	Axel Wöhrle	Schleiz
mobile Bergung	AMK Info Verlags GmbH Fa. Hirsch	Schleiz Schleiz
Umweltbeauftragter	René Güther	Remptendorf
Rennbüro	Kerstin Lauer Alexander Seidel Heide Seidel Marcel Oelsner Bianca Wolf	Auma Schleiz Schleiz Thimmdorf Schleiz
Koordinator	Günter Tischendorf	Schleiz
Zeitnahme	wige SOLUTIONS GmbH	Meuspath
Obmann Zeitnahme	Ralf Hartung	Vellmar
Sportwarteinsatz	AMC Marshal-Team	Schleiz
Chief-Marshal	Sylvio Rüdiger	Schleiz
Obmann Fahrerlager	André Rüdiger	Schleiz
Obmann Boxengasse	Uwe Grünzig	Birkenhügel
Obmann Startaufstellung	Günther Kanz	Schleiz
Obmann Vorstart	Wolfgang Cybala	Schleiz
Siegerehrung	Hartmut Grimm	Schleiz
Sprecherin Siegerehrungen	Yvonne Beck	Schleiz
Obmann Grid Girls	Veit Broßmann	Löhma
Finanzen	Konrad Walther	Schleiz
Kassierung	AMC-Team "Kassierung" Margit Schumann	Schleiz Schleiz
Streckenaufbau	BG Schleizer Dreieck mbH	Schleiz
Obmann	Dieter König	Schleiz
Streckensprecher	Lutz Weidlich Achim Strauss	Chemnitz Oettersdorf
Fahrerlagerausufe	Gaby Meitzner	Berlin
Streckenbeschallung	Musikmarkt Plauen	Plauen
Presse/PR	Janine Klug Katja Petzoldt	Oettersdorf Ranspach
EDV-Administrator	Nicky Cybala	Schleiz
Handel	AMK Info Verlags GmbH	Schleiz
Catering	Zeithammel	Plauen
VIP-Betreuung	Candy Eismann	Schleiz-Gräfenwarth
Werbepanner/Fahnen/Souvenirs	AMK Info Verlags GmbH Manuel Metzner	Schleiz Schleiz
zuständige Polizeiinspektion	PI Schleiz	Schleiz
Versicherung	Jühe GmbH	Warstein

8. Sparkassen Classic Grand Prix



Eine Zeitreise durch die Geschichte



Noch nie war der Classic Grand Prix besser im Terminkalender des Schleizer Dreiecks aufgehoben als in diesem Jahr. Vom 21. – 23. Juni findet auf der ältesten Naturrennstrecke

Deutschlands der 8. Sparkassen Classic Grand Prix mit einem umfangreichen Programm statt. Die Rennen der insgesamt 12 Klassen sowie einem Automobil- und Motorrad-Korso

bilden an diesem Wochenende den Auftakt der Festwoche anlässlich des 90. Jubiläums des Schleizer Dreiecks und nehmen Sie mit auf eine Zeitreise durch die Geschichte des Motorsports.

Neben den historischen Seitenwagen des Classic Sidecar Cups in drei verschiedenen Klassen, je nach Bauart- und Jahr, werden auch die Männer und Frauen auf den Classic Superbikes ihre spannenden Rennen austragen und die Augen

der Zuschauer auf den Tribünen zum leuchten bringen. Außerdem werden die Einzylinder-Prototypen der Supermonos genauso an den Start gehen, wie die Teilnehmer in den Klassen der 2- und 4-Takter. Ebenfalls um Meisterschaftspunkte kämpfen die Teams der Int. Sidecar Trophy in insgesamt drei Rennen am Samstag und Sonntag. Ein besonderes Highlight sind die Rennen der IHRO. Auf Motorrädern vergangener Jahren aus den verschiedenen Rennserien dieser Welt kämpfen die Piloten aus zahlreichen Ländern um Punkte für die Gesamtwertung 2013.

Doch auch die Fans der Automobile kommen an den drei Tagen voll auf ihre Kosten. Jeweils dreimal werden die Tourenwagen, Alfa Racing

sowie Trabant Racing eine Gleichmäßigkeitsprüfung absolvieren. Das Wochenende gipfelt außerdem in einem Sonderkorso für Automobile und Motorräder über das „alte“ Schleizer Dreieck und durch die Stadt Schleiz.



Text: Achim Strauss Fotos: Archiv

Der AMC „Schleizer Dreieck“ e.V. im ADAC bedankt sich bei allen Aktiven, allen freiwilligen Helfern, den Sponsoren und vor allem dem Namensgeber, der Kreissparkasse Saale-Orla, herzlich für die angenehme und erfolgreiche Zusammenarbeit und wünscht ein erfolgreiches Rennwochenende.





Der Automobil- und Motorradclub „Schleizer Dreieck“ e.V. im ADAC heißt Sie herzlich Willkommen und bedankt sich bei den Sponsoren.

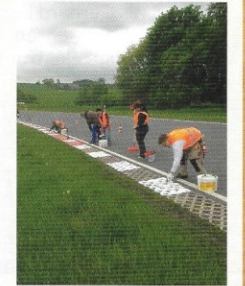


Die Geschichte des AMC „Schleizer Dreieck“ e.V. im ADAC



Der AMC „Schleizer Dreieck“ e.V. im ADAC zeichnet sich seit seiner Gründung am 30. September 2004 vor allen Dingen für die Organisation und Durchführung der Seitenwagen-Weltmeisterschaft und des Sparkassen Classic Grand Prix auf dem Schleizer Dreieck aus. Unter dem damaligen Vorsitzenden Klaus Wolf, fusionierten das Marshal Team Stoppe e.V. mit dem Freundes-

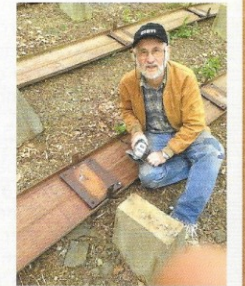
Die fleißigen Helfer zum diesjährigen Arbeitseinsatz.



kreis Schleizer Dreieck e.V. zum Automobil- und Motorradclub Schleizer Dreieck e.V. im ADAC. Durch die Mitgliedschaft als Ortsclub im ADAC Hessen-Thüringen, ist es dem Verein möglich, eigene Motorsportevents auf der Strecke zu veranstalten und durchzuführen.

Die Arbeit von einigen Mitgliedern des Vereins oder auch der verschiedenen Organisationen, aus denen sich der AMC im Jahr 2004 gegründet hat, reichen bis ins Jahr 1968 zurück. Nach dem Rücktritt von Wolfgang Grimm 2012, übernahm zunächst Stefan Beck das Amt des amtierenden Vorsitzenden, ehe bei der Mitgliederversammlung im Herbst des vergangenen Jahres Roland Wetzels zum ersten Vorsitzenden gewählt wurde. Ihm stehen im Vorstand Manuel Metzner, Konrad Walther, Nico Lumnitz sowie Kerstin Lauer zur Seite.

Vor allem der jährlich stattfindende Sparkassen Classic Grand Prix lockt immer wieder eine Vielzahl an Startern auf die älteste Naturrennstrecke Deutschlands. Mit rund 600 Teilnehmern in den verschiedenen Klassen und Präsentationsläufen gelingt es dem Verein, den Zuschauern und motorsport- sowie technikbegeisterten Menschen einen Ausflug in vergangene Zeiten zu ermöglichen. Nicht nur Motorräder aller Baujahre und Größen, sondern auch verschiedene Gleichmäßigkeitsläufe oder Präsentationen von Automobilen, wie Formel-Fahrzeuge, Tourenwagen, Trabant-Racing oder auch Oldtimer aller Art, machen ein Wochenende im Rahmen der Classic Veranstaltung zu einem wahren Erlebnis. Neuere bzw. die modernste Technik können die Zuschauer beim ebenfalls jährlich stattfindenden Lauf zur Seitenwagen-Weltmeisterschaft am Schleizer Dreieck sehen und bestaunen. Dabei treten die weltbesten Gespanne in ihren Rennen gegeneinander an und liefern packenden Rennsport der Spitzenklasse. Dabei kommen jedoch auch klassische Gespanne im vom AMC initiierten „AMC Klassik



Motorrad Cup“ nicht zu kurz. Diese Serie, welche auch auf anderen deutschen Rennstrecken um Meisterschaftspunkte kämpft, begeistert ebenfalls mit Technik aus vergangenen Jahren und führt den Wandel des Sports anschaulich und vor allem einprägsam vor Augen. Durch die intensive Zusammenarbeit mit regionalen Firmen und Partnern, sorgt der AMC „Schleizer Dreieck“ e.V. bereits seit Jahren dafür, dass der Standort Schleiz und die Rennstrecke ein Anlaufpunkt und Markenzeichen in ganz Deutschland bleiben. Mit rund 200 Mitgliedern und einer deutlich verbesserten Zusammenarbeit mit dem MSC Schleizer Dreieck e.V. setzt sich der Verein seit jeher für den Fortbestand und die Weiterentwicklung der Strecke ein und hofft, dass die nun 90-jährige Geschichte noch viele Jahre fortgeführt werden kann.



Der Vorstand 2013: Nico Lumnitz, Kerstin Lauer, Roland Wetzels, Manuel Metzner und Konrad Walther (v.l.)

Gottschall
Tischler Ausbau Service
Tischlermeister
Rax Dittschall
07907 Schleiz - Oettersdorfer Str. 18a
Telefon: 03663 - 48 28 20
Mobil: 0171 379 60 13
Internet: www.ausbau-service.com

auto Service
Bismarck-Gürtel
Kfz-Service
Wir machen, dass es fährt.
• Kfz-Service
• Kfz-Reparatur
• Kfz-Inspektion
• Kfz-Ölwechsel
• Kfz-Abgasdiagnose
• Kfz-Abgasreinigung
• Kfz-Abgasmessen
• Kfz-Abgasmessen
• Kfz-Abgasmessen

VOGTLAND RADIO
SEIT 1987
Sternquell
Auto Service
Kfz-Service
Kfz-Reparatur
Kfz-Inspektion
Kfz-Ölwechsel
Kfz-Abgasdiagnose
Kfz-Abgasreinigung
Kfz-Abgasmessen

Für eine sichere Zukunft
Vorschulbildung (BMW) Di. S.A.S. Ein Unternehmen der
Wolfgang Lauer 8500 Wehringengasse
Hauptvertretung
Privat Gartenstr. 11
Brettle Straße 1 03622 Pleizen
07955 Auma Telefon: 037 41-47 28 14
Telefon: 03 66 28-2 08 90 Telefax: 03 74 47 28 95
Telefax: 03 66 28-2 06 92 Mobilfax: 01 71 5 58 19 59

Cableman
Racing-Service
Massenfertigung von
Bewandigte
Schweißnähte AC/DC
Hartlöten
Trottel-Cable
Clutch-Cable
Cable Comfort
Welding TIG AC/DC
Bracing
Werner Hiltbold
Dürrestr. 1 • CH 5314 Kleinödtingen
+41 79 438 97 74

RHG Baustoffe
Bau & Garten-Zoo
RHG Lichte e.G.
Filiale Schleiz
Oettersdorfer Str. 40 Telefon: 03663/4819-0
07907 SCHLEIZ Telefax: 036702/279-280

DMSB
Deutscher Motor Sport Bund e.V.

BRUNO WALTHER
Heizungen • Bäder
Energieberatung
Dipl.-Ing. Konrad Walther
Schleiz • ☎ 40 12 38

HAUSTECHNIK
Industriestraße 7 - 07907 Schleiz
Tel.: 03663 149430
Montag - Freitag von 8.00 bis 19.00 Uhr
Samstag von 9.00 bis 13.00 Uhr
www.haustechnik-team.com
info@haustechnik-team.com

Design für den Erfolg
the leading sidecars
www.lcr-sidecar.com
contact@lcr-sidecar.com
Industriegebiet Dietrichquert
CH-9424 Rheineck

LCO
LACHNER
CENTRUM
DITTERS-DORF
Leiten 4 • 07907 Dittersdorf
Tel.: 03 66 48 / 22 816 • Fax: 03 66 48 / 22 837

DIETEL
Fahrzeugteile-Service
Spezialist für alle Zweiräder aus DDR - Produktion
AWO • EMW • IFA • IWL • MZ • Simson • Stoya

AUTOTEILE
Wir liefern Qualität
zum fairen Preis.
DÖPEL
Joh. Carsten Döpel
Tel.: (0 36 47) 41 94 99
Fax: (0 36 47) 41 94 98
07381 Pößneck • Saalfelder Straße 74 a

JASS Auto-Service
Schleiz GmbH
• Motor- / Kfz- / Nutzfahrzeuge • Kfz- / Aufbauten • Kfz- / Ersatzteile
07907 Schleiz
Oschitzer Straße 80 • Tel.: (0 36 63) 4 29 00

„Blanker Chrom“
Joh. Carsten Döpel
Tel.: (0 36 47) 41 94 99
Fax: (0 36 47) 41 94 98
07381 Pößneck • Saalfelder Straße 74 a

ELEKTRO ELSCHNER
07907 Schleiz
Tel.: 03663 422392
Fax: 03663 422393
www.elektroschneidergmx.de

OLDENBURG
Landbau (Uml. & Crap) |
Friedrich Polowatz
Tel. + Fax: 03647 41 29 49 • oldenburg-palowatz@t-online.de

Schleizer Landbäckerei eG
Linauer Pflanzlin 10
Schleiz
Tel.: 03663 42 52 94
Fax: 03663 42 52 95

Servicepartner und Vermittler
VW • Audi • Opel • Mercedes-Benz
www.autohaus-sparing.de
07907 Schleiz • Geraer Str. 28 • ☎ 03663/4824-0

www.saalburg.de
Fahrerlaubnis
Saalburg GmbH
Am Teufelsberg 1
07907 Schleiz
Tel.: 03663 422392
Fax: 03663 422393

Jeans and Fashion Schleiz
Neumarkt 2
Zeulenroda
Thüringer Hof Passage
Bad Lobenstein
Emil-Otto-Str. 5

HMS
Hausmeister - Montage - Service
Ludwig-Jahn-Str. 4a
07907 Schleiz
Tel.: 03663 42 52 94
Fax: 03663 42 52 95

Nüssner's
Schaustellerbetrieb
Nico Nüssner & Kinder
Dr. Kollz-Str. 6 • 09412 Wertau
Tel.: 0177/377 09 36
E-Mail: nico.nuessner@gmx.de

Wir machen Ihre Werbung!!!
AMK Info Verlag GmbH
CF Manuel Metzner
Ludwig-Jahn-Str. 4a
07907 Schleiz
Tel.: 03663 42 52 94
www.amk-info-verlag.de

Alle aktuellen Informationen über den Verein, die Veranstaltungen sowie zum Sponsoring finden Sie unter:
www.amc-schleizer-dreieck.de

FSP Sicherheit ist unser Job

Kaum ein Mann hat die über 90-jährige Geschichte des Schleizer Dreiecks mehr geprägt als Gerhard Elschner.

Schon mit 19 Jahren war der ehemalige selbstständige Elektromeister als Streckenbeobachter tätig. Nach einigen Jahren als Aufbauleiter übernahm er schließlich das Amt des Rennleiters. Zu keiner Zeit entwickelte sich auf dem Schleizer Dreieck eine solche Dynamik wie unter seiner Federführung zwischen 1973 und 1992. Kein Rennleiter hat jemals so viele Spuren hinterlassen. Gerhard Elschner legte mit seinem Wirken den Grundstein, dass das Dreieck auch in dem schwierigen Zeitabschnitt nach der politischen Wende in unserem Land überleben konnte. Sein größter Geniestreich, ohne dabei die zahlreichen weiteren Verbesserungen rund um das Dreieck zu vernachlässigen, gelang ihm im Jahre 1988 mit dem Bau der Kohlbachschikane. Dieser Baumaßnahme ist es unter anderem zu verdanken, dass bis zum heutigen Tage zumindest internationale Motorradrennen auf dem Schleizer Dreieck ausgetragen werden können. Sein langjähriger Wegbegleiter und der ebenfalls verstorbene Rennsekretär Hermann Kiss bezeichnete Gerhard Elschner einmal als „Hans Dampf in allen Gassen“. Besser kann man wohl sein Wirken nicht zusammenfassen. Er war ein Mensch, der sich einmischte, ob in kommunalen, in sportlichen oder sozialen Dingen. Seine optimistische und kämpferische Einstellung zu den anstehenden Aufgaben war der wesentliche Auslöser für die Motivation aller Mitglieder der Rennleitung. Selbst in ausweglos anmutenden Situationen verstand er es immer, Optimismus zu verbreiten, wie zum Beispiel im Jahre 1973, als ein Startverbot für Fahrer aus den kapitalistischen Ländern in der damaligen DDR wirksam wurde. Es gelang ihm trotz dieses schweren Einschnittes, wieder zugkräftige Rennveranstaltungen auf die Beine zu stellen. Permanent steigende Zuschauerzahlen – Rekordzahl 240000 im Jahr 1981 – gaben dem Macher Elschner recht.

Er war es auch, der die Halbliterklasse in der DDR wieder salonfähig machte. Erstmals nach 1960 gab es in Schleiz im Jahre 1988 wieder ein Rennen der 500ccm-Motorräder. Nur ein Jahr später gelang es dem Schleizer, das Startverbot für Fahrer aus dem kapitalistischen Ausland auszuhebeln. Entgegen den Abmachungen mit dem ADMV-Präsidium nur Fahrer in der Klasse bis 80ccm starten zu lassen, waren schließlich auch Piloten aus Westeuropa bei den 125ern und 250ern am Start vertreten. Diese „Frech-



Kiss, Gruhl, Elschner (v.l.)

heit“ aus Sicht der ADMV-Oberen hätte fast zu seiner Ablösung als Rennleiter geführt. Selbst zum Wettergott schien der Schleizer über einen speziellen Draht zu verfügen. Noch heute hört man, wenn am Rennstag die Sonne lacht: „Es ist wieder Elschner-Wetter“. Gegenüber den irdischen Machthabern hingegen zeigte sich Gerhard Elschner nicht immer von seiner freundlichsten Seite. Oftmals erwies er sich als unkomfortabler Partner gegenüber den SED-Funktionären. Auch im alltäglichen Leben stand Elschner seinen Mann. Aus dem Nichts ließ er eine florierende Elektro-Firma entstehen und brachte es schließlich bis zum Innungsmeister in seiner Branche im damaligen Kreis Schleiz. Seine letzten Lebensjahre waren geprägt von einem schweren Schlaganfall, von dem er sich nie wieder ganz erholen konnte. Sicherlich mit großem Stolz hat er noch die Einweihung des neuen Schleizer Dreiecks im Jahre 2004 miterleben dürfen. Damit war sein Streben um ständige Verbesserungen und der permanente Überlebenskampf um die Rennstrecke von Erfolg gekrönt. Im Dezember 2004 verlor das Schleizer Dreieck mit Gerhard Elschner einen Mann, der stets seine ganze Kraft in den Dienst des Motorsportes in Schleiz, aber auch in den Osten der Republik, stellte.

(Quelle: „Einsatz hinter den Kulissen“ – Hermann Kiss)

Text: Jürgen Müller Foto: Archiv Jürgen Müller

DER WEG ZU UNS!

REGIONAL ist ideal!!!

SAALE ORLA KURIER

Monatszeitung Ausgabe Saale-Orla-Kreis • Auflage 41.260

Ihre Monatszeitung der Region!

Ausgabe für den gesamten Saale-Orla-Kreis

42.916 Haushalte

Ludwig-Jahn-Str. 4a
01907 Schleiz
Tel. 03663 42 52 94
Fax: 42 52 95

ELEKTRO ELSCHNER

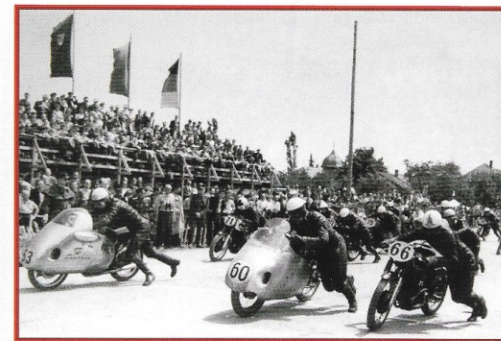
07907 Schleiz Tel. 03663 422392
Geraer Straße 19a Fax 03663 422255

- INSTALLATIONS BETRIEB
- FACHGESCHÄFT
- EINBAUKÜCHEN

www.elektro-elschner.de
elektroelschner@gmx.de

Benzinverbrauchsfahrten eine Erfindung der Neuzeit – weit gefehlt! Bereits im Jahre 1923 wird eine solche Fahrt zum Geburtshelfer des Schleizer Dreiecks. Schon Anfang der 20-er 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. Sie entschieden sich nach einer längeren Prüfung für das Straßendreieck bei Schleiz. Karl Slevogt, damaliger Leiter der Apollo-Werke in Apolda und Gausportleiter fand die Strecke beim Studieren der Landkarte. Während der damalige Gauvorsitzende Alfred Pflüger (Erfurt) die öffentlichen Straßen südlich der Ostthüringer Kleinstadt Schleiz persönlich inspizierte. Gesucht wurde eine Strecke mit anspruchsvollen Kurven, Steigungen und Gefälle, des Weiteren sollten kurze gerade Passagen vorhanden sein. Dies alles hatte Schleiz zu bieten. Die Strecke entsprach den damaligen Forderungen, die in den 20-er 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 neun 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 Schleizer Zeitung bemerkte in ihrer Ausgabe nach der Veranstaltung: „Es ist eine vorzügliche Fahrbahn für Hindernisrennen von Automobilen und Motorrädern, wie wir weit und breit keine bessere finden.“ Schon damals löste der Motorsport den Strom der Massen aus. „Obwohl es uns auch sonst an Autoverkehr nicht fehlt, sammelten sich alsbald so viele Kraftwagen und Motorräder in der Stadt, dass es schwer wurde die Insassen in den Gasthöfen unterzubringen und Bürgerquartiere zu Hilfe genommen werden mussten,“ fährt das Blatt weiter fort.



und auf das Schlussfahrzeug warten. Dieses nahm die zurückgelegte Entfernung auf und händigte Benzin aus, damit eine selbstständige Rückfahrt möglich wurde. Die weiteste Strecke – 87,3 km - legte bei den Wagenfahrern Huldreich Heusser auf einem fünf PS starken Wanderer bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 41,4 km/h zurück. Bei den Motorradfahrern ging der Apoldaer Raebel als Sieger hervor. Er sicherte den Tagessieg (64,2 km/h) mit einer 1000 ccm Mars.

Nur ein Jahr später erlebte das Schleizer Dreieck die Geburtsstunde der „Deutschen Kraffradstraßenmeisterschaft“, dem Vorläufer der heutigen Internationalen Deutschen Motorradmeisterschaft. Bis dahin gab es in Deutschland nur eine Bahnmeisterschaft, die auf Zementbahnen ausgefahren wurde. Nach sorgfältigen Aussortieren und einigen Absagen gingen immerhin 53 Fahrer an den Start. Beachtenswert die Markenvielfalt in der damaligen Zeit – die Motorradmarken schossen wie Pilze aus der Erde und verschwanden im Kampf um den technischen Fortschritt ebenso schnell wieder. Neben den heute noch bekannten Marken standen u.a. mit Ewans, Eichler, Cockerell, Baumeister und Curvy Motorräder am Start, die heute sicher nur noch Insidern bekannt sein dürften. Der Höhepunkt des ersten Deutschen Meisterschaftslaufes war das Rennen der Klasse über 500 ccm. Sieger und erster Titelträger wurde der spätere Publikumsliebbling in Schleiz, Toni Bauhofer aus München auf einer Megola.

Auch für die Sicherheit wurde für die damaligen Verhältnisse gesorgt. An den Kurvenrändern wurde loses Erdreich geworfen und Moos darüber gedeckt! In dieser Zeit gab es noch keine reinrassigen Rennmaschinen. Nummernschild und Hupe waren an den Maschinen selbstverständlich, nach dem Rennen wurde mit selbigen nach Hause gefahren. Die deutsche Presse stimmte ein Loblied auf die idealste Rennstrecke für Motorräder dieser Zeit an. Fünf Telefonanschlüsse rund um die Strecke und eine moderne Zeitnehmertribüne stehen für die technische Weiterentwicklung im Umfeld dieser Veranstaltung.



Der Start befand sich am Gasthof „Weidmannsruh“ in Oberböhmendorf – für Kenner des heutigen Dreiecks, die Zielkurve. Ein Ziel im eigentlichen Sinne gab es nicht. Die Fahrer mussten nach dem Verbrauch von 5 Litern Benzin ihr Fahrzeug verlassen



Nach einem folgenschweren Unfall im Jahre 1959 wurden die beliebten Gespannrennen aus dem Programm genommen.

Im Jahre 1926 setzte sich die Deutsche Kraftadmeisterschaft erstmalig aus mehreren Läufen zusammen. Als moralischer Sieger des Tages ging Toni Bauhofer auf seiner BMW in die Geschichte ein. Seine Leistung war so überragend, dass nach seinem Ausfall durch einen technischen Defekt die Abwanderung der Zuschauer begann.

Ein Jahr später sicherte sich Paul Rüttchen erstmalig den von der Stadt Schleiz gestifteten Wanderpokal für den schnellsten Fahrer. Der Erkelenzer gewann bereits zum dritten Mal in Folge in Schleiz. Er verbesserte die Durchschnittsgeschwindigkeit auf 92 km/h. Im Gegensatz zu heute hört sich diese Zeit nicht umwerfend an. Aber das Ganze kommt sofort in ein anderes Licht, wenn wir uns in die damalige Zeit versetzen. Die gesamte Strecke war in jenen Jahren eine einfache sandgeschlämmte Decke. Zwischen Heinrichsruh und Waldkurve belief sich die Straßenbreite zwischen vier und fünf Metern. Nicht zu vergessen, um den ganzen Kurs standen Bäume bzw. Alleen am Straßenrand. Es erforderte schon viel Mut, um ordentlich Gas zu geben. Die Seng erhielt erst im Jahre 1929 als erster Streckenabschnitt eine Teerdecke.

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 Schleiz die ersten Kostproben ihres Könnens ab. 1932 war es der junge Bernd Rosemeyer. Er siegte in der Klasse bis 500 ccm souverän. Sein weiterer Weg zum Auto-Union-Werksfahrer bis hin zu seinem tragischen Tod ist hinreichend bekannt. 1932 und 1933 gab es für das Dreieckrennen bis dahin etwas Einmaliges. Zwischen den beiden DKW-Fahrern Geiß und Winkler endete der Lauf in der 250 ccm Klasse in einem toten Rennen, beide wurden zum Sieger erklärt. 1933 hatten die Automobile einen einmaligen Auftritt auf dem Dreieck vor dem 2. Weltkrieg, ohne dabei ein interessantes Rennen für die Zuschauer zu bieten. Die Zahl der Ausfälle nahm bedenkliche Formen an. Aber immerhin sahen die Zuschauer mit Kohlräusch und v. Deli-

us spätere Größen des deutschen Automobilrennsports. Nicht nur im Alltag machten sich im Jahre 1934 die politischen Umwälzungen im gesamten Land bemerkbar, sondern auch im Sport. Am Dreieck übernahm die Gesamtleitung die ONS. Der ADAC musste die sportliche Durchführung an den DDAC abtreten. Selbst Rennleiter Johannes Wächter passte nicht mehr in das Konzept der braunen Herrscher und wurde abgelöst.

Ein Jahr später waren die Probleme ganz anderer Art - im Vorfeld gab es große Schwierigkeiten mit der Durchführung der Rennveranstaltung. Der Streckenabschnitt zwischen Heinrichsruh und Waldkurve entsprach nicht mehr den modernen Anforderungen. Die Durchschnittsgeschwindigkeiten lagen immerhin schon bei 120 km/h und die Strecke war an dieser Stelle in einem sehr schlechten Zustand. Die Schleizer Behörden setzten alle Hebel in Bewegung, um das Rennen zu erhalten. Nur aus eigener Kraft war es nicht möglich. Mit der Hilfe des thüringischen Staatsministeriums gelang es jedoch, die notwendigen Umbauarbeiten in die Wege zu leiten. Da die Veranstaltung am Anfang des Jahres nicht national genehmigt wurde, sah sich die Rennleitung gezwungen, das Rennen im internationalen Terminkalender aufnehmen zu lassen. Nach diesem Kraftakt der Genehmigungen und dem rechtzeitigen Ausbau wurde das 13. Schleizer Dreieck Rennen unter der Bezeichnung "Internationales Rundstreckenrennen in Thüringen" ausgetragen. Schleiz und seinem Dreieck war es wieder gelungen zu einer festen Größe im Motorsportkalender zu werden. Erstmals traten die Seitenwagen auf den Plan, eine neue Attraktion für die begeisterungsfähigen Zuschauer. Zum letzten Mal vor dem 2. Weltkrieg gingen 1936 internationale Gäste an den Start. Die Besetzung konnte sich sehen lassen. Neben der gesamten deutschen Elite kamen u.a. die Engländer Fergus Anderson und Ted Mellors, Simo (Spanien), Novotny (Österreich), Binder (Holland) sowie weitere ausländische Werksfahrer nach Schleiz.



Bernd Rosemeyer

us spätere Größen des deutschen Automobilrennsports. Nicht nur im Alltag machten sich im Jahre 1934 die politischen Umwälzungen im gesamten Land bemerkbar, sondern auch im Sport. Am Dreieck übernahm die Gesamtleitung die ONS. Der ADAC musste die sportliche Durchführung an den DDAC abtreten. Selbst Rennleiter Johannes Wächter passte nicht mehr in das Konzept der braunen Herrscher und wurde abgelöst.



Uli Melkus ging als einer der erfolgreichsten Automobilrennfahrer in die Geschichte des Schleizer Dreiecks ein.

Das graue und diesige Wetter passte zu diesem Abgesang des Schleizer Dreiecks am 22. August 1937. Immerhin säumten noch einmal über 70 000 Zuschauer die Strecke. Bei dieser Rennveranstaltung sollte auch der Stern eines der größten deutschen Motorradrennfahrer zu leuchten beginnen. Am ersten Trainingstag wurden die Zuschauer auf einen Fahrer aufmerksam, der mit einem ölgrünen Lederanzug auf einer Werks-BMW um den Kurs jagte und von Runde zu Runde immer schneller wurde. Niemand wusste zu diesem Zeitpunkt, wer dieser Rennfahrer war. Erst langsam sickerte durch, dass die Werks-Mannschaft von BMW das Training dazu nutzte, den bis dahin nur geländeerfahrenen Georg Meier auf seine Ambitionen für den Straßenrennsport zu testen. Überschattet wurde die Rennveranstaltung von dem tragischen Tod des Seitenwageneuropameisters Karl Braun (Karlsruhe/DKW) im Rennen der Gespanne bis 600 ccm.



John Hempelmann gehörte zu den zahlreichen Privatfahrern aus Übersee, die in den 1950ern Jahren den Weg nach Schleiz fanden.

Dann wurde es still um das Schleizer Dreieck. Die Solidität und andere deutsche Rennstrecken einschließlich Schleiz standen nicht mehr im Terminkalender des Straßenrennsportes. Niemand kümmerte sich mehr um die Strecke, sie verwaahrloste. Der Krieg kam, Panzer rollten darüber hinweg und der Frost zersprengte den Asphalt. Auf diesen klassischen

Boden des Motorrennsportes senkte sich tiefste Nacht.

Bis 1948 sollten die Motorengeräusche auf dem Dreieck verstummen. Am 17. Oktober war es endlich wieder soweit. Nachdem die Rennfahrerkollegen in den Westzonen längst wieder kräftig am Gashahn drehten, tat sich bis dahin im Osten nichts. Die Initiative für den motorsportlichen Auftakt im sowjetischbesetzten Teil Deutschlands ging von den Jenaer Motorsportanhängern aus. Der bekannteste Starter an diesem Tag war der DKW-Werksfahrer Siegfried Wünsche. Allerdings war es zu diesem Zeitpunkt auch ein Neuanfang für ihn. Er ging mit einem DKW - Geländesportmotorrad an den Start und schaffte immerhin ein Stundenmittel von 98, 71 km/h. Nach diesem inoffiziellen Beginn ging es 1949 wieder richtig zur Sache. Bereits ein Jahr später fand vor über 250 000 Zuschauern der einzige

gesamtdeutsche Meisterschaftslauf während der Trennung der beiden deutschen Staaten statt.

Eine Zahl, die wohl gemerkt an einem Tag - später nahm man das gesamte Wochenende als Maßstab - erreicht wurde und dies bei nassem und recht herbstlichem Wetter am Renntag. Es blieb bis zum heutigen Tag der absolute Besucherrekord in Schleiz. Außerordentlich interessant ein Blick in das Fahrerlager. Zum ersten Mal bot sich den Ostdeutschen ein Überblick auf das gesamtdeutsche 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 stand der neue Publikumsliebbling Robert Brown aus Australien auf dem Siegerpodest. Besonders bei den ausländischen Privatfahrern erfreute sich die



Volle Tribünen waren auf dem Dreieck keine Seltenheit.

Volle Tribünen waren auf dem Dreieck keine Seltenheit.



Wir machen Ihre Werbung !!!

KEZ - Beklebung

Plakatierung

Vereinsbedarf

Flyer, Prospekte

Geschäftspapiere

Flyer-Verteilung

Kalender

Präsente

Broschüren

Leuchtkästen

Textildruck

Button

Banner

Außenwerbung

Plakate

Grußkarten

Aufkleber

Schilder

Wimpel

u.v.m.

Von der Autobeschriftung,
über Flyerdruck und
Großflächenbanner bis hin zu
bedruckten Zollstöcken...
...individuell für Sie zusammengestellt!!!

Wir plakatieren für
Ihre Veranstaltung in
Thüringen, Sachsen,
Sachsen-Anhalt und Bayern!!!

Und das Beste:
Kostenlose Flyer, Plakate,
Prospekte und Banner*
Für Vereine, Stadt- und Dorffeste!

AMK Info Verlags GmbH
GF Manuel Metzner

Hauptsitz Schleiz
Ludwig-Jahn-Str. 4a • 07907 Schleiz
Tel.: 03663 / 42 52 94

www.amk-info-verlag.de

INFO-VERLAGS
GmbH

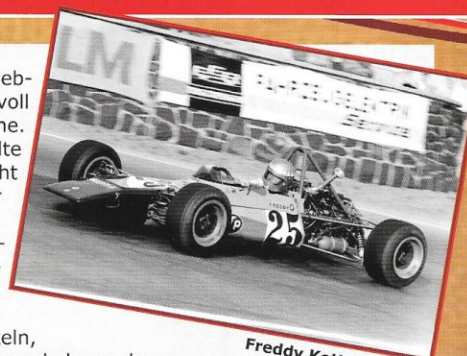
Strecke zunehmender Beliebtheit, die in Abwesenheit der Werksrennställe ihre Siegeschance suchten. Klangvolle Namen wie u.a. Luigi Taveri (CH), Jim Redman (Rhodesien), Laslo Szabo (Ungarn) und John Hemplemann sorgten für Schlagzeilen auf der Schleizer Rennstrecke.

Als ein trauriger Höhepunkt ging die 26. Rennveranstaltung (1959) in die Geschichte des Dreiecks ein. Alle deutschen Spitzenfahrer der Gespannszene, darunter Max Deubel (Weltmeister 1961 bis 1964), Helmut Fath (Weltmeister 1960/68), Arsenius Butscher, Alwin Ritter und der Schweizer Fritz Scheiddegger (Weltmeister 1965/66), stellten sich den Startern. Eigentlich sollte das Gespannrennen den spannenden Renntag abrunden. Niemand ahnte im Vorfeld, welche Folgen dieses Rennen für den Gespannsport im Osten Deutschlands und insbesondere für das Dreieck haben sollte. Bereits in der Startrunde kam es in der Anfahrt zur ersten Rechtskurve am Heinrichruher Berg zu einem Massenunfall, in dessen Folge der Leipziger Fritz Schröder und der Hallenser Walter Bittner verstarben. Auslöser für diesen schrecklichen Unfall war die australische Gespannbesatzung Urguhart/Forster. Bei einem Überholversuch des schlecht gestarteten Arsenius Butscher versperrte ihm der Australier die Fahrbahn. Beim Ausweichversuch kam er von der Stre-

den Ergebnissen voll zu Buche. MZ sollte sich nicht nur hier zur d o m i n i e r e n d e n Marke entwickeln,

sondern auch den anderen Rennstrecken der DDR. 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 brauchte er dazu acht Anläufe, bis er endlich 1968 die Klasse bis 250 ccm in Schleiz gewinnen konnte. Trotz der vielen technischen Missgeschicke, die dem Vogtländer auf dem Dreieck widerfuhr, ist das Dreieck bis zum heutigen Tag seine Lieblingsrennstrecke geblieben.

Um zumindest teilweise die Zugkraft der Rennveranstaltung zu erhalten, mussten sich die Verantwortlichen um den damaligen Rennleiter Kurt Uibel etwas einfallen lassen. Dazu wurden die Automobile an den Start geholt, die bis dahin nur einmal im Rahmenprogramm standen. Doch zunächst begann das Ganze mit einem Fehlschlag, wegen Nebel konnte u.a. auch das internationale Formel Junior-Rennen nicht gestartet werden. Es begann eine schwere Zeit für die Mitglieder der Rennleitung – ein erneuter Kampf um das Überleben der Strecke setzte ein. Die schweren Unfälle in den Jahren 1957 und 1958, Rennabbruch 1959 und 1961, sowie die Streichung der einzelnen Klassen hatten einen spürbaren Zuschauerschwund zur Folge. Sie wurden 1961 noch auf die Spitze getrieben, als sich der ADMV-Hauptschiedsrichter öffentlich äußerte, Schleiz aus dem Terminkalender zu streichen. Die Begründung: mangelnde Sicherheitseinrichtungen, hohe Unfallquote, ungünstige Witterungsbedingungen und keine festen Nebenanlagen. Die Äußerung blieb nicht ohne Folge, einige Jahre musste gegen das Gerücht angekämpft werden, das Schleizer Dreieckrennen findet nicht mehr statt. Dem unermüdlichen Kampfgeist der Schleizer ist es zu verdanken, dass die Strecke erhalten blieb. Daraufhin erfolgten endlich die dringend notwendigen Veränderungen an der Strecke, es verschwanden u.a. die Bäume im Bereich der Seng. Die Straße von der Waldkurve bis nach Schleiz hinein wurde verbreitert. Zum 30-jährigen Jubiläum (1963) wurde das massive Zielrichterhaus unmittelbar am Fahrerlager fertig gestellt. Es löste das Bretterhaus der ersten Jahre, das nach dem Rennen wieder abgebaut wurde bzw. den Omnibushänger der Nachkriegszeit, ab.



Freddy Kottulinsky



cke ab und löste eine Kette von unglücklichen Verknüpfungen aus, in dessen Folge die beiden ostdeutschen Sportfreunde verstarben. Es sollte der letzte Lauf für viele Jahre sein, denn erst im Jahre 1992 standen die Gespanne wieder auf dem Programm. Doch es kam noch härter für den Schleizer Veranstalter – ab 1961 verschwanden die beiden großen Soloklassen (350 u. 500 ccm) von den ostdeutschen Rennstrecken. Lediglich bei den Weltmeisterschaftsläufen auf dem Sachsenring blieben die Publikumsmagneten erhalten. Einer der Gründe für diese Streichung war sicherlich, dass in Ostdeutschland keine Motorräder mehr in diesen Hubraumklassen produziert wurden. Besonders die positive Entwicklung von MZ - zwischen 1958 bis Anfang der 70-er Jahre - schlägt in



Sorgenfalten bereitete dem Veranstalter Mitte der 60-er Jahre die Zuschauerresonanz. Im Jahre 1967 war mit 15.000 Besuchern der absolute Tiefpunkt erreicht! Erst in den siebziger Jahren sollten sich die Zuschauerzahlen zu neuen Höhen aufschwingen. Ausgerechnet in die sem Zeitraum setzte in Schleiz eine Entwicklung ein, die das Rennen zum wichtigsten Wagenlauf in Ostdeutschland werden ließ. Der Bekanntheitsgrad des Schleizer Dreiecks unter den internationalen Formel 3 -Piloten stieg von Jahr zu Jahr an. Insbesondere in England wurden nicht nur die Fahrer, sondern gleichfalls die Presse („Motoring News“ und Autosport“)

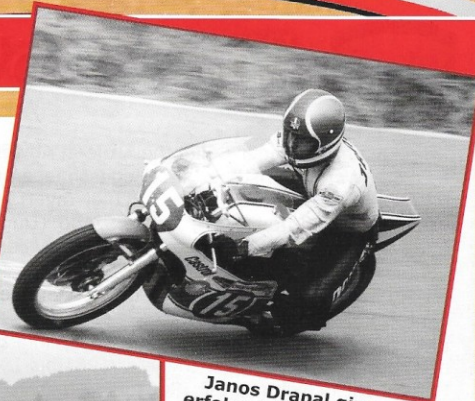
auf den Kurs aufmerksam. Sicherlich spielte dabei auch der reizvolle und etwas abenteuerliche Blick hinter den Eisernen Vorhang eine Rolle. Unbestreitbar - mit Freddy Kottulinsky, Ulf Svensson (beide Schweden), Jürg Dubler, Bernhard Baur (beide Schweiz) und Ole Vejlund (Dänemark) gastierte ein Teil der europäischen Formel 3-Elite in Schleiz. 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 westeuropäischen Motorsportlern, sowohl bei den Autos, als auch bei den Motorrädern.

Bemerkenswert - Freddy Kottulinsky schaffte 1969 mit seinem Lotus - BMW einen neuen Streckenrekord von 154,5 km/h. Erst 14 Jahre später gelang es einem Wagenrennfahrer, diesen Rekord zu brechen. Es war Uli Melkus, der bekannteste Wagenrennfahrer des Ostens, der für viele Schlagzeilen auf dem historischen Kurs sorgte. Die Jahre nach 1973 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

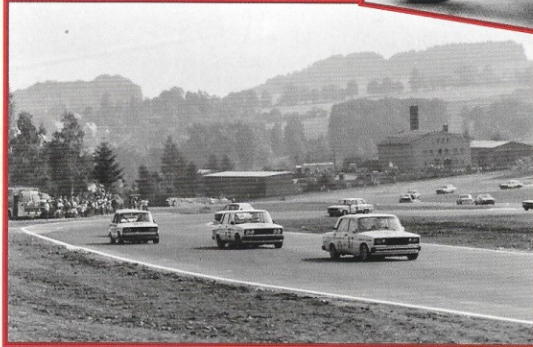
Länder -Tourenwagen und Rennwagen - immer mehr zum Publikumsrenner in dieser Zeit. Über 100.000 Zuschauer an einem Rennwochenende waren keine Seltenheit mehr! Besonders Rennleiter Gerhard Elschner (1973 - 1992) ist es in dieser Zeit zu verdanken, dass sich das Schleizer Dreieck Rennen stets weiter entwickelte, 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. Nirgendwo anders wurde mehr gebaut als hier. So entstand 1974 die Rücklaufstrecke und die Bäume am Buchhübel verschwanden. 1978 kamen Schutzschalen für die Streckenposten hinzu, um nur einiges zu nennen. Auch das Fernsehen konnte sich dem Schleizer Rennen nicht mehr entziehen und sendete 1979 erstmalig live. Nur mit einem konnten sich die Fans nie richtig anfreunden, sie wollten "richtige" internationale Rennen sehen.

Die Jahre nach 1973 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

Bei den Automobilrennen entwickelten sich die Pokalläufe der sozialistischen



Janos Drapal ging als der erfolgreichste Fahrer in die Geschichte des Schleizer Dreiecks ein.



Der Bau der Kohlbachschikane 1988 war die erste entscheidende Veränderung des Streckenverlaufes.



Die idyllische Ortsdurchfahrt durch Oberböhmorf fiel 2004 der Neugestaltung der Strecke zum Opfer.

In der Halle!



ROLAND KAISER

Live in Plauen
Auftritt Brauereifest

06.09.13

Ticketverkauf bei der Sternquell-Brauerei unter Tel. 03741-211222, Vogtland Radio, der Freien Presse Tickethotline 0800/8080123 sowie über alle Freie Presse-Shops und an allen bekannten VVK Stellen. Info und Tickets: www.sternquell.de

European Classic Rock



Freie Presse

Brauereigelände Plauen Neuensalz



Die heute abenteuerlich anmutende Ortsdurchfahrt durch Oberböhmisdorf wurde 2002 letztmalig in einem Rennen durchfahren.

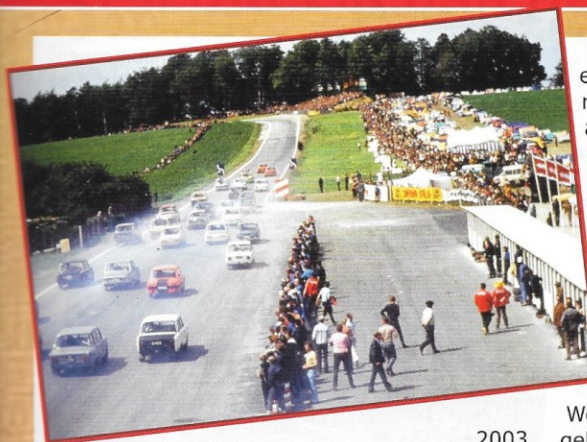
Doch bis dahin musste noch einige Zeit vergehen. Erst 1989 erlaubte der ADMV den Schleizern in der Klasse bis 80 ccm einige Westeuropäer starten zu lassen. Dieses Problem erledigte sich 1990 mit der politischen Wende in der DDR von selbst. Noch 1988 gelang den Schleizern ein weiteres Husarenstück, sie verkürzten die Rennstrecke und nahmen die nicht mehr zeitgemäße Haarnadelkurve in der Ortslage der Stadt Schleiz aus dem Streckenverlauf heraus.

Dieser Schritt ermöglichte ein weiteres Fahren auf dem alten Kurs, auch wenn zwischenzeitlich wieder einmal das Aus für die Rennwagen (1990) kam. Im letzten Pokallauf der sozialistischen Länder für Rennwagen bis 1600 ccm auf dem Schleizer Dreieck im Jahre 1989 setzten sich die beiden sowjetischen Fahrer Asmer und Kasankow noch ein Denkmal. Sie brannten mit 2:24,64 Minuten, gleich 169, 024 km/h einen neuen Rundenrekord in den Belag. Bis zum endgültigen Aus der Strecke erreichte kein Fahrer weder mit dem Automobil, noch mit dem Motorrad diese Geschwindigkeit. Auch den absoluten Streckenrekord fuhr Toivo Asmer auf seinem Estonia in diesem Rennen mit rund 165 km/h und geht somit in die ewigen Annalen der Thüringer Rennstrecke ein. Die 60. Rennveranstaltung - 1993 - sollte als ein weiterer Höhepunkt in die Geschichte dieser Rennstrecke eingehen. Erstmals war Schleiz wieder ein Austragungsort für einen Deutschen Meisterschaftslauf des vereinten

Deutschlands. Allerdings lehnten die Spitzenfahrer der Superbike-Klasse einen Start ab. Aus ihrer Sicht war die Strecke nicht für die Spitzengeschwindigkeiten dieser Klasse geeignet. Dies tat jedoch der Veranstaltung keinen größeren Abbruch. Trotzdem säumten über 50.000 Fans die Strecke und sie wurden für ihr Kommen belohnt. Während im Vorjahr das Gespannrennen nur als erster Versuch gewertet werden durfte, kam es in diesem Jahr zu einem absoluten Knaller. Die gesamte Weltelite gab sich ein Stelldichein, u.a. Webster (GB), Biland (CH), Klaffenböck (A) und Bohnhorst (D). Nach einem dramatischen Fight holte sich schließlich die Besatzung Webster/Simmons vor Klaffenböck/Parzer den Sieg. Die Gespannfahrer waren begeistert von der Strecke und vom Publikum. Bei welchem Grand Prix oder internationalen Rennen sind sie schließlich die Hauptakteure? Sofort gab es Stimmen unter den Fahrern, Schleiz sollte einen Weltmeisterschaftslauf für Gespanne erhalten. Zu einem Gespann WM-Lauf sollte es nicht kommen - noch nicht. Doch zumindest wurde der inoffizielle Europameisterschaftslauf für die Dreiräder ab 1995 regelmäßig ausgetragen. Ein anderer Name tauchte erstmalig im Jahre 1993 in der Siegerliste auf - Jürgen Fuchs, dem späteren GP-Fahrer gelang in den folgenden Jahren sogar ein Hattrick. Er steht stellvertretend als Beweis dafür, dass ein Sieg in Schleiz stets verbunden war mit einer hohen fahrerischen Klasse.



Start 1970 mit Bernd Tüingethal.



entscheiden. Das neue Layout der Naturrennstrecke erlaubte jetzt neben der IDM auch das Gastieren weiterer hochklassiger Motorsportveranstaltungen. War vor wenigen Jahren, ein Weltmeisterschaftslauf der Seitenwagen noch als Wunschdenken gehandelt worden, konnte dies jetzt realisiert werden. Den Gespannen war seitens der FIM der Weltmeisterschaftsstatus abgesprochen worden. Eine Rennserie kam in dieser Saison nicht zustande. Mehr oder weniger spontan wurde kurzerhand auf dem Dreieck mit drei Läufen an einem Wochenende zumindest ein Weltcup-Sieger gekrönt. Die Paarung Steve Webster und Paul Woodhead (GB) gewann alle drei Rennen souverän und erweiterte ihre ohnehin schon recht ausgeprägte Trophäensammlung. Den Premieren damit nicht genug, wurden noch im gleichen Jahr erstmals auf dem neu gestalteten Kurs Europameisterschaftsläufe für Motorräder und Seitenwagen ausgetragen. Den ersten Auftritt der Motorrad-EM in Deutschland seit 1992 wollten sich immerhin 15000 Zuschauer nicht entgehen lassen. Michele Pirro (I) bei den 125ern, Gregory Leblanc (F) in der Viertelliter-



Die IDM Superbike gehört alljährlich zu den Saisonhöhepunkten auf dem Schleizer Dreieck.

2003 erfolgte dann endgültig der Schlusstrich auf der historischen Rennstrecke. Lediglich eine Klassik-Veranstaltung konnte noch veranstaltet werden. Der DMSB erteilte ausgerechnet für das 80. Jubiläumsjahr keine Genehmigung mehr für ein Rundstreckenrennen auf dem Straßenkurs. So überraschend kam diese Mitteilung allerdings für niemanden. Schon lange forderte der DMSB einen Umbau. Besonders die Ortsdurchfahrt von Oberböhmisdorf und die schnelle Passage im Schauer-schacht entsprachen nicht mehr den Sicherheitsanforderungen unserer Zeit. Immer wieder tauchten neue Konzepte für das Schleizer Dreieck auf, sogar von einem Motodrom war zwischenzeitlich die Rede.

Doch dazu wurden nie die finanziellen Mittel aufgebracht und das Projekt verschwand wieder in den Schreibtischen.

Dafür lagen aber bereits andere Pläne in den Schubladen. Die Erschließung des Gewerbegebietes Schleiz Süd sicherte den Erhalt der Strecke. Quasi als Nebenprodukt ist eine Querspange zwischen der Seng und unterhalb des Buchhübels entstanden. Damit waren mit einem Schlag alle gefährlichen Stellen des Schleizer Dreiecks entfernt. Neben den permanenten Rennstrecken in unserem Land, blieb somit eine interessante Nische in Schleiz erhalten. Nach dem ersten Spatenstich am 25. März 2004 wurde bereits Ende August die Neueröffnung des Schleizer Dreiecks mit einem lizenzfreien Fahren gefeiert. Nur eine Woche später durfte das 70. Internationale Rennen in Form der IDM-Läufe nachgeholt werden. Michael Schulten blieb es vorbehalten, als erster Sieger auf dem „neuen“ Schleizer Dreieck sich einen Platz in den hiesigen Geschichtsbüchern zu sichern. Der Bottroper Honda-Pilot konnte das samstäglige erste Superbike-Rennen für sich

klasse und Tatu Lausletho (SF) bei den Supersportlern hießen die jeweiligen Sieger. Das Rennen der Seitenwagen, das Feld entsprach nahezu dem des Weltcuprennens, musste nach einem Motorenplatzer und einen gleichzeitigen Unfall abgebrochen werden. Die Brüder Reeves führten bis dato das Feld an und wurden als Sieger gewertet.

Im folgenden Jahr wurde die ohnehin schon innige Beziehung zwischen dem Dreieck und den Seitenwagen weiter vertieft. Erstmals konnten auf dem Kurs reinrassige Weltmeisterschaftsläufe



schaftsläufe für Gespanne ausgetragen werden. Der erste Sieger bei einem Rennen eines globalen Championships wurde im so genannten Match Race, Jörg Steinhausen mit seinem Copiloten Trevor Hopkinson (D/GB). Das Schleizer Dreieck hat sich nach dem Umbau schnell etabliert und zu einer festen Größe im Motorsportkalender entwickelt. Die Seitenwagenelite machte seitdem mit ihren Weltmeisterschaftsläufen, mit Ausnahme von 2008, immer wieder Station in Schleiz. Auch die IDM gab bisweilen jede Saison ein Stelldichein. Die IDM-Rennen auf dem Dreieck genießen innerhalb der Serie einen hohen Stellenwert, denn Schleiz liegt dank des ganz speziellen Flairs und seiner gewachsenen Historie in der Zuschauergunst immer ganz weit vorn. Neben diesen höherklassigen Prädikaten gastierten seit der Neugestaltung auf dem Dreieck noch eine ganze Reihe von verschiedenen Motorsportserien. Die Europameisterschaftsläufe wurden nach 2004 nochmals 2005 ausgetragen. Die Strecke blieb aber nicht nur ausschließlich den Profis vorbehalten. Zu einer festen Größe bei den jährlich stattfindenden Veranstaltungen hat sich die Classic entwickelt. Dank bestens organisierter Motorradrennserien konnten auch ambitionierte Hobbyrennfahrer schnelle Runden auf dem Dreieck drehen. Das Spektrum an motorsportlichen Aktivitäten, die das Schleizer Dreieck, neben

den traditionellen Motorrad- und Automobilrennen, in seiner 90-jährigen Geschichte erleben durfte ist breit. K-Wagen-Rennen (heute Karts), die deutsche Supermoto-Meisterschaft, Bergrennen, Rallye Wertungsprüfungen und Geschicklichkeitsfahrten, um nur einige zu nennen, nutzten die örtlichen Begebenheiten und die Motorsportbegeisterung der Region und gastierten auf Deutschlands ältesten Naturrennstrecke.



Die Seitenwagen und das Dreieck genießen eine besondere Beziehung. Den Dreiradartisten blieb es bislang vorbehalten Weltmeisterschaftsläufe in Schleiz auszutragen.

Text: Jürgen und Jan Müller
Fotos: Schilling, Hans Ritter, Jürgen und Jan Müller

MADLEN SCHULZ
die Powerfrau an Ihrem Frühstückstisch

Mo. - Fr.
5 - 10 Uhr

VOGTLAND RADIO
Hier sind Sie zu Hause!

15 Jahre
1998-2013

VOGTLAND RADIO · Hier sind Sie zu Hause! 88,2 · 95,4 · 100,5 · 103,5 · 103,8 MHz

Starten Sie von der Pole Position!

www.diehallos.de
diehallos
in **thüringen**
zum Sonntag

Mit uns erreichen Sie über 90% aller Thüringer Haushalte



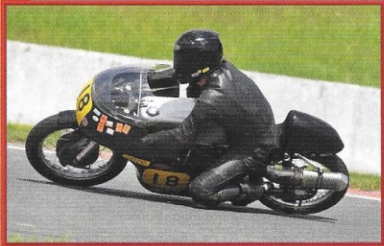
Die starken Wochenzeitungen für Deutschlands Mitte mit tollen Einkaufstipps, Lokalnachrichten und Kleinanzeigen vom größten Mittelstandsverlag Thüringens



Zentralverwaltung
August-Röbling-Straße 28 · 99091 Erfurt
Tel. 0361/74055-0 · Fax 0361/7405520
info@diehallos.de · www.diehallos.de

die hallos thüringen
Aktuell
Schon Sonntag
Nimm zwei
zahl eine
Ladungsverkauf
NUR 3 TAGE
19.01. - 21.01.
INSOLVENZVERKAUF
NUR 3 TAGE

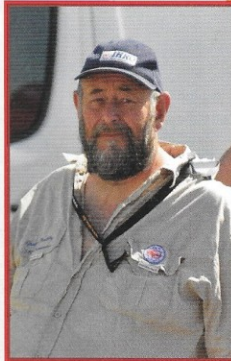
Notton und Glauser – die Zweimann-Show



Die International Historic Racing Organisation (IHRO) und das Schleizer Dreieck – das passt einfach ganz gut zusammen. Seit 1997 gilt die Veranstaltung in Thüringen als der Höhepunkt im jährlichen IHRO-Kalender und in Schleiz b e s t a u n t man gern die

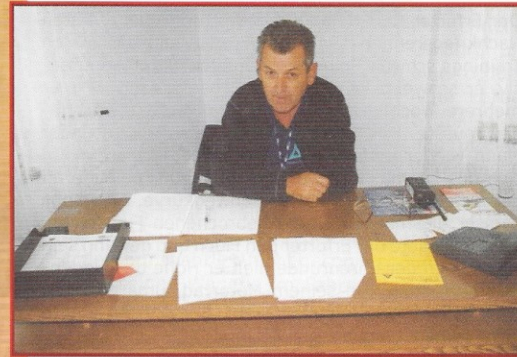
Sieg nahezu euphorisch, denn endlich schien seine Seeley G50 nach dessen Vorstellungen zu funktionieren. Die beiden „Streithähne“ hatten aber noch lange nicht genug an diesem Wochenende und gingen auch noch bei den beiden „AMC Post Classic 2-takt“-Rennen an den Start. Erneut lieferten sie sich äußerst temperamentvolle Duelle. Mit dem gleichen Ergebnis: ein Sieg für Luke Notton und einer für Ives Glauser.

Alljährlich wird die IHRO Trophy ausgelobt und vorrangig an einen IHRO-Fahrer übergeben, der sich besonders mit der IHRO-Philosophie, die für Kameradschaft und sportliches Miteinander, identifiziert. Im letzten Jahr ließ es sich Graham Boothby, der Organisator der IHRO, nicht nehmen, den Pokal unter großem Beifall an Klaus Schreiner zu überreichen. Die IHRO würdigte damit das jahrelange Engagement des AMC-Mitgliedes hinter den Kulissen.



Text und Fotos: Jan Müller

Günter Tischendorf: „Als Schleizer macht man das“



Er ist seit Jahren ein bekanntes Gesicht im Fahrerlager am Schleizer Dreieck und für viele einer der ersten Anlaufpunkte nach der Ankunft – Günter Tischendorf steht seit nunmehr 51 Jahren mit Rat und Tat bei den Veranstaltungen an seiner „Hausstrecke“ parat und hilft somit, dass eine Veranstaltung nicht nur für die Organisatoren, sondern auch für die aktiven Teilnehmer reibungslos vonstatten geht.

In seiner Funktion als Koordinator oder wie es heute heißt, als „Dispatcher“, laufen im Büro von Tischendorf alle Fragen und organisatorischen Dinge zusammen. „Genau eingrenzen lässt sich meine Aufgabe im Laufe einer Rennveranstaltung gar nicht. Von der Ausgabe von Essensgutscheinen, Programmheften oder auch dem Besorgen von Toilettenpapier, über Klärung von Problemen bei der Strom- und Wasserversorgung bis hin zur Vermittlung von Ansprechpartnern mache ich eigentlich alles, was so anfällt“, beschreibt er seine Aufgabe. Begonnen hatte alles 1962. Damals hatte ihn ein Bekannter immer wieder gefragt, ob er nicht einmal mitmachen möchte. „Also habe ich als Streckenbeobachter am Buchhübel angefangen. Gleich in meinem ersten Jahr gab es einen schweren Unfall. Also kein ganz glücklicher Einstand“, erinnert sich der heute 72-Jährige.

1976 schloss er sich endgültig dem MSC Schleizer Dreieck an und war von nun an ein fester Bestandteil der Rennleitung. „Ich war zwar auch vorher schon immer mal wieder mit dabei, zum Beispiel bei der Auszahlung, aber von nun an war ich bis heute immer da.“ Vom damaligen Rennleiter Gerhard Elschner wurde Günter Tischendorf gefragt, ob er nicht den Posten des Koordinators besetzen wolle. „Ursprünglich waren damals zwei Personen für diesen Posten vorgesehen. Wir haben uns jedoch, das muss man so ehrlich sagen, nicht wirklich gut miteinander arbeiten. Also stellte ich Gerhard Elschner vor die Wahl“, erzählt Tischendorf weiter. Neben den

großen Rennen dieser Zeit engagierte sich Tischendorf aber auch für die Fahrradturniere des MSC und war später unter dem neuen Vorsitzenden Wolfgang Frank im Vorstand in der Revisionskommission auch in einer verantwortlichen Position für den gesamten Verein. Das Amt des Rechnungsprüfers hat er übrigens auch heute noch inne und ist somit, neben seiner aktiven Mitarbeit bei den Veranstaltungen, für den MSC Schleizer Dreieck ein wichtiger Helfer auch außerhalb der eigentlichen Saison. Besonders bemerkenswert ist auch, dass Günter Tischendorf bei allen Arbeitseinsätzen im Vorfeld von Veranstaltungen motiviert und engagiert hilft und somit eine verlässliche Größe für die Organisatoren ist, vor, während und nach der jeweiligen Veranstaltung. „Ich bin an der Rennstrecke groß geworden und als Schleizer macht man das einfach. Zu DDR-Zeiten habe ich mich schon gerne für die Rennstrecke und für die Veranstaltungen eingesetzt. Damals hatte man mehr damit zu tun, dass irgendetwas funktioniert. Aber heute ist es noch viel mehr Ehrenamt als damals. Wegen des Geldes, was ja wirklich kaum reicht, um sich an einem solchen Wochenende mit Essen und Trinken zu versorgen, macht das hier sowieso kaum einer. Deshalb ist das kein Problem“, erklärt Tischendorf.



Für die Zukunft der ältesten Naturrennstrecke Deutschlands wünscht er sich indes vor allem Ruhe. „Jedoch nicht die Ruhe von Motoren und so, sondern was die Streitereien im Umfeld angeht. Ich hoffe, dass aus den vielen Versprechungen, die es in den ganzen Jahren gab, einmal mehr wird und zumindest ein Teil davon gehalten wird. Das Wichtigste ist jedoch erst einmal, dass es überhaupt weitergeht. Auch 2014 und darüber hinaus“, fasst Günter Tischendorf zusammen. Schließlich möchte er, solange es die Gesundheit zulässt, „und solange es keinen geeigneten Nachfolger gibt“ noch einige Jahre seine Erfahrungen einbringen und weitergeben.

Text: Achim Strauss Fotos: Günter Tischendorf

ASS Auto-Service Schleiz GmbH
 • Volvo-Nutzfahrzeuge • NKW-Aufbauten • Freie Tankstelle
07907 Schleiz
 Oschitzer Straße 80 • Tel.: (0 36 63) 4 29 00



Kuriosum aus 90 Jahren Schleizer Dreieck

90 Jahre Schleizer Dreieck sorgen natürlich für eine Unmenge an Geschichten. Nicht immer müssen dabei aber die Sieger der einzelnen Rennen im Mittelpunkt stehen. Es ging nicht selten auch mal kurios zu oder es gab merkwürdige Momente zu verarbeiten.



In den Anfangsjahren des Motorsports war es nur zu üblich, dass die Teilnehmer mit ihrem Motorrad, mit dem sie auch ihr Rennen bestritten, per Achse anreisten und auf dem

gleichen Weg auch wieder die Heimreise antraten. Da stellte auch 1928 der amtierende Europameister Willi Henkelmann aus Wanne-Eickel keine Ausnahme dar. Doch nach seinem zweiten Platz in der Viertelliterklasse verunglückte er tödlich. Die Wanne-Eickeler Zeitung ließ sich in den Meldungen über seinen Tod zu immer abenteuerlicheren Versionen hinreißen. Zunächst sollte Henkelmann bei seiner Ehrenrunde verunglückt sein. Einen Tag später wurde gemeldet, dass Henkelmann nach seinem Rennen noch als Zuschauer an der Strecke weilte und dabei von einem anderen Fahrzeug erfasst wurde. Mit der nächsten Nachricht wurde ein Telegramm zitiert, nach dem Henkelmann von einem Polizeifahrzeug angefahren sein sollte. Die letztlich wahre Todesursache von Willi Henkelmann ist jedoch bei einem Verkehrsunfall auf der Heimfahrt unmittelbar nach dem Rennen in Schleiz zu suchen. Auf dem Prinzessinnenweg rammte er nach einem Überholmanöver einen Strommast und erlag einen Tag später seinen schweren Verletzungen im Schleizer Krankenhaus.

Während eines Laufes im Jahr 1929 wird von einem aufgebrachten Kontrolleur vom Prinzessinnenweg dringende medizinische Hilfe angefordert. Ein Arzt begibt sich auf dem Weg. Was ihn an der vermeintlichen Unfallstelle erwarten soll, ist zunächst völlig unklar. Dort angekommen empfängt den Arzt ein junges Fräulein, das soeben erfolgreich Nachwuchs zur Welt gebracht hat. „Es ist alles schon erledigt, Herr Doktor.“ sprach die junge Mutter und lächelte zufrieden.

Beim Ausweisrennen der 500ccm-Maschinen 1934 fällt ein Fahrer aufgrund seines akrobatischen Fahrstiles nicht nur den Zuschauern auf. Allerdings ist die Startnummer des Mannes nicht im Programm zu finden. Der Namenlose kann sogar das Rennen gewinnen, wird aber sogleich disqualifiziert. Wie sich herausstellte, fuhr er ohne Training und ohne Erlaubnis der Rennleitung unter dem Namen eines fehlenden Teilnehmers. Im Übrigen hörte der „Schwarzfahrer“ auf den Namen Ringsleben.

Der Erfurter Karl-Heinz Kirchner stürzte beim ersten Nachkriegsrennen 1949 bereits während des ersten Trainings schwer. Seine Verletzungen waren so intensiv, er schwebte lange Zeit in Lebensgefahr, dass er mehrere Wochen im Schleizer Krankenhaus verbringen musste. Das Spital konnte er aber als gesunder Mann wieder verlassen. Ein Jahr später wiederholte sich das Drama. Kirchner stürzte wieder beinahe an der gleichen Stelle in der Lindenwegkurve. Allerdings kam er diesmal mit einem gebrochenen Fuß davon. 1951 beendete der Erfurter den Fluch und gewann sein Rennen. In der Ehrenrunde hielt er Höhe des Lindenwegs an, stieg von seinem Motorrad, umarmte den dort stationierten Rennarzt Dieter Lapitzky und hängte ihm seinen soeben gewonnenen Siegerkranz um den Kopf. Mit den Worten „Diesmal nicht, Herr Doktor!“ setzte Kirchner seine emotionale Ehrenrunde fort.



Mit Motorradrennen seinen Lebensunterhalt zu verdienen, war nur Wenigen vorbehalten. Dumm nur, wenn lukrative Verdienstmöglichkeiten auf das gleiche Datum fallen. So geschehen 1956. Parallel zum Schleizer Dreieck fand auch im holländischen Assen ein Rennen statt. Ernst Riedelbauch hatte sich einen perfekten Plan auserkoren, um an beiden Orten an den Start gehen zu können. Dazu waren zwei Motorräder und ein Flugzeug von Nöten. Allerdings verhinderte ein Sturz bei einem Rennen auf der Halle-Saale-Schleife, dass Riedelbauch sein Vorhaben realisieren konnte. Des einen Leid, des anderen Freud. Günther Borgesdick aus Warendorf in Westfalen profitierte von den jetzt ungenutzten Ressourcen. Am Donnerstag trainierte Borgesdick in Assen, am Freitag in Schleiz. Am Samstag fuhr er sein Rennen in den Niederlanden, dass allerdings mit einem Motorschaden ein abruptes Ende nahm. Einen Tag später war er dann in Schleiz am Start und wurde im 500er Rennen Sechster. Über aufkommende Langeweile dürfte er sich jedenfalls an diesem Rennwochenende nicht beschwert haben.

1959 wollten 90000 Zuschauer die 26. Auflage des Dreieckrennens sehen. Die vorbereiteten Parkplätze quollen förmlich über. Die Masse an anreisenden Fahrzeugen war einfach zu riesig. Guter Rat war teuer, aber nicht weit weg. Kurzerhand wurde wieder einmal die Autobahn zum Parkplatz umfunktioniert. Heute eine undenkbbare Variante. Damals wurden schlichtweg die Fahrbahnen und der Mittelstreifen zum Halteplatz degradiert. Auf einer Länge von über drei Kilometern parkte auf der A9 dann Auto an Auto.



Ein schnelles Gefährt und eine ordentliche Portion Glück können für einen erfolgreichen Rennfahrer

nie von Schaden sein. Zumindest von Letzterem war Manfred Kuhn 1977 bei seinem Gastspiel in Schleiz nun wahrlich nicht gesegnet. Zuerst fing der Motor seines Wagens im Fahrerlager Feuer. Dem nicht genug, lief ihm nach gelungener Reparatur noch am gleichen Tag ein Reh in sein Fahrzeug. An einen Rennstart war dann nicht mehr zu denken. Dennoch blieb Manfred „Manne“ Kuhn innig mit dem Dreieck verbunden. 2010 verlas der Berliner bei seiner standesamtlichen Trauung mitten auf der Start-Ziel-Geraden löblich sein Eheversprechen.

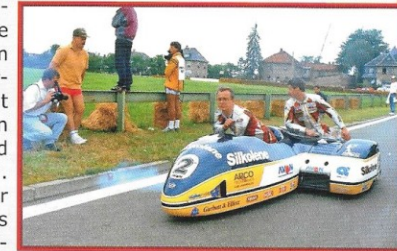
Beim Rennen der Schnapsglasklasse blieb 1981 ein Platz in der Startaufstellung leer. Das sollte sich auch nach mehreren Aufrufen über die Fahrerlagerlautsprecher nicht ändern. Der bekannte tschechischslowakische Fahrer Bedrich Fendrich hatte im wahrsten Sinne des Wortes sein Rennen verpennt.

Das tschechische Narex-Team sorgte mittels gut ausgerüsteter Fahrzeuge seit den späten 1970ern Jahren für die Sicherheit der Piloten. Allgemein üblich wurde nach jedem Start das Feld der Automobile während der ersten Runde durch die Retter verfolgt, um bei einem eventuellen Unfall, schnell Hilfe leisten zu können. 1987 musste aber den Rettern geholfen werden. Bei leichtem Nieselregen landete in den Buchen ein Fahrzeug der Sicherheitsstaffel auf dem Dach.

Apropos Retter. Auch Rennarzt Dr. Weidner weiß nach 50 Jahren Dienst am Schleizer Dreieck so manche Anekdote zu erzählen: „Der letzte Lauf des Rennwochenendes war bereits abgewartet worden. Da wurden wir auf einen schwerstverletzten Zuschauer aufmerksam gemacht. Mit seinem intensiven Verletzungsmuster musste der schnellstmöglich in eine Spezialklinik gebracht werden. Aber durch die abreisenden Zuschauer, und das waren damals unheimlich viele, waren die Straßen in und um Schleiz nahezu verstopft. Zu unserem Glück landete auf einem Feld in der Nähe des Fahrerlagers gerade ein dort stationiertes Agrarflugzeug. Kurzer Hand konnten wir den Piloten von der Dringlichkeit überzeugen, uns und dem Patienten zu helfen. Die Maschine wurde grob gereinigt und noch einmal betankt. Ohne große medizinische Ausstattung ging es dann nach Leipzig.“

1993 gelang es den Organisatoren, passend zum 60-jährigen Jubiläum, ein international topp besetztes Einladungsrennen für Seitenwagen zu ver-

anstalten. Die gesammelte Weltelite der Dreiradartisten weilte in Schleiz. Die Gespannfahrer ließen sich nicht lumpen und lieferten mit unzähligen Überholmanövern großen Sport ab. Ok, die Piloten hatten sich im Vorfeld darüber geeinigt eine ordentliche Show zu zeigen, aber das störte das Publikum wenig und es bedankte sich in der Auslaufrunde mit stehenden Ovationen. Noch besser kam es aber für Sieger Steve Webster. Nach der Siegerehrung bekam die Seitenwagenkone von einem Fan unvermerkt 500 DM in die Hand gedrückt. Webster überlies als Dank seinem Gönner völlig sprachlos den so eben erhaltenen Pokal.



Seitenwagenfahrer sind wahrscheinlich allgemein ganz verrückte Kerlchen. Nach der Siegerehrung des Weltmeisterschaftslaufes 2009 führte der erste Weg der beiden britischen Brüderpaare Tim und Tristan Reeves, sowie Tom und Ben Birchall direkt an eine Theke. Noch in voller Montur musste das „German Beer“ als verdienter Durstlöscher herhalten.



Die Siegerehrung des Yamaha R6 Cups 2011 dürfte als eine der kuriossten Zeremonien in der langen Geschichte der Naturrennstrecke eingehen. Da war zunächst kein Pilot, der einen Pokal in Empfang nehmen konnte. Das Rennen musste nach einer Sturzworgie aufgrund einer Ölspur abgebrochen werden. Davon betroffen waren auch die drei Erstplatzierten. Sieger Danny März schaffte mit einem arg in Mitleidsenschaft gezogenen Motorrad den Weg noch aus eigener Kraft bis in die Boxengasse. Der Zweitplatzierte Matthew Binns wurde vom Lumpensammler direkt vor dem Siegerpodest abgesetzt. Am argsten erwischte es Lucy Glöckner. Anstelle des Pokals für den dritten Platz musste die schnelle Dame mit dem Rettungswagen ins Schleizer Krankenhaus eingeliefert werden. Von dort kam aber schnell eine Entwarnung.



Das Schleizer Dreieck wird auch in dieser Saison seinem Ruf als Gespann-Hochburg gerecht. Noch bevor im August die

Gespannpiloten der Superbike*IDM sowie im September bei der FIM Superside Weltmeisterschaft an den Start gehen, gibt es im Rahmen des Classic Grand Prix ein Wiedersehen mit der Internationalen Sidecar Trophy. Diese Meisterschaftsserie erfreut sich insbesondere in Mitteleuropa bei den Gespannfahrern einer großen Beliebtheit. Volle Starterfelder sind auch in dieser Saison, in der insgesamt sieben Stationen umfassende Meisterschaft, garantiert. Gemeinsam gehen die Formel1-Gespanne mit den etwas kompakter wirkenden Formel 2-Gespannen an den Start. Neben der Gesamtwertung erfolgt eine getrennte Wertung.

Inzwischen zeichnet sich in der Seitenwagenszene ein neuer Trend ab. Tassilo Gall bringt in der Formel 2 ein Gespann an den Start, das ein Formel 1- Chassis übergestülpt bekam. Die Platzierungen beim ersten Lauf auf dem Slovakiaring – erster und zweiter Rang in der Formel 2-Wertung - geben ihm recht. „Das Gespann ist konkurrenzfähig, das etwas höhere Gewicht wird durch fahrerische Vorteile ausgeglichen“, weiß Eckart Rösinger, der Macher dieser Serie und der ärgste Konkurrent im Kampf um den Titel bei den Formel 2-Gespannen. Inwieweit sich diese neue Form der Gespanne durchsetzen wird, wird sich in der

Zukunft zeigen. Ebenfalls ein Wörtchen im Titelkampf in der Formel 2 möchten die Österreicher Bachmaier/Klinglmaier und Schwegler/Steiner (D) mitreden.

Top-Favorit auf den Gesamtsieg in der Internationalen Sidecar Trophy ist Ken Knappton, der in dieser Saison mit Enrico Roick unterwegs ist. Seine Titelambitionen unterstrich das britisch-deutsche Team mit zwei Siegen auf dem Slovakiaring. Zu rechnen sein wird mit Bereuter/Eisentraut (CH/D), allerdings fehlte es dem Duo in der vergangenen Saison etwas an Beständigkeit. Beim ersten Lauf der Saison konnten die beiden diese Serie noch nicht unterbrechen. Nach einem vierten Rang endete im zweiten Umlauf das Rennen für sie mit einem kapitalen Abflug von Thomas Eisentraut. Zu den Top-Favoriten gehören ebenfalls Kirmeswenger/Billich (A), die ein neues RSR-Gespann an den Start schieben.

Die Internationale Sidecar Trophy gehört zu den wenigen deutschen Rennserien, die auf gesunden Beinen steht und sich über regen Zuspruch erfreuen darf. Lediglich einen Schwachpunkt sieht Eckhart Rösinger: „Es wäre schön, wenn noch wir noch häufiger auf deutschen Rennstrecken fahren könnten“.

Text und Fotos: Jürgen Müller



Eckart Rösinger und Andy Kolloch gewannen im Vorjahr souverän die Internationale Sidecar Trophy.



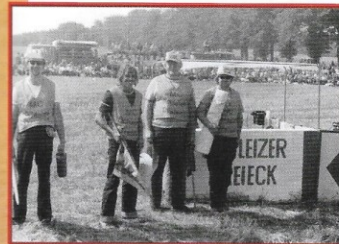
Nach dem fünften Gesamtrang im Vorjahr streben Felix Bereuter (CH) und Thomas Eisentraut (Dittersdorf) erneut einen vorderen Rang an.



Günther Bachmaier - hier mit Mario Pichler unterwegs.

Terminkalender:

- 29./30. Juni - Oschersleben Sidecar Festival
- 20./21. Juli - Oschersleben Prinzenpark Revival
- 03./04. August - Red-Bull-Ring (Österreich)
- 16.-18. August - Most (Tschechien)
- 21./22. September - Frohburg



Erstmals hatte Rudi Büttner als 9-jähriger im Jahr 1956 in der Harnadelkurve Kontakt zum Rennsport. „Menschenmassen an Absperrseilen. Es wurde gejubelt. Plötzlich hieß es: Ernst Riedelbauch

hat seine Motorradbrille verloren und fährt ohne. Wahnsinn! Die Motorradständer, soweit die Motorräder einen hatten, schlugen immer auf den Gullydeckel, der genau in der Kurve war, auf. Ich war begeistert von der Technik, vor allen wenn der Schalthebel am Tank war. Da sah man die tollsten Sachen“, erinnert sich Rudi Büttner. Sein Vater war zu diesem Zeitpunkt als Streckenbeobachter im Einsatz. Herr Hans Brendel war sein Musiklehrer und Sportlehrer in der Goetheschule. Sein Vater war Musiker und kannte Hans Brendel. Somit kam der Kontakt zur damaligen Rennleitung und zu den Menschen, die das Sagen hatten rund um das Schleizer Dreieck zustande. Arno Brandenberger, Jochen Hirsch, Herr Lehnfuß, Gerhard Elschner, Herr Reifartha, Gerhardt Fleck sind hier beispielhaft zu nennen. Gemeinsam fuhr man zu anderen Rennen in der DDR. Zum Beispiel zur „Bernauer Schleife“, „Dresdner Spinne“ oder zum „Flugplatzrennen Halle“. „Wenn ich schulfrei hatte durfte ich mit. Und ich könnte jetzt viele Geschichten erzählen“, so Rudi Büttner.



„Ich war immer begeistert und so kam es, dass ich irgendwie immer mit an der Rennstrecke in Schleiz war wenn es so weit war, etwas mit bauen durfte. Zum Beispiel 1958 das Eisengeländer auf dem neuen Start und Zielfrichterhaus streichen, ist nur eine Tätigkeit“, so der Streckenbeobachter weiter. Fortan half er jedes Jahr zusammen mit seinem Vater bei



irgendeiner Verbesserung rund um die Rennstrecke.

Zu einer Zeit, als einige Rennfahrer bei Mitgliedern des ADMV geschlafen hatten, wohnte zum Beispiel der französische Formel3 Meister Ralf de Laforest im Hause Büttner. „Ich war stolz und habe eine Menge angegeben weil ich sein Reifenprofil am Vorstart mit einer Wurzelbürste sauber machen durfte. Ich war gleich sein Schmiermaxe.“

1963 bekam er mit knapp 16 Jahren eine Sondergenehmigung als Streckenbeobachter, da er in diesem Jahr seine Lehre begonnen hatte. „Ich war an den

Posten, Cernykurve, Goethestein, Seng, Buchen 4, Luginisland, Bushaltestelle Weidmannsruh und Heinrichsruher Berg. An dem zuletzt genannten Posten war leider auch ein trauriger Unfall mit einem Formelwagen. Arno Brandenberger und ich hatten den Posten. Wenige Minuten vorher machten wir einige Skatspieler, die mit den Rücken zur Rennstrecke lagen, darauf aufmerksam, dass Sie weiter hinter die Absperrung gehen sollten. Aber dann ist es doch passiert. Auf Details möchte ich aber an dieser Stelle nicht eingehen. Was noch interessant wäre ist, dass auf beiden Seiten am Heinrichsruher Berg noch die Alleebäume standen. Heute für manch einen undenkbar“, informiert Büttner.

Die Verständigung der Streckenposten mit dem Start und Ziel wurde zu dieser Zeit mit Kurbeltelefonen durchgeführt. Ab ungefähr 1974 war Rudi regelmäßig Streckenbeobachter am Luginisland. Zu tun gab es dort immer. Ein ganz besonderer Spruch vom damaligen Leiter Streckensicherung war: „Rudolf immer bei Dir“. In den Rennpausen konnte im Hotel Luginisland gegessen und getrunken werden und am Ende der Pausen dauerte es häufig sehr lang, bis die Menschen die Strecke wieder verlassen hatten und der normale Rennbetrieb aufgenommen werden konnte. Auch dies gehörte zu den Aufgaben der Streckenposten in diesem Abschnitt.

Seit der Eröffnung der Querspange war Rudi Büttner als „Lumpensammler“ aktiv. Das heißt, nach Ablauf der Trainings oder Rennens mussten verunfallte Fahrer und Fahrzeuge geborgen und zurück zum Fahrerlager gebracht werden. 1998 feierte er sein 35-jähriges Jubiläum als Streckenbeobachter und ist bis heute eines der Urgesteine am Schleizer Dreieck. Für so viel Treue, Engagement und Einsatz gebührt Rudi Büttner im Namen aller Aktiven, Zuschauer und Organisatoren ein ganz herzliches Dankeschön.



Original Thüringer Wurstwaren GmbH
 Bestes aus Triptis
 Zeppelinstrasse 10
 07819 Triptis
 Telefon +49 36482 - 803-0
 Fax +49 36482 - 803-25
 info@otw-triptis.de
 www.otw-triptis.de



Ihr Caterer im Fahrerlager!

Cateringservice Zeithammel

Morgens:
ein Frühstück

Mittags:
Rouladen & Knödel

Abends:
ein frisches Bier vom Fass

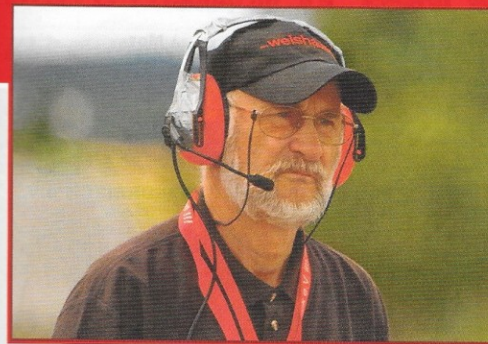


Coca-Cola



Schutzmarken • koffeinhaltig

Seit 40 Jahren dem Rennsport verschrieben



Wolfgang Cybala.

„Du bist so rennbegeistert, dann fahr doch einfach selbst mal mit“ – mit diesen Worten seiner Schwiegermutter begann die aktive Mitgestaltung der Rennveranstaltungen am Schleizer Dreieck für Wolfgang Cybala. Dieser Satz fiel im Frühjahr 1973 im Hause Cybala und so fasste sich Wolfgang ein Herz und meldete sich für den 3. Bezirksmeisterschaftslauf im Riesensalom für Serienfahrzeuge an. Die Veranstaltung, welche am 16. Juni 1973 in Stadroda stattfand, beendete Wolfgang Cybala auf dem dritten Platz und entschied sich somit für den Eintritt in den MC Schleizer Dreieck, den heutigen MSC. „Ich war damals Leitungs- bzw. Vorstandsmitglied als Vertreter des Sponsorenbetriebes VEB Kraftverkehr und konnte somit auch im Club das eine oder andere bewirken“, blickt Wolfgang Cybala zurück. Fortan nahm er an verschiedenen Wettkämpfen verschiedener Disziplinen teil. „Ich habe bei den sogenannten Fuchsjagden, Turniersport-Wettkämpfen, Riesensalom-Wettbewerben und ab 1974 auch bei Rennen im K-Wagen-Sport teilgenommen“, so Cybala weiter. K-Wagen, also vergleichbar mit den heutigen Karts, erfreuten sich zur damaligen Zeit in Schleiz und in der gesamten DDR einer großen Beliebtheit und so fanden zahlreiche Veranstaltungen in Schleiz, Plotzen und in der gesamten Region statt. „Wir waren damals in Schleiz vier aktive Fahrer, wobei die K-Wagen dem Kraftverkehr gehörten. Ich selbst war nicht nur Fahrer, sondern auch von 1976 bis 1986 Rennleiter bei diversen Veranstaltungen sowie ab 1986 Hauptschiedsrichter im Bezirk Gera“, erinnert sich der heute 69-Jährige noch lebhaft an die eine oder andere Episode aus dieser Zeit. „Beim Rennen in Hermsdorf 1976 bin ich aus dem Kart geflogen und habe mir dabei das Schlüsselbein gebrochen. Damals hatten alle Fahrer eine Schutzbrille aus angeblichem Sicherheitsglas auf. Diese ist jedoch bei dem Unfall zersplittert und man musste mir Glassplitter aus dem Auge entfernen. Aber das war zum Glück der einzige wirklich schmerzhafteste Unfall, den ich hatte“, erzählt Cybala. Auch die Genehmigungen waren damals hin und wieder ein Problem. „Für eine Veranstaltung, die am Sonntag stattfinden sollte, habe ich erst am Samstag von der Polizei die Erlaubnis zur Durchführung erhalten – beim Autowaschen. Rennbenzin, Schmierstoffe oder Reifen gab es nur mit Ausnahme-genehmigungen. Das ist heute natürlich alles einfacher. Trotzdem war es eine schöne Zeit und ich denke oft und gerne zurück“.

Doch neben der Ausübung seines Sports, darunter auch Teilnahmen an Rallyes, war Wolfgang Cybala bereits seit 1974 in seiner auch heute noch ausgeübten Tätigkeit, dem Vorstart, aktiv. „Anfang der 90er Jahre war ich dann Stellvertreter und 1997 übernahm ich die Leitung des Vorstarts“. Seitdem ist er bei allen Veranstaltungen, egal ob IDM, WM, EM, Classic, Bike Promotion oder Bergrennen dabei und hat dadurch überall Bekanntschaften geschlossen. „Manchmal ist es schon verrückt. Man ist irgendwo unterwegs und plötzlich rückt dich jemand an. Entweder kennt er dich direkt durch meine Tätigkeit im Vorstartbereich oder auch durch meine frühere „Rennfahrerkarriere“. Das ist schon erstaunlich, wie viele Menschen der Rennsport verbindet“, so Cybala. Das Prinzip seiner heutigen Arbeit ist dabei fast das Gleiche wie zu Beginn, als er 1974 an die Position herangeführt wurde. „Früher musste jeder Fahrer eine Rot-Kreuz-Karte, also eine ärztliche Bescheinigung, mitführen. Wir haben dann bei Wind und Wetter die Kombi geöffnet, diese Karte angeschaut und wieder in die Kombi gesteckt und erst dann durfte derjenige auf die Strecke. Heute haben die Motorräder oder Autos Aufkleber. Das macht es leichter“, erzählt Wolfgang Cybala weiter. Auch mit den heutigen Größen und Berühmtheiten des Sports machte er im Laufe der Jahre seine Erfahrungen. „Einmal habe ich Stefan Bradl, dem heutigen MotoGP-Fahrer, das Mini-Bike zum Fahren im Fahrerlager weggenommen, weil er damit unerlaubt unterwegs war. Oder bei einem Einsatz bei der DTM in Mainz-Finthen, zusammen mit dem heutigen Vorsitzenden Dr. Ralf Zeißig oder auch Jochen Hirsch, im Jahr 1990, saßen wir bei unserem ersten Aufenthalt und Einsatz im Westen mit Stuck und Johnny Cecotto zusammen beim Mittagessen. Das sind Erlebnisse, die man nie vergisst. Für sein jahrelanges Engagement und seinen Einsatz im Rennsport, aber auch im Verein, erhielt Wolfgang Cybala zahlreiche Auszeichnungen. So zum Beispiel die ADMV-Ehrennadel in Bronze (1979), in Silber (1982) und in Gold (1989), eine Auszeichnung anlässlich seiner 25-jährigen aktiven Mitarbeit im MSC Schleizer Dreieck sowie die bronzene Ewald-Kroth-Medaille des ADAC für verdienstvolle ehrenamtliche Mitarbeiter und Unterstützer des Motorsports im Jahr 2009. „Für die Zukunft des Schleizer Dreiecks wünsche ich mir, dass es gelingt, die Strecke zu erhalten, die Infrastruktur zu verbessern und mit Hilfe von Sponsoren oder anderen Geldgebern in die Strecke zu investieren und damit das Weiterbestehen des Dreiecks zu sichern. Dafür trete ich in meiner Funktion als Mitglied im „Ausschuss Schleizer Dreieck“ sowie im Stadtrat ein und hoffe, dass wir eine gute und langfristige Lösung finden“, fasst Wolfgang Cybala seinen Wunsch für die Zukunft der ältesten Naturrennstrecke Deutschlands zusammen.

Text: Achim Strauss Fotos: Wolfgang Cybala



Der Automobil- und Motorradclub „Schleizer Dreieck“ e.V. im ADAC dankt herzlich seinen Medienpartnern.



Alle aktuellen Informationen über den Verein, die Veranstaltungen sowie zum Sponsoring finden Sie unter:
www.amc-schleizer-dreieck.de

Unsere Leistungen:

- Hausmeister- und Gebäudeservice
- Grünanlagenpflege
- Hecken- und Baumverschnitt
- Unkrautbeseitigung
- Bürgersteig- und Grundstücksreinigung
- Umbau-/ Reparaturarbeiten in und am Haus
- Fliesenlegerarbeiten
- Trockenbauarbeiten
- Wohnungsentrümpelung und vieles mehr

Von der Grünanlagenpflege bis hin zum Innenausbau - alles aus einer Hand!



HMS
Hausmeister - Montage - Service

Ludwig-Jahn-Str. 4a
07907 Schleiz
Tel.: 03663 42 17 17
Fax: 03663 42 52 95

Starterlisten Klassik Motorrad Sidecar Cup 2013

Klassik Motorrad



Klasse: Classic I

Sprintrennen: Samstag, 22.06.2013, 16:45 Uhr, 6 Runden
Gold Race: Sonntag, 23.06.2013, 14:00 Uhr, 10 Runden

Startnr.	Fahrer Name	Vorname	Beifahrer Name	Vorname	Land	Fahrzeug	Baujahr	ccm	Bewerber
4	Umbach	Klaus	Umbach	Karl	GER	BMW	1958	580	
5	Maier	Ralf	Messing	Danny	GER	S.Maier bmw	1967	580	
8	Kühne	Andre	Schlosser	Katrin	GER	BSA Kirby Metisse	1967	650	
12	Deifel	Benno A.	Lenz	Hans-Peter	GER	BMW	1969	580	
17	Braun	Michael	Braun	Claus	GER	Triumph	1951	650	
22	Föll	Michael	Wolf	Reiner	GER	BMW	1964	500	
30	Dehne	Roland	Hundsrucker	Max	GER	BMW R50/S		580	
41	Bröskamp	Hans	Bröskamp	Felix	GER	BMW	1962	600	
42	Bauer	Eva	Lossnitzer	Edgar	GER	Norton Manx	1955	500	
44	Ehlers	Klaus	Vom Eyser	Joachim	GER	BMW	1962	700	
45	Rodehau	Christian	Rodehau	Jane	GER	BSA	1965	650	
47	Hamsch	Andre	Klink	Heiko	GER	BMW		600	MSC Rund um Schotten
49	Marquardt	Klaus	Zimlich	Marion	GER	BMW	1967	496	
55	Fitsch	Bernd	Soltau	Botho	GER	BMW	1967	750	
58	Abt	Katja	Drüppel	Friedrich	GER	BMW	1967	700	
61	Lammers	Regina	Raabe	Karl-Christian	GER	Triumph Thunderbird	1951	650	
71	Dr. Nierle	Gisbert	Kämmer	Udo	GER	BMW R50S	1958	500	
78	Schröder	Stefanie	Schröder	Stefan	GER	BMW	1967	680	
79	Joachim	Hans	Riebel	Sven	GER	BMW	1967	600	
117	Auer	Elmar	Rangger	Kajetan	AUT	BMW	1967	600	
130	Meister	Volker	Seib	Jürgen	GER	BMW	1967	580	
885	Brüning	Hans Jürgen	Christian	Holger	GER	BMW	1967	600	

Klasse: Classic II

Sprintrennen: Samstag, 22.06.2013, 17:20 Uhr, 6 Runden
Gold Race: Sonntag, 23.06.2013, 14:35 Uhr, 10 Runden

Startnr.	Fahrer Name	Vorname	Beifahrer Name	Vorname	Land	Fahrzeug	Baujahr	ccm	Bewerber
2	Behringer	Fritz	Reichert	Joachim	GER	Busch/König	1974	680	MSC Rotteneagg
9	Messerli	Patrick	Monti	Cathy	FRA	BMW-PMC	1970	1000	
13	Jonker	Hendrik	Spoorenberg	Clara	NED	Moto guzzi	1972	950	
20	Etz	Georg	Helbig	Günter	GER	BMW	1972	1000	
21	Haubl	Franz	Heil	Georg	GER	BMW	1968	1000	
23	Dr. Liebscher	Andreas	Riedel	Klaus	GER	BMW	1955	1000	
24	Els	Wolfgang	Nießner	Bernd	GER	BMW	1977	971	
25	Erich	Fritz	Zeh	Lothar Jo	GER	BMW GHT	1977	100	
29	Rolli	Andi	Rolli	Beate	SUI	Triumph Weslake	1969	900	
32	Neubauer	Konrad	Sigl	Erwin	GER	MOTO Guzzi V2	1977	992	
35	Henke	Hartmut	Höfer	Wolfgang	GER	BMW	1973	1000	
38	Krüger	Norbert	Pirstner	Jürgen	GER	Haller BMW	1977	1000	
44	Böhrer	Walter	Gaukel	Anja	GER	Hock BMW	1976	980	
48	Gonthier	Claudine	Gonthier	Pierre	SUI	PMC BMW Krauser	1977	1000	
50	Sylvestre-Baron	Bruno	Sylvestre-Baron	Valerie	FRA	Busch	1974	980	
51	Todeschini	Bruno	Todeschini	Solange	FRA	König	1975	700	
54	Ehrichs	Raymund	Tiedje	Jürgen	GER	BMW	1978	998	
59	Maibom	Philipp	Stuckstedte	Thomas	GER	Wendel BMW	1974	1000	
62	Schoonderbeek	Frank	van den Bor	Marja	NED	Triumph	1971	750	
66	Melchert	Sönke	Riebandt	Ingo	GER	König	1972	500	
67	Neumann	Georg	Wendel	Georg	GER	BMW-Otto Haller	1974	998	
72	Reichmuth	Zita	Reichmuth	Guido	SUI	Ducati 860	1975	864	
80	Goller	Benjamin	Leuthold	Timo	GER	Norton	1973	851	
85	Hartmann	Horst	Klotz	Andreas	GER	BMW Hartmann	1974	980	
88	Albrecht	Christian	Köster	Nils-Peter	GER	Haller BMW	1974	1000	
114	Barnsteiner	Franz	Barnsteiner	Johannes	GER	Wendel BMW	1972	998	
120	Seubert	Germar	Seubert	Ulrich	GER	Nourish Weslake	1973	850	
125	Koschine	Walter	Singer	Lothar	GER	BSA Windle	1968	868	
135	Ventur	Hans-Dieter	Ventur	Felix	GER	BMW	1967	980	
166	Pelenus	Stefan	Pelenus	Rene	GER	BMW	1978	650	
213	Pfeiffer	Anne	Schmidt	Bernd	GER	Wendel BMW	1969	980	





Klasse: Classic III

Sprintrennen: Samstag, 22.06.2013, 16:45 Uhr, 6 Runden
Gold Race: Sonntag, 23.06.2013, 14:00 Uhr, 10 Runden

Startnr.	Fahrer Name	Vorname	Beifahrer Name	Vorname	Land	Kat.	Fahrzeug	Baujahr	ccm
3	Heini	Franz	Schwegler	Peter	SUI	K3	Schmid Yamaha	1979	500
7	Press	Erik	Press	Lasse	SWE	K3	Rumble Suzuki	1980	997
10	Kindermann	Achim	Kokkot	Stephan	GER	K3	Kindermann Guzzi	1976	1064
16	Schoppe	Isabell	Walker	James	GBR	K3	Cooper TR 750	1971	739
19	Krieg	Andre	Wendler	Frank	GER	K3	Yamaha TZ 750	1978	750
27	Preisinger	Peter	Preisinger	Markus	GER	K3	Schmid Suzuki	1977	998
31	Fausch	Brigitte	Suter	Charly	SUI	K3	Windle	1977	1000
37	Görlich	Gerd	Wirth	Enrico	GER	K3	Jacobs Suzuki	1978	997
43	Christiant	Hans-Rudolf	Rothenbühler	Kurt	SUI	K3	Schmid Yamaha	1976	500
89	Englund	Hakan	Eriksson	Per	SWE	K3	Windle Suzuki	1979	1000
99	Andersson	Mikael	Lundberg	Thomas A.	SWE	K3	Schmid Suzuki	1978	1000
G 113	Jonker	Hendrik	Spoorenberg	Clara	NED	K3	Ducati	1971	750
123	Schwake	Heiner	Schwake	Maria	GER	K3	Windle Yamaha	1970	750
189	Hübner	Georg	Neumann	Heiko	GER	K3	Windle Yamaha	1970	750
G 55	Kowalski	Horst Maria	Reimann	Marcel	GER	K4	LCR Suzuki	1986	1000
74	Press	Hasse	Sjarnskog	Yonna	SWE	K4	Fiddeman Kawasaki	1983	600
76	Beckmann	Mike	Köster	Swen	GER	K4	Ireson Honda	1979	600
G 201	Schülke	Dietmar	Stöter	Henning	GER	K4	Baker	1981	600
203	Köhle	Werner	Prössel	Fabian	GER	K4	Shelbourne F2	1984	600
G 204	Böse	Andreas	Steinbach	Sven	GER	K4	Baker Yamaha F1	1985	998
205	Heino	Matthias	Wulf	Anja	GER	K4	DMR Honda F2	1985	599
208	Schacherbauer	Vincent	Schacherbauer	Günter	GER	K4	Hayes Yamaha	1985	600
209	Martens	Claudia	Staschel	Ulf	GER	K4	Ireson Yamaha	1988	600
G 210	Vetter	Kimberly	Werth	Denise	GER	K4	Busch Yamaha	1990	1000
216	Engels	Hans	Firmberger	Hertha	GER	K4	Windle F2	1982	600

Starterlisten

Internationale Sidecar Trophy

Supersprint: Samstag, 22.06.2013, 15:45 Uhr, 5 Runden
Sprintrennen: Sonntag, 23.06.2013, 10:40 Uhr, 7 Runden
Rennen: Sonntag, 23.06.2013, 15:50 Uhr, 12 Runden

Startnr.	Name	Vorname	Land	Kategorie	Fahrzeug	ccm	Bewerber
9	Baert	Chris	BEL	F1	RCN Suzuki 1000	1000	The Gent Express
	Schreuder	Andre	NED				
11	Billich	Markus	AUT	F1	RSR KTM 1200	1200	Kirmeswenger/Billich
	Kirmeswenger	Peter	AUT				
17	Cornet	Jean	BEL	F1	RCN Yamaha 1000	1000	Cornet Racing
	Raikkonen	Sebastian	GBR				
18	Pfaucht	Pascal	GER	F1	RSR Suzuki 1000	1000	ABZ Nutzfahrzeuge Racing Team
	Weißmantel	Tom	GER				
24	Crome	Tanja	GER	F1	Windle Yamaha 1000	1000	RCS-Racing-Team
	Crome	Rainer	GER				
31	Joosen	Ad	NED	F1	LCR Suzuki 1000	1000	Ranibowracing
	van Kampen	Robert	NED				
33	Vetter	Kimberly	GER	F1	Busch Yamaha 1000	1000	Team Vetter
	Werth	Denise	GER				
47	Brechtbühl	Urs	SUI	F1	LCR Suzuki 1000	1000	Gasche Racing CH
	Gasche	Roman	SUI				
48	Knapton	Ken	GBR	F1	Baker Suzuki 1000	1000	Team Knapton Racing
	Roick	Enrico	GER				
55	Brunner	Werner	GER	F1	RSR Suzuki 1000	1000	Nord-Süd-Racing
	Schramm	Immanuel	GER				
56	Kristler	Patrick	SUI	F1	LCR Yamaha 1000	1000	Steiner Racing
	Steiner	Christian	SUI				
77	Bereuter	Felix	GER	F1	LCR Suzuki 1000	1000	Sidecardog
	Eisentraut	Thomas	GER				
99	Bachmann	Heiko	GER	F1	LCR Suzuki 1000	1000	Die Pfälzer
	Hopfensberger	Heinz	GER				
1	Kolloch	Andy	GER	F2	Baker Suzuki 600	600	Team Early Grey
	Rösinger	Eckart	GER				
2	Bachmaier	Günther	AUT	F2	LCR Suzuki 600	600	Team Bachmaier
	Klingelmayr	Walter	AUT				
6	Crome	Hendrik	GER	F2	LCR Suzuki 600	600	Team F600
	Gall	Tassilo	GER	F2			
12	Baur	Albert	SUI	F2	LCR Suzuki 600	600	BAUR - BAUR
	Baur	Beat	SUI	F2			
13	Schwegler	Markus	GER	F2	LCR Suzuki 600	600	Sidecar Racing Team Schwegler
	Steinert	Eric	GER	F2			
14	Deutschmann	Wolfgang	GER	F2	LCR Suzuki 600	600	Brauerei Schönram Racing Team
	Stippel	Thomas	GER	F2			
19	Grüger	Christian	GER	F2	Baker Yamaha 600	600	Grüger Motorsport
	Grüger	Andreas	GER	F2			
20	Damaschke	Ralf	GER	F2	LCR Honda 600	600	NOKIRADA
	Kirst	Norbert	GER	F2			
21	Eder	Christian	AUT	F2	Windle Yamaha 600	600	MSV Schwannstadt
	Vogl	Herbert	AUT	F2			
25	Freund	Achim	GER	F2	Windle Yamaha 600	600	Para Racing Team Germany
	Polchow	Sven	GER	F2			
27	Hummel	Andre	GER	F2	DMR Honda 600	600	Hummel Racing
	Pahl	Petra	GER	F2			
30	Siegel	Christian	AUT	F2	LCR Kawasaki 600	600	BMW Club Peuerbach
	Siegel	Ewald	AUT	F2			
35	Huber	Karlheinz	GER	F2	Baker Yamaha 600	600	Zweirad Huber
	Schneider	Franz	GER	F2			
40	Pickl	Sascha	GER	F2	DMR Yamaha 600	600	Pickl Racing Team
	Pickl	Claus	GER	F2			
50	Röder	Alexander	GER	F2	LCR Yamaha 600		Virngrund Racing Team
	Winter	Josef Seb.	GER	F2			
72	Damaschke	Jürgen	GER	F2	Windle Yamaha 600	600	JJR
	Sabaschus	Jürgen	GER	F2			
41	Kölsch	Axel	GER	F600	RSR Suzuki	600	
	Komers	Adrian	GER	F600			
62	Gloeden	Günter	GER	F600	LCR Honda	600	
	Werner	Steffen	GER	F600			

DIETEL Fahrzeugteile-Service

Inh. Torsten Dietel

Spezialist für DDR-Zweiräder

www.dietel-fahrzeugteile.de

Sommerseite 7 • 07907 Schleiz • Tel.: 0 36 63/ 40 44 11 • Fax: 40 44 71



Sprintrennen: Samstag, 22.06.2013, 14:10 Uhr, 7 Runden
Gold Race: Sonntag, 23.06.2013, 13:20 Uhr, 14 Runden

Startnr.	Name	Vorname	Land	Kat.	Fahrzeug	Baujahr	ccm	Bewerber
40	Hape	Renate	GER	1	Aermacchi Ala D oro	1966	250	
41	de St. Croix	Dean	CAN	1	Ducati Desmo	1964	350	
42	Kunz	Kurt	SUI	1	Ducati MK3	1968	350	
43	Federli	Thomas	SUI	1	Seeley Ducati	1969	350	
44	Neven	Guy	BEL	1	Motobi 313	1969	325	
45	Werner	Tobias	GER	1	Aermacchi Ala D oro	1967	350	
46	Blanchard	Daniel	SUI	1	Seeley Matchless G50	1969	500	
47	Cerfontaine	Jean Paul	BEL	1	Ducati MK3	1971	500	
48	Den Tieter	Rob	NED	1	Seeley BSA	1961	500	
49	Frey	Roger	SUI	1	Arter Matchless G50	1969	496	
50	Glauser	Franz	SUI	1	Seeley Matchless G50	1970	498	
51	Glauser	Ives	SUI	1	Seeley Matchless G50	1970	496	
52	Groot	Ton	NED	1	Tickle Norton Manx T	1972	496	
53	Hirhammer	Max	GER	1	Petty Norton Manx	1961	500	
54	Jung	Klaus	GER	1	BSA-Goldstar	1956	498	
55	Laible	Eberhard	GER	1	Metisse Aermacchi	1969	445	
56	Le Roy	Bruno	FRA	1	Petty Norton Manx	1969	500	
57	Mensink	Ben	NED	1	Petty Norton Manx	1968	499	
58	Nash de Villiers	Michael	GBR	1	Seeley BSA Goldstar	1965	500	
59	Neumair	Reinhard	GER	1	Tickle Norton Manx	1969	498	
60	Poot	Leo	NED	1	Seeley Matchless G50	1969	500	
61	Runck	Tilmann	GER	1	Seeley Matchless G50	1968	496	
62	Schleifer	Oliver	GER	1	Norton Manx	1960	500	
63	Schleifer	Franz	GER	1	Norton Manx	1960	63	
64	Stellner	Ian	GBR	1	Seeley Matchless G50	1971	500	
66	Van Meurs	Jose	NED	1	Seeley Goldstar	1968	499	
68	Windsor	Alan	GBR	1	Seeley Matchless G50	1968	500	

14	van Gool	Gusst	NED	2	Norton			
21	Beuggger	Peter	SUI	2	Paton Bic	1968	500	
22	Boast	Peter	GBR	2	Honda CB450	1971	500	
23	De Doncker	Paul	BEL	2	Drixton Honda	1967	500	
24	De Witt	Hans	NED	2	König 4Cyl	1971	500	
25	Verboven	Herman	BEL	2	Paton Bic	1970	500	
26	Weichel	Mathias	GER	2	Benelli GP Rep	1968	500	

1	Bakker	Jan Frank	NED	CMRCH	ABSAF Goldstar			
2	Leeuwis	Niek	NED	CMRCH	BSA-Goldstar			
3	Hagen	Ernst	NED	CMRCH	Honda			
5	van den Brom	Gerard	NED	CMRCH	Honda			
8	Scholl	No	NED	CMRCH	Seeley Matchless G50			
9	Pasop	Roel	NED	CMRCH	Triumph			
12	Molenar	Leo	NED	CMRCH	Kawasaki ZRS			
15	van Kooij	Willem	NED	CMRCH	Suzuki Hitac			
16	Jonker	Jarno	NED	CMRCH	BMW			
17	Bender	Bart	NED	CMRCH	Suzuki			
18	Boon	Gert	NED	CMRCH	Triumph			
19	Bakker	Bernhard	NED	CMRCH	ABSAF Goldstar			
28	Nebeling	Henk	NED	CMRCH	Honda			
29	van Teulingen	Rob	NED	CMRCH	Honda			
33	Huijgen	Andre	NED	CMRCH	Honda			
34	De Jager	Jeroen	NED	CMRCH	Ducati			
39	Koning	Jan	NED	CMRCH	ABSAF Goldstar			
65	Onstenk	Jarno	NED	CMRCH	BSA-Goldstar			

Gleichmäßigkeitsprüfung: Freitag, 21.06.2013, 17:15 - 17:40 Uhr, 25 min
Gleichmäßigkeitsprüfung: Samstag, 22.06.2013, 11:45 - 12:10 Uhr, 25 min
Gleichmäßigkeitsprüfung: Sonntag, 23.06.2013, 16:30 - 16:55 Uhr, 25 min

Startnr.	Name	Vorname	Land	Fahrzeug	Baujahr	ccm
7	Dietz	Gerald	GER	BMW E 30 320is	1989	1998
8	Rupprecht	Hartmuth	GER	BMW 2002	1970	1998
11	Klaus	Jürgen	GER	LADA Samara	1989	1300
15	Lixl	Armin	GER	BMW 20023ti	1975	2000
17	Dierke	Tim	GER	VW Polo	1988	1600
19	Freitag	Arnim	GER	Trabant 601	1968	600
25	Preisng	Eric	GER	Opel Kadett-C-City	1979	1998
29	Hensel	Joachim	GER	Melkus RS 1000	1976	1990
31	Kiwatt	Holger	GER	LADA Shiguli	1977	1300
33	Reiss	Thomas	GER	Peugeot GT 205	1987	1891
35	Büchold	Rene	GER	LADA-Samara 2108 RS	1988	1300
54	Gries	Steffan	GER	Melkus MT 77	1977	1300
77	Weißborn	Michael	GER	LADA 2101	1980	1300
84	Götz	Gunter	GER	Wartburg 353		1000
87	Thomas	Lothar	GER	Skoda 130 RS	1975	1300
91	Richter	Carsten	GER	LADA 2105	1981	1300
110	Klee	Pedro	GER	LADA-SRG 2101	1982	1300
114	Heinzmann	Stephan	GER	Shiguli 2101	1974	1600
115	Dominik	Marcel	GER	Trabant RS 601	1982	600
144	Pohl	Stefan	GER	LADA 2101 RS	1972	1300
155	Liebold	Jens	GER	BMW E34 24 V	1991	2500
175	Brenner	Marko	GER	LADA Samara	1986	1288
187	Meyer	Frank	GER	Wartburg 353	1978	1100
205	Wiedner	Mario	GER	Peugeot GTI 205	1987	1891
518	Ortlepp	Martin	GER	Wartburg 353	1985	1000
581	Vogt	Jens	GER	Skoda 130 RS	1971	1300
730	Opuchlich	Erwin	GER	Melkus RS 1000	1974	1150
777	Brinkmann	Alex	GER	Ford Escort MK2	1980	2000

Starterliste Präsentation Formelfahrzeuge

Parade: Freitag, 21.06.2013, 18:45 - 19:00 Uhr, 15 min
Parade: Samstag, 22.06.2013, 18:25 - 18:40 Uhr, 15 min
Parade: Sonntag, 23.06.2013, 18:05 - 18:20 Uhr, 15 min

Startnr.	Name	Vorname	Land	Fahrzeug	Baujahr	ccm
52	Gries	Steffan	GER	MT 77	1978	1300
59	Kämmerer	Steffan	GER	Melkus MT 77/2	1985	1300
70	Wilke	Jens	GER	MTX-05	1980	1300
76	Eichhorn	Burkhard	GER	Formel Easter HTS	1976	1298
84	Schauerhammer	Stefan	GER	SEG Formelwagen	1977	1300
90	Siegert	Heinz und Janette	GER	Formel MT-77-3	1984	1600
91	Friedrich	Gerhard	GER	MT 77	1977	1300
93	Wolf	Michael	GER	Formelrennwagen	1977	1300
99	Feuerstein	Remo	GER	Renault Martini	1989	1600
301	Klix	Wolfgang	GER	Melkus Typ 64	1964	999
402	Brand	Reiner	GER	MT 77	1977	1300
730	Opuchlich	Erwin	GER	Melkus RS 1000	1974	1150



Gleichmäßigkeitsprüfung: Freitag, 21.06.2013, 18:15 - 18:40 Uhr, 25 min
Gleichmäßigkeitsprüfung: Samstag, 22.06.2013, 10:40 - 11:05 Uhr, 25 min
Gleichmäßigkeitsprüfung: Sonntag, 23.06.2013, 17:35 - 18:00 Uhr, 25 min

Startnr.	Name	Vorname	Land	Kat.	Fahrzeug	Baujahr	ccn
1	Gaida	Heiko	GER	0	Trabant P 601 L	1989	600
2	Braun	Marek	GER	0	Trabant A 600		0
3	Moßler	Jörg	GER	0	Trabant RS 601	1998	598
4	Noite	Claudia	GER	0	Trabant P601	1989	595
5	Hirche	Thomas und Wolfgang	GER	0	Trabant P601		594
6	Rauer	Erwin	GER	0	Trabant		0
7	Genilke	Sascha	GER	0	Trabant 601	1970	600
9	Schmidt	Fred	GER	0	Trabant P601 RS	1989	594
10	Heinrich	Ralf	GER	0	Trabant		600
11	Balanski	Horst	GER	0	Trabant P601	1989	598
11	Berger	Robert	GER	0	Trabant RS601	1989	599
13	Christof	Hans Joachim	GER	0	Trabant P 601	1987	594
14	Gareis	Klaus Peter	GER	0	Trabant	1985	600
16	Symmank	Roland	GER	0	Trabant 601	1985	600
24	Fietz	Enrico	GER	0	Trabant RS 601	1983	594
25	Karich	Stefan	GER	0	Trabant 601	1981	594
37	Krampitz	Lutz	GER	0	Trabant		0
44	Pasternak	Stefan	GER	0	Trabant A 600		0
75	Schmidt	Christian	GER	0	Trabant RS	1981	600
85	Kupfer	Kai	GER	0	Trabant RS	1988	0
102	Lemaire	Bart	BEL	0	Trabant	1964	600
141	Grebhan	Jürgen	GER	0	Trabant 601	1986	600
144	Gareis	Marcel	GER	0	Trabant 601	1978	595
511	Ziegler	Wolfgang	GER	0	Trabant 601	1986	594

ADAC Stiftung Sport



Talente fördern. Perspektiven schaffen.

Helfen auch Sie jungen Motorsportlern und unterstützen Sie den deutschen Motorsport!

Bayerische Landesbank
 ■ Konto-Nr. 123 14 14 ■ BLZ 700 500 00



ADAC Stiftung Sport • Am Westpark 8 • 81373 München • ☎ (0 89) 74 309-0 • Fax (0 89) 74 309-500 • www.adac-stiftungsport.de
 Stiftungsrat: Hermann Tomczyk (Vorsitzender) • Hans-Joachim Stück (Stellvertretender Vorsitzender) • Peter Geishecker • Walter Rühl • Dieter Seibert
 Stiftungsvorstand: Dr. Erhard Oehm (Vorsitzender) • Rupert Mayer (Stellvertretender Vorsitzender)



DER WEG ZU UNS!



www.oberlandblick.de
 Ludwig-Jahn-Str. 4a
 07907 Schleiz
 Tel. 03663/42 52 94
 Fax: 42 52 95

Ihre Monatszeitungen der Region!



Regional ist ideal!!!
OBERLANDBLICK
 Ihre Monatszeitung Ausgabe Schleiz / Bad Lobenstein & Ausgabe Zeulenroda-Triebes / Greiz

Starterliste *Alfa Speed Event*

Gleichmäßigkeitsprüfung: **Freitag, 21.06.2013, 17:45 - 18:10 Uhr, 25 min**
 Gleichmäßigkeitsprüfung: **Samstag, 22.06.2013, 11:10 - 11:35 Uhr, 25 min**
 Gleichmäßigkeitsprüfung: **Sonntag, 23.06.2013, 17:00 - 17:25 Uhr, 25 min**

Name	Vorname	Land	Fahrzeug	Baujahr	ccm
Baumgarten	Max	GER	Alfa Romeo GTA	1968	1300
Beck	Joachim	GER	Autobianchi	1974	1000
Becker	Hans	GER	Fiat 128 Coupe	1975	1600
Bekowies	Rolf	GER	Alfa Romeo GT	1985	3000
Bobardt	Robert	GER	Ala Romeo Giulia	1971	1600
Boeck	Klaus Peter	GER	Fiat Abarth	1968	1000
Bovensiepen	Christian	GER	Alfa Romeo	1970	2000
Croce	Werner	GER	Alfa Romeo GT	1981	3000
Dr. Gelleschun	Norbert	GER	Autobianchi A 112	1972	1000
Duesterberg	Mathias	GER	Steyr Puch	1964	1000
Dulcic	Ivo	GER	Fiat Abarth	1967	1000
Ecke	Günter	GER	Alfa Romeo Giulia	1966	2000
Emmrich	Thomas	SUI	Alfa Romeo Giulia	1967	2000
Grauer	Richard	GER	Alfa Impreza GT		2000
Greisel	Olli	GER	Alfa Romeo Giulia	1972	2000
Günther	Helmut	GER	Lancia Fulvia	1971	1300
Holz	Achim	GER	Alfa 33		2000
Kahl	Lothar	GER	Lancia A 112	1985	1000
Kapp	Matthias	GER	Alfa Romeo GT	1966	2000
Kesselring	Bernd	GER	Alfa Romeo Sud	1976	1600
Kleber	Klaus	GER	Fiat Abarth	1970	1000
Koschnik	Ingmar	GER	Fiat Abarth	1970	1000
Lamm	Jörg	GER	Alfa Romeo GT	1968	2000
Leuber	Walter	GER	Steyr Puch	1967	1000
Liese	Alexander	GER	Alfa Romeo Giulia	1970	2000
Locher	Danny	GER	Alfa Romeo GTV	1975	2000
Müller	Carsten	GER	Alfa Romeo	1989	3000
Pohlmann	Jörg	GER	Alfa Romeo	1984	2000
Psiorz	Jürgen	GER	Alfa Romeo Giulia	1966	2000
Reips	Thomas	GER	Alfa Romeo GTA	1975	2000
Renc	Marcel	GER	Alfa Romeo GTA	1968	1300
Röck	Kilian	GER	Lancia Fulvia	1973	1300
Schimeczek	Juliane	GER	Alfa Peugeot 205		2000
Schulz	Anna	GER	Autobianchi A112	1983	1000
Siebert	Stefan	GER	Alfa Romeo Giulia	1965	1600
Widmann	Michael	GER	Alfa Romeo Sud	1978	1600
Zech-Osberg	Stefan	GER	Fiat Dino 1970		3000

Meisterbetrieb
Roland Wetzel
 Gebäudeservice GmbH & Co. KG

Reinigung, Gebäudeservice und Hauswirtschaft
 Rudolf-Breitscheid-Str. 6a, 07907 Schleiz



Telefon: (0 36 63) 40 35 03 / 40 06 00
 Fax: (0 36 63) 40 35 03

Wir liefern Qualität zum fairen Preis.



Tel.: (0 36 47) 41 94 99
 Fax: (0 36 47) 41 94 98

**07381 Pößneck
 Saalfelder Straße 74 a**

RHG Baustoffe
 Bau & Garten-Zoo

Schleiz
 03663/4819-0

Bad Lobenstein
 036651/63841

Auma
 036626/20232

EUROBAUSTOFF
 DIE FACHHANDLER

Starterliste *Klassik 2-takt Trophy*

Rennen 1: **Samstag, 22.06.2013, 13:05 Uhr, 15 min + 2 Runden**
 Rennen 2: **Sonntag, 23.06.2013, 08:30 Uhr, 15 min + 2 Runden**

Startnr.	Name	Vorname	Land	Kat.	Fahrzeug	Baujahr	ccm	Bewerber
13	Wulf	Ole	GER	125-S2	PSR GP125	1991	125	Reine Nervensache
15	Wasiak	Toni	GER	125-S2	Honda RS125	1991	125	
76	Schlereth	Michael	GER	125-S2	Honda 125RS	1990	125	
205	Goedigk	Detlef	GER	125-S2	Yamaha TZ125	1994	125	
16	Dembski	Loris	GER	125-S3	Aprilia RS 125	2006	125	Loris Racing
72	Eder	Christopher	AUT	125-S3	KTM 125	2006	125	Team Motoraki
7	Marquardt	Peter	GER	250-S2	Yamaha TZ250k	1983	250	MSC Schotten
11	Wild	Michael	GER	250-S2	Virus Fior Replica	1984	250	
21	Kurbjuhn	Olaf	GER	250-S2	Yamaha TZ250F	1979	250	
71	Werner	Tobias	GER	250-S2	Rhinghini	1981	250	
5	Schneider	Manfred	GER	250-S3	Yamaha TZ250S	1986	250	
8	Druschel	Ralf	GER	250-S3	Honda NSR 250	1989	250	
17	Wittig	Thomas	GER	250-S3	Yamaha TZ250W	1989	250	
18	Tennstädt	Stefan	GER	250-S3	Rotax Bakker 250	1984	250	
23	Brandl	Erich	GER	250-S3	Honda NSR250	1986	250	
24	Thompson	Chris	GER	250-S3	Yamaha TZ250S	1986	250	Chromo
34	Hirt	Marco	GER	250-S3	Suzuki RV250	1990	250	
55	Schumacher	Gerd	GER	250-S3	Yamaha	1990	250	
58	Lutz	Rolf	GER	250-S3	Suzuki RGV250	1991	250	Garagenteam Böblingen
115	Schneider	Dr. Thomas	GER	250-S3	Honda RS250R	1989	250	
3	Dennemarck	Alexander	GER	GP350	Yamaha TR3	1972	350	
6	Burkhardt	Peter	SUI	GP350	Greeves Oulton350	1967	350	
35	Walker	James	GBR	GP350	Rhinghini	1982	350	
38	Klanner	Rudolf	AUT	GP350	Yamaha TZ350E	1978	350	
41	Notton	Luke	GBR	GP350	Harris Yamaha	1979	350	
45	Moser	Norbert	AUT	GP350	Yamaha TZ350F	1979	350	MRSC Gunkskirchen
48	Völk	Wolfgang	GER	GP350	Yamaha TZ350G	1980	350	
51	Schürger	Markus	GER	GP350	Yamaha RD350LC	1980	350	Garagenteam Böblingen
52	Cohnen	Bernd	GER	GP350	BCA Yamaha TZ 350G	1981	350	Promotec
53	Hartenstein	Peter	GER	GP350	Yamaha TZ350F	1979	350	
54	Boast	Peter	GBR	GP350	Yamaha TZ350G	1980	350	
64	ten Napel	Johan	NED	GP350	Yamaha TZ350G	1980	350	
74	Reichelt	Ralf	GER	GP350	Yamaha Juchem TZ350	1979	350	TZ Classic Racing Team Bochum
82	Wollenweber	Stefan	GER	GP350	Yamaha RP350YPVS	1983	350	
84	Zipfel	Christian	GER	GP350	Cotter OCR350	1983	350	
98	de St. Croix	Dean	CAN	GP350	Spondon Yamaha TZ350	1980	350	
117	Glauser	Ives	SUI	GP350	Yamaha TZ350	1980	350	
334	Mohrhardt	Heiner	GER	GP350	Harris Yamaha TZ350F	1979	350	
4	Aljes	Rolf	GER	OPEN	Honda RS500R	1984	500	
20	Schölzel	Ulrich	GER	OPEN	Yamaha TZ250D	1991	250	
27	Hoffmann	Walter	GER	OPEN	Honda RS250	2003	250	
28	Dorfner	Franz Patrick	AUT	OPEN	Honda RS250R	2000	250	
43	Göhrum	Gerhard	GER	OPEN	Suzuki RG500	1983	500	
80	Sanders	Erich	AUT	OPEN	Suzuki RG500MK2	1977	500	
88	Schlabach	Dirk	GER	OPEN	Suzuki RGV250	1991	250	
96	Duddens	Uwe	GER	OPEN	Suzuki RG500	1985	500	
99	Schimmelschmidt	Sebastian	GER	OPEN	Aprilia RS250	1997	250	
203	Schmitt	Roland	GER	OPEN	Aprilia RS250	1997	250	

Rennen 1: Samstag, 22.06.2013, 13:35 Uhr, 15 min + 2 Runden

Rennen 2: Sonntag, 23.06.2013, 09:00 Uhr, 15 min + 2 Runden

Startnr.	Name	Vorname	Land	Kat.	Fahrzeug	Baujahr	ccm	Bewerber
1	Weichel	Mathias	GER	250-1	Yambelli	1972	250	
2	Klar	Siegfried	GER	250-1	Yamaha RD250	1976	250	
6	Schenk	Peter	GER	250-1	Maico MD250 WK	1981	250	Garagenteam Böblingen
8	Zieger	Lars	GER	250-1	Yamaha TD2	1970	250	
19	Körner	Thomas	GER	250-1	Maico MD250RS	1974	250	
29	Eismann	Fränk	GER	250-1	Suzuki GT250	1976	250	
31	Hegny	Ernst	AUT	250-1	Suzuki TR250	1969	250	
39	Zieger	Markus	GER	250-1	Yamaha TD2	1969	250	
40	Wrusch	Thomas	GER	250-1	MZ HB250	1982	250	
44	Gutheil	Karsten	GER	250-1	Suzuki GT250	1973	250	
46	Prutscher	Wolfgang	AUT	250-1	Yamaha TD2	1969	250	
50	Schmid	Heinz W.	SUI	250-1	Yamaha TD2	1969	250	
65	Seifert	Maik	GER	250-1	MZ HB250	1965	250	
66	Eismann	Jörg	GER	250-1	Finke Egb	1964	250	
78	Vogel	Lars	GER	250-1	CZ250	1970	250	
114	Hausmann	René	GER	250-1	MZ HB Martin 250	1966	250	
165	Stolz	Gerhard	AUT	250-1	Yamaha TD3	1972	250	
304	Guhra	Karsten	GER	250-1	MZ HB 250	1980	250	
346	Rentsch	Jarno	GER	250-1	CZ PR250	1983	250	
381	Burkert	Sven	GER	250-1	Yamaha DS7	1971	250	
3	Hengler	Florian	GER	K500	BMW R50/5	1965	500	
4	Hinck	Hinrich	GER	K500	Ducati Pantah 500	1977	500	German Road Racing
5	Koch	Ove	SWE	K500	Honda RSC350	1970	350	
13	Steinke	Claudia	GER	K500	Moto Guzzi V50	1977	500	guzzi mz training
14	Bestgen	Matthias	GER	K500	Honda CB 400 Four	1975	460	
16	Brands	Julia	GER	K500	Yamaha SR500	1979	500	
17	Trockel	Jochen	GER	K500	Weslake Twin 500	1968	500	
18	Fischer	Thomas	GER	K500	Yamaha XS 400 Cup	1979	400	
20	Wolf	Reiner	GER	K500	BMW R500	1965	500	
21	Frank	Rudolf	GER	K500	Honda CB500 Four	1972	499	
22	Wiedemann	Richard	GER	K500	Honda CB 500 Four	1974	498	
23	Walla	Manfred	GER	K500	Honda CB500 Four	1972	500	
24	Esche	Wolfgang	GER	K500	Aermacchi Ala d Oro	1966	370	
25	Breitenfellner	Norman	GER	K500	Ducati SL500	1977	500	
26	Weißmann	Bernd	GER	K500	Yamaha SR500	1979	500	
32	Elander	Kuno	GER	K500	Honda CB 350	1970	350	
33	Hagman	Glenn	SWE	K500	Drixton CB450	1972	498	
45	Starby	Gard	SWE	K500	Honda Drixton	1970	348	
49	Breuning	Claus	GER	K500	Kaczor Replika	1960	500	
54	Beckmann	Jürgen	GER	K500	Honda CB500 Four	1976	500	
59	Hochlenert	Stephan	GER	K500	Suzuki GS450	1981	483	Teal Plaisir Vitesse
63	Knickenberg	Thorsten	GER	K500	BMW R50/5	1969	500	
64	Höss	Peter	GER	K500	Ducati Pantah 500	1979	500	
87	Himmelsbach	Ernst	GER	K500	Benelli 500	1974	500	
111	Järnland	Anders	SWE	K500	Honda RSC	1970	498	
112	Steinke	Karsten	GER	K500	Moto Guzzi V50	1977	500	guzzi-mz-training
117	Eriksson	Nils	SWE	K500	Honda CB350	1972	350	
120	Rasch	Manfred	GER	K500	Yamaha SR500	1978	500	
537	Rohde	Ralf	GER	K500	Moto Morini 3 1/2	1978	350	

Rennen 1: Samstag, 22.06.2013, 14:40 Uhr, 15 min + 2 Runden

Rennen 2: Sonntag, 23.06.2013, 09:35 Uhr, 15 min + 2 Runden

Startnr.	Name	Vorname	Land	Kat.	Fahrzeug	Baujahr	ccm	Bewerber
801	Stroh	Max	GER	K Jun	Kawasaki ZXR400	1995	400	
805	Kunz	Philipp	GER	K Jun	Kawasaki ZXR400	1993	400	
807	Strack	Aaron	GER	K Jun	Kawasaki ZXR400	1991	400	
818	Klinck	Felix	GER	K Jun	Honda VFR 400		400	
825	Bamberger	Kai	GER	K Jun	Honda VFR 400		400	
836	Ziesing	Leon	GER	K Jun	Kawasaki ZXR400	1993	399	
881	Antkowiak	Charlotte	GER	K Jun	Kawasaki ZXR400	1994	400	
896	Strack	Leon	GER	K Jun	Kawasaki ZXR400	1994	400	
12	Schlotter	Hans	GER	K Open	Ducati NCR 860	1976	860	Oettinger Classic Racing
20	Richter	Hans Georg	GER	K Open	Honda CR750 Replica	1978	750	
60	Kuster	Mario	AUT	K Open	Kawasaki Z750	1976	750	
61	Vögel	Peter	AUT	K Open	Ducati Pantah	1982	750	
62	Koch	Josef Andreas	GER	K Open	Yamaha TR1	1981	985	
67	Koch	Josef O.	GER	K Open	Yamaha TR1	1981	1070	
68	Gleim	Patrick	GER	K Open	Moto Guzzi Le Mans 3	1983	1050	
69	Kämmerer	Udo	GER	K Open	Ducati MHR 900	1979	863	
70	Martens	Claudia	GER	K Open	Honda 900 Bol d Or	1979	900	
71	Beck	Stefan	GER	K Open	Egli EVH750	1978	915	
72	Treske	Karsten	GER	K Open	Honda 900 Bol d Or	1979	900	
77	Aigner	Hans	GER	K Open	Ducati TT 1	1976	750	
91	Soltau	Botho	GER	K Open	BMW R100 RS	1980	997	
117	Vollmer	Hansjörg	GER	K Open	BMW R100S	1977	971	
121	Müller	Thorsten	GER	K Open	BMW R100 RS	1977	1000	MSC Angeln
139	Kraus	Gregor	GER	K Open	BMW R90 S	1973	1010	
398	Boos	Karl-Robert	GER	K Open	Moto Guzzi Le Mans	1976	1000	
511	Neumann	Reiner	GER	K Open	Honda CB 1100	1982	1123	
903	Hinck	Kenny	GER	K Sen	Kawasaki ZXR400	1991	400	German-Road-Racing
905	Hofsfeld	Hubert	GER	K Sen	Honda VFR 400	1991	399	
919	Jöst	Axel	GER	K Sen	Kawasaki ZXR400	1992	398	
920	Saul	Wolfgang	GER	K Sen	Honda VFR 400 R	1991	399	
921	Weber	Gilbert	GER	K Sen	Kawasaki ZXR4000	1995	660	
956	Brunke	Holger	GER	K Sen	Kawasaki ZXR400	1997	398	
960	Piutti	Richard	GER	K Sen	Honda VFR 400		400	
962	Schröder	Paul	GER	K Sen	Kawasaki ZXR400	1997	398	
965	Dreves	Erno	GER	K Sen	Dreves Typ 01	1982	660	
987	Schreiner	Frank	GER	K Sen	Yamaha SR500	1979	500	
996	Krüger	Rene	GER	K Sen	Kawasaki ZXR400	1993	398	
998	Rohde	Robert	GER	K Sen	MZ Skorpion Sport	1995	660	
999	Jäschke	Insa	GER	K Sen	MZ Skorpion	1995	660	
6	Brodersen	Heino	GER	K750	Laverda	1976	750	
7	Thomsen	Gerd	GER	K750	Ducati Pantah	1981	750	
11	Pfautsch	Sascha	GER	K750	Moto Guzzi	1980	750	
47	Muselick	Kurt	GER	K750	Yamaha XS650	1976	750	
51	Hackenberg	Rudi	GER	K750	Ducati 750SS	1974	750	
92	Lorenzen	Niko	GER	K750	Yamaha XS650	1975	650	
311	Lorenz	Steffen	GER	K750	Honda VF500	1984	500	
319	Waskow	Erich	GER	K750	Ducati Pantah	1980	680	
451	Kaiser	Klaus	GER	K750	Ducati Pantah	1981	579	
757	Schneider	Manfred	GER	K750	BMW R75//	1977	750	

Starterliste *Klassik 4-takt Trophy III*

Rennen 1: Samstag, 22.06.2013, 15:15 Uhr, 15 min + 2 Runden

Rennen 2: Sonntag, 23.06.2013, 10:05 Uhr, 15 min + 2 Runden

Startnr.	Name	Vorname	Land	Kat.	Fahrzeug	Baujahr	ccm	Bewerber
11	Pfautsch	Sascha	GER	Big Tw	Ducati 1078 SS	1078		Silent Hektik Racing
12	Schlötter	Hans	GER	Big Tw	BMW R100 RS	1977	750	Oettinger Classic Racing
88	Werner	Steffen	GER	Big Tw	MotoGuzzi 1100 Sport	1998	1096	Dalmühle Motorradteile
350	Zachrau	Christoph	GER	Big Tw	Ducati Paul Smart	2005	992	
399	Boos	Karl-Robert	GER	Big Tw	MotoGuzzi 1100 Sport	1999	1100	
480	Knebel	Achim	GER	Big Tw	Yamaha TRX850	1996	850	Team TRX Racing
481	Schulze Welberg	Hubert	GER	Big Tw	Yamaha TRX 850	1996	850	Bergwerkstatt
482	Lorenz	Hildor	GER	Big Tw	Yamaha TRX 850	1996	850	
483	Langenbacher	Jochen	GER	Big Tw	Yamaha TRX 850	1996	850	
3	Hinck	Kenny	GER	SBK	Kawasaki ZXR750	1991	750	German-Road-Racing
14	Stäbe	Rainer	GER	SBK	Ducati 851 S3	1991	851	
6	Göhrum	Gerhard	GER	SBK 90	Honda VTR 1000 SP	2000	1000	
9	Duddens	Peter	GER	SBK 90	Honda VTR 1000	1997	1000	
19	Strack	Reinhard	GER	SBK 90	Honda VTR 1000 F	1997	1000	
51	Trabold	Hubert	GER	SBK 90	Kawasaki LendenZ1000	1978	1000	
55	Drusel	Frank	GER	SBK 90	Ducati 916	1998	916	
71	Scholler	Oliver	GER	SBK 90	Kawasaki ZX7R	1997	750	
183	Seidel	Arndt	GER	SBK 90	Yamaha YZF750	1994	750	
8	Henning	Erich	GER	SSP	Yamaha R8	1999	600	MSC Theintal Kirlfack
13	Kiefer	Thilo	GER	SSP	Honda CBR 600 F	1991	600	
41	Eckert	Ralf	GER	SSP	Yamaha YZF r6	1999	600	
80	Buckl	Axel	GER	SSP	Yamaha R6	1999	600	
81	Kallabis	Anita	GER	SSP	Yamaha R6	1999	600	
82	Richter	Roy	GER	SSP	Yamaha R6	2001	600	
83	Ehrhart	Christopher	GER	SSP	Honda CBR600	1997	600	
84	Ehrhart	Ulrich	GER	SSP	Kawasaki ZX 6 R	1997	600	
85	Bross	Axel Anton	GER	SSP	Yamaha R6	1999	600	
86	Dick	Lukas	GER	SSP	Yamaha R6		600	
87	Seeling	Eric	GER	SSP	Ducati 748 RS	1998	748	
106	Bischoff	Hans Werner	GER	SSP	Honda CBR600	2000	598	
118	Schürger	Markus	GER	SSP	Yamaha R6	1999	600	Garagenteam Böblingen
184	Wehmeyer	Frank	GER	SSP	Yamaha R6	1999	600	
4	Hinck	Hinrich	GER	Top Tw	Ducati TT680	1981	680	German Road Racing
7	Hilpert	Rainer	GER	Top Tw	Ducati TT 750	1983	780	
22	Bornhard	Rainer	GER	Top Tw	Aprilia RSV2	1996	550	
28	Pelz	Matthias	GER	Top Tw	Ducati 750 SS	1991	750	
29	Jacqui	Heinz	GER	Top Tw	Ducati Patnah 750	1981	750	LK Corse
30	Steinbruckner	Stefan	GER	Top Tw	Suzuki SV650		650	
39	Schwoche	Ralf	GER	Top Tw	Ducati 900 SS	1991	900	
53	Hörber	Benedikt	GER	Top Tw	Ducati 900 SS	1995	900	
60	Plutti	Richard	GER	Top Tw	Honda Hawk 650	1992	650	
63	Knickenberg	Thorsten	GER	Top Tw	BMW R100/7	1970	1000	
67	Putzmann	Thomas	GER	Top Tw	Ducati Bastard 900	1996	900	
115	Hochliert	Stephan	GER	Top Tw	Ducati 750 SS	1994	750	Team Plaisir Vitesse
126	Hetzel	Bernd	GER	Top Tw	Ducati Patnah 750	1982	750	
158	Theurer	Helmut	GER	Top Tw	Ducati 750SS	1990	748	
319	Waskow	Erich	GER	Top Tw	Ducati 900 SS	1995	900	
419	Hummler	Mirko	GER	Top Tw	Ducati 750 F1	1985	748	

Starterliste *Classic Superbike*

Rennen 1: Samstag, 22.06.2013, 16:15 Uhr, 15 min + 2 Runden

Rennen 2: Sonntag, 23.06.2013, 11:15 Uhr, 15 min + 2 Runden

Startnr.	Name	Vorname	Land	Kat.	Fahrzeug	Baujahr	ccm	Bewerber
13	Kientopf	Lars	GER	AMA	Kawasaki Z1000R	1982	1170	
14	Kreuzer	Bernd	GER	AMA	Kawasaki Z1000R	1983	1000	
19	Peck	Andreas	GER	AMA	Honda VF750F	1983	1000	www.teamdor.com
48	Lammers	Ralf	GER	AMA	Suzuki Katana	1982	1360	Merkens Motoren Technik
59	Kinnast	Manfred	SUI	AMA	Honda CB1100R	1983	1100	
72	Hesse	Holger	GER	AMA	Suzuki GS	1979	1000	
85	Schröder	Malte	GER	AMA	Suzuki GSX	1985	1985	
94	Raschke	Sebastian	GER	AMA	Honda CB1100R	1982	1123	Team Raschke
99	Ardelt	Reinhard	GER	AMA	Honda Bol Dor	1980	900	Super B-Team
120	Werdier	Martin	GER	AMA	Kawasaki GPZ 1100 UT	1983	1100	Reinehr Racing Team
121	Arnsburg	Thomas	GER	AMA	Suzuki GS 1000	1978	1170	Old-School-Superbikes
320	Krause	Gerald	GER	AMA	Kawasaki GPZ1100B	1982	1100	Reinehr Racing Team
999	Leye	Joachim	GER	AMA	Kawasaki GPZ1100	1983	1100	
50	Heller	Andreas	GER	Gast	Kawasaki GPZ1100	1981	1100	
4	Langkamp	Dirk	GER	OEX	Yamaha TZ 750	4985	1000	Kabu Duc Racing
10	Merkens	Stefan	GER	OEX	Yamaha MMT 1200 RR	1985	1200	MMT Racing Team
22	Bopp	Silvio	GER	OEX	Suzuki GSX-R 750	1985	1057	
61	Maurer	Frank	GER	OEX	Honda XR1127	1991	1127	
68	Ruckriegel	Thomas	GER	OEX	Yamaha XS1100	1979	1300	Motul ML Performance Racing
86	Schuler	Thomas	GER	OEX	Suzuki GSXR	1985	748	BOLIPACK-Suzuki
333	Brako	Andrew	GER	OEX	Suzuki GSX-R	1987	1127	Andrew Brako Srad Racing Team
7	Versteeg	Jeroen	NED	VIN	Suzuki CR 6G	1980	1000	
30	Arzner	Bruno	GER	VIN	Moto Martin	1982	1100	TT Racing Black Forest
34	Hofmann	Thomas	GER	VIN	Moto Marten GS1000	1980	1100	Team Projekt 34
45	Tappert	Norman	GER	VIN	Honda Bol d Or	1983	1100	Fahrschul Racing Team
57	Aresin	Christine	GER	VIN	Suzuki GSX 750	1981	900	Lobudgetracing
65	Wobker	Ralf	GER	VIN	Kawasaki Z1000	1979	1100	
67	Kniese	Klaus-Michael	GER	VIN	Seeley SH 7	1975	970	Heimer Racing
76	Dony	Klaus	GER	VIN	Rau Kawasaki Z1000	1980	1260	Bike Side Racing
79	Rohde	Jörg	GER	VIN	Honda Bol d Or	1980	1123	Team d Or
89	Loibl	Franz	GER	VIN	Kawasaki Z1000	1981	1000	Team Roter Hahn
95	Schirmer	Thorsten	GER	VIN	Honda Bol d Or	1981	1100	Team Bol d Or Club
101	Thode	Andreas	GER	VIN	Kawasaki Z-1000	1981	1000	
110	Strobel	Klaus	GER	VIN	Kawasaki GPZ	1983	1260	Bockwork Orange
111	Ganter	Christian	GER	VIN	Honda	1980	1000	German Classic Endurance Team
133	Hart	Christian	GER	VIN	Honda CB 900 F	1980	1123	Team Roter Hahn
136	Treske	Karsten	GER	VIN	Honda Bol D Or	1983	1199	SchwakeStaschel RC Team
373	Weiler	Manfred	GER	VIN	Yamaha FJ 1100	1984	1100	

Sommerrodelbahn



Am Kürnberg 1a
07929 Saalburg-Ebersdorf
Telefon: 036647 / 299 - 150

Der Spaß für Jung und Alt!
Sausen Sie in schwingvollen Kurven den Hang hinab!

Fahrgastschiffahrt Saalburg GmbH



Am Torbogen 1
07929 Saalburg-Ebersdorf
Telefon: 036647 / 222 50

Rundfahrten
Kaffeefahrten
Dixiefahrten
Vereinsfahrten
Mondscheinfahrten
von Ostern bis Oktober

Floßvermietung



Am Torbogen 1
07929 Saalburg-Ebersdorf
Telefon: 036647 / 222 50

Für die ganze Familie!
Unternehmen Sie eine einzigartige Floßfahrt!
Buchbar bei der Fahrgastschiffahrt!

www.saalburg.de

Internationale Sidecar Trophy Supersprint

Rnd./Pl.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1										
2										
3										
4										
5										

Internationale Sidecar Trophy Sprintrennen

Rnd./Pl.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										

Internationale Sidecar Trophy Rennen

Rnd./Pl.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
9										
10										
11										
12										

Klassik Motorrad Sidecar Cup -1- Sprintrennen

Rnd./Pl.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1										
2										
3										
4										
5										
6										

Klassik Motorrad Sidecar Cup -1- Gold Race

Rnd./Pl.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
9										
10										

Klassik Motorrad Sidecar Cup -2- Sprintrennen

Rnd./Pl.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1										
2										
3										
4										
5										
6										

Klassik Motorrad Sidecar Cup -2- Gold Race

Rnd./Pl.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
9										
10										

Klassik Motorrad Sidecar Cup -3- Sprintrennen

Rnd./Pl.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1										
2										
3										
4										
5										
6										

Klassik Motorrad Sidecar Cup -3- Gold Race

Rnd./Pl.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
9										
10										

IIHRO Sprintrennen

Rnd./Pl.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										

IIHRO Gold Race

Rnd./Pl.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
9										
10										
11										
12										
13										
14										



FIM Sidecar



World Championship



Partner des TÜV Rheinland • www.fsp.de

**Schleizer Dreieck
30.08. - 01.09.2013**



Cableman Racing-Service
Werner Hiltbold
Dürrestr. 1 • CH 5314 Kleindöttingen
+41 79 438 97 74

Massanfertigung von
Bowdenzügen
Schweissen TIG AC/DC
Hartlöten
Trottle-Cable
Clutch-Cable
Cable Confect
Welding TIG AC/DC
Bracing

**Tickets unter:
0172/803 28 66**

sowie in der Stadtinformation „Alte Münze“ Schleiz und im Motorradfachgeschäft Hartelt in Schleiz

FIM Sidecar Worldchampionship 2013 in Schleiz

Die Seitenwagen-WM macht auch im Jahr 2013 auf dem Schleizer Dreieck Station und begeistert sowohl die Teams als auch die Zuschauer auf den Rängen wieder mit hochklassigem und spannendem Motorsport auf drei Rädern. Vom 30. August bis 02. September gastiert der WM-Zirkus zum insgesamt siebenten Lauf des Jahres auf der ältesten Naturrennstrecke Deutschlands. Damit bilden die Veranstaltungen des AMC den Start und das Ende der diesjährigen Motorsportsaison in Schleiz. Denn die Classic



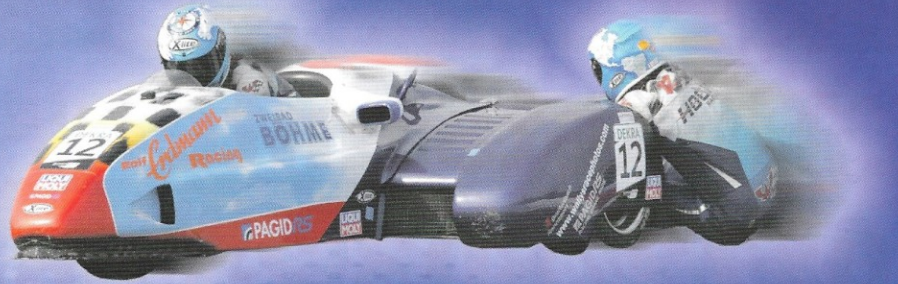
stellt den Auftakt in die Festwoche anlässlich „90 Jahre Schleizer Dreieck & 100 Jahre Schleizer Fußball“ im Juni dar, die WM schließt die Saison in Schleiz ab.

Das genaue Veranstaltungsprogramm der FIM Sidecar Worldchampionship wird in den kommenden Wochen und Monaten natürlich noch präzisiert. Fest steht jedoch auch jetzt schon, dass die WM in diesem Jahr erneut sehr stark besetzt sein wird und den Zuschauern in zwei Läufen, einem Sprintrennen am Samstag und dem sogenannten Gold-Race am Sonntag, erneut hochklassige und dramatische Zweikämpfe liefern wird. Durch die bereits im Frühjahr feststehenden Nennungen vieler Teams, so zum Beispiel des deutschen Duos Kurt Hock und Enrico Becker oder des amtierenden Welt-

meisters Reeves / Hawes aus Großbritannien, ist das Feld der Sidecars vielleicht so stark besetzt wie lange Zeit zuvor nicht mehr. Hinzu kommen mit den Brüdern Ben und Tom Birchall oder dem deutschen BMW-Gespann von Jörg Steinhausen und Grégory Cluze weitere Favoriten. Auch eine Rückkehr des am Ende der letzten Saison verletzten Adolf Hänni als Beifahrer ist nicht ausgeschlossen. Dieser hatte lediglich seinen Rücktritt aus der IDM, aus der einige Teams in diesem Jahr in die WM wechseln, bekannt gegeben. Außer auf dem Schleizer Dreieck finden die diesjährigen Weltmeisterschaftsläufe außerdem in Le Mans, Aragon, Rijeka, Sachsenring und Oschersleben sowie zweimal im niederländischen Assen statt.

Text: Achim Strauss Fotos: Archiv

Design für den Erfolg - the leading sidecars



www.LCR-Sidecar.com



Schleizer Dreieck BREITSPIEL

Spiel „Schleizer Dreieck“

Neuaufgabe des Spiels von 1950 mit aktuellem Streckenverlauf

mehrere Spielvarianten



34,90 €
inkl. MwSt.

limitierte Auflage

Hiermit bestelle ich verbindlich

Exemplare
des Brettspiels „Schleizer Dreieck“
im Wert von 34,90 €/Stück.

Abholung in den
Geschäftsräumen der
AMK Info Verlags GmbH
in Schleiz

per Postversand
(zzgl. 6,90 € Versandgebühr)

Name, Vorname _____

Straße, Nr. _____

PLZ, Ort _____

Telefonnummer _____

Bitte freimachen!

AMK Info Verlags GmbH
Ludwig-Jahn-Str. 4a
07907 Schleiz

**Erhältlich bei der AMK Info Verlags GmbH
Ludwig-Jahn-Straße 4a - 07907 Schleiz
info@amk-info-verlag.de**