

• Finanzierungen
– derzeit zu besonders günstigen Konditionen!

- Privatkredite
- Baukredite
- Firmenkredite

- Geldanlagen
- Wertpapiere
- Bausparen
- Immobilienservice
- Versicherungen
- Leasing

Ihr kompetenter Partner
in der Region!

 Kreissparkasse
Saale-Orla

www.ksk-saale-orla.de

Classic Grand Prix 2006



offizielles
Veranstaltungs-
programm
5,-€

Gestaltung Titelseite: Medienservice G. Seidel - Göschitz, Foto: Hans Ritter, Schleiz



auf dem Schleizer Dreieck
vom **23.** bis **25.06.**

mit Rennen für historische Motorräder und Gespanne sowie Präsentationsläufen für historische Rennmaschinen und historische Automobile

MOTORRAD MAGAZIN
MO

KlassikMotorrad
Clubman Cup 2006

antenne
THÜRINGEN

Top
Speed

Thüringen & Unwe
Nummer 1 in Thüringen

OSTTHÜRINGEN
Zeitung
Gründet Zeitung in Ostthüringen

TLZ
Thüringische
Landeszeitung
L&V-archivieren-Klassezeit

Firma beckner
Fahrzeugteile
und Service
0 36 63/42 41 32

20th Anniversary
DIHRO
International Historic Racing Organization

AA
The Classic Bike Event

Allgemeiner
Anzeiger

DMSB
Deutscher Motor Sport Bund e.V.

Automobile

AWO

SW

Sternquell

ADAC
ADAC Hessen-
Thüringen e.V.

Dynamisch

**Allgemeiner Anzeiger:
Ihr Partner für Thüringen.**



Auto Union 16-Zylinder Rennwagen Typ C, 1936. Foto: Audi



www.allgemeiner-anzeiger.de

**15 Lokalausgaben am Mittwoch
und 14 Lokalausgaben am Sonntag.
Gesamtauflage: über 1,7 Millionen Exemplare.**



Classic 2006 auf dem Schleizer Dreieck



GRUSSWORTE

MEINE SEHR GEEHRTEN DAMEN UND HERREN, LIEBE MOTORSPORTFREUNDE,

als Schirmherr begrüße ich Sie ganz herzlich zum Classic Grand Prix in der Rennstadt Schleiz. Nach dem Erfolg des vergangenen Jahres steht das Schleizer Dreieck auch 2006 wieder ganz im Zeichen der Rennsport-Nostalgie. Ich könnte mir keinen besseren Ort vorstellen, um Motorsportgeschichte wieder lebendig werden zu lassen, als die älteste Naturrennstrecke Deutschlands.

Das Schleizer Dreieck ist ein Inbegriff des deutschen Motorrennsports: Seit 1923 ist hier alles gefahren, was Rang und Namen hat. An diese Tradition werden historische Motorräder und Automobile beim Classic Grand Prix erneut anknüpfen. Dass die Zahl von 700 Startern des vergangenen Jahres übertroffen wird, spricht für die wachsende Akzeptanz des Wettbewerbs.

Die Piloten der IHRO gehen dabei in Europa bereits im 20. Jahr mit ihren historischen Grand-Prix-Maschinen an den Start, seit 1997 auch in Deutschland und dabei immer in Schleiz. Weitere Höhepunkte des Wochenendes sind die Rennen der „Grab-the-Flag“-Serie in sechs verschiedenen Klassen. Erstmals treten Classic- und Post-Classic-Seitenwagen sowie Classic-Solommaschinen gegeneinander an. Die Piloten der Oldtimer und Youngtimer werden wieder an ihre technischen und fahrerischen Grenzen gehen und klassische Renntechniken auf traditionsreicher Strecke demonstrieren. Vor allem an der anspruchsvollen Buchhübeleinfahrt sind Mut und Eleganz gefragt.

Darüber hinaus werden die Piloten der historischen Fahrzeug-Paraden klassische Automobile und Motorräder präsentieren. Eine Besonderheit ist der Gedächtnislauf für den im vergangenen Jahr verstorbenen Heinz Melkus und seine legendäre Rennwagenschmiede. Die gesamte Melkus-Familie wird dazu hier in Schleiz, einer der ehemaligen Wirkungsstätten von Heinz Melkus, zugegen sein.

Die Region um Schleiz bietet allerdings nicht nur hochkarätigen Motorsport, sondern auch eine reizvolle Landschaft mit vielen Sehenswürdigkeiten. Gerade für Motorsportfreunde ist das thüringer Vogtland mit den großen Saaletalsperren und den zahlreichen Campingplätzen ein wahres Urlaubsparadies.

Ich danke allen Verantwortlichen und ehrenamtlichen Helfern, die den Classic Grand Prix hier auf dem Schleizer Dreieck organisiert und möglich gemacht haben, allen voran dem Automobil- und Motorrad-Club „Schleizer Dreieck“ e. V. (AMC) im ADAC.

Den Organisatoren wünsche ich einen reibungslosen Ablauf der Wettbewerbe und viele Zuschauer, allen Fahrern Unfallfreie Läufe und sportlichen Erfolg, den Gästen interessante Rennen und Paraden und darüber hinaus einen schönen Aufenthalt in Thüringen – hier, „wo Urlaub noch Erholung ist“.

Freuen wir uns auf den Classic Grand Prix 2006!

Jürgen Reinholz

Thüringer Minister für Wirtschaft, Technologie und Arbeit

LIEBE RENNBEESUCHER, GÄSTE UND AKTIVE,

es ist mir eine große Freude, Sie zu einem besonderen motorsportlichen Leckerbissen an der ältesten Naturrennstrecke Deutschlands, dem Schleizer Dreieck, im Saale-Orla-Kreis, willkommen zu heißen.

Die Motorsportanhänger können sich auf ein buntes Programm mit zahlreichen motorsportlichen Events freuen. Auf Deutschlands ältester noch befahrener Straßenrennstrecke wird an diesen drei Tagen die Geschichte des Straßenrennsports wieder aufleben. Neben den Präsentationsläufen auf zwei, drei und vier Rädern, werden auch Rennen mit klassischen Motorrädern zu sehen sein. Bereits zum zweiten Mal ist die International Historic Racing Organisation (IHRO) zu Gast. Die Rennen mit Grand-Prix-Maschinen aus den 60er-Jahren – 350 ccm und 500 ccm – sorgten bereits in der Vergangenheit stets für einen Höhepunkt bei den Classic-Veranstaltungen in Schleiz. Nach ihrer erfolgreichen Premiere im vergangenen Jahr werden erneut die Piloten der „Grab the Flag“-Serie zu Gast sein und für mächtig Wirbel und Aufmerksamkeit auf der Strecke sorgen. Weitere Rennen werden u. a. in den Klassen Post Classic (125 ccm bis 500 ccm), Classic-Seitenwagen und Post Classic-Seitenwagen ausgetragen.

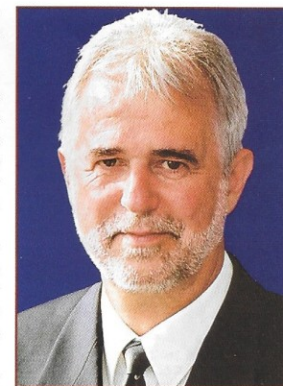
Selbstverständlich kommen auch die Anhänger der Vier-radszene auf ihre Kosten. Bei den Automobilen möchte der AMC insbesondere an dem im Vorjahr verstorbenen Heinz Melkus erinnern. Der Dresdener ging als einer der besten Automobilrennfahrer der DDR und genialer Konstrukteur in die Geschichte ein. Auf Grund seiner Verdienste und der zahlreichen sportlichen Erfolge wird es einen Sonderlauf mit den Rennwagen aus dem Melkus-Rennstall geben. Selbstverständlich wird auch ein Oldtimer- und Teilemarkt nicht fehlen.

Ich bin mir sicher, dass die Durchführung dieser Rennveranstaltung mit historischen Rennfahrzeugen wiederum sehr gut bei allen Besuchern ankommen wird.

Für die ausgezeichnete Vorbereitung dieser Veranstaltung möchte ich allen Helfern, den Verantwortlichen der Betreibergesellschaft, dem AMC „Schleizer Dreieck“ und allen, die entlang der Rennstrecke für eine reibungslose Durchführung des „Classic Grand Prix 2006“ Sorge tragen, meinen herzlichsten Dank sagen.

Ich wünsche allen aktiven Teilnehmern ein faires und möglichst Unfallfreies Rennen, den Besten den Sieg, den Zuschauern interessante und spannende Rennen, gute Unterhaltung und einen angenehmen Aufenthalt im Saale-Orla-Kreis.

Ihr Landrat
Frank Roßner



GRUSSWORTE



SEHR GEEHRTE DAMEN UND HERREN, LIEBE MOTORSPORTFREUNDE,

vom 23. bis zum 25. Juni 2006 gastierten die historischen Motorräder und Automobile vergangener Zeiten als Classic Grand Prix auf dem Schleizer Dreieck. Nun bereits das dritte Jahr auf dem neuen verkürzten Streckenkurs.

Zu Gast werden, die Internationale Historic Racing Organisation (IHRO) und die Piloten der „Grab the Flag“-Serie sein. Weiterhin wird in Rennen wie Classic-Seitenwagen, Post Classic Seitenwagen und Post Classic um den Sieg gekämpft. Ganz neu auf dem Schleizer Dreieck in diesem Jahr der Sonderlauf zu Ehren des im vergangenen Jahr leider verstorbenen Heinz Melkus, der Sonderlauf der Rennwagen aus dem Melkus-Rennstall.

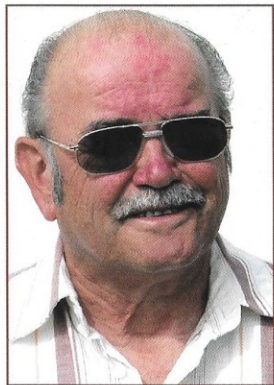
Weiterhin findet die erste AWO/Simson Stern-

fahrt der Neuzeit zum Schleizer Dreieck an diesem Wochenende statt. Sie sehen, es wird Ihnen viel an diesem Wochenende in Schleiz geboten.

Mein besonderer Dank geht an die Mitglieder des Automobil- und Motorsportclub „Schleizer Dreieck“ e. V. im ADAC als Veranstalter und Organisator, sowie an die vielen freiwilligen ehrenamtlichen Helfer, ohne die solche Veranstaltungen in diesen Größenordnungen einfach nicht möglich wären.

Ich wünsche allen aktiven Teilnehmern ein faires und unfallfreies Wochenende, den Besten den Sieg und allen Besuchern und Gästen spannende und interessante Rennen, gute Unterhaltung und einen angenehmen Aufenthalt hier bei uns in Schleiz an der ältesten Naturrennstrecke Deutschlands.

Heidemarie Walther
Bürgermeisterin Stadt Schleiz



LIEBE MOTORSPORTFREUNDE, LIEBE GÄSTE,

nur wenige Tage nach der Sidecar WM auf dem Dreieck steht der neue Höhepunkt 2006 bevor. Über 700 Fahrer werden den Classic Grand Prix 2006 mit Ihrem unverwechselbaren Sounds bestreiten.

Dazu darf ich Sie – liebe Classic Fans – ganz herzlich, im Namen aller AMC-Mitglieder, an der nunmehr 83-jährigen ältesten Rennstrecke Deutschlands – dem Schleizer Dreieck – begrüßen.

Neben sicher spannenden Rennen der 350 und 500 ccm IHRO mit über 70 Startern und über 170 Startern von Grab the Flag wird das Grand-Prix-Rennen der Classic und

Post Classic Sidecar einer von weiteren Höhepunkten sein.

Zu den Paraden der Automobile wird der „Heinz-Melkus Gedächtnislauf“ nicht nur ein Wiedersehen mit mehr als 20 Rennfahrzeugen aus der Renn- und Sportwagen-Schmiede Heinz Melkus geben, sondern auch ein Wiedersehen mit einigen Fahrern jener Fahrzeuge, und natürlich der Familie Melkus.

Dazu wünsche ich allen Aktiven erfolgreiche und unfallfreie Starts, Ihnen, unseren Zuschauern, bei hoffentlich schönem Rennwetter – spannende Rennen, einen angenehmen Aufenthalt in Schleiz und eine gesunde Heimreise.

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



ALLEN FAHRERN UND GÄSTEN EIN HERZLICHES WILLKOMMEN AM SCHLEIZER DREIECK!

Vor wenigen Wochen pfeilte noch die Welt-Elite der Seitenwagenpiloten über das „neue“ Schleizer Dreieck. An diesem Wochenende lädt die Traditionsrennstrecke hingegen zu einem großen Klassentreffen vieler Rennfahrer ein, die auf dem alten Kurs bereits vor Jahrzehnten große Erfolge verzeichneten. Der „1. Classic Grand Prix Schleizer Dreieck“ lässt die Tradition der ältesten Rennstrecke Deutschlands wieder aufleben und erweckt bei vielen Fans des Dreiecks Erinnerungen an die „guten alten Zeiten“. Ich freue mich besonders, dass die hohe Teilnehmerzahl des Vorjahres gehalten werden konnte, was dem hohen Bekanntheit- und Beliebtheitsgrad des Schleizer Dreiecks weit über die Bundesgrenzen hinaus Rechnung trägt.

Ich begrüße deshalb besonders alle Gäste und Aktive aus den befreundeten Motorsportföderationen.

Ein herzliches Dankeschön geht an dieser Stelle an alle Helfer und Streckenposten, die bei Wind und Wetter einen hervorragenden Job an der Strecke verrichten.

Das Rennleitungsteam des AMC „Schleizer Dreieck“ e.V. im ADAC wünscht allen Besuchern kurzweilige Unterhaltung, allen Teilnehmern eine unfallfreie Fahrt vor einer bunten Zuschauerkulisse aus Jung und Alt und hofft auf ein Wiedersehen im nächsten Jahr beim „2. Classic Grand Prix Schleizer Dreieck“!

Stefan Beck
Rennleiter

ZEITPLAN

Freitag, 23.06.2006	Samstag, 24.06.2006	Sonntag, 25.06.2006
Vorstart	Vorstart	Vorstart
07.50 08.00 08.20 Classic GP Parade Klasse 6 u. 1 Rennmotorräder und Seitenwagen Baujahr bis 1949 und Sportmotorräder Baujahr bis 1989	07.45 07.55 08.15 Classic GP Parade 2 Rennmotorräder Baujahr 1950 bis 1969 bis 250 ccm	08.00 08.10 08.40 Classic GP Abschlussparade Klasse 3
08.10 08.20 08.50 Klassik Motorrad Clubman Cup	08.05 08.15 08.35 Classic GP Parade 3 Rennmotorräder Baujahr 1950 bis 1969 über 250 ccm	08.40 08.50 09.10 Warm up Vintage/Postvintage, Seniorsklasse, Juniorklasse und Classic 350
08.50 09.00 09.20 Classic GP Parade 2 Rennmotorräder Baujahr 1950 bis 1969 bis 250 ccm	08.25 08.35 08.55 1. Zeittraining IHRO 350	09.00 09.10 09.30 Warm up Königsklasse und Classic 500
09.10 09.20 09.40 Classic GP Parade 3 Rennmotorräder Baujahr 1950 bis 1969 über 250 ccm	08.55 09.00 Strecke räumen	09.20 09.30 09.50 Warm up Vintage/Postvintage, Seniorsklasse, Juniorklasse und Classic 350
09.35 09.45 10.05 Post Classic (125/250/350/500)	08.50 09.00 09.20 gff Vintage/Postvintage, Seniorsklasse, Juniorklasse und Classic 350	09.50 10.05 Eröffnung
10.05 10.10 Strecke räumen	09.10 09.20 09.40 gff Königsklasse und Classic 500	Runden
10.10 10.20 10.50 Klassik Motorrad Clubman Cup	09.30 09.40 10.00 gff Sportsmen 750, Classic 750 und Classic Open	09.55 10.05 10.25 Rennen 2 Post Classic (125/250/350/500) 9
10.50 10.55 Strecke räumen	10.00 10.05 Strecke räumen	10.25 10.30 Strecke räumen
10.45 10.55 11.15 Classic GP Parade Klasse 6 u. 1 Rennmotorräder und Seitenwagen Baujahr bis 1949 und Sportmotorräder Baujahr bis 1989	09.55 10.05 10.25 Post Classic (125/250/350/500)	10.20 10.30 11.00 Rennen 3 Königsklasse 10
11.05 11.15 11.35 Classic Sidecar – Post Classic Sidecar Racing	10.25 10.30 Strecke räumen	11.00 11.05 Strecke räumen
11.35 12.05 Mittagspause + Strecke räumen	10.20 10.30 10.50 1. Zeittraining IHRO 500	10.55 11.05 11.35 Rennen 4 Sportsmen+Classic 750 10
11.55 12.05 12.25 Freies Training IHRO 350	10.50 10.55 Strecke räumen	11.35 11.40 Strecke räumen
12.25 12.30 Strecke räumen	10.45 10.55 11.15 gff Vintage/Postvintage, Seniorsklasse, Juniorklasse und Classic 350	11.30 11.40 12.10 Rennen 5 Junior+Classic 350 10
12.25 12.35 12.55 Classic GP Parade 4 Rennmotorräder Baujahr 1970 bis 1989 bis 250 ccm	11.05 11.15 11.35 gff Königsklasse und Classic 500	12.10 12.30 Mittagspause + Strecke räumen
12.45 12.55 13.15 Classic GP Parade 5 Rennmotorräder Baujahr 1970 bis 1989 über 250 ccm	11.25 11.35 11.55 gff Sportsmen 750, Classic 750 und Classic Open	12.25 12.30 13.00 Rennen 6 IHRO 350 11
13.05 13.15 13.35 Post Classic (125/250/350/500)	11.55 12.25 Mittagspause + Strecke räumen	13.00 13.05 Strecke räumen
13.35 13.40 Strecke räumen	12.15 12.25 12.45 2. Zeittraining IHRO 350	12.55 13.05 13.35 Rennen 7 Classic Open 10
13.30 13.40 14.00 Classic GP Parade Klasse 6 u. 1 Rennmotorräder und Seitenwagen Baujahr bis 1949 und Sportmotorräder Baujahr bis 1989	12.45 12.50 Strecke räumen	13.35 13.40 Strecke räumen
14.00 14.10 14.40 Rennen 1 10 Runden Klassik Motorrad Clubman Cup	12.40 12.50 13.10 gff Vintage/Postvintage, Seniorsklasse, Juniorklasse und Classic 350	13.30 13.40 14.10 Rennen 8 Classic 500 10
14.40 14.45 Strecke räumen	13.00 13.10 13.30 gff Königsklasse und Classic 500	14.10 14.15 Strecke räumen
14.35 14.45 15.05 Freies Training IHRO 500	13.20 13.30 13.50 gff Sportsmen 750, Classic 750 und Classic Open	14.05 14.15 14.40 Rennen 9 Vintage/Postvintage+ Seniorsklasse 8
15.05 15.10 Strecke räumen	13.50 13.55 Strecke räumen	14.40 14.45 Strecke räumen
15.00 15.10 15.30 Classic Parade Klasse 7 Rennwagen	13.45 13.55 14.15 2. Zeittraining IHRO 500	14.35 14.45 15.15 Rennen 10 IHRO 500 14
15.25 15.35 15.55 Classic Parade Klasse 8 Tourenwagen bis 1600 ccm	14.15 14.20 Strecke räumen	15.15 15.20 Strecke räumen
15.55 16.00 Strecke räumen	14.10 14.20 14.40 Classic Sidecar – Post Classic Sidecar Racing	15.10 15.20 15.40 Rennen 11 Classic Sidecar – Post Classic Sidecar Racing 10
15.50 16.00 16.20 Classic Parade Klasse 9 Tourenwagen über 1600 ccm	14.40 14.45 Strecke räumen	15.30 15.40 16.00 Classic GP Parade Klassen 4/5 Abschlussparade Rennmotorräder
	14.35 14.45 15.05 Classic GP Parade 4 / 5 Rennmotorräder Baujahr 1970 bis 1989 über 250 ccm	16.00 16.05 Strecke räumen
	14.55 15.05 15.25 Classic GP Abschlussparade Klasse 2	15.55 16.05 16.25 Abschlussparade Klasse 7 Rennwagen
	15.25 15.30 Strecke räumen	16.25 16.30 16.50 Abschlussparade Klasse 8 Tourenwagen bis 1600 ccm
	15.20 15.30 15.50 gff Vintage/Postvintage, Seniorsklasse, Juniorklasse und Classic 350	16.45 16.55 17.15 Heinz Melkus Classic Parade für Melkus Formel/Touren- und Sportwagen
	15.40 15.50 16.10 gff Königsklasse und Classic 500	17.10 17.20 17.40 Abschlussparade Klasse 9 Tourenwagen über 1600 ccm
	16.00 16.10 16.30 gff Sportsmen 750, Classic 750 und Classic Open	
	16.30 16.35 Strecke räumen	
	16.25 16.35 16.55 Classic Parade Klasse 7 Rennwagen	
	16.45 16.55 17.15 Classic Parade Klasse 8 Tourenwagen bis 1600 ccm	
	17.15 17.20 Strecke räumen	
	17.30 17.40 18.00 Classic Parade Klasse 9 Tourenwagen über 1600 ccm	

ORGANISATION

CLASSIC GRAND PRIX 23. – 25. JUNI 2006

- Veranstalter/ Sportlicher Ausrichter** AMC „Schleizer Dreieck“ e. V. im ADAC
- FL/RL** Stefan Beck, Schleiz
- stellv. FL/RL** Janko Garbsch, Pleiße
- OL IHRO/Grab The Flag** Klaus Schreiner, Schleiz
- RL/Promoter Grab the Flag** Irmgard Kronester, München
- Promoter IHRO** Graham Bothby, Bosmont Sur Serre Frankreich
- Promoter Triumph Cup** MO In Team Andreas Ilg, Stuttgart
- Classic Sidecar Racing** Klaus Schreiner, Schleiz
- Post Classic Racing** Klaus Schreiner, Schleiz
- OL Classic Paraden**
- Motorräder** Konrad Walthner, Schleiz Klaus Schreiner, Schleiz Wolfgang Grimm, Schleiz
- Rennwagen / Tourenwagen**
- Rennleiter-Assistenten** Rene Güther, Remptendorf Franziska Grafe, Berlin Uwe Barthold, Hohenstein-Ernstthal
- Rennsekretär** Alexander Seidel, Schleiz
- Sportkommissare** Dennis Broedel, Erfurt Willy Kröger, Bremerhaven
- Technische Kommissare** Karl Dinger (Obmann), Greiz Henrik Hummel, Greiz Winfried Barth, Schleiz Michael Simon, Tremnitz Thomas Proft, Greiz Jörg Raboldt, Schleiz
- Leiter Streckensicherung** Oliver Damas, Gefell
- Stellv. LS** Mathias Daßler, Rehau
- Leiter Race-Control** Janko Garbsch, Pleiße
- Leitender Rennarzt** Dr. Dieter Weidner, Gera
- Medical Car** Hartmut Jacobi, Schleiz
- Mobiler Medical-Service** DRK Schleiz, Hartmut Jacobi, Schleiz
- Brandschutz** FFW Schleiz Axel Wöhrle, Schleiz
- mobile Bergung** Auto Heinzmann, Schleiz BEK Authaus Oberland, Oettersdorf Becker Umweltdienste, Schleiz
- Umweltbeauftragter** Bernd Franz, Schleiz
- Rennbüro** Peter Stoppe, Gebersreuth Alexander Seidel, Schleiz Heide Stigun Seidel, Schleiz Anja Oelsner, Stadtroda Robby Wolf, Schleiz Petra Marek, Neila Sandy Eggers, Pleiße Christa Vogt, Schleiz Heike Wolf, Schleiz Wolfgang Lauer, Auma
- Fahrerlagerkommunikation** Siegfried Palme, Schleiz Jessica Soboth, Schleiz
- Zeitnahme** Bike Promotion Thorsten Thieme, Gera
- Grab the Flag** Irmgard Kronester, München
- Sportwarteeinsatz** AMC Marshal Team, Gebersreuth
- Chief-Marshal** Florian Schäfer, Pörmitz
- Obmann Fahrerlager** Frank Fieker, Tanna Klaus Schauerhammer, Schleiz

- Obmann Boxengasse** Rudolf Gräsel, Frössem
- Obmann Startaufstellung** Karl-Heinz Graf, Wurzbach
- Obmann Vorstart/parc fermé** Wolfgang Cybala, Schleiz
- Obmann Siegerehrung** Hartmut Grimm, Schleiz Siegfried Palme, Schleiz Jessica Soboth, Schleiz Manuel Metzner, Görkwitz
- Nennbüro** Klaus Schreiner, Schleiz Konrad Walthner, Schleiz Hjördis Grimm, Schleiz
- Werbeberatung/Verkauf** Allgemeiner Anzeiger, Erfurt Manuel Metzner, Görkwitz
- Finanzen** Konrad Walthner, Schleiz Jürgen Haschke, Schleiz Günther Stollenmeier, Schleiz
- Kassierung** Margit Schumann, Schleiz
- Streckenaufbau** BG Schleizer Dreieck mbH AMC „Schleizer Dreieck“ e. V. im ADAC, Schleiz
- Obmann Start/Ziel** Eugen Büchner + Vertreter AMC, Schleiz Günter Kanz, Schleiz
- Streckensprecher** Lutz Weidlich, Chemnitz
- Streckenbeschallung** Musikmarkt Plauen, Plauen
- Presse/PR** Carola Zimmermann, Schleiz
- Handel, Catering** Getränke Werner, Oberböhmendorf Käte Rosemann, Schleiz
- VIP-Betreuung** Klaus Wolf, Lössau Candy Eismann, Gräfenwarth
- Werbebanner/Fahnen** Roland Wetzel, Schleiz Fabian Walthner, Schleiz
- Souvenirs** PIC-Werbung, Ralf Picker, Schleiz
- Zuständige Polizeiinspektion** Saale Orla, Sitz Schleiz
- Versicherung** Gothaer
- ORCA/Racetrack Service** Herbert Schulte, Drolshagen
- Gesamt-Organisationsleiter** Wolfgang Grimm, Schleiz

Die Veranstaltung wurde beim ADAC Hessen/Thüringen sowie beim DMSB Frankfurt/Main angemeldet und unter der Reg.Nr H04-06 genehmigt.

Wir sagen DANKE!

Der AMC „Schleizer Dreieck“ e. V. im ADAC möchte sich auf diesem Wege sehr herzlich bei allen Fahrern, Sponsoren, Gönnern, Helfern, Streckenposten, Mitarbeitern der Zeitnahme, der Rennleitung, den Helfern der Siegerehrung, den Mitarbeitern im Fahrerlager und selbstverständlich bei allen Zuschauern und Anwohnern für die Mithilfe und das Verständnis bedanken. Über 300 ehrenamtliche Helfer sind an diesem Wochenende, die Organisations-Crew, seit vielen Monaten unentgeltlich im Einsatz und beweisen, dass in Schleiz Motorsport auch oder gerade unter schwierigen, auch genehmigungspolitisch unklaren Bedingungen möglich ist. Es bleibt zu hoffen, dass sich alle Verantwortungsträger der Region der Bedeutung des Schleizer Dreiecks bewusst sind und die definierten Wahlversprechen zur nachhaltigen Weiterentwicklung des Schleizer Dreiecks umgesetzt werden. Das 2004 wieder belebte Schleizer Dreieck braucht mehr als Worte! Achtet die Tradition und kämpft für die Zukunft!

Freundlichst
der AMC



Qualität macht das Rennen



Foto: Thorsten Horn

Wenn es um Kompetenz und Vertrauen geht, steht die Bonnfinanz auf der Pole-Position. Denn für die erfolgreiche Finanz- und Vermögensberatung verfügen wir über ein eingespieltes Team: Professionelle Finanzberater, leistungsstarke Partner-Unternehmen und ausgesuchte Lösungen aus den Bereichen Versicherung, Finanzierung und Investment stehen bei der Bonnfinanz für Sie bereit. So kommen Sie schnell und sicher an Ihr Ziel. Schicken Sie einfach den Coupon zurück. Oder rufen Sie direkt an.

Ein Unternehmen der ZURICH Gruppe

Coupon

für eine Beratung zum Thema Vermögensaufbau und Absicherung

Geschäftsstelle für Bonnfinanz
Anke Häusser
Herbststraße 28
99423 Weimar
Telefon 03643-852993
Telefax 03643-852996
Mobil 0172-7905444
E-Mail: anke.hauesser@bonnfinanz.de

Finanzberater für Bonnfinanz
Rainer Ammon
Mozartstraße 9
99867 Gotha
Telefon 03621-892788
Telefax 03621-892790
Mobil 0179-2216531
E-Mail: rainer.ammon@bonnfinanz.de

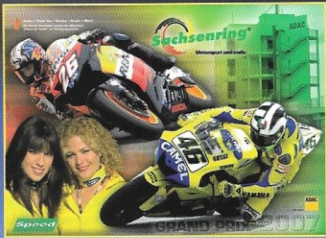
Geschäftsstelle für Bonnfinanz
Uwe Kriegs
Weinbergstraße 8
99099 Erfurt
Telefon 0361-3460251
Telefax 0361-3460292
E-Mail: uwe.kriegs@bonnfinanz.de

Name und Anschrift

Name und Anschrift

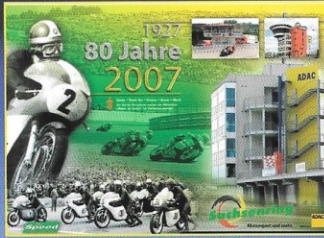
Name und Anschrift

Sie suchen ein passendes Geschenk?



KALENDER MOTOGP 2007

Format: 490 x 420 mm **12,- €**



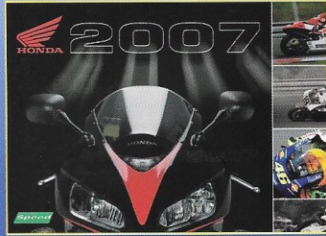
KALENDER 80 JAHRE SACHSENRING 2007

Format: 490 x 420 mm **12,- €**



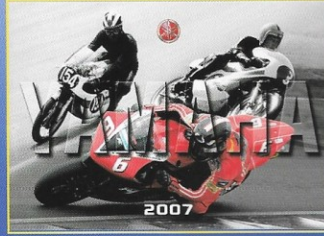
KALENDER IMPRESSIONEN VSZ 2007

Format: 490 x 420 mm **12,- €**



KALENDER HONDA 2007

Format: 490 x 420 mm **12,- €**



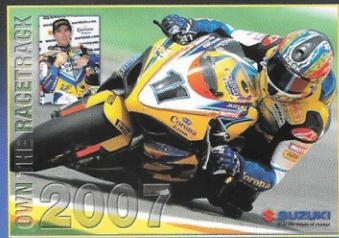
KALENDER YAMAHA 2007

Format: 490 x 420 mm **12,- €**



KALENDER SUPERSIDE 2007

Format: 490 x 420 mm **12,- €**



KALENDER SUZUKI 2007

Format: 460 x 390 mm **8,90 €**



Top Speed
Für Automobil- und Motorsportfreunde

Bestellungen und weitere Fanartikel unter www.top-speed.info

VERBINDLICHE BESTELLUNG: KALENDER 2007

Lastschrift-Einzugsermächtigung: Hiermit ermächtige ich die HB-Werbung und Verlag GmbH & Co. KG, die aufgeführte Gesamtsumme von nachfolgendem Konto abzubuchen

Konto-Nummer _____ BLZ _____ Kreditinstitut _____ Datum / Unterschrift Kontoinhaber _____

Bestellformular zusammen mit einem international gültigen Scheck oder ausgefüllter Lastschrift-Einzugsermächtigung über die Gesamtsumme bitte an folgende Adresse senden.



HB-Werbung und Verlag GmbH & Co. KG

Redaktionsbüro „Top Speed“

Kennwort: „Kalender 2007“

Schenkenberg 40
09125 Chemnitz

Hiermit bestelle ich:	Stück	Euro
Kalender „Moto GP 2007“	x	12,00
Kalender „80 Jahre Sachsenring“	x	12,00
Kalender „Impressionen VSZ 2007“	x	12,00
Kalender „Honda 2007“	x	12,00
Kalender „Yamaha 2007“	x	12,00
Kalender „Superside 2007“	x	12,00
Kalender „Suzuki 2007“	x	8,90
Versandkosten (einschl. Druckkosten)		6,00
Gesamtsumme (inkl. MwSt.)		

Name _____
 Straße _____
 PLZ _____ Ort _____
 Telefon / Faxnummer _____
 Vorname _____



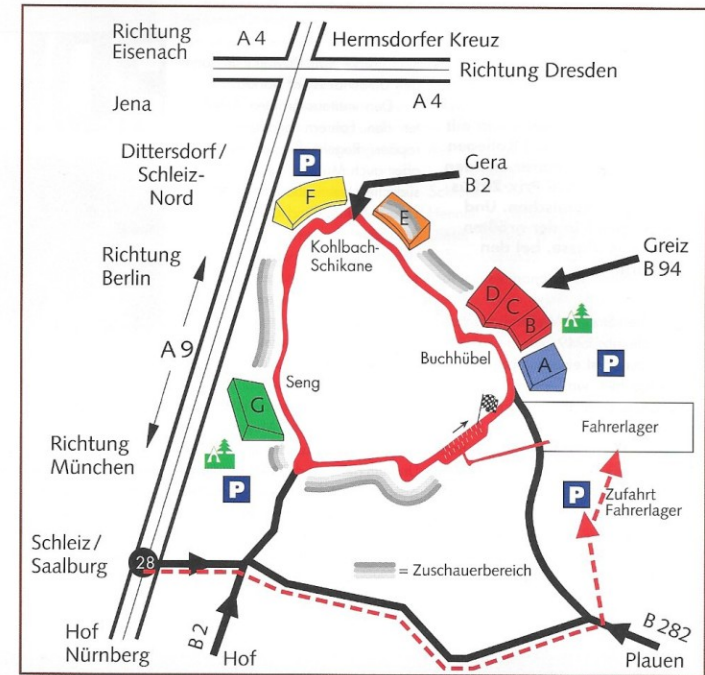
Classic 2006 auf dem Schleizer Dreieck



Älteste Naturrennstrecke Deutschlands:

- 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: **470 m ü.N.**
- Höchster Streckenpunkt – Buchhübel: **514 m ü.N.**
- Höhenunterschied: **44 m**
- Streckenbreite: **durchschnittlich 10 m**
- Rennrichtung: **entgegen dem Uhrzeigersinn**
- Kurvenanzahl: **14**
- Tribünenplätze: **10.000 auf 5 Tribünenkomplexen**

STRECKENPLAN & ANFAHRT



Liebe Motorsportfreunde

Der AMC „Schleizer Dreieck“ e. V. im ADAC als Veranstalter des Classic Grand Prix vom 23. – 25.06.06 begrüßt Sie an der ältesten Rennstrecke Deutschlands auf das Herzlichste. Die ehrenamtlichen Helfer und Funktionäre des AMC „Schleizer Dreieck“ e. V. im ADAC haben für die Besucher ein bisher einmaliges Motorsportspektakel zusammengestellt. Die Ticketpreise beinhalten bereits die Tribünenplätze und den Besuch des Fahrerlagers. Der AMC bietet Ihnen Motorsport zum Anfassen zu einem äußerst fairen Preis. Wir möchten Sie darauf hin-

weisen, dass Sie sich nur in den für Besucher zugewiesenen Tribünen und Standflächen bewegen dürfen. Den Anweisungen der Helfer und Funktionäre ist unbedingt Folge zu leisten. Eintrittskarten sind nicht übertragbar. Besucher ohne Eintrittskarten haben eine Nachlöse- und Bearbeitungsgebühr von 200,00 EUR/Person zu zahlen und werden durch den Sicherheitsdienst des AMC „Schleizer Dreieck“ e. V. im ADAC aus dem Veranstaltungsbereich verwiesen. Bitte beachten Sie folgendes: Nach § 256 a StGB ist jeder Besucher verpflichtet, eine Eintrittskarte zu lösen.

Auch der Versuch, sich dieser Verpflichtung zu entziehen ist strafbar. Der Veranstalter bringt jeden Vorgang zur Anzeige. Helfen Sie alle mit, dass durch das Verhalten und die Ehrlichkeit aller Besucher Motorsport auch in Zukunft in Schleiz möglich ist. Beachten Sie auch, ohne Eintrittskarte besteht kein Versicherungsschutz. Die Eintrittskarten sind sichtbar zu tragen und auf Verlangen vorzuzeigen.

Herzlichst
Ihr AMC „Schleizer Dreieck“ e. V. im ADAC

Impressum:

Herausgeber: Allgemeiner Anzeiger Werbe- und Vertriebsgesellschaft mbH Gottstedter Landstr. 6, 99092 Erfurt, Tel.: 03447/525746, Fax: 03447/525725 e-Mail: w.grimm@allgemeiner-anzeiger.de

Geschäftsführer: Wolfgang Grimm, Jörg Hagemann
Redaktion: Jürgen Müller, Frank-Albert Illg
Fotos: Frank-Albert Illg
Techn. Koordination: Nadine Lunkwitz

Im Auftrag des AMC Schleizer Dreieck

Layout, Gestaltung: HB-Werbung und Verlag GmbH & Co. KG Schenkenberg 40, 09125 Chemnitz, Tel.: 0371/56160-0, Fax: 0371/56160-19 www.hb-werbung.de, www.top-speed.info, E-mail: info@hb-werbung.de

Leitung: Hendrik Nöbel
Graphik: Andrea Ullrich, Heike Plöger
Titellayout: Medienservice Gabriela Seidel, Göschitz, Telefon: 036648/434610

Anzeigenverkauf: Manuel Metzner, Gorkwitz, Tel. 0173 / 4946023, Allgemeiner Anzeiger, HB-Werbung und Verlag GmbH & Co. KG

Belichtung & Druck: WICHER DRUCK, Otto-Dix-Str. 1, 07548 Gera, Tel.: 0365/26778, Fax: 0365/2900274, www.wicher-druck.de, E-mail: mail@wicher-druck.de

DIE FORSCHEN JUNGS AUS ÜBERSEE

Text: Frank-Albert Illg
Fotos: Archiv T&T

Vor 30 Jahren begannen mit Kenny Roberts und Kollegen ein paar Rennfahrer aus den USA, den Grand-Prix-Zirkus kräftig aufzumischen. Und zwar gleich in der größten Hubraumklasse, bei den 500ern.

Die Straßen-Weltmeisterschaft, um die ab 1949 gefahren wurde, war zunächst eine europäische Angelegenheit, was sowohl die Rennstrecken als auch die Fahrer der jeweiligen Hubraumklassen betraf. Doch schon 1961 musste der Tross zum ersten Mal nach Buenos Aires/Argentinien reisen; 1963 war Premiere in Japan auf dem von Honda gebauten Suzuka-Circuit und 1964 begann am 1. und 2. Februar jenen Jahres die Saison auf der

Rennstrecke von Daytona im sonnigen US-Bundesstaat Florida.

Den weitaus größten Anteil unter den Fahrern bildeten die Europäer. Regelmäßig dabei waren aber auch Männer aus Ländern der südlichen Hemisphäre, beispielsweise aus Neuseeland und Australien, aus Südafrika und Rhodesien, die sich dem Continental Circus angeschlossen hatten und sich mit Start- und Preisgeldern ihren Lebensunterhalt verdienten.

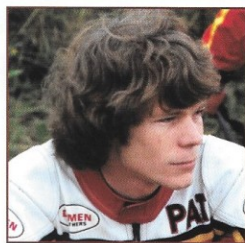
Die Amis kümmerten sich lange Zeit überhaupt nicht darum, was auf der anderen Seite des großen Teichs geschah. Sie hatten schließlich ihre eigene Art, den Meister ihres großen, weiten Landes zu ermitteln. Und um genügend Punkte für die begehrte Startnummer eins zu erhalten, mußte nicht nur auf Asphalt gefahren, sondern auch auf ovalen Aschen- und Lehmbahnen kräftig Gas gegeben werden. Keine Frage,



Pat Hennen

die Amis waren mit ihrem Programm vollauf beschäftigt.

Erst mit Beginn der 70er Jahre sollte sich das langsam aber sicher ändern. Ihre ersten größeren – und natürlich auch lukrativen – Auftritte



Kenny Roberts



Kenny Roberts

zu gezählt werden. Letzteres fuhr man in Amerika jedes Wochenende schon als 16-jähriger, und zwei Jahre später stand man mit einem Superbike mit bärenstarkem 1000er Vierzylindermotor in Daytona zum 200 Meilen-Rennen am Startplatz. Wer die amerikanische Rennfahrerschule hinter sich hatte, sollte mit einer rund 120 PS starken Vierzylinder-Zweitakt-Rennmaschine Marke Suzuki oder Yamaha kaum Probleme haben.

hatten US-Boys bei den Transatlantic Match Races in England. Auf den typischen Kurzstrecken auf der Insel sollten sie mal zeigen, was sie gegen ein halbes Dutzend einheimische Fahrer so alles drauf hätten. Auch in Imola, wo die Italiener nach US-Vorbild ein 200 Meilen-Rennen organisiert hatten (allerdings nicht non-stop, sondern in zwei Läufen à 100 Meilen gefahren), sorgten die Rennfahrer aus den USA für Furore – wohl gemerkt auch auf einer Rennstrecke, die sie ebenfalls noch nie zuvor gesehen hatten.

Es war also nur noch eine Frage der Zeit, bis die ersten Amis den Europäern auch bei Rennen um die Straßen-Weltmeisterschaft gehörig einheizen sollten. Und zwar gleich in der Klasse der dicken Brummer, in der sogenannten Königsklasse: den 500ern. Mit weniger gaben sie sich nämlich nicht zufrieden. Eine 50er oder 125er – aber hallo, das waren doch Spielzeuge für kleine Kinder, ja selbst noch eine 250er durfte da-

nem zweiten Platz hinter Sheene hatte aufhorchen lassen und mit seinem Sieg beim Großen Preis von Finland in Imatra als erster US-Amerikaner einen 500er WM-Lauf gewann.

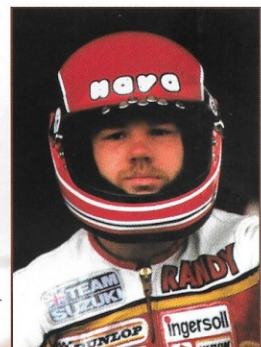
Suzuki-Werksfahrer Sheene genoss 1977 als Titelverteidiger natürlich bevorzugte Behandlung und hatte gegenüber seinem Markengefährten Hennen auch noch den Vorteil, bestens mit den Rennstrecken vertraut zu sein. Barry Sheene sicherte sich 1977 zum zweiten Mal die Weltmeisterschaft, Pat Hennen musste sich erneut mit nur einem Sieg (in Silverstone) und am Saisonende mit Rang drei begnügen. Zwischen diesen beiden: Vizeweltmeister Steve Baker aus Bellingham im Bundesstaat Washington und damit wieder ein neues US-Gesicht im Grand-Prix-Zirkus.

Der Yamaha-Werksfahrer und Brillenträger, Jahrgang 1952, hatte im Frühjahr 1977 das (wegen einsetzenden Regens verkürzte) 200 Meilen-Rennen von Daytona gewonnen. Seine 80 WM-Punkte – Sheene hatte 107, Hennen 67 – waren durch je drei zweite und dritte Plätze und durch je einen vierten und fünften Platz zusammen gekommen. Freuen durfte sich Steve Baker dennoch in jenem Jahr: er machte als erster Weltmeister der neuen Formel 750 Geschichte. Doch sein Werksvertrag wurde für 1978 nicht erneuert. Steve Baker versuchte sich als Privatfahrer mit einer Suzuki, wurde damit einmal Dritter, zweimal Vierter und Sechster, dazu noch je einmal Siebter und Neunter, ergab am

Schluss WM-Rang sieben. Bei einem Rennen im kanadischen Mosport zu Saisonende stürzte er schwer, brach sich den Arm und zertrümmerte auch noch sein ohnehin schon von früheren Stürzen her arg lädiertes linkes Bein. Schluss, aus damit, sagte sich Baker, bevor es noch schlimmer kommen sollte.

Vielleicht mag ihm auch das Schicksal seines Landsmann Pat Hennen zu denken gegeben haben. Dieser hatte 1978 ernsthafte Absichten bekundet, nicht zum dritten Mal hintereinander WM-Dritter zu werden. Beim ersten WM-Lauf der Saison, in Venezuela, wurde er hinter Sheene Zweiter, und beim nächsten Termin, im spanischen Jarama, stand er ganz oben auf dem Treppchen. Dazu noch zwei zweite Plätze (Nagara/Frankreich und Mugello/Italien) im Wonnemonat Mai, und sechs Läufe waren noch zu fahren.

Doch erst einmal stand die Tourist Trophy auf dem Programm. Von der FIM (Fédération Internationale de Motocyclisme) war den Rennen dort zwar schon im Jahr zuvor der



Randy Mamola

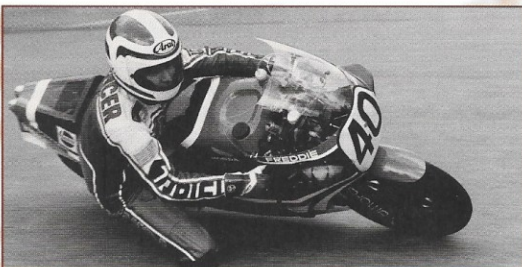


Ducati SportClassic:
die neue GT 1000

Die GT 1000 vereint klassisches Design mit den Ansprüchen und der Technik von heute. Der stärkste luftgekühlte Ducati-Twin aller Zeiten erfüllt die hohen Ansprüche heutiger Motorradfahrer. Neben einmaligen Fahrmaschinen bietet die SportClassic-

Familie auch individuelles Technikzubehör und Bekleidung von aufwändigen Auspuffanlagen bis hin zur Top-Lederjacke. Ein Traum wird wahr! **Erleben Sie die neue GT live am Ducati-Stand auf dem Buchhübel hinter der Haupttribüne.**



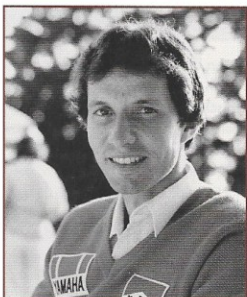


Freddie Spencer

wussten: der am 31. Dezember 1951 im kalifornischen Modesto geborene Yamaha-Werksfahrer hatte bereits als 13-jähriger mit dem Motorradrennsport begonnen und war 1971 bereits Junioren-Meister der AMA geworden, bevor er 1973 und 1974 sich den Titel „United States Grand National Champion“ holte und 1975 den Hattrick nur knapp verpasste.

Barry Sheene und Kollegen staunten nicht schlecht über den Kerl, der da plötzlich und dazu noch scheinbar völlig unbekümmert und respektlos vor seinen Gegnern auf seiner gelb/schwarzen Yamaha herumsuhr. Am Saisonende hatte Roberts nach vier Siegen, drei zweiten Plätzen, einem fünften und achten Platz dem Engländer und Titelverteidiger die Weltmeisterschaft entrisen. Wie zuvor schon für Pat Hennen und Steve Baker, so waren auch für Kenny Roberts die Grand-Prix-Kurse völliges Neuland. Trotzdem fuhr er, nach lediglich ein paar Runden im freien und im Pflichttraining, in sechs von elf WM-Läufen stets die schnellsten Rundenzeiten.

Roberts gab einmal zu Protokoll, dass er sich wunderte, wie sich die Fahrer in der ersten Kurve nach dem



Eddie Lawson

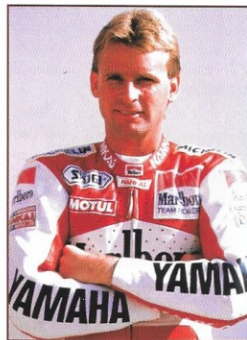


WM-Status aus Sicherheitsgründen gestrichen worden, dennoch machte der Veranstalter auf eigene Faust weiter. Für Pat Hennen ging es also nicht um WM-Punkte, eher um Ruhm und Ehre – und selbstverständlich auch um Preisgeld bei der Senior-TT. Mit 19 Minuten 53,2 Sekunden (gleich 183,15 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit) hatte er nicht nur neuen Rundenrekord gefahren, sondern als erster Fahrer überhaupt eine Runde auf der Insel in der Irischen See in einer Zeit von weniger als 20 Minuten geschafft. Doch in der fünften von sechs Runden (Gesamtdistanz 364,25 km) stürzte Hennen beim Streckenabschnitt Bishopscourt schwer und sollte, nachdem er aus dem Koma wieder erwacht war, für den Rest seines Lebens von den Folgen gezeichnet bleiben.

Während Pat Hennens Karriere also tragisch endete, ging 1978 der Stern eines gewissen Kenny Roberts auf. Was damals die wenigsten



Wayne Rainey



Yamaha schnell genug zum Laufen zu bringen. Vielmehr sorgte er sich um die Sicherheit, auch von seinen Konkurrenten. „Angenommen, Du stehst in der ersten Startreihe, Deine Maschine springt ausnahmsweise einmal nicht sofort an,“ argumentierte Roberts. „Derweil glückt den Fahrern aus den hinteren Reihen der perfekte Start, und im Getümmel und bereits tief hinter der Verkleidung kauend übersehen sie Dich, während Du noch schiebst, und fahren Dich über'n Haufen. Beim Dirt Track stehen die Fahrer noch viel dichter beieinander, gestartet wird mit bereits laufendem Motor, und das Risiko solcher Startunfälle ist praktisch Null.“ Die FIM zeigte sich einsichtig und stellte um.

Kenny Roberts dominierte auch 1979 und 1980 die Halbliter-WM, etwa nach dem Motto „Allein gegen Fahrer nebeneinander durch Turn One, die erste der beiden Linkskurven auf dem Oval. Und wir haben zur Not nur eine Scheibenbremse am Hinterrad, vorn ist nämlich gar keine erlaubt.“ Barry Sheene, der einst auf Einladung seines amerikanischen Freundes Gary Nixon (einer der großen Dirt Track-Fahrer und Daytona-Gewinner 1967) bei einem solchen Rennen zuschaute, kehrte daraufhin ernüchert nach England zurück. „Das kann ja heiter werden,“ warnte er vor, „wenn noch mehr so Verrückte herrüber kommen.“

Kenny Roberts waren die Schiebstarts stets ein Dorn im Auge. Nicht etwa, weil er Probleme gehabt hätte, den Motor seiner Vierzylinder-

war Mamola Schnellster gewesen, er gewann dort am 6. Juli 1980 seinen ersten von insgesamt 13 Grand-Prix-Siegen und wurde in jenem Jahr hinter Kenny Roberts Vizeweltmeister bei den 500ern. 1981 landete er in der Endabrechnung erneut auf WM-Rang zwei und sogar noch vor Kenny Roberts; Weltmeister aber wurde der Italiener Marco Lucchinelli.

Randy Mamola fiel stets durch seine unbekümmerte, fast noch als kindlich zu bezeichnende Art auf. Immer locker bleiben, war seine Devise. „Als wir unsere Motorräder noch anschieben mussten, wurde es immer stiller, je näher der Start kam,“ erinnert er sich. „Man hätte eine Stecknadel fallen hören können, und die Anspannung unter den Zuschauern, vor allem aber bei den Fahrern um mich herum, war enorm hoch. Also begann ich einfach, etwas Lärm zu machen.“

Für seinen Fahrstil sollte er berühmt werden. Unvergessen sind seine Drifts mit durchdrehendem, rauchendem Hinterrad, dazu sein Wille, unter allen Umständen im Sattel zu bleiben. Bei einem Rennen im italienischen Misano gab er einmal am Kurvenausgang zuviel Gas, worauf sich die Maschine quer stellte und Randy abwerfen wollte. Doch dieser hielt stur an den beiden Lenkerstummeln fest, kämpfte sich auf den Höckersitz zurück und fuhr weiter, als ob überhaupt nichts gewesen wäre.

Mamola zählte auch zu den ersten Fahrern, die sich während der Auslaufrunde um ihre Fans unter den

Zuschauern kümmerten. „Schon als Junge hatte ich mich gefreut, wenn meine Idole mir nach dem Rennen zuwinkten, und jetzt konnte ich es was davon zurück geben. Also warf ich hier mal meine Handschuhe ins Publikum, dort mal meine Stiefel oder mein T-Shirt.“ Kein Zweifel: Randy Mamola zählte in den 80-er Jahren zu den absoluten Publikums-Lieblingen: stets ein Grinsen im Gesicht oder Zeit für ein Autogramm, selbst wenn es nur noch fünf Minuten vor dem Start waren.

Ab 1982 begann die Ära Freddie Spencer. Harte Zeiten sollten für die sieggewohnten Werksfahrer von Suzuki und Yamaha anbrechen. Denn Honda hatte den jungen Mann auserkoren, um endlich auch in der 500er Klasse die Weltmeisterschaft zu erringen. 1966 und 1967 hatte es der größte Motorradhersteller der Welt schon versucht, doch MV Agusta und Giacomo Agostini schafften es stets (und auch mit etwas Glück), Mike Hailwood den Titel vor der Nase wegzuschneiden, zuletzt sogar – durch FIM-Entscheidung – quasi am grünen Tisch.



Steve Baker



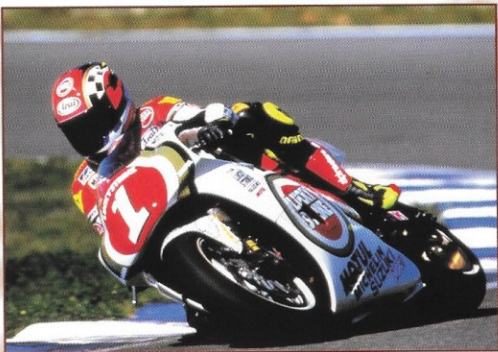
ADAC
Klarer Fall für den ADAC.

Der **ADAC-Verkehrs-Rechtsschutz**.
Exklusiv für ADAC-Mitglieder zum
äußerst günstigen Preis.

ADAC

ADAC – Wir sind da.

Infos: ☎ 0 180 5 10 11 12 (0,12 €/Min.) oder unter www.adac.de



Kevin Schwantz



schließlich einsatzbereit war, hatte die zweitaktende Konkurrenz bereits noch einmal mindestens zehn PS zugelegt. Als erkennbar war, dass mit der NR 500 noch nicht einmal ein Blumentopf zu gewinnen war, wurde bei Honda daraufhin in aller Eile der (neben dem Viertakter-Projekt, jedoch auf „Sparflamme“ laufende) Zweitaktmotor zur Renn-Reife gebracht.

Während Suzuki und Yamaha den maximal erlaubten Hubraum jedoch auf vier Zylinder verteilen, begnügte sich Honda mit deren drei. Aber nicht nebeneinander, also in Reihe angeordnet. Die beiden äußeren Zylinder standen nahezu senkrecht, der mittlere war in Fahrtrichtung und leicht nach unten geneigt und die drei Vergaser vorn im Zylinder-V positioniert. Nur drei statt vier Zylinder bedeuteten nicht nur weniger Gewicht, sondern auch geringeren Platzbedarf und ermöglichten deshalb auch eine eng anliegende schmale Verkleidung.

Frederick Burdette Spencer wurde am 20. Dezember 1961 in Shreveport (US-Bundesstaat Louisiana) als Sohn einer streng gläubigen Baptisten-Familie geboren. Sein Vater war (Hobby) Rennfahrer, nicht nur auf Motorrädern, sondern auch in Autos und Karts. Nachdem er 1977 bereits ein Dutzend Siege der nationalen 250er Klasse errungen hatte, wurde Spencer Junior Profi und gewann 1978 in der von der AMA ausgeschriebenen 250er Junioren-Klassen jedes Rennen.

Die Dreizylinder-Honda NS 500

schien für den jungen Mann wie maßgeschneidert zu sein. Behutsam sollte Freddie Spencer zunächst bei einigen US-Wettbewerben für den Angriff auf die Weltmeisterschaft vorbereitet werden. 1982 gewann er am 4. Juli, am US-Nationalfeiertag, den Großen Preis von Belgien in Spa-Francorchamps, seinen ersten Grand Prix. Am Ende wurde er hinter Franco Uncini (Italien) und Graeme Crosby (Neuseeland) WM-Dritter.

Ein Jahr darauf sollte „Fast Freddie“ die letzten Zweifel an seinem herausragenden fahrerischen Können beseitigen. Er gewann sechs von zwölf WM-Läufen, ebenso oft siegte aber auch Kenny Roberts. Doch am Ende wurde, mit nur zwei Zählern Vorsprung vor King Kenny, Spencer mit 21 Jahren der damals jüngste Halbliter-Weltmeister in der WM-Geschichte. Hinter Vizeweltmeister Roberts landete Randy Mamola auf Rang drei, WM-Vierter wurde ein weiterer US-Rennfahrer, der künftig noch für Aufsehen sorgen sollte: Eddie Lawson.

Der Yamaha-Werksfahrer gewann 1984 mit klarem Punktevorsprung die 500er WM, nicht zuletzt auch mit ein bisschen Glück. Denn Kenny Roberts war nicht mehr dabei. Er strebte, mittlerweile fast 32 Jahre alt, nach der 1983er Saison nun eine Karriere als Team-Chef an. Ans Aufhören hatte auch Randy Mamola gedacht, heuerte jedoch kurzfristig bei Honda an und wurde hinter Lawson mit 111 Punkten noch Vizeweltmeister, obwohl er die ersten beiden Läufe der 1984er Saison verpasst hatte. Und wo war Freddie Spencer 1984 geblieben? Wegen einiger Stürze, und deshalb verletzungsbedingt, musste er sich am Ende mit dem undankbaren vierten WM-Rang begnügen.

Der Honda-Dreizylindermotor war mittlerweile durch eine V-Vierzylinder-Konstruktion für die neue NSR 500 ersetzt worden, leistungsmäßig der Werks-Yamaha von Lawson ebenbürtig, wenn nicht gar überlegen. 1985 hieß der Halbiter-Weltmeister jedenfalls wieder Freddie Spencer. Zweiter wurde Eddie Lawson. Während sich Letzterer freilich nur auf die 500er Rennen konzentrieren musste, war Spencer weit stärker gefordert. Denn Honda war

nun auch wieder bei den 250ern mit einem Zweizylinder-Zweitakter dabei und wünschte sich selbstverständlich auch in dieser Hubraumklasse den Titel, letztmalig 1967 mit Mike Hailwood auf einer Sechszylinder-Viertakt-Rennmaschine errungen.

Unvergessen bleiben die Zweikämpfe zwischen Freddie Spencer und Anton Mang in der 250er Klasse während der 1985er Saison. Spencer, der offizielle Werksfahrer (Hauptsponsor Rothmans), und Mang (Marlboro), für den Honda Deutschland in Japan eine RS 250 organisiert hatte. Mit nur drei Punkten Rückstand wurde Anton Mang Vizeweltmeister, Freddie Spencer aber schrieb 1985 wieder einmal Geschichte: Es gelang ihm als erstem und einzigem Fahrer, in einer Saison sowohl Weltmeister bei den 250ern als auch bei den 500ern zu werden. So kometenhaft Freddie Spencer in der Grand-Prix-Welt eingeschlagen hatte, so abrupt sollte seine Erfolgsserie aufgrund einer langwierigen Sehnen-Erkrankung (Tendonitis) im Unterarm enden.

1986 hieß der 500er Weltmeister wieder Eddie Lawson, dritter wurde Randy Mamola. Zwischen die beiden Amis hatte sich mit Wayne Gardner ein Mann aus Australien geschmuggelt, der Lawson und Mamola künftig das Siegen schwer machen und sie 1987 prompt auf die WM-Plätze drei respektive zwei verweisen sollte. 1988 hatte Lawson dann die Nase wieder vorn, doch mit Wayne Rainey (Rang drei) hatte sich hinter Lawson Vizeweltmeister Gardner bereits ein weiterer US-Rennfahrer etabliert. Rainey wurde das Jahr darauf hinter Lawson Vizeweltmeister und sollte ab 1990 schließlich den Titel in der Königsklasse dreimal in Folge gewinnen können. In jenem Jahr war ein Draufgänger namens Kevin Schwantz hinter Rainey Vizeweltmeister geworden, und 1993 knöpfte der Suzuki-Werksfahrer seinem Landsmann Wayne den WM-Titel endlich ab.

Ab 1994 begann die Ära Mick Doohan, ein Australier und damit eine andere Story. Es sollten sechs Jahre vergehen, bis erstmals – und seitdem auch zum letzten Mal – mit Kenny Roberts Junior wieder ein US-Amerikaner Weltmeister werden sollte.

IMPRESSIONEN – SUPERSIDE 2006 IN SCHLEIZ

Fotos: Jan und Jürgen Müller



Foto oben: Start Superside Sprint race

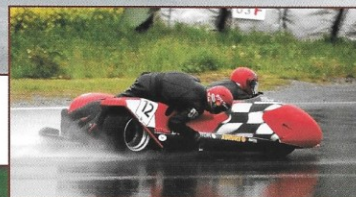


Foto links: Die Wildcard-Piloten Nagel/Hildebrand



Foto oben: Seriensportler zu Gast bei Superside



Regen, Regen, Regen



Gespansport einmal anders



Foto rechts: Erstmals in Schleiz die Piloten der Schweizermeisterschaft

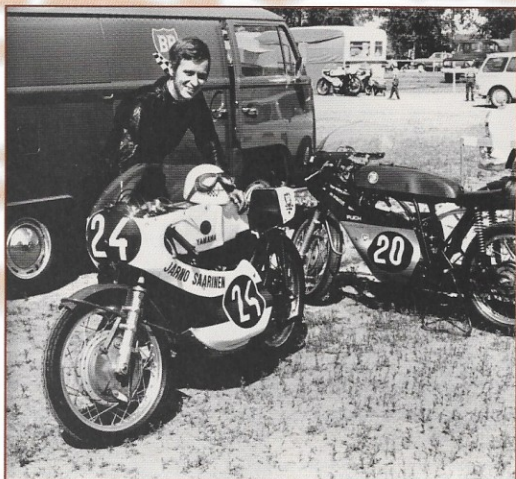


Girls, Girls, Girls



Siegerehrung Gold Race

DER FLIEGENDE FINNE



Jarno Saarinen in Imatra bei seinem Heim-Grand Prix. Mit der Yamaha startete er bei den 250ern, bei den 125ern hatte er die Startnummer 20 auf seiner Puch

Text: Frank-Albert Illg
Fotos: Archiv T&T

Er hätte es schaffen können, die in der Halbliter-Klasse dominierenden Engländer und Italiener zu schlagen. Doch die steile Karriere des Finnen Jarno Saarinen sollte an jenem 20. Mai 1973 tragisch enden

Der Engländer Leslie Graham gewann 1949 den erstmals vergebenen WM-Titel bei den 500ern. Das Jahr darauf war es der Italiener Umberto Masetti, 1951 dann Geoffrey Duke,

und 1952 noch einmal der in Parma geborene Gilera-Werksfahrer.

Und so sollte es auch weiter gehen mit dem Kampf der Starfahrer aus diesen beiden Ländern. Zunächst behielten englische Fahrer wie Duke und John Surtees weiterhin die Oberhand, bevor Mike Hailwood an der Reihe war. Halt, da war doch ein gewisser Gary Hocking dazwischen, mögen Sie als Experte an dieser Stelle anmerken. Nun, zählen wir Hocking, obwohl er unter rhodischer Flagge fuhr, durchaus auch noch zu den Männern von der Insel, denn geboren wurde er, bevor er das Land im Süden Afrikas als

seine neue Heimat wählte, in Newport in Wales.

Aber ab der zweiten Hälfte der 60-er Jahre war es Giacomo Agostini, der sich nicht allein mit fahrischem Können, sondern zuletzt auch noch mit überlegenem Material bis einschließlich 1972 sieben Weltmeister-Titel bei den 500ern in Folge einheimste. Unter den Zuschauern damals an den Rennstrecken stand daher der Sieger – natürlich Ago – quasi von vorn herein schon fest, die einzige Spannung bestand darin, welche Fahrer nach dem Rennen wohl als Zweiter und Dritter neben dem Italiener auf den Treppchen stehen könnten. Und natürlich wurde auch diskutiert, ob Giacomo Agostini es wieder einmal schaffen würde, das gesamte Feld mindestens einmal zu überwinden. Gegen ihn schien einfach kein Kraut gewachsen, ebenso wenig gegen den Engländer Phil Read, der

ab 1973 Teamkollege von Agostini und am Ende der Renn-Saison prompt 500er Weltmeister werden sollte. Hätte das Schicksal nicht so brutal zugeschlagen, wäre wahrscheinlich alles ganz anders gekommen...

Beste Karten, dass nach fast einem Vierteljahrhundert nun endlich einmal weder ein Engländer noch ein Italiener den Weltmeister-Titel erringen würde, hatte in jenem Jahr nämlich ein Finne: Jarno Saarinen, am 11. Dezember 1945 in Turku im Süden von Finnland geboren, und groß geworden auf einer Puch bei den landestypischen Eisrennen.

Ab 1970 wollte er in der 250er Klasse um die Weltmeisterschaft mitreden. Beim Großen Preis von Österreich im selben Jahr (allerdings kein WM-Lauf) auf dem Salzburgring wurde Saarinen mit seiner Yamaha TD2 Zweiter, bei furchtbaren Witterungsbe-



Großer Preis von Österreich 1972 auf dem Salzburgring: Jarno Saarinen, selbst bei Schräglage noch tief hinter der Verkleidung, jagt Giacomo Agostini und dessen 350er Vierzylinder-MV Agusta

dingungen mit Regen-, Schnee- und Graupelschauern. Der Große Preis von Deutschland am 3. Mai 1970, auf der Nürburgring-Nordschleife, war die Grand-Prix-Premiere von Saarinen. Der Finne kam als Sechster ins Ziel, 14 Tage später in Frankreich und eine weitere Woche darauf im jugoslawischen Opatica verpasste er jeweils Platz drei nur um wenige Sekunden. Doch schon am 27. Juni 1970, bei der Dutch TT in Assen, stand Jarno Saarinen neben Sieger Rodney Gould und dem Zweiten, Phil Read, als Dritter

beiden Klassen als Erster über die Ziellinie. Danach stand der Große Preis von Deutschland auf dem Programm. Wieder gab es bei den 250ern keine Konkurrenz für Sieger Saarinen und den Zweiten, seinen Teamgefährten Hideo Kanaya. Bei den 500ern spielte der Finne dann 16 Runden lang (zu fahren waren 21) Katz und Maus mit Phil Read, bis an der Werks-Yamaha ausgangs der Ostkurve bei fast 200 km/h die Antriebskette riss. Eine Woche später war Termin in



Lorbeer für den Sieger, und Rosen für Soili Saarinen: Nach seinem Sieg beim Großen Preis von Finnland 1972 war Jarno 250er-Weltmeister geworden

auf dem Podest. Am Saisonende landete der Finne auf WM-Rang vier, die Fachwelt begann sich langsam zu wundern

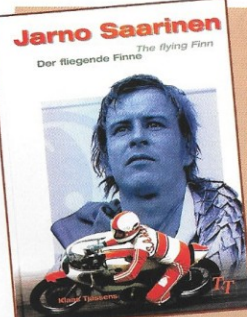
1971 durfte er sich beim letzten WM-Lauf der Saison in Jarama/Spanien nicht nur über seinen ersten Grand-Prix-Sieg in der Viertelliter-Klasse und über Platz drei bei den 250ern im Gesamtklassement freuen, sondern noch mehr über die Vizeweltmeisterschaft in der 350er Klasse hinter Giacomo Agostini. Und die Fachwelt war sich längst einig: Der Finne hatte das Zeug zum Weltmeister, und zwar in beiden Hubraumklassen.

Jarnos Fahrstil erschien den meisten als äußerst riskant, doch der Finne hatte seine Yamaha stets fest im Griff und fuhr immer mit kühlem Kopf. Charakteristisch an seinen Rennmotorrädern waren die vergleichsweise steil nach unten weisend montierten

Leiterstummeln, die es ihm leichter machten, selbst in langegezogenen, schnellen Kurven stets hinter der Verkleidungsscheibe kauern zu können. 1972 wurde mit Jarno Saarinen zum ersten Mal ein Motorradrennfahrer aus Finnland Weltmeister, und zwar in der 250er Klasse. Bei den 350ern hatte Giacomo Agostini noch einmal die Nase vorn. Doch anstatt sich in der 1973er Saison auch auf den Titelgewinn bei den 350ern zu stürzen, hatte Yamaha den Angriff auf die 500er Klasse geplant und dafür ei-

ne Maschine mit Vierzylinder-Zweitakt-Reihenmotor gebaut. Die Entwicklung dieser, werksinternen OW 19 genannten Maschine hatte bereits im März 1971 begonnen, knapp anderthalb Jahre später war sie bereits rennfertig. Und Jarno Saarinen, so wurde im Februar 1973 bekanntgegeben, sollte auf ihr erstmals für Yamaha die Weltmeisterschaft erringen. Schützenhilfe sollte er dabei vom Japaner Hideo Kanaya auf einer weiteren OW 19 erhalten.

Und schon beim ersten Grand Prix des Jahres 1973 (dem Großen Preis von Frankreich) war klar, dass in der 500er Klasse die Tage von MV Agusta gezählt waren. Nachdem Saarinen das 250er Rennen gewonnen hatte (Kanaya war Zweiter geworden), rang er beim 500er Rennen Phil Read und dessen Vierzylinder-MV Agusta nieder. Auch beim nächsten Termin, auf dem Salzburgring, fuhr der Finne erneut in Monza. Sowohl in der 250er als auch in der 500er Klasse stand nach Trainings-Beszeiten Jarno Saarinen auf Startplatz eins. Exakt um 15.17 Uhr fällt die Flagge zum Start des Rennens der Viertelliter-Maschinen. Dicht beieinander schießen die Fahrer auf die Curva Grande zu, eine schnelle, langgezogene Rechtskurve. Und dann ein Massensturz, ausgelöst vom Italiener Renzo Pasolini. Aus dem Pulk gibt es kaum ein Entrinnen. Ein gutes Dutzend Fahrer muss zu Boden, und sie haben Glück, mit dem Leben davon zu kommen – bis auf zwei: Nicht nur Pasolini, sondern auch Jarno Saarinen sind auf der Stelle tot. Das Rennen der 250er wird abgebrochen und nicht mehr neu gestartet. Auch das noch ausstehende Rennen der 500er und das der Gesamtklasse am jenem 20. Mai 1973 wird abgesagt.



DAS BUCH: JARNO SAARINEN – DER FLIEGENDE FINNE

Klaas Tjassens war ein ganz großer Fan des Finnen und über dessen Tod seinerzeit ebenso tief geschockt wie hunderttausende andere unter den Zuschauern, die damals, vor mittlerweile fast dreieinhalb Jahrzehnten, Jarno Saarinen und dessen steile Grand-Prix-Karriere verfolgt hatten.

Für sein Buch (mit deutschem und englischem Text) über den Ausnahme-Rennfahrer hat der Autor nicht nur jahrelang und selbst bei ehemaligen Bekannten, Freunden und Familienangehörigen in Finnland recherchiert, sondern auch viele bislang noch nie veröffentlichte Aufnahmen ausgegraben. Klaas Tjassens schildert ausführlich die Kindheit und Jugend von Jarno Saarinen, seine ersten sportlichen Erfolge und auch, warum gerade auf Puch-Motorrädern errungen.

Seine Zeit als Yamaha-Werksfahrer ist in allen Details nachzulesen, illustriert mit hochinteressanten Fotos der Rennmaschinen. Schon allein deshalb sei dieses Buch jedem Freund der schnellen Yamaha-Zweitakter empfohlen. Wie es zur Tragödie in Monza kommen musste, hat den Holländer Tjassens natürlich auch nicht ruhen lassen. Zu Wort kommen ehemalige Fahrer-Kollegen von Saarinen, und Hintergründe zu der Harley-Davidson-Rennmaschine, auf der Renzo Pasolini zu Fall gekommen war und so den Massensturz auslöste, sind ebenfalls detailliert dokumentiert.

Zu haben ist das großformatige Buch (208 Seiten, 225 Abbildungen) hier im Fahrerlager am Stand des MO Medien Verlag oder beim Text & Technik Verlag (Im Neuenbühl 19, 71287 Weisach, www.ttvverlag.com, info@ttvverlag.de), zum Preis von 37,80 Euro

DIETER ZÖLLNER
MOTORRAD- UND AUTOSERVICE

DERBI
Stützpunkthändler

Meisterhaft
auto reparatur

04626 GÖLLNITZ · TEL.: 0344 95/7 00 06

Restaurant & Bowlingbahn
Biergarten
Eiscafé

preiswerte Thüringer Küche

„super“ Bowlingpreise

Familien-, Betriebs- und Vereinsfeiern
ohne Stress

☎ 03 66 46 / 2 87 31

07922 Tanna • Frankendorfer Str. 21

ELEKTRO ELSCHNER

INSTALLATIONS BETRIEB • FACHGESCHÄFT

07907 Schleiz • Geraer Str. 19a

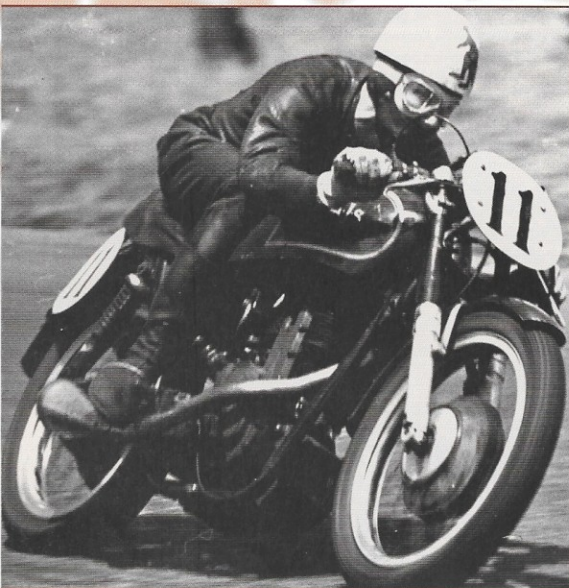
Tel. 03663 / 42 23 92

Fax 03663 / 42 22 55

www.elektro-elschner.de

VOR 50 JAHREN:

ERSTER SIEG EINES AUSLÄNDERS IN SCHLEIZ



Text: Frank Bischoff,
Fotos: Frank Bischoff (Archiv),
Hans Ritter

Liegt die erste internationale Austragung des Rennens auf Deutschlands ältester Naturrennstrecke mittlerweile 75 Jahre zurück, so bedurfte es weiterer 25 Jahre, bevor der erste Ausländer auf dem Schleizer Dreieck siegen konnte. Dieser tat es dann aber gleich im Doppelpack.

Robert Neil - besser bekannt als „Bob“ - Brown, wurde am 9. Mai 1930 in Sidney geboren. Die Fahrer des britischen Commonwealth drängten Anfang der 1950er Jahre nach Europa, damals genereller Austragungsort der Weltmeisterschaft. Geld und gute Ergebnisse waren erforderlich, um daran teilnehmen zu können. Dafür waren die internationalen Rennen das beste Mittel.

Bob war in den frühen 1950er Jahren in Australien erfolgreich Rennen gefahren und hatte 1955 seinen Heimatkontinent in Richtung der „Alten Welt“ verlassen. Gleich im ersten internationalen Jahr erzielte er im 500er WM-Lauf von Assen den 5. Platz. Dieses Rennen ist vor-

rangig wegen eines Streiks der damals unterbezahlten Privatfahrer in Erinnerung geblieben. Er wurde als einer der „Rädelführer“ bezeichnet und am Jahresende durch die FIM für die Hälfte der Saison 1956 „auf Eis gelegt“. Sein Schicksal teilten übrigens Landsmann Keith Campbell sowie die Gilera-Werksfahrer Geoffrey Duke und Reginald Armstrong, die mit den Kollegen Solidarität geübt hatten.

Unter Umständen wäre das Schleizer Dreieck ohne diese Sperre noch länger ohne Ausländersieg geblieben, denn am 30. Juni 1956 fand der WM-Lauf in Assen statt. So aber schrieb der Australier am 1. Juli genannten Jahres Schleizer Renngeschichte. Auf AJ5 im 350er und auf Norton im Rennen der Halbliterklasse ließ er die deutsche Privatfahrerelite hinter sich.

Auch am Sachsenring betrat er im gleichen Jahr das Siegerpodium, dort als Zweiter der 250er Klasse auf einer NSU Sportmax - es war der letzte Sieg des auch in Schleich nicht unbekannt Hans Baltisberger.

Dass es Bob Browns einziger Start in Schleich bleiben sollte ist mit Sicherheit auf sein hohes internatio-

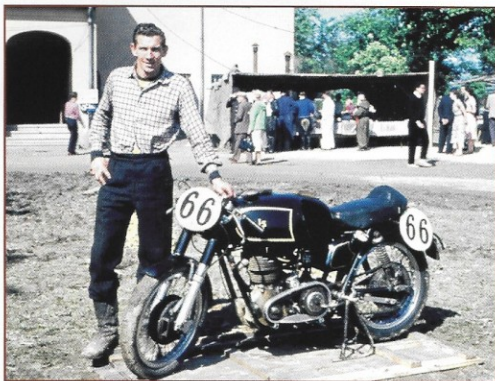
nales Engagement und die damit verbundenen Terminkollisionen zurückzuführen. Die erstklassigen Resultate - so wurde er im Ulster Grand Prix 1956 Zweiter im 350er Rennen - erregten auch Aufmerksamkeit im Gilera-Rennstall. „Assen-Leidensgefährte“ Geoffrey Duke war zum Saisonauftakt 1957 in Imola schwer gestürzt - das Gilera-Team musste ergänzt werden. Bob wurde für die Isle of Man-T.T. verpflichtet. Mit zwei 3. Plätzen rechtfertigte er das Vertrauen der Italiener, die ihm daraufhin auch einen Vertrag für Spa-Francorchamps gaben. Allerdings musste er dort Minuten vor dem 500er-Start seine Maschine an Libero Liberati abgeben, an dessen Vierzylinder irreparable Probleme aufgetreten waren. Das Rennen der „Kleineren“ hatte er als Fünfter beendet.

Nach dem Rückzug von Gilera aus dem Rennsport reichte sich der

bemüht, erstklassige Privatfahrer in seine Dienste zu stellen. Dass die Wahl auf Bob Brown und seinen Landsmann Tom Phillis, fiel war alles andere als eine Überraschung.

Die Saison 1960 war für die Japaner noch ein Entwicklungsjahr. Am 13. Juni aber war es Bob Brown, der als erster Nicht-Japaner für Honda WM-Punkte holte - konkret drei für den vierten Platz in der Viertelliterklasse auf der Isle of Man. Sein Motorrad war eine 4-Zylinder-Maschine - in den Folgejahren nach Weiterentwicklung unter Mike Hailwood und Jim Redman das Weltmeistermotorrad.

Neben dem Honda-Engagement erzielte Bob mit seinen privaten Halbliter-Nortons gute Ergebnisse. So wurde er Zweiter in Assen und Dritter in Spa-Francorchamps. Eine wiederum erstklassige WM-Endplatzierung war zu erwarten. Das Schicksal aber wollte es anders.



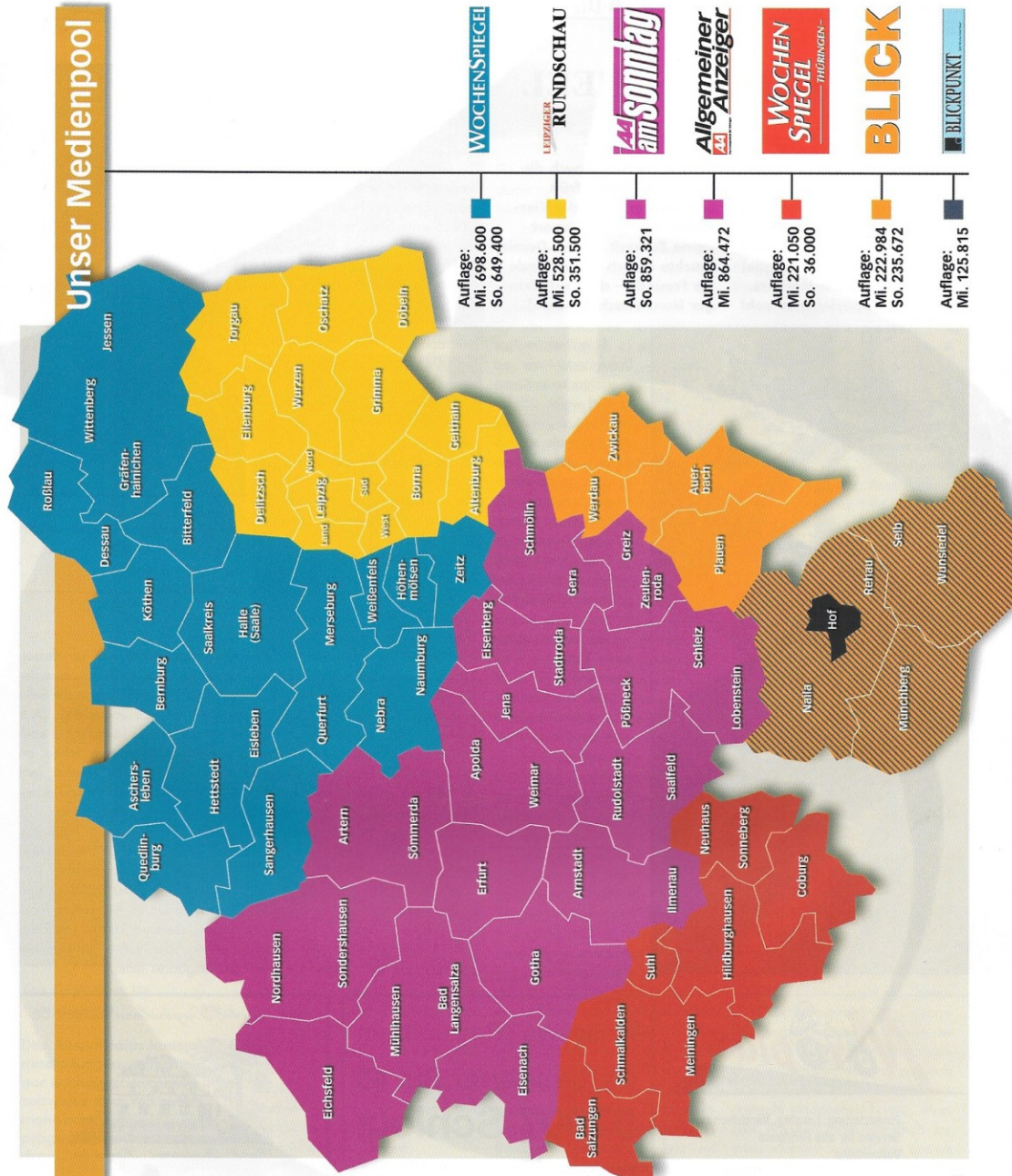
Bob Brown im Schleizer Fahrerlager - 1956

Australier ab 1958 wieder in die Gilde der Privatfahrer ein. Erstklassig die dritten Plätze in den WM-Gesamtwertungen der Klassen 350 und 500 ccm im Jahr 1959. Zweite Ränge in Assen und wiederum beim Ulster GP waren dabei die besten Einzelplatzierungen. Und seine Zuneigung zur englischen T.T. belegte er mit zwei weiteren dritten Halbliterplätzen.

Honda war zur T.T. 1959 auf dem Plan erschienen und nun

Am 23. Juli 1960 stürzte der allseits beliebte Australier im Training zum „Großen Preis von Deutschland“ auf der Solitude, wo er aufgrund der Honda-Rennstrategie ursprünglich gar nicht für die Japaner starten sollte. Die dabei erlittenen Verletzungen waren so schwer, dass alle ärztliche Kunst versagte. Bob Brown verstarb im Alter von nur 30 Jahren im Stuttgarter Marienhospital. Der „Continental Circus“ verlor einen seiner großen Charaktere.

Unser Medienpool



HANS-JOACHIM SCHEEL

Text + Fotos: Uwe-Jens Igel

Wie körperlich hart und zum Teil entsagungsvoll die Laufbahn eines Rennfahrers sein kann, zeigt sich am Beispiel des jüngsten DDR-Meisters. Er galt als Spezialist sowohl

für die Zwei- als auch die Viertakter. Schon früh erkannte er, dass die Viertakter im Motorsport keine Zukunft haben. Damit machte er sich mehr Feinde als Freunde – der Ex-Thüringer Hans-Joachim Scheel.

Er galt als mutiger Draufgänger, war ein unerschrockener Kämpfer und wollte sich mit weniger als dem ersten Rang nie so richtig anfreunden. Hans-Joachim Scheel machte sich schon als 18-Jähriger einen Namen auf den Rennstrecken im Osten Deutschlands – trückte reihenweise gestandene Werksfahrer aus.

Zu einem seiner ersten Rennen auf der Zementbahn, 1951 im Erfurter Andreasrieth, brachte er eine 125er Eigenbaummaschine an den Start.

Große Chancen gaben ihm weder die Experten noch er sich selbst, aber zu Unrecht! Damals fuhr er einen Sieg nach dem anderen ein. Schon ein Jahr später, 1952, wurde Michael Heise, Renningenieur bei Simson in Suhla, auf den jungen Draufgänger aus Apolda aufmerksam. Denn Scheel fuhr auf den harten Zementpisten der DDR, wie Erfurt, Berlin-Weißensee oder Forst in der Lausitz, die Lizenzfahrer in Grund und Boden. „Das war sehr schön und hat riesigen Spaß gemacht“, sagt der Doktor der Orthopädie, der am 23. Juni seinen 73. Geburtstag feiert. Noch heute erzählt er euphorisch die Geschichten aus den Anfängen des Motorradsports.

Zum Beispiel vom Ende der Zementbahnrennen in der DDR. Forst in der Lausitz, 1958: An der Spitze lieferte er sich mit einem Erfurter Fahrer ein packendes Rennen. Scheel lag mit seiner MZ RT 125 an zweiter Stelle. Plötzlich kam der Führende ins Schleudern, krachte in der Kurve gegen die Bahnbegrenzung und blieb mit schwersten Schädelverletzungen regungslos auf der harten Piste liegen. Scheel musste alles mit ansehen, konnte nicht helfen. Zwei Runden später wurde mit Hans-Joachim Scheel an der Spitze das Rennen abgebrochen – der Verunglückte war tot. „So etwas ist sehr schwer“, sagt er. „Aber das ist das Risiko, das man in Kauf nehmen muss.“

Ein Jahr später in Bernau: Langsam kämpfte sich Scheel an den



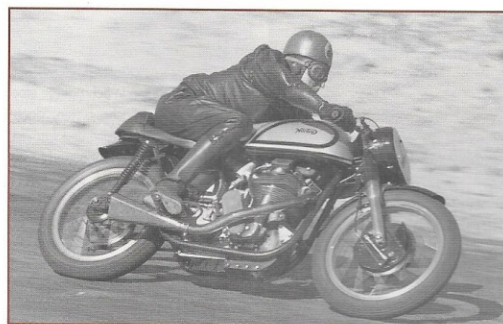
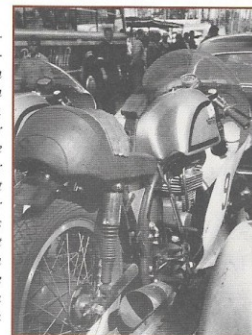
Hans-Joachim Scheel gehörte zu den erfolgreichsten Rennfahrern der Nachkriegszeit in DDR

Führenden heran, war an dessen Hinterrad schon vorbei, als er in der Spitzkehre einen Schlag in die Seite bekam und sich überschlug. „Aus die Maus.“ Als er körperlich wieder hergestellt war, machte Scheel an der Abendschule in Weimar sein Abitur, studierte Medizin und arbeitete noch heute als Orthopäde.

Rückblickend kann Hans-Joachim Scheel den DDR-Meistertitel 1954 und 1955 vorweisen - war Doppelsemeister der 250er und 500er Soloklasse. Mit seinen Monteuren Liebeskind, Thieme und Riese war er über Jahre hinweg ein unschlagbares Team.



Zwei Norton-Rennmaschinen: Eine Vorkriegs-International mit dem damals vorgeschriebenen langen Auspuffrohr. Sowohl an der Nachkriegs-Manx, die hier 1959 ins Hockenheim Fahrerlager geschleppt wird, und auf der Fahraufnahme, ist das (für mehr Bodenfreiheit in Rechtskurven eingedellte) trichterförmige Endstück deutlich zu erkennen



Text: Frank-Albert Illg
Fotos: Archiv T&T

Das Auspuffrohr: kunstvoll geschwungen, manchmal sogar hochglanzverchromt und zeitweise auch mit einem mehr oder weniger ausgeprägten Blech-Trichter hinten dran.

Gedanken hat man sich früher, in den Kindertagen des Motorrades, nicht gemacht, schon gar nicht wegen des Geräusches. Man war froh, dass das Motörchen überhaupt lief, also irgendwie weg mit den Abgasen, und

zwar direkt nach unten oder aber diese durch ein längeres Rohrstück gen Heck des Motorrads abgeführt. Doch schon bald wurde herausgefunden, dass an einem hochgezückelten Viertakter-Rennmotor sowohl die Länge des Auspuffrohres als auch dessen Innendurchmesser Einfluss auf die Art der Leistungsentfaltung haben.

Ganz einfach ausgedrückt: Sobald das Auslassventil nach dem Arbeitstakt öffnet, entweichen die Abgase unter hohem Druck in den Auslasskanal und weiter durch das Auspuffrohr. Und je schneller der Zylinder entleert wird, desto besser, und umso früher kann das Einlassventil

VOLLES ROHR

(für den Ansaugtakt) geöffnet und damit wieder mit der Befüllung von Frischgas begonnen werden.

Hinter der in das Auspuffrohr strömenden Abgaswelle bildet sich ein nämlich ein Sog, der nicht nur dem vollständigen „Absaugen“ des verbrannten Gasgemisches aus dem Zylinder dienlich ist, sondern auch helfen kann, schon einen Teil Frischgas durch das bereits geöffnete Einlassventil anzusaugen.

Die Abgas-Druckwelle strömt mit Schallgeschwindigkeit durch das Auspuffrohr, an dessen Ende sie in eine Unterdruckwelle umgekehrt wird, die wieder in Richtung Zylinder zurückströmt und eventuell bereits in den Auslass entwichenes Frischgas wieder in den Zylinder zurück schiebt. Nicht nur der richtige Zeitpunkt des Schließens des Auslassventils ist damit wichtig, sondern auch die Länge des Auspuffrohres. Ein paar Zentimeter mehr oder weniger ergaben mitunter einen großen Unterschied. Doch das Ganze funktionierte freilich nur in einem vergleichsweise engen Drehzahlbereich, und freilich mussten auch die von der obersten Motorrad-sport-Behörde (der FIM) festgelegten technischen Bestimmungen eingehalten werden, wonach das Auspuffrohr mindestens bis zur Hinterradachse reichen musste.

Spätestens mit Beginn der 30er Jahre aber waren die Motorenfüller in ihren Bemühungen, die Zylinderfüllung zu verbessern und die Drehzahl (und damit auch die Höchstleistung) zu steigern, weit vorangekommen. Und sie sollten dabei auch herausfinden, dass mit einem viel kürzeren Auspuffrohr noch ein bisschen mehr Leistung zu gewinnen sei. Um den Bauvorschriften hinsichtlich Mindest-Gesamtlänge des Auspuffs zu genügen, wurde an das Ende des verkürzten, zylindrischen Auspuffrohres einfach ein entsprechend langer kegelförmiger Blech-Trichter angesetzt – mit gleichermaßen famosem wie desaströsem Nebeneffekt.

Denn so ein Megaphon beeinflusste die Abgas-Schwingungen beträchtlich. Zwar ließen sich in einem, nun noch engeren Drehzahlbereich, durchaus ein paar PS mehr mobilisieren, doch die Gefahr, dass der Motor

unterhalb einer bestimmten Mindest-Drehzahl kaum noch Gas annehmen, schlimmstenfalls sogar ganz aussetzen sollte, war noch größer geworden. „Megaphonitis“ wurde dieses Symptom in Tuner- und Rennfahrer-Kreisen genannt.

Ein Beispiel: Bei der ultimativen Entwicklungstufe der legendären AJS 7R (Boy Racer) hatte das Auspuffrohr 4,1 Zentimeter Innendurchmesser und 79 Zentimeter Länge, woran ein 32 Zentimeter langes Megaphon-Endstück mit 36 Grad Öffnungswinkel anschluss. Bei Prüfstandsversuchen leistete der 350er Einzylinder-Viertaktmotor mit dieser Auspuffanlage bei 7400/min zwar zwei bis drei PS mehr, doch bereits bei etwa 5000 bis 5500/min reagierte er auf Vollgas höchst unwillig, drohte die Leistung regelrecht zusammen zu brechen.

Kein Problem also, so lange die Drehzahl des Motors stets im optimalen Bereich gehalten werden konnte, bei den serienmäßig zur Verfügung stehenden vier Gängen alles andere als leicht und auch ein Grund für Spezialisten, sich um den Bau von Fünf- und Sechsganggetrieben für hochgezückelte Einzylinder-Viertakter-Renner zu kümmern. Zumal die Aussichten, durch das Anschrauben eines Megaphon-Auspuffs noch ein kleines bisschen – und vor allem auf vergleichsweise einfache, kostengünstige Art – mehr Höchstleistung zu erhalten, ziemlich verlockend war.

Doch dafür traten mitunter andere Probleme auf, nämlich bei der Abstimmung des Vergasers. Langwierige und nervenaufreibende Versuche mit unterschiedlicher Bestückung (Hauptdüse, Schieberausschnitt, Düsenadde) wurden notwendig, damit der Motor wenigstens halbwegs anständig Gas annahm, wenn es mal nicht ausschließlich mit Vollgas und Höchst-drehzahl vorangehen konnte. Mancher Amateur sollte schließlich frustriert erkennen müssen, was damals in alten Tuning-Handbüchern nachzulesen war und wovon sogar Vergaser-Hersteller warnten: „Wahrscheinlich werden Sie mit einem Megaphon-Auspuff auf Ihrer Hausstrecke nicht schneller sein als mit einem ganz normalen Auspuffrohr der korrekten Länge.“



Motorradtechnik aus Thüringen: AWO

Motoplus
www.motoplus-GmbH.de

- ✓ Finanzierung, Leasing, Versicherung
- ✓ Service für alle Fabrikate
- ✓ Vermietung
- ✓ Reifenservice, Lichttest, DEKRA
- ✓ Fahrzeugumbauten

YAMAHA -Vertragshändler
Touching Your Heart
Trieblasse Str. 15 - 07937 Zeulenroda
Tel. 036628 / 82789 - Fax 89704 - service@motoplus-gmbh.de

BayWa Bauzentrum
Oettersdorfer Str. 40
07907 Schleiz

Telefon:
(03663) 48190

www.Hotel-Luginsland-Schleiz.de

Hotel, Restaurant, Biergarten

Wohnen mit **RENNFLAIR**

in der Luginsland-Kurve am alten Dreieck
Es freut sich Familie Otto Fitzold Telefon: (0 36 63) 48 05-0

BERÜHMTE DUNLOP-RENNREIFEN

Aktuelle Rennreifen sind fast 20 Zentimeter breit. In den 60-er Jahren waren es gerade mal rund die Hälfte davon. Für dennoch bestmögliche Haftung bei Schräglage ersann Dunlop einst einen ganz besonderen Reifen.

Text: Frank-Albert Illg
Fotos: Archiv T&T

Weil die Kurse meist wenig Kurven, dafür umso mehr Vollgas-Passagen aufwiesen, zählte zu Beginn der 50-er Jahre vor allem die mögliche Höchstgeschwindigkeit eines Rennmotors zu den Vor-

aussetzungen für einen der vorderen Plätze. Gebremst werden musste damals freilich auch schon, und mancher Köhner beeindruckte mit erstaunlichen Schräglagen. Doch in den 50-er Jahren war noch ein sogenannter „runder“ Fahrstil gefragt. Jene Zeit, die während des Verzö-

gerns vor einer Biegung oder beim Durchfahren dieser verloren wurde, sollte dank brachialer Motorleistung beim Beschleunigen nach der Kurve locker wieder wettgemacht werden.

Die entsprechenden Rennreifen hatten noch relativ hohe Schultern und ein vergleichsweise flaches Profil und ließen deshalb erst gar keine größeren Schräglagen zu. Je „runder“ und breiter das Profil werden sollte, desto mehr Schräglage war möglich, ohne dafür wegen eines wegschmierenden Reifens gleich Kopf und Kragen riskieren zu müssen. Der vergleichsweise kleine englische Hersteller Avon war ganz groß im Rennreifen-Geschäft vertreten, das Großunternehmen Dunlop musste sich dringend etwas einfallen lassen, um konkurrenzfähig zu bleiben.

Als mit Beginn der zweiten Hälfte der 60-er Jahre sich in den großen Hubraum-Klassen (350 und 500 cm³) leistungsstarke Motorräder mit Mehrzylinder-Motor durchsetzten, bei denen dank stabiler Fahrgestelle schon früh und noch in Schräglage wieder beschleunigt werden konnte, waren vor allem deren Hinterreifen zu den Flanken hin oft völlig abgefahren. In der Mitte der Lauffläche war dagegen noch Profil vorhanden. Also musste der Reifen in Schräglage eine größere Aufstandsfläche bieten, dachten sich die Dunlop-Tüftler und formten einen Reifen mit triangel-förmigem Querschnitt. Damit sollten gleich zwei Fliegen mit einer Klappe geschlagen werden. Einmal wäre wegen der größeren Aufstandsfläche das Haftvermögen und damit die mögliche Kurvengeschwindigkeit höher. Und wegen der schmalen Aufstandsellipse bei Geradeausfahrt wären auch ein paar km/h mehr Höchstgeschwindigkeit drin. Dazu würde sich der Reifen auch nicht so stark erwärmen, denn ein überhitzter Reifen baut sein Haftvermögen ab.

Im Sommer 1961 wurde der neue Dunlop-Hinterreifen mit der Bezeichnung RMT 1 ausgiebig von Bob McIntyre getestet. Und gleich dazu ein entsprechend geformter Vorderreifen. Auf der Rennstrecke von Mallory Park erzielte der Schotte damit knapp neun Prozent höhere Kurvengeschwindigkeiten. Befürchtungen, die spitze Kontur könnte sich im Falle des Vorderreifens beim Bremsen negativ auswirken, waren ebenso unangebracht wie die Ängste, dass wegen geringerer Aufstandsfläche



Schräglage vor 40 Jahren, und natürlich mit Dunlop KR-Rennreifen: Mike Hailwood auf der legendären 250er Sechszylinder-Honda beim Großen Preis von Frankreich in Clermont-Ferrand



Mike Hailwood vor dem 200 Meilen-Rennen von Daytona 1971: An seiner Renn-Rocket 3 ist auch auf dem Vorderderrad ein Dunlop KR 73 montiert - eigentlich ein reiner Hinterreifen. Doch wegen der hohen Belastung des Vorderreifens auf dem schnellen Kurs, sowohl in der Steilwandkurve als auch beim Bremsen, schien der KR 73 auf der schweren BSA mehr Sicherheitsreserven zu haben

Die ersten, noch mit dem Kürzel RMT 1 bezeichneten Reifen gab es in der 1962er Saison für ausgesuchte Fahrer. Nach dem tödlichen Unfall von Bob McIntyre am 15. August jenen Jahres auf der Oulton Park-Rennstrecke übernahm der junge Alan Shepherd die Reifentesterei bei Dunlop, bevor es die neuen „Triangular“ getauften Rennreifen auch für Privatfahrer zu kaufen geben sollte. Und welch ein lukratives Geschäft es für den traditionsreichen englischen Hersteller werden sollte. Denn Avon zog sich nach der 1963er Saison zurück und lieferte zwar noch wie vor auf Wunsch seine Rennreifen, doch in jedem Fahrerlager war der Dunlop-Rennreifendienst mit Tony Mills als Cheftechniker nun stets stark frequentiert. Die Dunlop-Rennreifen, Typ KR 76 für Vorder- und KR 73 für Hinterderrad, sollten in den 60-er Jahren der Standard schlechthin werden. Und zwar auf jedem Rennmotorrad, mit Zwei- wie mit Viertaktmotor und von 50 bis 500 cm³ Hubraum.

Während die kleineren Rennmaschinen Reifenbreiten zwischen zwei und 2,75 Zoll (bei 18 Zoll Felgendurchmesser) fuhren, rollten die 250er auf solchen mit Reifenbreiten bis zu 3,5 Zoll, wobei die effektive Breite des auf der Felge mit korrekter Weite montierten Reifens freilich bis zu 112 Millimeter betragen konnte. Felgen-Durchmesser von 19 Zoll waren am häufigsten zu finden, auch deshalb, weil ein Hinterreifen der Größe 3.50-19 deutlich weniger beansprucht wurde als ein solcher mit 18 Zoll. Der nämlich musste pro Kilometer 526 Umdrehungen machen, ein 19-Zöller KR 73 dagegen nur deren 505. Und dann spielte natürlich auch noch das Gewicht des Reifens eine Rolle. Bill Ivy

verlangte etwa beim Training zur Tourist Trophy 1968, und trotz aller Warnungen der Dunlop-Techniker, dass auf dem Hinterrad seiner 250er Yamaha nur ein drei Zoll breiter Reifen aufgezogen werden soll. Der kleine, drahtige und draufgängerische Engländer versprach sich dadurch besseres Handling und noch etwas mehr Höchstgeschwindigkeit. Doch schon nach nicht einmal vier Trainingsrunden war der Reifen völlig abgefahren. Ivy zeigte sich einsichtig, ließ für die sechs Rennrunden einen dreieinhalb Zoll breiten KR 73 montieren – und gewann die Lightweight-TT.

Ein großes Problem war die Haltbarkeit dieser Dunlop-Reifen auf einer so holprigen Rennstrecke wie auf der Insel Man, wo der Hinterreifen auf den vielen Wellen schier unzählige Male Bodenkontakt verlor und dann beim Aufsetzen der Maschine auf dem rauen Asphalt das Profil kurzzeitig derart hoch belastet werden sollte, dass schlimmstenfalls Profilbrocken zwischen den feinen Querrillen rechts und links der Mittel-Längsrille herausgerissen wurden. Doch die Querrillen mussten wegen der Wasserverdrängung bei regennasser Fahrbahn unbedingt sein.

Die Lösung ab 1969 hieß KR 83, ein Rennreifen mit nicht mehr ganz so ausgeprägtem, aber immer noch triangel-förmigem Querschnitt und auch für den Einsatz bei Regen noch sicher ge-

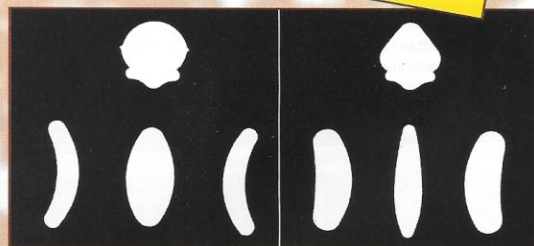
nug. Anstelle der vielen feinen Querrillen wies das Profil nun 2000 feine „Bohrungen“ auf, in die sich das Regenwasser notfalls „verkriechen“ konnte. Doch selbst auf warmem, trockenem Asphalt machte so ein KR 83-Reifen (das Gegenstück fürs Vorderrad hieß KR 84) eine gute Figur.

Bis in die frühen 70-er Jahre hinein sollte es zu diesen „Dach-Rennreifen“ von Dunlop keine ernsthaften Alternativen geben. Doch mit immer stärker werdenden Motoren musste nicht nur diese einst revolutionäre Reifenkonzepte neu überdacht werden, sondern auch die Reifenbreite. Den Rest machten immer noch weichere Gummi-Mischungen aus, von den profillosen, „Slicks“ genannten Reifen erst gar nicht zu reden.

Eines hat sich seit den Zeiten von Mike Hailwood, Phil Read, Jim Redman und selbst noch unter einem Giacomo Agostini aber kaum verändert: Die Rennmotorräder von Valentino Rossi und Kollegen fahren deshalb nicht nennenswert träger oder schneller um die Ecken. Denn die Physik lässt sich nun mal auch mit höchst klebrigen, superbreiten Reifen nicht überlisten.



Oben der KR 76-Vorderreifen, daneben der KR 73-Hinterreifen mit seinen typischen feinen Querrillen rechts und links der Mittelrille. Darunter das Ergebnis der Weiterentwicklung: Der KR 83-Hinterreifen mit seinen charakteristischen feinen „Bohrungen“ anstelle von Querrillen, samt dazugehörigem Vorderreifen KR 84



Das linke Schaubild zeigt einen konventionellen Reifen, oben im Querschnitt und darunter dessen Aufstandsflächen bei Schräglage in Links- und Rechtskurven sowie bei Geradeausfahrt. Im Vergleich dazu rechts der Dunlop-Rennreifen mit triangel-förmigem Querschnitt: Zwar geringere Aufstandsfläche bei senkrechter Maschine, dafür aber in Schräglage die doppelte Aufstandsfläche auf der Fahrbahn

Opel

www.opel-automobile.de

- Mercedes-Benz
- smart
- CHRYSLER
- Jeep
- DODGE

- Opel 7 Plus
- Finanzierung & Leasing
- Zubehör
- Versicherung
- Anschlussgarantie
- Fahrzeug-Inzahlungnahme
- Neuwagen
- Vorfürhrgagen
- Jahreswagen
- Zertifizierte Gebrauchtwagen
- Zulassungsdienst
- 24 h Notdienst Service
- Haupt- & Abgasuntersuchungen
- Original-Ersatzteile
- Fachlich geschultes Personal vom PKW bis LKW
- Alle Fahrzeuge bis 7,5 Tonnen mit Garantie
- Bis 3 Jahre Gebrauchtwagen-garantie für PKW
- Abschleppdienst
- Rückkaufversprechen

Aue/Erzgebirge Damaschkestr. 30 03771/5597-0	Ellefeld Weißmühlennweg 2 03745/7800-0	Plauen Dresdener Str. 14 03741/45 6-0	Ansbach Liebigstraße 1 0981/46 51-0	Heilsbronn Bauhofstraße 16 09872/97 55-0
---	---	--	--	---

Honda CBF 1000



2006 CBF 1000



Kraftvoller 998cm³ Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor mit computer-gesteuerter Kraftstoffspritzung und regeltem Katalysator basierend auf der Fireblade. Für den Einsatz in der CBF1000 überarbeitet für stärkeres Drehmoment im unteren und mittleren Drehzahlbereich.

Dreifach verstellbare Sitzbank für eine individuelle Anpassung der Maschine an Körpergröße und Fahrstil. Von der Standardposition (795 mm) läßt sich der Sitz jeweils 15 mm nach oben bzw. nach unten verstellen.



Gut ansprechendes Monoshock-Radaufhängungssystem mit bewährtem Doppelschlauch-HMAS-Dämpfer für präzises Handling.



Edelstahl-Auspuffanlage mit zwei ovalen Schalldämpfern. Das HECS-Katalysatorsystem sorgt für geringe Schadstoffemissionen und die Erfüllung der EURO3-Absnorm.

Deluxe-Version mit kombiniertem Bremssystem (CBS) und kompaktem, fortschrittlichen ABS-System für zuverlässiges und kontrolliertes Bremsen.



HONDA
The Power of Dreams



Die Position des Lenkers läßt sich um 10 mm nach vorne verstellen und bietet größeren Fahrern damit mehr Fahrwiderstand.



Größtögliche Halberkleidung bietet exzellenten Windschutz bei höheren Geschwindigkeiten. Zweifach in der Höhe verstellbare Verkleidungsscheibe für zusätzlichen Windschutz.

Leichte, moderne 17"-Doppelgabel-Forken mit Radreifen. Bei der konventionellen 206mm-Ø-Doppelgabel-Forken sind 206mm-Ø-Doppelgabel-Forken, heißen 21mm-Ø-Forkenbretter mit Einfallerlenzange.

Leichter und hochsteifer Mono-Backbone-Rahmen, der den leistungsstarken Motor als tragendes Element integriert und für ein ansprechendes und problemloses Handling sorgt.



Motorrad FRANZ

www.motorrad-franz.de

Kein Honda Motorradkauf ohne unser Angebot!
Schauen Sie auf unsere Internet Seite:
www.motorrad-franz.de
und informieren Sie sich über unsere Hammerpreise.

GROSSE FÜHRERSCHHEIN-AKTION!

CBF 600 N ABS 7.090,00 €
Beim Kauf 1.000,00 € in bar Zuschuss zum Motorradführerschein für Neueinsteiger!

VTR Firestorm	für 9.220,00 €	Unser Preis:	7.740,00 €*
Hornet 900	für 9.160,00 €		7.490,00 €*
VFR 800 ABS Mod. 05	für 12.800,00 €		10.280,00 €*
Fireblade Mod. 06	für 13.740,00 €		11.990,00 €*

*unverbindliche Preisempfehlung des Herstellers incl. Nebenkosten

Kirchenlamitzer Str. 50b
95126 Schwarzenbach
09284 - 800488

Bamberger Str. 9 - 13
9544 Bayreuth
0921 - 15095890



- Ständig 125 Neumotorräder auf Lager**
- Honda Rent a Bike Vermietcenter**
- Quad Center / Mietquads von Kymco, Herkules, SYM, Honda und Arctic Cat**
- 15 Quads ab Lager lieferbar**
- Reifen-Service • Meisterbetrieb**
Ersatzteile für alle Marken
Bekleidung und Zubehör (Arlen Ness, Berik motopg, Shark, Shoel, Suomy)
- Gebrauchtmotorräder (An- und Verkauf)**
Finanzierung
- Renn- und Perfektionstraining**
Geführte Motorradtouren
- Geführte Quad Touren mit geprüften Instruktoren**
- Quad Schnupperkurse**
- Jeden 1. Samstag im Monat Bikerfrühstück**

Öffnungszeiten: Mo. - Fr. 9.00 - 18.00
Sa. 9.00 - 13.00



GEWINNEN SIE KLASSIK MOTORRAD IM ABONNEMENT



Klassik Motorrad

Keine Frage, als Besucher der Rennen auf dem Schleizer Dreieck kennen Sie sich aus im Motorradsport. Deshalb dürfen die Aufgaben, die es in diesem Rätsel zu lösen gilt, nicht allzu schwer für Sie sein. Doch ganz so leicht wollen wir es Ihnen auch wieder nicht machen. Schließlich verlosen wir unter allen richtigen Lösungen drei Jahres-Abonnements der Zeitschrift Klassik Motorrad. Sie werden also schon ein bisschen tüfteln, überlegen und vielleicht auch noch kombinieren müssen, um das Lösungswort dieses Preisrätsels heraus zu finden. Als eingefleischter Anhänger der Schleizer Dreieck-Rennen mögen Sie dann schmunzeln: Richtig, des Rätsels Lösung ist wieder eng mit der Geschichte der ältesten deutschen Naturrennstrecke verknüpft, in diesem Fall konkret mit einem berühmten Streckenabschnitt des ehemals 6,791 Kilometer langen Kurses.

Sobald Sie das Lösungswort gefunden haben, schauen Sie einfach bei Ihrem nächsten Gang durchs Fahrerlager beim MO MEDIEN-Stand gegenüber der Abnahme-Halle vorbei, schreiben die Lösung auf einen dort ausliegenden Gewinn-Coupon und werfen diesen in die Los-Box ein. Annahme-Schluss ist am Renn-Sonntag, der 25. Juni 2006, 16 Uhr. Die Auslosung findet unter Ausschluss des Rechtsweges statt, die Gewinner werden vom Verlag schriftlich benachrichtigt.

Viel Vergnügen - und viel Glück!

- Frage 1:** Wie heißt der venezolanische Rennfahrer „Johnny“ Cecotto, der 350er Weltmeister von 1975, mit offiziellem Vornamen?
S) Alberto
L) Alfonso
B) Antonio
- Frage 2:** Den Zweitaktmotoren der DKW-Rennmaschinen aus den 30er Jahren war leistungsmäßig durch folgenden konstruktiven Kniff auf die Sprünge geholfen worden:
U) Doppeldrehschieber-Einlass
C) Ladepumpe
G) Auslass-Steuerung
- Frage 3:** Der erste Japaner, der eine Motorrad-Weltmeisterschaft gewinnen konnte, hieß
G) Yoshimi Katayama
L) Haruchika Aoki
H) Takazumi Katayama
- Frage 4:** Was ist bei den Motorrädern mit Seitenwagen mit dem Begriff "Rechtsausleger" gemeint?
N) Der Fahrer „kauert“ rechts vom Beifahrer
L) Der Beifahrer „turnt“ links vom Fahrer
A) Der Beiwagen ist auf der rechten Seite der Zugmaschine angeordnet

Frage 5: Honda gewann die Fahrer-WM in der Halbliter-Klasse erstmals
E) schon 1964
K) erst 1973
U) erst 1985

Frage 6: In welchem Jahr gab es tatsächlich zwei verschiedene Gespann-Weltmeister, also einmal in der Kategorie B2A und dann noch in der Kategorie B2B?
T) 1988
S) 1982
E) 1979

Frage 10: Motorrad-Rennmotoren mit einem, mit zwei und mit drei Zylindern, mit deren vier sowieso, aber auch solche mit Fünf- und Sechszylindermotoren hat es schon gegeben. Und ein Hersteller baute gar eine Rennmaschine für die 500er Klasse mit Achtzylindermotor. Klar, das war
N) Mondial
B) Morini
H) Moto Guzzi

Frage 11: Die Österreicher haben naturgemäß hervorragende Skirennläufer. Doch es gab auch mal einen Motorrad-Weltmeister aus dem Alpenland. Er war NSU-Werksfahrer und hieß
A) Rupert Hollaus
L) Karl Schranz
U) Niki Lauda

Frage 12: Giacomo Agostini ist mit 122 Grand-Prix-Siegen der erfolgreichste Motorrad-Rennfahrer. Seine Karriere begann mit Morini, bevor er zu MV Agusta wechselte. Er fuhr auch für Yamaha, bevor er sein Glück in der 500er Klasse auch noch auf einem Motorrad eines anderen Herstellers versuchte, und zwar auf einer
S) Kawasaki
C) Suzuki
T) Laverda

Frage 8: In der aktuellen MotoGP-Klasse, also bei Valentino Rossi und Kollegen, dürfen nur noch Rennmaschinen mit Viertaktmotoren brüllen. Früher, als die Motorräder der „Königsklasse“ nur maximal 500 ccm Hubraum haben durften, dominierten zunächst ebenfalls Viertaktmotoren, bevor die Zweitakter sich durchsetzten. Zum letzten Mal gewann damals eine Rennmaschine mit Viertaktmotor einen Grand Prix
H) vor 40 Jahren
S) vor 30 Jahren
L) vor 20 Jahren

Frage 13: Heutzutage müssen Rundenzeiten bis auf eine Tausendstel Sekunde genau gemessen werden. Als Hundertstel Sekunden noch genühten, führen vor 30 Jahren beim Großen Preis der Nationen im italienischen Mugello zwei Fahrer beim 500er Rennen zeitgleich mit exakt zwei Minuten, 7,60 Sekunden ihre schnellste Runde. Das waren
M) Kenny Roberts und Marco Lucchinelli
A) Wil Hartog und Teuvo Länsvuori
H) Barry Sheene und Phil Read

Frage 9: Mit einem Rennmotorrad mit Einzylinder-Viertaktmotor, so wie es hier von den Teilnehmern der IHRO eingesetzt wird, konnte nur ein Fahrer jemals die Weltmeisterschaft in der 500er Klasse erringen. Und das war
C) 1951 Geoffrey Duke mit Norton
E) 1957 Libero Liberati mit Gilera
W) 1962 Alan Shepherd mit Matchless

Frage-Nr.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----

Antwortbuchstabe

STARTERLISTE

RENNEN 1 • KLASSIK MOTORRAD CLUBMAN CUP • START: FREITAG, 23.06. 14.10 UHR • 10 RUNDEN

KlassikMotorrad
Clubman Cup 2006

No	Name	Vorname	Ort	Marke
11	SCHREINER	Frank	Berlin	Norton Dominator 88
12	WEIBGEN	Frank	Herten	Norton
13	FISCHER	Martin	Osnabrück	Triumph Bonneville T100
14	VOGL	Dominik	Huthurn	Triumph Bonneville
15	EDER	Karl-Heinz	Röhrnbach	Triumph 986 ME
16	ORTHS	Udo	Bremen	Triumph Bonneville
17	SCHENK	Rainer	Rheda-Wiedenbrück	Thrupton
18	WAGNER	Christoph	Gifhorn	Triumph 750
19	STEINBECK	Klaus	Mühlthal	Yamaha XS 400 Cup
21	ILLG	Andreas	Weissach	Triumph Scrambler
59	GIETZ	Tobias	München	Triumph 986 ME
60	SCHMITZ-LINKWEILER	Jochen		Triumph Thrupton
61	ACHTERBERG	Detlef		Triumph Thrupton
62	SCHENK	Henrik		Triumph Bonneville
63	NEIDERT	Meinhardt		Triumph Thrupton

Platz/Runden	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1															
2															
3															
4															
5															
6															
7															
8															
9															
10															

CLASSIC MACHINES
OLDTIMERHANDEL

ANKAUF/VERKAUF • FAHRZEUGE • TEILE • ZUBEHÖR
ROYALENFELD VERTRAGSHÄNDLER

Stefan Zumpfe
Mühlstraße 136a · 99625 Großneuhausen
Tel.: 036372 97532 · Mobil: 0173 9788694
Öffnungszeiten nach telefonischer Vereinbarung
www.oldtimerhandel-grossneuhausen.de

Landhotel & Gasthof
"Zur Goldenen Aue"

07819 Triptis • Mittelpöllnitzer Straße 1
Tel.: 036482 / 3700 • Fax: 036482 / 37053
e-mail: goldene-aeue-triptis@t-online.de

Ihr Partner für gutes Essen
und gutes Schlafen!

www.zur-goldenen-aeue.de

Auto HEINZMANN

- Freie KFZ - Werkstatt
- Autogas - Umrüster
- Autogas - Tankstelle
- 24 Stunden-Abschlepp- und Pannendienst
- Oldtimer Restauration

Vertragshändler
NUTZFAHRZEUGE
bis 3,5 t HGG

Vertragspartner
A+D

Heinrichsruh Nr. 10 · 07907 Schleiz
Tel. + Fax: 03663 / 40 13 05
www.auto-heinzmann.com
auto-heinzmann@gmx.de

STARTERLISTE

RENNEN 2 • POST CLASSIC (125/250/350/500) • START: SONNTAG, 25.06. 10.05 UHR • 9 RUNDEN

No	Name	Vorname	Nat.	Marke	cc	Bj.	Wertung
1	ABBOTT	Roger	GB	Yamaha TZ	350	1980	
2	AGOSTON	Ronald	H	Honda RC 181	498	1978	
3	KOVÁCS	Sándor	H	Suzuki RG	500	1974	
4	EISMANN	Frank	D	Suzuki	250	1974	
7	GUTHEIL	Karsten	D	Suzuki	250	1974	
24	SMITH	Tony	GB	Yamaha TZ 350	350	1980	
31	GOLDITZSCH	Cliff	D	MZ EB Kohlar 250	250	1966	Gast
33	KRAUSE	Volkmar	D	Yamaha 250	250	1980	
S 37	DE MONTE	Klaus	D	Yamaha TZ	500	1974	
42	RENDEK	Robert	H	TZY Yamaha	250	1975	
63	NYITRAI	Istvan	H	ABSAF Replika	498	1958	Gast
64	SOLTAU	Botho	D	Rickman-Honda	836	1976	Gast
70	ROSNER	Heinz	D	MZ RE	300	1967	Gast
125	MEYER	Bernd	D	Condor 125	125	1975	
191	HECK	Michaela	D	Maico	250	1973	

Platz/Runden	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1															
2															
3															
4															
5															
6															
7															
8															
9															
10															



Fotos: Jürgen Müller

STARTERLISTE

RENNEN 3 • GRAB THE FLAG KÖNIGSKLASSE
 START: SONNTAG, 25.06. 10.30 UHR • 10 RUNDEN

Grab the Flag!

No	Name	Vorname	Nat.	Marke	cc	Bj.	Wertung
2	AIGNER	Hans	D	BMW	500	1968	cup
11	RUNTE	York	D	Triumph	500	1968	cup
15	SMITH	Sophie	F	Seeley Matchless	500	1969	cup
16	AIGNER	Alois	D	Ducati	450	1970	cup
19	BEUGGER	Peter	CH	Honda CB Drixton	500	1968	cup
23	HEGGI	Othmar	CH	Seeley-BSA	500	1959	cup
31	BUEHLER	Hansjoerg	CH	Triumph Weslake	500	1970	cup
47	SCHWEIGER	Thomas	A	Drixton Honda CR	500	1965	cup
67	TSCHUMI	Fritz	CH	Honda Drixton	500	1968	cup
70	SPINNLER	Werner	CH	Norton Manx	500	1960	
72	WELSSOW	Jan	D	Honda CB	500	1968	
78	BERGERMANN	Hubertus	D	BSA B 50	500	1971	cup
81	RUPPRECHT	Guenther	D	Ducati	460	1968	cup
91	BIRNKAMMER	Karl	D	Ducati	450	1969	cup
92	BECKER	Rolf	CH	Aermacchi ala d'oro	420	1975	cup
116	MELCHERT	Peter	D	Seeley BSA	500	1969	
123	DALLY	Collin	GB	Norton Manx	500	1964	
136	MERZ	Thomas	D	Seeley-Matchless	500	1969	cup
141	DROSTE	Rene	NL	Seeley BSA	500	1968	cup
163	SEIFERT	Joachim	D	Norton Manx	500	1960	cup
164	WARNEKE	Cord	D	Velocette Venom	500	1958	
182	VAN KOOU	Willem	NL	Suzuki T	500	1968	

Platz/Runden	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1															
2															
3															
4															
5															
6															
7															
8															
9															

GOODYEAR

1928 **Reifen Huster** 78 Jahre 2006

Greizer Straße 48 - 07907 Schleiz
 Inh. G. Stoppe - Tel. (0 36 63) 42 30 45 - Fax 40 06 29

auto service
 Wir machen, dass es fährt.

- Bosch-Bremsendienst
- TÜV - DEKRA - AU
- EU-Neu- und Gebrauchtwagen
- VDO-Fahrtenschreiber dienst

10a Autoservice

Hartmut Glück
 Kfz-Elektrikerwerkstatt
 Meisterbetrieb der Kfz-Innung

07922 Tanna • Stelzen 38 • Tel. 036646 / 22643 • Fax 283326

DUCATI

Moto-Shop Klöpfel

Zubehör - Umbauten - Verkauf

Greizer Straße 8 • 07570 Weida
 Tel.: 036603 / 62310

www.ducati-kloepfel.de

STARTERLISTE

RENNEN 4 • GRAB THE FLAG SPORTSMEN + CLASSIC 750
 START: SONNTAG, 25.06. 11.05 UHR • 10 RUNDEN

Grab the Flag!

No	Name	Vorname	Nat.	Marke	cc	Bj.	Wertung
Sportsmen							
4	CASIUS	Eric	NL	Norton Dommi	650	1962	
21	FREY	Roger	CH	Norton Domiracer	750	1955	cup
49	WASCHNECK	Reinhard	D	Norton Atlas	750	1965	cup
58	ESCHENBACH	Thomas	D	Moto Guzzi V 7 Sp	750	1970	cup
62	WEIBGEN	Frank	D	Triton	750	1964	cup
76	NIJHOFF	Mark	NL	Monard-Triumph	650	1964	
83	REUTER	Ulrich	D	Norton Commando	750	1970	
90	VERSTEEGH	Michiel	NL	Triumph Trident	750	1969	cup
111	SCHACHERBAUER	Günther	D	Laverda	750	1970	
118	KRÄßIG	Stegfried	D	Norton Atlas	750	1960	cup
130	SCHNEIDER	Peter	CH	Triton	650	1958	

No	Name	Vorname	Nat.	Marke	cc	Bj.	Wertung
Classic 750							
7	ORTHS	Udo	D	Triumph Bonni	750	1980	
12	VAN DER VEGT	Rob	NL	Triumph Trident	750	1972	
20	HAGEN	Dink	NL	RobNorth Triumph	750	1971	cup
27	FLUESSBACH	Holger	D	Moto Guzzi	750	1974	cup
30	JOHNE	Karsten	D	Rickman Triumph	750	1974	
42	STEINER	Bernhard	CH	Egli-Honda	600	1974	cup
43	SEMTNER	Lutz	D	Ducati	650	1980	
74	DALLY	Collin	GB	Triumph Weslake	750	1969	
69	KEUL	Heinz	D	Honda CB	600	1976	cup
75	MERZ	Thomas	D	Triumph Weslake	750	1970	cup
85	TOBLER	Robert	CH	Laverda SF	750	1972	
89	SCHWAB	Herbert	D	Honda Four	600	1972	
97	STRERATH	Peter	D	Yamaha XS	650	1973	
103	FRENZEL	Holger	D	Rob North Norton	750	1974	cup
117	TSCHUMI	Fritz	CH	Triumph Trident	750	1970	cup
139	KRAUS	Gregor	D	BMW R 75	750	1973	cup
172	KNOCHNER	Michael	D	Norton Commando	750	1970	cup

Platz/Runden	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1															
2															
3															
4															
5															
6															
7															
8															
9															
10															

STARTERLISTE

RENKEN 5 • GRAB THE FLAG JUNIOR + CLASSIC 350
 START: SONNTAG, 25.06. 11.40 UHR • 10 RUNDEN

Grab the Flag!

No	Name	Vorname	Nat.	Marke	cc	Bj.	Wertung
Juniorklassen							
10	AIGNER	Alois	D	Bultaco	350	1969	cup
22	STEINER	Bernhard	CH	Trixtion-Honda	350	1969	cup
32	SCHNEIDER	Manfred	D	Ducati	350	1968	cup
39	TRENDEL	Frank	D	Ducati	350	1970	cup
45	SCHULTZ	Jochen	I	Ducati	350	1970	
52	FUELLGRABE	Erich	D	Ducati Mk III	350	1967	cup
54	HEGNY	Erhard	A	Ducati	250	1969	
55	TABARLY	Bernhard	F	Bultaco TSS	350	1969	cup
60	MUELLEJANS	Alexander	D	NSU Sportmax	350	1955	cup
65	BERGERMANN	Hubertus	D	Aermacchi ala d'oro	350	1967	cup
71	SCHNEIDER	Peter	CH	Ducati Monza	250	1961	
82	REUTER	Ulrich	D	Ducati	350	1971	
86	KLIJN	Jan-Peter	NL	Aermacchi	350	1968	
93	HEISE	Thomas	D	Aermacchi ala d'oro	350	1968	cup
94	AIGNER	Hans	D	Yamaha TR 3	350	1967	cup
102	GLOOR	Werner	CH	MV Agusta	350	1970	
124	BURKI	Marcel	CH	Aermacchi	350	1971	cup
133	GLONKLER	Willi	D	Aermacchi ala d'oro	350	1967	cup
138	NIJHOFF	Mark	NL	Aermacchi	350	1965	
142	VAN AALSBURG	Ben	NL	Bultaco	350	1965	cup
151	ADAM	Dirk	D	MZ	250	1964	cup
157	KNAPPE	Gert	D	Aermacchi	350	1968	cup
165	BENDER	Bart	NL	Bultaco	250	1965	cup
174	SLANCAR	Martin	A	Kawasaki	250	1969	cup

No	Name	Vorname	Nat.	Marke	cc	Bj.	Wertung
Classic 350							
9	SCHACHERBAUER	Vincent	D	Yamaha	250	1973	
37	BERNREUTHER	Werner	D	Motoltrans Ducati	350	1970	cup
79	PICHLER	Mario	A	Moto Guzzi	350	1979	cup
96	STRERATH	Peter	D	Moto Marini	350	1973	
112	MEYER	Uwe	D	Maico	250	1976	cup
114	BECKER	Rolf	CH	Aermacchi	350	1975	cup
126	LERCH	Gunnar	D	Moto Marini	350	1972	cup
149	GRÖNER	Jürgen	D	Yamaha RD	350	1976	
161	WOLF	Markus	D	Moto Marini	350	1977	cup
180	FIEGLER	Jutta	D	Moto Marini	350	1978	cup
191	HECK	Michaela	D	Maico	250	1973	cup

Platz/Runden	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1															
2															
3															
4															
5															
6															
7															
8															
9															
10															



RENKEN 6 • IHRO 350 • START: SONNTAG, 25.06. 12.30 UHR • 11 RUNDEN

STARTERLISTE

No	Name	Vorname	Nat.	Marke	Modell	cc	Bj.
1	GLAUSER	Ives	CH	Seeley	AJS 7R	350	1970
2	GOURLAY	Lea	GB	Aermacchi	Ala D'oro	350	1968
3	NOTTON	Luke	GB	Seeley	AJS 7R	349	1969
4	SHARP	Philip	GB	Tickle	Norton Manx	350	1970
5	HUGHES	David	GB	Norton	Manx	348	1961
6	SIERTSEMA	Alex	NL	Ducati	Mk 3	350	1969
7	PAYNE	John	GB	Aermacchi	Ala D'oro	248	1965
8	BREEDON	Kevin	GB	Bultaco	TSS	244	1965
9	NEUMAIR	Reinhard	D	Seeley	AJS 7R	350	1971
10	SASSEN	Jos	NL	Ducati	Mk 3	340	1968
11	WINDSOR	Alan	GB	AJS	7R	348	1962
12	VAN TEULINGEN	Ben	NL	Ducati	Mach 1	350	1965
14	DEN TIETER	Rob	NL	AJS	7R	350	1962
15	GLAUSER	Franz	CH	Aermacchi	Ala D'oro	350	1968
16	GUIGNARD	Gilbert	CH	Ducati	F3	250	1965
17	MORRISON	Les	GB	Ducati	Sebring	350	1967
18	POELLMANN	Bernd	D	Aermacchi	Ala D'oro	350	1963
19	KING	Ray	GB	Metisse	Aermacchi Ala D'oro	344	1966
20	WAIZMANN	Jurgen	D	Maico	RS	125	1967
21	ROWE	Robert	GB	Norton	Manx	349	1960
22	WHITEHOUSE	David	GB	Aermacchi	Ala D'oro	350	1968
23	QUARTIER	Eric	F	Ducati	Mk3	350	1967
24	MICHOT	Marc	B	Aermacchi	Ala D'oro	350	1965
25	LAIBLE	Eberhard	F	Aermacchi	Ala D'oro	350	1969
26	HILLBRANDT	Gerd	D	Jawa	Junior	350	1968
27	SNICKERS	Marc	B	Ducati	Mk3	350	1970
28	SMITH	Michael	GB	Norton	Manx	349	1961
29	DEROME	Theirry	F	Aermacchi	Ala D'oro	350	1968
30	WILSON	Adam	GB	Saxon	Ducati	350	1971
39	ESCHE	Wolfgang	D	Aermacchi	Ala D'oro	344	1963

Platz/Runden	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1															
2															
3															
4															
5															
6															
7															
8															
9															
10															

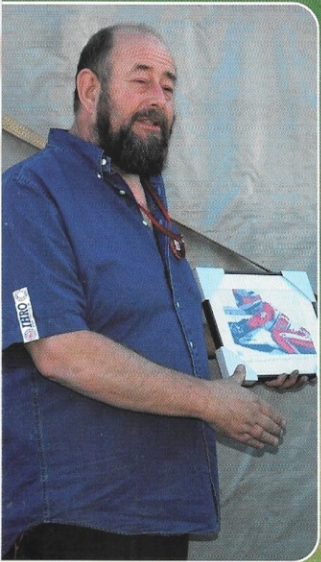


am **sonntag**

Allgemeiner
Anzeiger

Klassik **Motorrad**

20 Jahre IHRO



Graham Boothby

Fotos: Frank-Albert Illg



Wir gratulieren der **INTERNATIONAL HISTORIC RACING ORGANISATION**
und Graham Boothby

STARTERLISTE

RENNEN 7 • GRAB THE FLAG CLASSIC OPEN
START: SONNTAG, 25.06. 13.05 UHR • 10 RUNDEN

Grab the Flag!

No	Name	Vorname	Nat.	Marke	cc	Bj.	Wertung
6	HUFSCHMID	Guido	CH	Norton Weslake	900	1970	cup
17	GLAS	Edgar	D	BMW R 90 S	900	1972	
18	MENDEL	Uwe	D	Ducati	860	1978	
24	BELGRAVER	Klaus	D	BMW	900	1974	
25	VANETTI	Mirko	D	Moto Guzzi LM II	850	1981	cup
28	AIGNER	Fred	D	Moto Guzzi LM III	1000	1978	cup
29	STADLER	Heinz	CH	Honda Motoplast	1000	1979	
33	LINS	Armin	A	Moto Guzzi LM II	950	1980	cup
36	BRANCHADELL	Daniel	D	BMW	1000	1978	cup
41	EGGERT	Wolfgang	D	Moto Guzzi	1000	1978	
56	ULRICH	Stefan	D	Moto Guzzi LM I	1000	1977	cup
57	GLEIN	Patrik	D	Moto Guzzi LM III	960	1984	
63	KAPFER	Werner	D	Dresda-Honda	750	1972	
64	HARTL	Franz	D	BMW R 100	1000	1976	cup
73	PICHLER	Bernhard	A	Moto Guzzi LM III	950	1981	cup
77	RABENBAUER	Hermann	D	BMW R 100	980	1977	cup
80	KOCH	Josef	D	Yamaha TR 1	1000	1981	cup
87	MODLMEIER	Rainer	D	Moto Guzzi	850	1981	cup
88	STROBEL	Klaus	D	Kawasaki	1000	1981	cup
98	JORCH	Dirk	D	Ducati MHR	900	1984	
108	KUTTLER	Hans	D	BMW R 100	1000	1980	cup
109	KOPP	Gert	A	Suzuki GS	1000	1978	cup
110	BAER	Frank	D	Moto Guzzi LM II	1050	1979	cup
119	MUELLER	Peter	D	BMW Magni	1000	1979	cup
121	OLTMANN	Olli	D	Ducati	950	1978	
125	MEVS	Hans-Peter	D	Ducati	870	1978	cup
131	GLOOR	Werner	CH	BMW R 60/5	900	1970	
152	GREILINGER	Kurt	D	Moto Guzzi LM II	950	1980	
159	GEBHARDT	Karl-Heinz	D	Ducati	860	1981	

Platz/Runden	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1															
2															
3															
4															
5															
6															
7															
8															
9															
10															

STARTERLISTE

RENNEN 8 • GRAB THE FLAG CLASSIC 500
START: SONNTAG, 25.06. 13.40 UHR • 10 RUNDEN

Grab the Flag!

No	Name	Vorname	Nat.	Marke	cc	Bj.	Wertung
8	STRUGALLA	Paul	D	Yamaha SR	500	1982	cup
26	LERCH	Gunnar	D	Moto Morini	500	1975	cup
34	MANDER	Harald	D	Yamaha XT	500	1979	cup
35	HAASE	Ha-Lo	D	Yamaha SR	500	1991	
38	HILPER	Eberhard	D	Yamaha SR	500	1980	cup
40	GERKEN	Frank-Peter	D	Yamaha SR	500	1979	cup
44	KIELHOEFER	Simon	D	Yamaha SR	500	1978	cup
48	KLIJSCH	Marcel	D	Yamaha SR	500	1978	cup
50	CARSTEN	Ingo	D	Yamaha SR	500	1980	cup
59	TAUBERT	Moritz	D	Moto Morini	500	1980	cup
61	THUMM	Ralf	D	Yamaha SR	500	1982	cup
68	LANGER	Jürgen	D	Yamaha SR	500	1980	cup
84	TIETZE	Norbert	A	Laverda	500	1978	cup
99	SCHWAB	Gerhard	A	Yamaha XT	500	1979	
101	SCHWAB	Thomas	D	Egli-Suzuki	500	1981	cup
104	DORITZ	Daniel	D	Yamaha SR	500	1980	cup
106	WELLSOW	Jan	D	Ducati Pantah	500	1980	
107	SCHARL	Volker	D	Ducati	500	1981	cup
113	BÖS	Eva	D	Yamaha XT	500	1979	cup
120	RASCH	Manfred	D	Yamaha SR	500	1976	cup
122	SCHMIDTMAYER	Uwe	D	Yamaha XT	500	1980	cup
128	NURMBERGER	Oliver	D	Yamaha XT	500	1979	
140	ESCHENBACH	Thomas	D	Yamaha SR	500	1979	cup
156	GRÖNER	Jürgen	D	Yamaha SR	500	1982	cup
171	WOLF	Matthias	D	Yamaha SR	500	1983	cup
176	FRENZEL	Holger	D	Yamaha SR	500	1981	cup
199	RASCH	Rene	D	Yamaha SR	500	1978	cup

Platz/Runden	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1															
2															
3															
4															
5															
6															
7															
8															
9															
10															



Fotos: Jürgen Müller



STARTERLISTE

RENNEN 9 • GRAB THE FLAG VINTAGE / POSTVINTAGE + SENIORKLASSE
START: SONNTAG 25.06. 14.15 UHR • 8 RUNDEN

Grab the Flag!

No	Name	Vorname	Nat.	Marke	cc	Bj.	Wertung
Vintage							
5	ENGELHARDT	Christian	D	Norton Typ 18	500	1929	cup
46	LINZER	Willi	A	Scott	500	1930	cup
115	SCHNEIDER	Michael	A	Ariel	500	1930	cup
135	BRUCHA	Josef	A	Scott	500	1930	cup
143	VERTETICS	Helmut	A	Ariel	500	1930	cup
146	NIEDERMAIER	Edwin	A	Sarolea	600	1929	cup
154	WASCHNECK	Reinhard	D	Velocette	350	1929	cup
160	HENNINGER	Thomas	A	Ariel	500	1929	cup
181	HILPER	Eberhard	D	Sarolea	500	1928	cup

No	Name	Vorname	Nat.	Marke	cc	Bj.	Wertung
Postvintage							
1	GUTSCH	Sebastian	D	BMW R 5	500	1936	cup
13	SEFFER	Christl	D	JAP-Triumph	500	1937	cup
14	FRICTSCH	Thomas	A	Norton M 30	500	1937	cup
51	FARRELL	Mike	GB	Rudge Ulster	500	1930	cup
66	BAUMGAERTNER	Armin	D	Triumph T100	500	1939	
95	DIEHL	Andreas	D	Triumph T 100	500	1939	
100	DEBETS	Paul	NL	Norton Manx	500	1939	
105	WINKLER	Michael	D	Harley Davidson	750	1939	cup
137	JOHNE	Karsten	D	Triumph T 100	500	1939	
144	WARNEKE	Cord	D	Velocette KTT	500	1938	
173	SLANCAR	Martin	A	Rudge Special	500	1930	cup

No	Name	Vorname	Nat.	Marke	cc	Bj.	Wertung
Seniorklasse							
53	GREIL	Reinhard	D	BMW R 51/3	500	1953	cup
127	MARISCHESKI	Frank	D	Simson Awo RS	250	1953	
147	ADAM	Dirk	D	Simson-AWO RS	250	1957	cup
155	DUHN	Mike	D	Pannonia TLS	250	1958	
166	WERTHER	Lutz	D	AWO RS	250	1958	
167	MESSERSCHMIDT	Dieter	D	Simson Awo RS	250	1953	
189	LENSKY	Dietmar	D	Triumph T 100	500	1949	
190	KNAUF	Rene	D	DKW	600	1948	

Platz/Runden	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1															
2															
3															
4															
5															
6															
7															
8															
9															
10															



RENNEN 10 • IHRO 500 • START: SONNTAG 25.06. 14.40 UHR • 14 RUNDEN
GERHARD-ELSCHNER-GEDÄCHTNISLAUF

STARTERLISTE

No	Name	Vorname	Nat.	Marke	Modell	cc	Bj.
1	GLAUSER	Ives	CH	Seeley	Matchless G50	496	1970
2	GOURLAY	Lea	GB	Petty	Norton Manx	500	1971
3	NOTTON	Luke	GB	Seeley	Matchless G50	499	1969
4	SHARP	Philip	GB	Tickle	Norton Manx	500	1970
5	HUGHES	David	GB	Norton	Manx	499	1961
6	KONING	Jan	NL	Seeley	BSA Goldstar	500	1968
7	MENSINK	Ben	NL	Petty	Norton Manx	499	1969
8	HIRTHAMMER	Max	D	Norton	Manx	500	1961
9	NEUMAIR	Reinhard	D	Norton	Manx	498	1962
10	READ	Phil	GB	Paton	Bic 8v	496	1972
11	WINDSOR	Alan	GB	Seeley	G50	500	1968
12	CRAUWELS	Bart	B	Paton	Bic 8v	498	1972
13	STOOP	Jasper	NL	Honda	CR450	497	1972
14	DEBETS	Paul	NL	Norton	Manx	499	1962
15	PARTI	Osmo	FI	Norton	Manx	499	1963
16	VAN BEZOUW	Mario	NL	Honda	Hansen CR450	498	1972
17	MORRISON	Les	GB	Seeley	Goldstar	500	1969
18	BUSKERMOLEN	Hans	NL	Seeley	Goldstar	496	1962
19	KING	Ray	GB	Metisse	Aermacchi Ala D'oro	402	1971
20	PORTMANN	Roland	CH	Seeley	Matchless G50	500	1967
21	ROWE	Robert	GB	Norton	Manx	499	1961
22	WHITEHOUSE	David	GB	Petty	Norton Manx	500	1970
23	QUARTIER	Eric	F	Seeley	Matchless G50	496	1970
24	MICHOT	Marc	B	Petty	Norton Manx	500	1970
25	CARTER	Michael	GB	Seeley	Matchless G50	500	1971
26	GOUGY	William	F	Seeley	BSA Goldstar	500	1970
27	MERZ	Thomas	D	Seeley	Matchless G50	500	1970
28	SMITH	Michael	GB	Norton	Manx	499	1961
29	DEROME	Theirry	F	Norton	Manx	500	1962
30	WILSON	Adam	GB	Seeley	Matchless G50	499	1971
31	VAN MEURS	Jose	NL	Seeley	Goldstar	499	1968
32	VITE	Christian	F	Matchless	G50	500	1961
33	POOT	Leo	NL	Seeley	Matchless G50	500	1969
34	BROUWER	Jan	NL	Seeley	Goldstar	493	1971
35	BISCAINI	Willi	CH	Seeley	Matchless G50	500	1970
56	GROOT	Ton	NL	Seeley	Norton Manx	496	1972

Platz/Runden	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1															
2															
3															
4															
5															
6															
7															
8															
9															
10															

STARTERLISTE

RENNEN 11 • CLASSIC SIDECAR – POST / CLASSIC SIDECAR RACING
 START: SONNTAG 25.06. 15.15 UHR • 10 RUNDEN

No	Fahrer	Beifahrer	Nat.	Marke	cc	Bj.
AMC Classic Sidecar						
1	ENGELHARDT Ralf	VIÉCENC Winfried	D	Busch BMW	980	1969
4	BARNSTEINER Franz	KOITZ Michael	D	BMW Kneeler	1000	1972
5	BOHMCKE Detlev	BOHMCKE Karen	D	Moto Guzzi	850	1972
Z 9	HALLER Otto	HALLER Stefan	D	BMW Kneeler	980	1972
Z 11	PFEIFER Adam	KONRAD Peter	D	BMW Kneeler	1000	1969
25	DE MONTE Klaus	WÖRNER Michael	D	Busch BMW	1000	1972
31	SAUDAN Andre	ROHNER Beat	CH	Triumph Sidecar	650	1964
037	MÄRKLEN Martin	OTERBACH Rolf	D	Busch-BMW RS	500	1968
N 38	KRÜGER Norbert	PISTNER Siegfried	D	BMW R 69 S	600	1961
N 46	ELSASSER Willi	WOLF Michael	D	BMW R 51/3	600	1952
P 55	FITSCH Bernd	SOLTAU Botho	D	BMW Kneeler	600	1968
58	DRÜPPEL Friedrich	DRÜPPEL Heike	D	BMW Kneeler	600	1967
72	VON BERG Axel	SALTER Ian	D	BMW	748	1972
P 78	SCHRÖDER Stefan	PETERS Susanne	D	BMW Kneeler	600	1967
Z 80	HENKE Franz	BÖCKMANN Ingo	D	BMW Kneeler	1000	1970
Z 81	LEUTHOLD Timo	n.n.	D	Norton	850	1972
P 92	BRINKMANN Paul-Hermann	MOEDERS Werner	D	BMW Kneeler	600	1967

AMC Post Classic Sidecar						
2	WENDLER Frank	HÜBNER Georg	D	Gespann-DWR 600	600	1978
20	HELBIG Günter	BOSSELMANN Nicola Christine	D	BMW	900	1974
21	BEHRINGER Fritz	n.n.	D	König 500	500	1974
22	GIESEMANN Albert	n.n.	D	LCR Yamaha	500	1979
58	GNEFKOW Bernd	n.n.	D	Ireson-Kneeler	599	1979
66	TROMMLER Sven	BAUMGART Jörg	D	BMW	1000	1976
75	ROTH Reinhard	NIETHARD Björn	D	Trollier Suzuki Kneeler	750	1976

Platz/Runden	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1															
2															
3															
4															
5															
6															
7															
8															
9															
10															

"HEINZ ROSNER... ...startet für MZ"



autor: Manfred Woll
Das Buch ist ab Spätherbst erhältlich!
Preis: € 24,-
 Beachten Sie unseren Aktionspreis!

Heinz Rosner

spielt in der Renngeschichte von MZ als Fahrer eine herausragende Rolle. Kein anderer hat die Zschopauer Marke im internationalen Renngeschehen über so viele Jahre nach vorn gefahren wie er. Dabei entwickelte er sich nicht nur zum Markenzeichen von MZ schlechthin, nein, er wurde auch zum Repräsentanten der DDR auf den Rennstrecken dieser Welt. Und diese enge Verbundenheit zu „seiner“ Marke hat bis heute Bestand, was er mit eindrucksvollen Auftritten im Sattel seiner MZ-Rennmaschine europaweit bei Veteranenrennen demonstriert. Die Zeit scheint überreif für einen Blick auf die Geschichte dieser Fahrerlegende!

VERBINDLICHE BESTELLUNG:

Lastschrift-Einzugsermächtigung: Hiermit ermächtige ich die HB- Werbung und Verlag GmbH & Co. KG, die aufgeführte Gesamtsumme von nachfolgendem Konto abzubuchen

Konto-Nummer _____ BLZ _____ Kreditinstitut _____ Datum / Unterschrift Kontoinhaber _____

Bestellformular zusammen mit einem international gültigen Scheck oder ausgefüllter Lastschrift-Einzugsermächtigung über die Gesamtsumme bitte an folgende Adresse senden.



HB- Werbung und Verlag GmbH & Co. KG
 Redaktionsbüro „Top Speed“
 Kennwort: „Buch Heinz Rosner“

Schenkenberg 40
 09125 Chemnitz

Hiermit bestelle ich bis zum 31.08.2006:
 (Datum siehe Poststempel)

Stück	EURO
Buch „Heinz Rosner startet für MZ“	___ x 19,- Euro
Versandgebühr (innerhalb Deutschland)	6,- Euro
Gesamtsumme (inkl. MwSt.)	_____

Meine Adresse
 Name _____
 Straße _____
 PLZ _____
 Ort _____
 Vorname _____
 Bitte deutsch ausfüllen

STARTERLISTE

KLASSE 1 • CLASSIC GP PARADE – VINTAGE – SOLORENNMOTORRÄDER BIS BAUJAHR 1949
 FREITAG, 23.06. 8.00 UHR • 10.55 UHR • 13.40 UHR

No	Name	Vorname	Nat.	Ort	Marke	Hubraum	Bj.
3	FÖTTINGER	Johann	A	Schwandenstadt	Scott Power Plus	500	1930
4	ULM	Andreas	D	Schönhofen	Imperia	500	1930
7	ASSMANN	Gustav	D	Magdeburg	AJS Boy Racer	350	1948
8	HÄRRI	Paul	CH	Tesserete	Moto Guzzi	250	1949
11	GOBELI	Christian	CH	Bolligen	Rudge Ulster	499	1932
15	ULM	Andreas	D	Schönhofen	Cotton Phytan TT Replika	250	1930
18	SAWITZKI	Bernd	D	Berlin	FN M86 600	600	1939
21	SITTA	Karl-Heinz	D	Rösrath	BMW 500 RS	500	1939
22	WOLFF	Peter	D	Berlin	Norton Inter	596	1932
24	MAHLMANN	Gerhard	D	Lage	Puch 125	123	1949
25	FARRALL	Mike	GB	Chester, Ashton	Rudge - Werk	500	1935
29	BOSCHBACH	Georg	D	Overath	Puch Krad S4 "R"	248	1934
44	HEGELER	Ernst	D	Varel	Vincent	1000	1949
73	MÜLLER	Bernd	D	Negast	NSU SS R 501	500	1935
101	LUMMER	Dirk	D	Gera	Schüttorf	350	1927
111	HORNCHUCH	Bernd	D	Oberstadt	DKW RE 350 SS	350	1949
161	BREUNINGER	Claus	D	Gundelsheim	BMW R 5	500	1936
B 32	HEBESTREIT	Holger	D	Mannstedt	Rude TT	500	1929
C 19	SPYCHALA	Sabine	D	Berlin	Gilera	350	1945
C 21	TURCZER	Uwe	D	Berlin	NSU 251 OSL	250	1939
C 23	SUKDOLAK	Heinz	D	Lautertal	NSU OSL	350	1939
DO 1	HENTSCHEL	Thomas	D	Wachau OT Leppersdorf	Moto Guzzi "Condor"	500	1938
E 53	PREIB	Thomas	D	Gersdorf	BMW R 75/51-2	500	1947
E 06	HEBESTREIT	Jörg	D	Mannstedt	Rudge Ulster	500	1936
E 1	SITTA	Peter	D	Köln	BMW R51	500	1939
E 2	WEBER	Horst	D	Magdeburg	BMW R51 RS	500	1939
E 44	SPYCHALA	Gerhard	D	Berlin	Gilera SS	600	1942
E 87	HEBESTREIT	Wolfgang	D	Mannstedt	Rudge Ulster	500	1932
Gast Mo1	NEEF	Liebhart	D	Zschorlau	Zündapp KS 600 Gespann	598	1938

DO = Doppelstarter



Fotos: Jürgen Müller

STARTERLISTE

KLASSE 2 • CLASSIC PARADE • CLASSIC JUNIOR • RENNMOTORRÄDER DER BJ. 1950 – 1969 BIS 250 CCM
 FREITAG, 23.06. 9.00 UHR • SAMSTAG 24.06.2006 8.15 UHR • SAMSTAG 24.06.2006 15.05 UHR

No	Name	Vorname	Nat.	Ort	Marke	Hubraum	Bj.
4	WAGNER	Udo	D	Schleiz	IFA 125	125	1952
6	SCHMIDT	Norbert	D	Nürnberg	Aermacchi	250	1962
9	HARTMANN	Ingo	D	Freyburg	Yamaha TD2-Karlsson	250	1969
11	HEUSBOURG	Lukas	L	Belvaux	Aermacchi	249	1965
12	MICHAEL	Nico	D	Erfurt	Ducati R5	250	1965
20	WALTER	Marian	D	Schkeuditz	CZ 250	250	1969
29	RAUH	Gerold	D	Plauen	AWO RS	250	1956
34	BAKKER	Fup	NL	Schlagerbrug	Aermacchi 250	250	1965
40	MOSCHANSKY	Michael	D	Potsdam	AWO RS-Eigenbau	250	1957
41	MERTENS	Dieter	D	Wittenberg	Ducati	250	1969
43	GEHRE	Reinhard	D	Seligenstadt/Main	Adler RS 250	250	1954
50	ROCH	Matthias	D	Zwickau	Honda CR 110 Replica	50	1962
51	LINORTNER	Alex	A	Aigen - Vogelhub	Puch	250	1956
52	ROMANKIEWICZ	Günther	D	Millingsdorf	AWO 425 RS	250	1956
60	HEUSBOURG	Jean	L	Crauthem	NSU Max	250	1956
61	KLUSER	Ruedi	CH	Ennetbürgen	Ducati Mach I	250	1962
64	MARSCHALL	Günter	D	Salzgitter	Suzuki TR 250	250	1969
65	SEIFERT	Maik	D	Leutenberg	MZ HB 250	250	1964
66	TEETZ	Jürgen	D	Berlin	Simson	250	1958
69	ZIMMER	Jörg	D	Ingolstadt	Ducati MK III Desmo	250	1969
78	ZIMMER	Max	D	Ingolstadt	Moto Morino Corsaro	150	1965
82	WAGNER	Rajko	D	Zöblitz	MZ RE II 125	125	1969
89	ESCHE	Wolfgang	D	Neustadt	Bultaco	250	1966
104	HETSCH	Stefan	D	Ingolstadt	BMW	250	1951
113	WEINREITER	Reinhold	D	Ingolstadt	Zanzan-Motobi	175	1956
127	MARISCHESKI	Frank	D	Potsdam	AWO RS	250	1953
129	WINTER	Andreas	D	Laußnitz	Simson RS 250/5	250	1957
134	PACHALY	Ulrich	D	Saalfeld	AWO 425R 250	250	1953
155	DUHN	Mike	D	Berlin	Pannonia P20M	250	1968
239	HAUSMANN	Rene	D	Zwchau	Simson RS	250	1957
282	LEHMANN	Steffen	D	Lichtenstein	Honda 250	250	1967
505	MOTZET	Peter	D	Ingolstadt	RT 125	124	1953
DO 115	KRAUSE	Axel	D	Plaue	AWO RS	250	1954
DO 2	LINGELBACH	Gunther	D	Kassel	Yamaha YZ	125	1969
DO 24	KEILIG	Silvio	D	Nobitz	MZ RE	125	1958
DO 31	GOLDITZSCH	Cliff	D	Berlin	MZ EB Kohlar	250	1966
DO 40	KRAUS	Robert	D	Euerbach	NSU Sport Max	250	1954
DO 68	HEUSCHKEL	Thomas	D	Bitterfeld	Heuschkel -Twin	125	1967
DO 99	VINGERHOED	Ronald	NL	Böger-Emsland	Kreidler van Veen 50	50	1968
DO-H 33	HENTSCHEL	Thomas	D	Wachau OT Leppersdorf	AWO RS 250/1	250	1953
F 11	ORTWIN	Anders	D	Hofheim	Ducati 175 S	175	1958
F 54	GLAß	Hartmut	D	Telgte	MV Agusta GTL	125	1964
H 96	MÜLLER	Moritz	CH	Hergiswil	Ducati	250	1964
H 10	SCHINDLER	Mario	D	Bayreuth	Ducati	250	1967
H 29	KNOLL	Walter	D	Zweibrücken	Adler RS	250	1954
H 37	KRÜGER	Rolf	D	Wittenberg	Aermacchi 250	250	1964
H 69	NEUBAUER	Udo	D	Rödenthal	Honda	250	1966
H 76	MRUGALLA	Dietrich	D	Oberasbach	Yamaha TD1C	250	1967
L7	SCHELIG	Klaus	D	Magdeburg	Simson Eigenbau 50	50	1969
R57	POLJACK	Hans	D	Schmitten	Kawasaki	250	1967
T01	RUDAT	Ralf	D	Leipzig	Motobi SS 250	250	1966
T04	DITTMER	Siegfried	D	Singen	Motobi SS 250	245	1968

DO = Doppelstarter

STARTERLISTE

KLASSE 3 • CLASSIC GP PARADE • CLASSIC SENIOR • RENNMOTORRÄDER DER BJ. 1950 – 1969 ÜBER 250 CCM
 FREITAG, 23.06. 9.00 UHR • SAMSTAG, 24.06. 8.15 UHR • SONNTAG, 25.06. 8.40 UHR

No	Name	Vorname	Nat.	Ort	Marke	Hubraum	Bj.
2	MICHAEL	Claus Dieter	D	Erfurt	Benelli RS	350	1968
6	HOFMANN	Kurt	D	Regensburg	Triton	650	1957
7	RIESE	Harry	D	Weimar-Nord	Norton Manx	500	1961
8	MEHNERT	Steffen	D	Wilthen	Honda	444	1966
9	SCHRAMM	Uwe	D	Neusalza-Spremberg	Honda	444	1968
15	HUMMEL	Bernd	D	Nürtingen	BSA R08 NORTH	750	1969
17	SPINNLER	Werner	CH	Gletterens	Norton Manx	350	1960
30	HAASE	Ulrich	D	Sondershausen	Norton	500	1960
32	VOGEL	Lars	D	Rodewisch	Honda	400	1965
35	KREINER	Fanz Xaver	D	Gräfelting	Vincent Rapide C	998	1951
43	KÖHLER	Wolfgang	D	Netzschkau	Jawa 350	350	1958
46	HOFMANN	Bernhard	D	Regensburg	Gilera	300	1965
50	WOLFF	Peter	D	Berlin	BSA	500	1950
53	WILTSHIRE	Peter	GB	Hemer	Norton Manx	499	1960
61	PRÜFER	Roland	D	Neumühle	BMW R69S	600	1966
67	RIESE	Harry	D	Weimar-Nord	Norton Manx	350	1961
81	MEHNERT	Matthias	D	Wilthen	Ducati	450	1969
84	HORST	Bünning	D	Bovenau	BMW	500	1960
86	KLIJN	Jan Peter	NL	Rotterdam	Aermacchi 350	350	1968
93	HACKERT	Mario	D	Dargun	Triton	650	1960
98	KNAACK	Günter	D	Zeuthen	Norton	650	1952
148	Dr. GLANZER	Jürgen	D	Eisenach	Ducati	350	1969
195	COLBAN	Peter	GB	Berlin	Norton Manx	348	1961
295	HERING	Thomas	D	Großschirma ST Obergruna	Jawa RS	350	1965
DO 111	KRAUSE	Axel	D	Plau	Junak RS	350	1958
DO 46	NIJHOFF	Mark	NL	Rotterdam	Aermacchi 350	350	1964
DO 52	SCHREINER	Frank	D	Berlin	Norton Dominator	500	1957
DO 558	BAGGENSTOS	Bunz	CH	Euthal	Aermacchi Ala Dora	350	1968
DO 75	NIJHOFF	Mark	NL	Rotterdam	Howard MK II	500	1964
DO 99	VINGERHOED	Ronald	NL	Böger-Emsland	BSA Seeley	500	1967
DO-U 72	KUNZ	Kurt	CH	Löhningen	Ducati	350	1968
J 66	PFANNMÜLLER	Gerd	D	Florstadt	Aermacchi	350	1968
J 55	PEDACK	Werner Anton	D	Ebermannstadt	Aermacchi Metisse	350	1966
K 80	OECHSLE	Manfred	D	Uhingen	BMW R 51	500	1950
K 12	SEYDEWITZ	Rudolf	D	Berlin	Norton 500	500	1956
K 16	KRUSE	Erich	D	Handeloh	Vincent Comet	499	1953
K 62	KAUSCH	Walter	D	Reinach	Rickman-Matchles	500	1966
K 95	FROHNMAYER	Karl	D	Sindelfingen	Matchless G 50	496	1962
V 24	MEISINGER	Willi	D	Wöllstadt	MV Augusta	348	1968
Y 07	KREUTZ	Jean Claude	D	Hitzhofen	Suzuki T500	500	1967

DO = Doppelstarter

STARTERLISTE

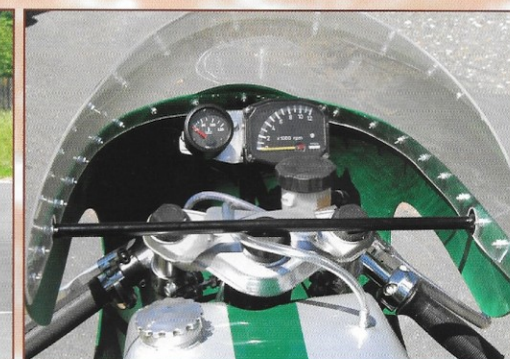
KLASSE 4 • CLASSIC PARADE • POST CLASSIC JUNIOR • SOLORENNMOTORRÄDER BJ. 1970 – 1989 BIS 250 CCM
 FREITAG, 23.06. 12.35 UHR • SAMSTAG 24.06.2006 14.45 UHR • SONNTAG 25.06.2006 15.35 UHR

No	Name	Vorname	Nat.	Ort	Marke	Hubraum	Bj.
1	ZWIDL	Robert	A	Gunskirchen	MBA	125	1980
3	MAAB	Volker	D	Dresden/Weixdorf	Benelli	250	1972
5	ARNSCHEK	Matthias	D	Mohlsdorf	MZ HB	250	1978
8	ROLAND	Richter	D	Hoyerswerd	Maico RS	250	1971
10	SPEIERL	Ernst	B	Gemmenich	Malanca	125	1972
15	EISMANN	Jörg	D	Goslar	MZ-HB 250	250	1976
17	WITTIG	Thomas	D	Regensburg	Yamaha TZ 250	250	1989
20	BERKEVELD	Louis	NL	Schoorl	Benelli	125	1971
26	GÜNTHER	Thomas	D	Lößnitz	Yamaha	250	1975
29	SEIDEL	Gerhard	D	Gera	Simson Eigenbau 80	80	1984
35	HETT	Jan	D	Röhrsdorf/Chemnitz	MZ/HM	250	1986
81	HELM	Ulrich	D	Bad Köstritz	Eigenbau	125	1988
82	BÖHME	Gerd	D	Lichtenstein	Benelli	125	1973
88	PAETZOLD	Fritz	D	Harlstein OT Zschocken	Simson	50	
89	NEUMANN	Heiko	D	Hohenstein-Ernstthal	Eigenbau	80	1985
103	OERTEL	Frieder	D	Lichtenstein	Honda	250	1976
193	WEICHEL	Mathias	D	Oelsnitz/Erzb.	Benelli	250	1975
DO 40	KRAUS	Robert	D	Euerbach	Yamaha	250	1972
DO 7	HILBIG	Günter	D	Malsch	Yamaha TZ	250	1976
DO 8	DE WINTER	Cees	NL	Schoorl	Yamaha	250	1973
Gast 59	PAETZOLD	Eric	D	Harlstein	Honda	50	1991
K 34	HENKER	Dieter	D	München	Yamaha RD 250	250	1977
L 77	NACHTIGALL	Christian	D	Wartenberg/Rohrbach	Kreidler van Veen	50	1974
L 83	DINGER	Karl	D	Greiz	KDG Eigenbau 50	50	1978
R 09	KRIETSCH	Michael	D	Zerbst	MZ-HB	250	1978
T 27	HAHNEL	Hans-Peter	D	Albstadt	Benelli	236	1976

DO = Doppelstarter



Fotos: Jürgen Müller



STARTERLISTE

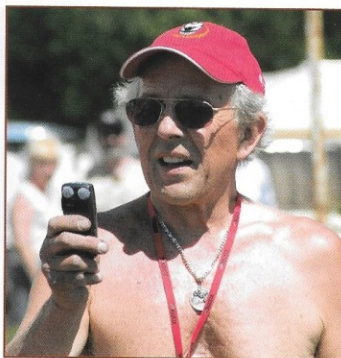
KLASSE 5 • CLASSIC PARADE • POST CLASSIC SENIOR • SOLORENNMOTORRÄDER BJ. 1970 - 1989 ÜBER 150 CCM
 FREITAG, 23.06. 12.35 UHR • SAMSTAG 24.06.2006 14.45 UHR • SONNTAG 25.06.2006 15.35 UHR

No	Name	Vorname	Nat.	Ort	Marke	Hubraum	Bj.
2	FLORIN	Mike	D	Wankendorf	Yamaha TZ	350	1975
4	MÜLLER	Lutz	D	Oschatz	Yamaha	350	1974
11	KUNERT	Manfred	D	Kötz	MV Agusta	349	1974
12	FLORIN	Kurt-Harald	D	Wankendorf	König	500	1971
13	BRAYAN	Barry	GB	Lansley-Oldbury	Ducati	450	1971
14	STRUCK	Eckhard	D	Höxter	Moto Guzzi	992	1988
18	LIPPMANN	Klaus	D	Hallbach	Yamaha TZ	350	1979
22	RAABE	Utz	D	Dusslingen	MV Agusta	750	1973
23	JOVANOVIC	Jovan	D	Kötz	Benelli 500	500	1974
40	OERTEL	Lothar	D	Lichtenstein	Honda CB	498	1970
41	DIERMEIER	Klaus	D	Inning /Ammersee	Yamaha	350	1980
46	REMAGEN	Ernst	D	Selters	Ducati	748	1973
47	WITTERAUF	Richard	D	Neustadt	Suzuki T 500R	500	1973
63	SCHINDLER	Ernst	D	Nürnberg	Yamaha	353	1974
69	ADLER	Klaus	D	Erbach	MV Agusta	350	1976
72	GEIßLINGER	Karl-Heinz	D	Nürnberg	Norton	750	1969
95	KUNZ	Matthias	D	Oelsnitz	Benelli	850	1973
100	SCHOEZEL	Ulrich	D	Bobenhausen	Yamaha Tz	350	1981
106	WELBOW-GOLLAN	Jan	D	Nietwerder	Ducati	500	1979
362	LANGE	Ricardo	D	Bad Lauchstädt	Laverda SFC	998	1979
DO 15	ABBOTT	Roger	GB	Benidoleig	Yamaha TZ (E)	350	1978
DO 16	KUNZ	Kurt	CH	Löhningen	Ducati imola	750	1972
DO 52	SCHREINER	Frank	D	Berlin	Moto Guzzi Le Mans	950	1978
DO 558	BAGGENSTOS	Bunz	CH	Euthal	Suzuki TR 3	500	1971
DO W81	LEUTHOLD	Timo	D	Gefrees	BMW	745	1971
S71	SCHMID	Robert	D	Burladingen	NOKI Yamaha	350	1977
W88	BAUMEISTER	Karlheinz	D	Balingen	Honda	349	1973
X2	MONNING	Klaus-Dieter	D	Eschborn	Norton Seeley Commando	850	1972

DO = Doppelstarter



Fotos: Jürgen Müller



STARTERLISTE

KLASSE 6 • CLASSIC GP PARADE VINTAGE-, CLASSIC-, POST CLASSIC
 SERIENSORT MOTORRÄDER ALLER BJ. BIS 1990 • FREITAG, 23.06. 8.00 UHR • 10.55 UHR • 13.40 UHR

No	Name	Vorname	Nat.	Ort	Marke	Hubraum	Bj.
2	FETZKO	Bernd	D	Zittau	Honda CBR	400	1986
5	WEIDEMANN	Rainer	D	Schönebeck	Moto Guzzi	850	1975
6	RAAB	Günter	D	Pöhl-Jocketa	Honda RC 30	750	1989
27	KOTZ	Michael	D	Peiting	Honda CB 250 G	249	1975
28	STAPKE	Hans-Georg	D	Lichtenstein	MZ RT 125/3	125	1958
33	RÖHNER	Detlef	D	Lichtenstein	IFA BK 350	350	1956
34	HUMMLER	Mirko	D	Chemnitz	Ducati 750 F1	748	1986
37	NODERER	Hans	D	Thalmässing	Kawasaki Mach III	500	1970
41	LIST	Jochen	D	Ingolstadt	BMW R50 S	500	1960
63	RÜDIGER	Siegmar	D	Schleiz	Simson Sport 250	250	1960
85	ASAMER	Johannes	A	Desselbrunn	Triumph Tiger 100	500	1939
98	FRANKENSTEIN	Stefan	D	Bad Kreuznach	Horex Regina	250	1952
99	BOSENER	Henrik	D	Gallmersgarten	Simson 425 S	250	1960
111	EIFLER	Peter	D	Bautzen	BMW R 62	750	1928
125	HEINRICH	Mirko	D	Lichtenstein	MZ RT 125/3	123	1962
144	GROTHE	Frank	D	Berlin	Laverda	1000	1976
229	BAUCH	Meinhardt	D	Lichtenstein		500	1975
333	OEHLSCHLAGEL	Manfred	D	Chemnitz	Yamaha	500	1987
446	PIHAN	Siegbert	D	Barleben	MZ-ES	250	1956
454	SIEMANN	Joachim	D	Dahlenwarleben	BMW R25-3	250	1954
455	SIEMANN	Adele	D	Dahlenwarleben	BMW R25-2	250	1953
DO 8	DE WINTER	Cees	NL	Schoorl	Yamaha	350	1974
DO 11	LINGELBACH	Günther	D	Kassel	Yamaha RD	350	1983
DO 31	GOED	Cornelis	NL	Schoorl	Yamaha	400	1975
DO 71	HILBIG	Günther	D	Malsch	MZ RE 125	125	1972

DO = Doppelstarter



STARTERLISTE

KLASSE 7 • CLASSICPARADE RENNWAGEN

FREITAG, 23.06. 15.10 UHR • SAMSTAG, 24.06. 16.35 UHR • SONNTAG, 25.06.16.00 UHR

No	Name	Vorname	Nat.	Ort	Marke	Hubraum	Bj.
5	RICHTER	Mathias	D	Ebersbach	Skoda MTX1-05	1107	1971
11	TSCHERNOSTER	Jan	D	Boxdorf	TR Spider	1600	1975
17	EPLER	Sven	D	Leipzig	MTX 76-03	1300	1973
24	KEILIG	Silvio	D	Nobitz	MTX 1-02	1300	1974
26	HINZ	Gerd	D	Peltstadt	Motul Formel Vau	1300	1972
32	GOLDSCHMIDT	Christoph	D	Drebach	Formel Vau	1285	1977
34	NEUPARTH	Udo	D	Wallengrün	MT 77	1300	1977
51	BESSER	Udo	D	Sünna	Formel V	1300	1966
56	REDLICH	Jens	D	Lichtenstein	MT 77	1300	1977
61	WILMS	Nils-Holger	D	Coswig	MB 90	1600	1990
66	HENNIG	Michael	D	Bad Schmiedeberg	MT 77	1300	1977
68	TANZMANN	Klaus	D	Schkeuditz	Estonia	1600	1988
69	MENZEL	Harald	D	Schwarzenberg	Formel Vau	1300	1968
70	WILKE	Jens	D	Freiroda	MTX 1-05	1300	1980
71	WASCHAK	Robert	AUT	St. Gilgen/Österreich	Austro V	1300	1968
72	MERZ-PETRI	Tino	D	Leipzig	Estonia 21-10	1300	1986
73	PFITZNER	Jürgen	D	Poing	Dallara F3	2000	1996
74	HEINICKE	Lutz	D	Leipzig	HTS Formel easter	1300	1973
75	SCHÖCHE	Uwe	D	Leipzig	Estonia 25	1600	1989
81	MELKUS	Peter	D	Dresden	Melkus Wartburg Typ 64	1000	1963
82	LINDNER	Heiner	D	Bad lburg	MT 77	1300	1979
84	SCHAUERHAMMER	Stefan	D	Gera	SEG Formel Easter	1300	1977
88	SIEBER	Hans	D	Schkeuditz	MTX 76-03	1298	1976
89	FIALA	Andre	D	Leipzig	MTX 05	1300	1977
91	FRIEDRICH	Gerhard	D	Gera	MT 77	1300	1977
93	PERNER	Steffen	D	Dresden	MT 77	1300	1977
96	ERNST	Christian	D	Görlitz	SEG F III/2	1000	1963
102	MENZEL	Frank	D	Schwarzenberg	Wartburg Eigenbau FIII	1000	1956
182	STARK	Matthias	D	Bad Lobenstein	MT 77	1300	1985
300	BUDZINSKY	Willy	D	Billerbeck	Hildegas Midges	5700	1959
301	KLIX	Wolfgang	D	Dresden	Formel 3 Melkus	1000	1964
304	IMMLER	Olaf	D	Rödental	Motul Orion Formel VAU	1300	1975
305	GRÜBLING	Wolfgang	D	Dresden	Formel Junior	1000	1961
306	PANTEN	Lothar	D	Fladungen	Formel Super VAU RSM Tasco	1598	1972
307	KUSSMAUL	Daniel	D	Burghann	Kaimann SV	1548	1973
310	RUPPERT	Michael	D	Selbitz	FF van Diemen AF 73	1600	1973
331	Dr. ORTHEY	Frank	D	München	Formel Vau Maco 006	1300	1971
344	KAUTE	Bernd	D	Dresden	Melkus Wartburg Junior	1000	1960
353	FRANZKE	Dieter	D	Peltstadt	Veemax Formel VAU	1972	1972
361	SCHULZ	Siegfried	D	Köthen	Formel Junior Trabant	1980	600
362	VATER	Gerhard	D	Lucka	Formel Trabant Eigenbau	600	1978
366	MÄRKLIN	Martin	D	Flein	Formel Vau Beach Car	1200	1965
367	Heinemann	Ralf Udo	D	Dortmund	Formel-V Motul	1300	1973
383	PEDAL	Günter	D	Pölling	Formel Super VAU	1600	1971
385	GLÖCKNER	Manfred	D	Dennheritz	MT 77	1600	1980
402	BRAND	Reiner	D	Wachsenburggemeinde	Formel Easter MT 77	1300	1977
436	OSTERMANN	Klaus	D	Kirchberg	MT 77	1300	1977
459	KÄMMERER	Steffen	D	Leipzig	MT 77	1300	1980
480	JUPPE	Werner	D	Dresden	MT 77	1300	1979
486	HEINRICH	Helga	D	Mylau	Estonia	1600	1981
486	WÖHNER	Wolfgang	D	Bücheloh	Formel Easter- Estonia	1600	1981

STARTERLISTE

KLASSE 8 • CLASSIC PARADE TOURENWAGEN BIS 1600 CCM

FREITAG, 23.06. 15.35 UHR • SAMSTAG 24.06.2006 16.55 UHR • SONNTAG, 25.06. 16.25 UHR

No	Name	Vorname	Nat.	Ort	Marke	Hubraum	Bj.
1	MELKUS	Sepp	D	Dresden	Melkus RS 1000	1000	1969
2	BAUER	Valko	D	Zwickau	Trabant 601	600	1989
3	GOLLMANN	Christian	D	Pössneck	Trabant	600	1989
4	WEISKOPF	Christian	D	Ebermannstadt	Leyland Mini	1000	1974
8	SCHARF	Rainer	D	Rippach	Suzuki Baleno	1300	2000
12	KÖNIG	Norbert	D	Schwarza	Trabant RS 601	600	1988
14	TRISKA	Michael	D	Naumburg	Trabant RS 601	600	1966
26	BERNHARDT	Silvio	D	Hirschfeld	Wartburg 353 RS	1000	1980
30	RÖHLICH	Randy	D	Naumburg	Wartburg	1300	1988
42	FISCHER	Jens-Uwe	D	Gera	Lada	1300	1988
43	LINKE	Ronny	D	Suhl	Audi 80	1600	1976
44	POHL	Stefan	D	Plauen	Lada 2101 RS	1300	1972
45	WERNER	Mike	D	Zella-Mehlis	Peugeot 309	1400	1989
48	GÖRNER	Thomas	D	Delitzsch 7 OT Laue	VW Golf	1600	1978
65	ERHARD	Weikert	D	Oelsnitz/Erzgebirge	Lada 2105	1300	1978
70	SCHAUERHAMMER	Frank	D	Gera	Lada	1300	1989
78	KRINGS	Michael	D	Tanna	Lada Samara	1300	1988
79	ROßNO	Kai-Uwe	D	Gera	Lada 2105	1300	1989
80	HAHN	Uwe	D	Gera-Naulitz	Lada	1294	1978
81	EHRHARD	Kay	D	Erfurt	Trabant 601	600	1967
82	FENK	Uwe	D	Erfurt	NSU TT	1300	1969
85	ROTZSCH	Cornelius	D	Leipzig	Lada 2105	1300	1985
86	KLEE	Manfred	D	Lauda	Alfa Gulia	1600	1978
87	TIMM	Reinhard	D	Berlin	Lotus 7 S2	1600	1963
88	WEIß	Sören	D	Hohenstein-Ernstthal	Lada 2104	1600	1986
89	PFEIFER	Matthias	D	Niederschindmaas	Lada 21011	1300	1976
90	YBALLA	Norbert	D	Lebus	Mücke Zastava	1300	1978
91	RICHTER	Carsten	D	Gersdorf	Lada 2105	1300	1982
92	WERNER	Frank	D	Pausa	Trabant 1,3 RS	1300	1990
93	KAUER	Björn	D	Dresden	Ford Fiesta XR 2	1400	1884
99	SONNTAG	Bettina	D	Schönfeld	Lada 2105	1300	1978
110	KLEE	Pedro	D	Schleiz	Lada	1300	1982
114	HEINZMANN	Stefan	D	Schleiz	Shiguli	1300	1974
115	KAUTE	Anja	D	Dresden	Wartburg 353 RS	1300	1976
139	KIWATT	Holger	D	Burg	Shiguli 2101	1300	1975
158	HORN	Michael	D	Schleiz	Lada 2101	1300	1977
172	RÖHLICH	Willy	D	Naumburg	Lada 2105 RS	1300	1978
175	HESSE	Klaus	D	Schlossvippach	Suzuki Ignis ksm	1498	1990
186	SALZMANN	Jürgen	D	Eisenach	Skoda 120S	1298	1975
190	JAHREIS	Johannes	D	Hof	Mini Cooper	1300	1975
196	SONNTAG	Toni	D	Geyer	Lada Samara	1300	1978
218	WOLF	Lothar	D	Biburg/Alling	Turner Stilletto	997	1957
96+1	SONNTAG	Siegward	D	Geyer	Lada 2105	1300	1978

STARTERLISTE

HEINZ-MELKUS CLASSIC PARADE FÜR MELKUS FORMEL-, TOUREN- UND SPORTWAGEN
SONNTAG, 25.06. 16.50 UHR

No	Kl.	Name	Vorname	Nat.	Ort	Marke	Hubraum	Bj.
1	8	MELKUS	Sepp	D	Dresden	Melkus RS 1000	1000	1969
11	7	TSCHERNOSTER	Jan	D	Boxdorf	TR Spider	1600	1975
34	7	NEUPARTH	Udo	D	Wallengrün	RS 1000	1050	1972
40	8	LUDWIG	Sandro	D	Mühltröf	Melkus RS 1000	1050	1972
56	7	REDLICH	Jens	D	Lichtenstein	MT 77	1300	1977
61	7	WILMS	Nils-Holger	D	Coswig	MB 90	1600	1990
66	7	HENNIG	Michael	D	Bad Schmiedeberg	MT 77	1300	1977
81	7	MELKUS	Peter	D	Dresden	Melkus Wartburg Typ 64	1000	1963
82	7	LINDNER	Heiner	D	Bad Iburg	MT 77	1300	1979
84	7	SCHAUERHAMMER	Stefan	D	Gera	SEG Formel Easter	1300	1977
91	7	FRIEDRICH	Gerhard	D	Gera	MT 77	1300	1977
93	7	PERNER	Steffen	D	Dresden	MT 77	1300	1977
96	7	ERNST	Christian	D	Görlitz	SEG FIII/2	1000	1963
102	7	MENZEL	Frank	D	Schwarzenberg	Wartburg Eigenbau FIII	1000	1956
182	7	STARK	Matthias	D	Bad Lobenstein	MT 77	1300	1985
203	9	HENSEL	Joachim	D	Dürrröhrsdorf	Melkus GT RS 1000	1990	1976
301	7	KLIX	Wolfgang	D	Dresden	Formel III Melkus	1000	1964
305	7	GRÜBUNG	Wolfgang	D	Dresden	Formel Junior Wartburg	1000	1961
344	7	KAUTE	Bernd	D	Dresden	Melkus Wartburg Junior	1000	1960
385	7	GLOCKNER	Manfred	D	Dennheritz	MT 77	1600	1982
402	7	BRAND	Reiner	D	Wachsenburggemeinde	Formel Easter MT 77	1300	1977
436	7	OSTERMANN	Klaus	D	Kirchberg	MT 77	1300	1977
480	7	JUPPE	Werner	D	Dresden	MT 77	1300	1979



Fotos: Jürgen Müller



STARTERLISTE

KLASSE 9 • CLASSICPARADE TOURENWAGEN ÜBER 1600 CCM
FREITAG, 23.06. 16.00 UHR • SAMSTAG, 24.06. 17.40 UHR • SONNTAG, 25.06.17.15 UHR

No	Name	Vorname	Nat.	Ort	Marke	Hubraum	Bj.
1	FIEDLER	Frank	D	Oderwitz	Lotus Seventy Seven	1750	2004
3	GEIER	Lorenz	D	Oberpindhardt	BMW 3,5 i	3500	1989
5	WÄTZIG	Jan	D	Frankenberg	Opel KadettC Coupe GTE	2400	1976
10	OEHLWEIN	Karl-Heinz	D	Markvippach	VW Golf 16 V	1800	1986
16	PETER	Jürgen	D	Siegen	Alfa Romeo 275	3000	1988
24	PREIS	Holger	D	Winnenden	Mercedes 2,5	2500	1980
25	MATT	Dieter	D	Göttingen	Mercedes 190 E	2500	1989
28	MEIER	Markus	D	Schmorda	Opel Corsa	1990	1992
29	SCHÖB	Michael	D	Niedertrebra	BMW 328 i	2793	1995
34	RÖHLICH	Artur	D	Naumburg	Mazda 626	2000	1990
37	MOSER	Josef	D	Kleingunderetshausen	BMW 5,7	5700	1990
41	BERND	Erhardt	D	Erfurt	Opel Manta	2000	1978
44	KAHLE	Eberhard	D	Großschönau	Ford Capri 2,8 i	2800	1984
45	SCHÖB	Hartmut	D	Apolda	Opel Vectra	1800	1991
55	SOHN	Christian	D	Apolda	Opel Vectra	2000	1992
66	FIEDLER	Andreas	D	Harburg	Opel Manta B	3800	1982
89	BERGER	Gebhardt	D	Altenburg	BMW 320	2000	1993
90	WAHLBUHL	Dirk	D	Naumburg	VW Golf 1	1800	1983
92	EDENHÖFER	Robert	D	Gilching	BMW 2000 Touring	2400	1972
95	STOCK	Josef	D	Elsendorf	VW Golf	1800	1983
135	STUBENRAUCH	Günter	D	Neukirchen-Balbini	VW Scirocco	2000	1978
186	MÜCKE	Peter	D	Berlin	Ford Capri	3400	1974
203	HENSEL	Joachim	D	Dürrröhrsdorf	Melkus GT RS 1000	1990	1976
211	WEISKE	Thomas	D	Döhlau	Porsche 914-6	2000	1970
251	BEYER	Rovin	D	Selbitz	Triumph TR 4	2100	1964

Auto Friedrich

Gerhard Friedrich, Kfz Ingenieur / Meister
Tel./Fax: 0365/41 17 87 · Mobil: 0171/2895850
07552 Gera · Roschützer Str. 57

Kfz-Fachwerkstatt · alle Fabrikate
Unfallschadeninstandsetzung
Autolackierung · ASU - Benzin/Diesel

Servicepartner und Vermittler

Service Service Service Nutzfahrzeuge-Service

autohaus-sparing

www.autohaus-sparing.de
07907 Schleiz · Geraer Str. 28 · ☎ 03663 4824-0

Wir sorgen für Sicherheit und Umweltschutz auf allen Rennstrecken in Europa ...

... und Sauberkeit auf Straßen und Autobahnen, in Städten, Industrieunternehmen und natürlich bei Ihnen zu Hause.

METRAS
Produkt + Umweltservice GmbH

Im Kreuzseifen 4 D - 57489 Drolshagen
Tel. +49 (0)2761/97450 Fax +49 (0)2761/974555
e-mail: info@metras.de www.metras.de

DIE MELKUS-BAUREIHE RS 1000



RS 1000 am Schleizer Dreieck vor der Buchhübel-Tribüne

Quelle: www.melkus.de, mit freundlicher Genehmigung von Peter Melkus
Fotos: Hans Ritter, Archiv

DER BEKANNTESTE MELKUS

Bedeutung der Typenbezeichnung: Rennsportwagen 1000 ccm. Der Konzeption lag der Gedanke zugrunde, dass ein straßentauglicher Rennsportwagen im Gegensatz zu einem Formelwagen ganzjährig betrieben werden und auf eigener Achse zu den Wettbewerben fahren könne. Zeitweise dachte man gar daran, mit dem RS 1000 den Formelrennsport ganz abzulösen.

Anfänglich wurde der RS 1000 nur an Inhaber von ADMV-Fahrerlizenzen verkauft. In späteren Jahren wurde diese strikte Regelung jedoch nicht mehr angewandt und etliche Fahrzeuge erschienen nie im Rennbetrieb.

Alternativ zum Dreizylinder und um den tschechischen Zweiliter-Wa-

gen etwas entgegengesetzt, erprobte man einen Doppelmotor: die Kurbelwellen zweier Wartburg-Motoren lieferten ihre Kraft über einen Zahnradantrieb auf eine gemeinsame Kuppelung! Überaus problematisch war die Synchronstellung der sechs MZ-Motorradvergaser. Der Versuch führte zu keinem befriedigenden Ergebnis.

Technische Daten

Motorposition: vor der Hinterachse
Motor AWE 353 (Wartburg): flüssigkeitsgekühlter Dreizylinder-Zweitaktmotor in Reihe,
Bohrung X Hub: 73,5 X 78 mm (= 992 ccm) bzw. 78 X 78 mm (= 1118 ccm)
Straßenausführung: 70 PS bei 4500 U/min (992 ccm) bzw. 70 PS bei 4750 U/min (1118 ccm), Verdichtung 1,8,3
Rennausführung: 75 PS bis 115 PS
Doppelmotor: AWE 353 (Wartburg): zwei flüssigkeitsgekühlte Dreizylinder-Zweitaktmotore in Reihe,
Bohrung X Hub: 73,5 X 78 mm (= 2 X 980 ccm), 2 x 3 MZ-Motorradvergaser

MOTOR VAZ 21 01 1 (LADA 1300):

flüssigkeitsgekühlter Vierzylinder-Viertaktmotor in Reihe, OHC kettengetrieben, Bohrung X Hub – 79 X 66 mm (=1294 ccm)

Kraftübertragung: Getriebe AWE 353/1, fünf Gänge, modifiziert durch Firma König, Dresden

Fahrgestell: Kastenprofilrahmen AWE 353, verstärkt durch Längstraverse, Radstand 2450 mm

Vorderradaufhängung: Einzelradaufhängung, ungleich lange Dreieckslenker, Federbeine Wartburg 353 gekürzt, straffere Dämpfungskennung der Stoßdämpfer

Hinterradaufhängung: Einzelradaufhängung, Schräglenker, Federbeine Wartburg 353 Coupe
2 Sitze, Alu-Bodenblech, Mittelzelle sowie Dach und Flügeltüren Stahlblech (auch Leichtmetall-Flügeltüren), Vorder- und Hinterteil GFK, Länge X Breite X Höhe: 4000 X 1700 X 1070 mm

Leergewicht: 680 bis 700 kg (Trockengewicht)
Fahrleistungen: Höchstgeschwindigkeit 158 bis 165 km/h (Straßenausführung) bzw. 190 bis 210 km/h (Rennausführung)
Verkaufspreis: 29 800 Mark
Stückzahlen: 103 zuzüglich einiger Nachbauten

MELKUS-JAP EIGENBAU

Bedeutung Typenbezeichnung: 1956 bezeichnete Heinz Melkus selbst diesen Wagen als „Cooper-Nachbau“,

in der Berichterstattung lief das Fahrzeug auch als JAP Eigenbau. Dem Fahrzeug wurden ganz ausgezeichnete Fahreigenschaften bescheinigt. Der JAP-Motor unterlag wie bei allen Fahrern einem ständigen Verfeinerungsprozess.

Das Fahrzeug galt republikweit als etwa zweitschnellstes seiner Klasse – nur an der Standfestigkeit haperte es. Die Presse urteilte über Melkus Formel 3 Wagen: „Ein wirklich fein zurechtgemachter Wagen. Der Sprinter-JAP im Leib eines Wagens macht seinen Namen alle Ehre – er sprintet recht ordentlich.“

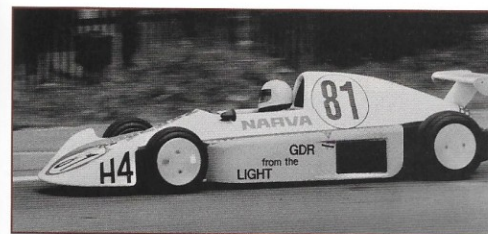
Der Wagen wurde nach Ablauf der Saison 1957 ausgeschlachtet und zum Bau des Melkus Formel 3 verwandt.

Technische Daten

Motor: Alfa Romeo: Luftgekühlter Einzylinder Viertakt-Motor
Fahrgestell: U-Profil Pressstahlrahmen mit X Traverse Fiat 500 „Topolino“
Kraftübertragung: Vierganggetriebe-Heckantrieb
Aufbau: Monoposto
Fahrleistungen: Höchstgeschwindigkeit 175 km/h
Stückzahl: 1 (Einsatz 1955 – 1957)

MELKUS FORMEL 3 – BAUREIHE 64 „ZIGARRE“

Erstes Melkus Fahrzeug mit liegendem Motor. Das Reglement der neuen Formel 3 schrieb neben nur einem zu verwendenden Vergaser auch ein höheres Gewicht vor. Bei der deutlich schmaleren Neuentwicklung mit innen liegenden Stoßdämpfern á la Lotus konzentrierte sich Melkus auf eine Verbesse-



Melkus Baureihe SRG MT 77

rung der Aerodynamik, um Mehrgewicht und Minderleistung zu kompensieren. Bei der Kraftübertragung verzichtete man auf ein kraftzehrendes Zwischengetriebe und nahm das Auswechseln der Gänge traditionell, also von hinten, vor. Eine westliche Presse-Stimme:

„Im Ostblock gibt es praktisch niemand außer Heinz Melkus und seine Kameraden, die es verstehen, die besten Ideen aus dem Westen mit den besten Materialien aus dem Osten zu kombinieren.“ Die DDR Meisterschaftsplätze 1 bis 4 gingen 1964 an Fahrer auf Melkus Rennwagen. Auch bei internationalen Rennen wurden erste und weitere Podiumsplatzierungen mit der Baureihe 64 errungen.

Technische Daten

Motor: AWE 353 (Wartburg) wassergekühlter Dreizylinder-Zweitaktmotor in Reihe
Fahrgestell Rohrverband geschweißt; Vorderradaufhängung – unten liegende Querplattfeder, innen liegende Stoßdämpfer, Querstabilisator, Hinterradaufhängung – Dreieckslenker, zwei längs Lenker mit verstellbarem Querstabilisator

Kraftübertragung: teilsynchronisiertes Vierganggetriebe (1. und 2. Gang synchronisiert) ohne Zwischengetriebe, modifiziert von Dipl.-Ing. M. König aus Dresden
Aufbau: Monoposto
Leergewicht: 400 kg
Fahrleistungen: Höchstgeschwindigkeit knapp 240 km/h
Stückzahl: 92 (davon Export: 30 Sowjetunion, 10 CSSR, 10 Ungarn)

MELKUS PT 73 SPYDER

Bedeutung Typenbezeichnung: Prototyp 1973

Der Melkus PT 73 war ursprünglich als modifizierter Nachfolger des Melkus RS1000 angedacht. Ulli Melkus entwickelte mit seinem Vater Heinz, den

Monteuren Frank Nutschan und Rainer Bergmann das neue Fahrgestell als Einzelstück. Als Aufbau erhielt das Fahrzeug eine Roadster-Karosserie, inspiriert von den damals neuen Skoda- bzw. Metalex Spydem. Den Dreizylinder-Zweitaktmotor positionierte man nach Art der Formel-Rennwagen Typ 64, liegend vor der Hinterachse. Auch einige andere Baugruppen übernahm man von Melkus-Formelrennwagen der Gruppe B-8.

Der Melkus PT73 hatte eine deutlich verbesserte Straßenlage als der RS1000, doch war die Pendelachse trotz geänderter Aufhängung mit Ihrer Spur- und Sturzänderungen nicht unproblematisch. Erste Probefahrten fanden im Frühjahr 1973 auf dem Flughafen Dresden-Klotzsche statt.

Technische Daten

Motor: AWE 353 Wartburg, wassergekühlter Dreizylinder Zweitaktmotor in Reihe
Bohrung/Hub = 78mm x 78mm = 1118ccm
Leistung: 110 PS

Vergaser: 3
Fahrgestell: Kastenprofilrahmen, Vorderradaufhängung – Einzelradaufhängung mit Dreieckslenkern, Hinterradaufhängung – Pendelachse
Aufbau: Roadster (offen), Überrollbügel, 2 Sitzplätze
Fahrleistungen: knapp 200 km/h
Stückzahl: 1 Prototyp

MELKUS BAUREIHE SRG MT 77

Bedeutung Typenbezeichnung: Sozialistische Renngemeinschaft Melkus – Thäßler 1977

Die Neukonstruktion bestimmte in der Folgezeit das Renngeschehen der DDR und löste daher neben dem Melkus Typ 64 auch die HTS-Modelle ab. Ulli Melkus konstruierte das Fahrgestell unter Verwendung von Thäßler-Achsen und wurde dabei von seinem Vater Heinz beeinflusst. Hartmut Thäßler brachte im wesentlichen mit der Karosserie das „T“ in die Fahrzeugbezeichnung ein. Vor allem aber baute er Rahmen und Teilesätze für die Fahrzeuge, die bei Melkus montiert wurden. Die Aerodynamik erwies sich auch im Windkanal von Anfang an als ausgezeichnet. Bis zu 34 weitere Rahmen entstanden bei anderen Aktiven der sozialistischen Renngemeinschaft. Die Montage der Rennwagen-Teilesätze übernahm in den meisten Fällen dann der zukünftige Fahrer bzw. sein Monteur.
In der Folgezeit wurde der MT 77 weiterentwickelt. Unter den Bezeichnungen MT 77-1; MT 77-2 und

MT 77-3 wurden jedoch nicht allorts die exakt gleichen Entwicklungsschritte verstanden.

Technische Daten:

Motor VAZ 21011 (Lada 1300ccm), wassergekühlter Vierzylinder-Viertaktmotor in Reihe OHC Kettengetrieben
Bohrung/Hub: = 79,0mm x 66,0mm = 1294ccm (79,7mm x 66mm = 1316ccm)
Leistung: 90 bis 115 PS
Vergaser: ab 1989 2 Weber Doppelvergaser

VAZ 2106 (Lada 1600) wassergekühlter Vierzylinder-Viertaktmotor in Reihe OHC Kettengetrieben
Bohrung/Hub = 79,0mm x 80,0mm = 1568ccm
Leistung: 125 PS

Fahrgestell: Stahlrohrrahmen geschweißt, Vorderradaufhängung – Federbeine vorn und hinten Einzelradaufhängung an Dreiecks Querlenkern oben und unten
Hinterradaufhängung – Einzelradaufhängung an Dreiecks Querlenkern oben und unten verstellbare Stabilisatoren an Vorder- und Hinterachse
Kraftübertragung: 4 oder 5 Gang Getriebe Wartburg 311, stark modifiziert
Aufbau Monoposto, GFK, ab 1978 mit Heckspoiler; Variante Langheck ab 1979

Leergewicht: 420 bis 430 kg
Fahrleistungen: 210 bis 260 km/h (je nach Übersetzungsverhältnis)
Stückzahl: ca. 60 davon 26 auf Thäßler-Fahrgestellen bei Melkus montiert, sowie acht weitere von Kunden an gelieferten Fahrgestellen

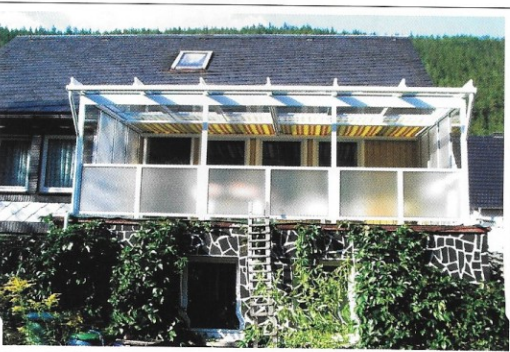


Melkus PT 73 Spyder

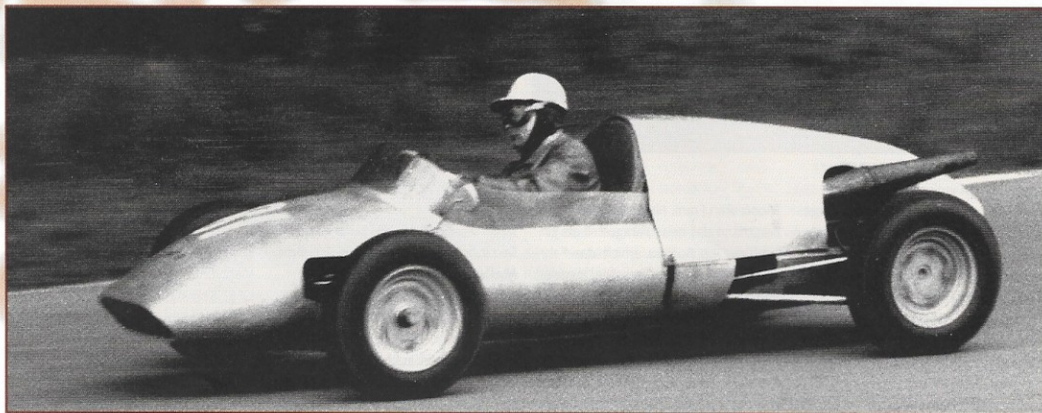
... der Punkt für modernes Wohnen!

OLDENBURG
Fenster – Türen & Design

Pöfneck • Am Teichrasen 27
Tel. 03647/412949 + 413249
e-Mail:
Oldenburg-Poesneck@t-online.de
Internet: www.oldenburg-fenster-tueren.de
www.oldenburg-wintergarten.de



EINE LEGENDE LEBT WEITER – HEINZ MELKUS



Heinz Melkus gehörte mit zu jenen Piloten, die im Jahre 1961 erstmalig ein Formel Junior-Rennen auf dem Schleizer Dreieck bestritten.

Text: Jürgen Müller, Fotos: Hans Ritter

Nur wenige Rennfahrer und Konstrukteure verliehen dem Automobilrennsport der DDR solche Impulse, wie der im Vorjahr verstorbene Heinz Melkus. Motoren und Geschwindigkeit bestimmten seinen Lebensweg. Der junge Melkus hatte nur ein Ziel vor Augen, er will fliegen. Nach dem Abitur erwirbt er alle Berechtigungen für den Segelflug. Der 2. Weltkrieg lässt jedoch alle weiteren Träume platzen. Nach Kriegsende stehen andere Dinge auf der Tagesordnung als die Fliegerei. Hauptsächlich wurden in seiner zerstörten Heimatstadt Dresden dringend Transportmittel benötigt. Der 17-jährige Melkus machte einen Mercedes-Benz mit Holzvergaser flott und betätigte sich fortan als Fuhrunternehmer. Transportiert wurde zur damaligen Zeit alles, hauptsächlich Brennmaterial. Alles diente nur einem Ziel, das zerbombte Dresden wieder aufzubauen. Eine Fahrberechtigung erhielt Heinz Melkus von der sowjetischen Militäradministration, eine Prüfung dafür war nicht notwendig. In seiner knapp bemessenen Freizeit widmete sich der Dresdner dem Motorsport. Mit einem Motorrad nahm er im Jahre 1947 an Geländewettbewerben teil.

Mehr oder weniger per Zufall kam Melkus – 1951 – mit dem Automobilrennsport in Kontakt. Nach einer Bieranlieferung an die Rennstrecke in Dresden-Hellerau konnte er auf Grund der

großen Menschenansammlung den Rennplatz nicht verlassen. Notgedrungen schaute sich Heinz Melkus die Rennen an. Auf seiner Heimfahrt stand für ihn fest: Dies kann ich besser! Noch im selben Jahr entstand sein erster Eigenbau. Die Erfolge ließen ebenfalls bestimmt seinen Lebensweg. Der junge Melkus hatte nur ein Ziel vor Augen, er will fliegen. Nach dem Abitur erwirbt er alle Berechtigungen für den Segelflug. Der 2. Weltkrieg lässt jedoch alle weiteren Träume platzen. Nach Kriegsende stehen andere Dinge auf der Tagesordnung als die Fliegerei. Hauptsächlich wurden in seiner zerstörten Heimatstadt Dresden dringend Transportmittel benötigt. Der 17-jährige Melkus machte einen Mercedes-Benz mit Holzvergaser flott und betätigte sich fortan als Fuhrunternehmer. Transportiert wurde zur damaligen Zeit alles, hauptsächlich Brennmaterial. Alles diente nur einem Ziel, das zerbombte Dresden wieder aufzubauen. Eine Fahrberechtigung erhielt Heinz Melkus von der sowjetischen Militäradministration, eine Prüfung dafür war nicht notwendig. In seiner knapp bemessenen Freizeit widmete sich der Dresdner dem Motorsport. Mit einem Motorrad nahm er im Jahre 1947 an Geländewettbewerben teil.

Mindestens ein Rennauto entstand seit 1951, angefangen mit einem umgebauten VW-Kübel, einem BMW 321 Cabriolet oder einem Veritas mit eingebautem Flugzeugmotor, um nur einige aufzuzählen. In den Wintermonaten des Jahres 1954 betätigte sich Heinz Melkus wieder einmal als Konstrukteur. Er hatte die Nase voll von den ewigen Reparaturen an seinem Eigenbau Veritas. Es entstand ein Formel III, mit dem er in der kommenden Saison an den Start ging und den Titel „Beste Privatfahrer der DDR“ erringen konnte. Mit dem Nachbau des Coopers im Jahre 1955 entwickelte sich der Rennfahrer Melkus immer mehr zu einem erfolgreichen Konstrukteur.

Zur gleichen Zeit erlangte der Dresdner eine Fahrlehrer-Lizenz und schloss eine Ausbildung zum Verkehrs-

kaufmann erfolgreich ab. Mit seinem BMW 321, einer DKW SB 200 und einem LKW entstand seine private Fahrschule. Ein Novum in der damaligen DDR, doch der gute Name den sich Heinz Melkus inzwischen gemacht hatte, ermöglichte die Klippen der staatlichen Zulassung zu umschiffen. Das Unternehmen entwickelte sich prächtig und es war sicherlich anfänglich nicht abzusehen, dass bereits 1959 insgesamt 15 Mitarbeiter beschäftigt werden konnten.

Sportlich stand Heinz Melkus erstmalig 1958 an der Spitze des DDR-Rennsportes, als er den Titel des DDR-Meisters in der Formel III (bis 500 ccm) gewinnen konnte. Während es natu-

ral stets für vordere Plätze reichte, wurde die technische Überlegenheit der ausländischen Fabrikanne immer größer. In dieser Zeit zeigte Heinz Melkus sein Fingerspitzengefühl für unternehmerisches Geschick und ein feines Gespür für die Nischen der sozialistischen Mangelwirtschaft. Zusammen mit einigen Motorsportbegeisterten entwickelte er 1959 einen Rennwagen für die Formel Junior, die inzwischen erstmalig in der DDR ausgearbeitet wurde. Die seriennähere Klasse sicherte den Fortbestand des Automobilrennsports im Osten der Republik. Es war gleichzeitig die Geburtsstunde des Melkus-Racing Teams, das sich zu jener Zeit natürlich



Heinz Melkus fand stets die Zeit für ein Gespräch mit seinen Konkurrenten, hier mit Jaroslav Bobek (CSSR)

wesentlich systemangepasster, Rennwagenbaukollektiv Dresden nannte. Nach reichlicher Überlegung einigten sich die Mitglieder dieser Gruppe den Wartburg-Motor als Herzstück des neuen Rennwagens zu nehmen. Zuvor standen sowohl die Antriebsaggregate von Skoda und Moskwitsch in der engeren Auswahl. Die Kostenfrage sollte schließlich zu einer Entscheidung zu Gunsten des Zweitakters verhelfen. Der Prototyp erforderte neben den finanziellen Opfern aller Beteiligten auch zahlreiche Stunden ihrer Freizeit. Doch der Aufwand hatte sich gelohnt. Bereits 1959 konnte Heinz Melkus einige ausgezeichnete Platzierungen in der Bundesrepublik einfahren. Nur ein Jahr später gab es in der DDR wieder eine offizielle Meisterschaft. Während die meisten DDR-Piloten als Einzelkämpfer auftraten, hatten die Männer um Heinz Melkus einen beträchtlichen Vorteil. Erstmals brachte das Haus Melkus eine Kleinstserie auf den Markt. „Das einzige Kapital, was wir damals hatten, war unsere Arbeitskraft. Bis zu zehn Sportfreunde trafen sich drei Mal in der Woche abends und schufteten. Es gelang uns schier Unmögliches. Die Begeisterung war unser Kapital“, erinnerte sich Heinz Melkus während eines Interviews, das er kurz vor seinem 75. Geburtstag dem MDR gab.

Im Jahre 1961 entstanden auf diese Weise fünf Rennwagen. Nach anfänglicher Zurückhaltung verbesserten sich die Kontakte zur Automobilzulieferindustrie, wovon schließlich beide Seiten profitieren sollten. Das Preisniveau eines Rennwagens zu dieser Zeit belief sich in Höhe eines Wartburg-Personenkraftwagens.

Wie bereits im Jahr zuvor, stand 1962 für die Dresdner Renngemein-



Der RS 1000 aus dem Hause Melkus schrieb insbesondere Anfang der 70er-Jahre Rennsportgeschichte auf dem Schleizer Dreieck.

schaft ein Start auf dem Leningrader Nevaring auf dem Programm, den schließlich Heinz Melkus zu seinen Gunsten entscheiden sollte. Ein zweiter Platz in Krakau reiht sich in die lange Erfolgsliste des Rennfahrers in dieser Saison ein. Melkus war zu dieser Zeit auf vielen osteuropäischen Rennstrecken zu Gast, hinzu kamen gelegentliche Rennen in Österreich und Jugoslawien. Nicht nur in der DDR sorgten die Rennwagenbauer aus Sachsen für Aufmerksamkeit. Anfragen aus der Sowjetunion, Polen und Ungarn ließen nicht lange auf sich warten und waren ein Beweis der ausgezeichneten Qualität. Um die Rennwagentechnik stets weiter zu ent-

wickeln ging man aus der Sicht der heutigen Zeit sehr unkonventionelle Wege. Für Probefahrten sperrte die Polizei ein Autobahnteilstück ab oder fuhr zwischen den Starts und Landungen auf dem Flugplatz in Dresden-Klotzsche. Sogar der Deutsche Fernsehfunk stellte Kameras zur Verfügung bei der Erprobung verschiedener Radaufhängungen.

Die Rennwagen der Marke „Melkus“ entwickelten sich immer mehr zum Exportschlager, bis 1963 gingen vier Fahrzeuge nach Ungarn und drei in die Sowjetunion. Im Frühjahr 1963 wollten allein die Russen 20 weitere Rennwagen ordern, weitere Anfragen aus den sozialistischen Bruderländern

lagen vor. Die Mangelwirtschaft in allen Bereichen der Wirtschaft verhinderte jedoch die vollständige Erfüllung aller Auftragswünsche. Aufzeichnungen zu Folge wurden im Laufe der Jahre 33 Autos aus Dresden in die UdSSR geliefert. In der Saison 1963 wurden die Rennläufe in der Formel Juniorklasse letztmalig ausgeschrieben. Die Unterlegenheit der Zweitaktler aus der DDR, trotz permanenter Weiterentwicklung, wurde in den Rennen mit westlicher Beteiligung immer deutlicher. Trotz leichter und stabiler Bauweise, sowie wesentlich schmalere und flacherer Erscheinung des 63er Modells, konnte diese Entwicklung nicht gestoppt werden. In mühevoller

www.Schleizer-Souvenir-Shop.de

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

Tel. 03663-40 2756

Souvenier

Schleizer-Souvenir-Shop

Sie in der

picwerbung

SCHRIFFT · GESTALTUNG · DEKORATION

Berufsfahrer aller drei Textdruck · Digitaldruck

07907 SCHLEIZ Berthold-Schmidt-Str.1

e-mail: picwerbung@t-online.de

Tel 03663/40 26 61 Fax 4016 54

SUZUKI

AUTOMOBILE WWW.SUZUKI.DE SUZUKI

REGISTRIERT VOM LEBEN

Autohaus Leistner GmbH

TRIEBESER STRASSE 15 · 07937 ZEULENRODA

TEL. 03 66 28 / 66 80

WWW.AUTOHAUS-LEISTNER.DE

DACHDECKER

Ihr zuverlässiger und leistungsstarker Meisterbetrieb der Dachdeckerinnung

- Dächer
- Fassaden
- Gerüstbau

Schießhausweg 1 · 07907 Schleiz

Tel. 0 36 63/42 23 71 · Fax 42 33 16

Internet: www.dachdecker-schleiz.de

e-mail: dachdecker-schleiz@t-online.de

Freizeitarbeit entstanden in der Rennwagenabteilung von Heinz Melkus acht neue Exemplare, die zumeist von ihren Erbauern gefahren wurden.

Eine saubere Arbeit leisteten die Männer um Heinz Melkus in den Wintermonaten 1963/64. In Elbflorenz stellten sie sechs nagelneue „Zigarren“ für die erste Formel III-Saison auf die Räder. Ein Vergaser für alle drei Zylinder bereitete den Konstrukteuren anfänglich noch Kopfzerbrechen. Bereits zum Saisonauftakt zeichnete

Max Byczkowski, Heinz Melkus, Hans Roediger und Frieder Rädlein.

Auch in Westdeutschland blieben die Aktivitäten von Melkus nicht unbemerkt; 1961 erschien monatlich eine Reportage in der Illustrierten „Zeit im Bild“ über den Dresdner. In einem Artikel in der westdeutschen „Automobil Zeitung“ wurde er 1965 sogar als der Colin Chapman des Ostblocks betitelt.

In der Endabrechnung zur DDR-Meisterschaft reichte es in den Jahren 1965 und 1966 zu den Plätzen drei

geeignet. Die Konstruktion und die zehnjährige Produktion dieses Autos gilt als die Krone seiner Schöpfungen.

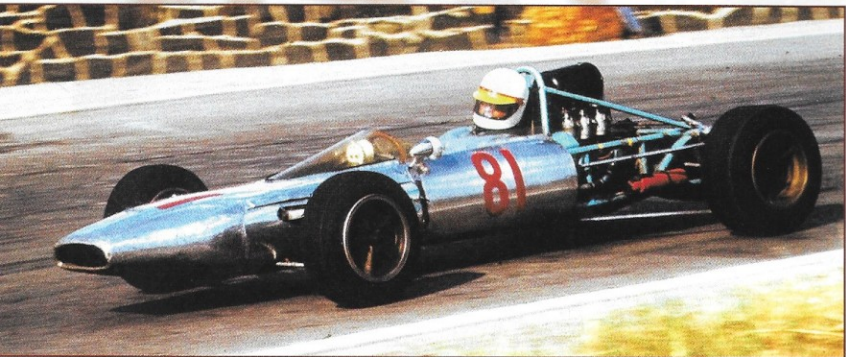
Bereits Ende der 60er Jahre bekam Heinz Melkus starke Konkurrenz aus dem eigenen Hause. Mit seinem ältesten Sohn Uli wuchs im Laufe der nächsten Jahre ein würdiger Nachfolger, sowohl auf der Piste als auch als Konstrukteur, heran.

Im Jahre 1972 verschwanden die schnellen Formel III-Rennautos von den Rennstrecken der DDR, die wesentlich

zurückgreifen. Kührer nutzte diese Chance und verpflanzte in den Melkus 64 einen Lada-Motor in seinen Rennwagen. Im Jahre 1973 erhielten weitere Melkus-Fahrzeuge einen Lada-Antrieb. Bereits 1974 liefen fast alle Melkus 64 mit den russischen Viertaktmaschinen. Erst 1977 bestimmte eine Neukonstruktion das Renngeschehen im Osten Deutschland bis zum endgültigen Aus der späteren Formel Easter. Uli Melkus konstruierte mit Unterstützung seines Vaters das Fahrgestell des SRG MT 77, unter Verwendung von Thäßler-Achsen. Hartmut Thäßler baute Rahmen und Teilesätze für die Fahrzeuge, die in der Werkstatt der Firma Melkus montiert wurden. Auf diese Art und Weise entstanden insgesamt 26 Rennwagen in Dresden. Als Antriebsaggregat diente zunächst ein Lada-Motor bis 1300 ccm, der später durch den leistungsstärkeren 1600 ccm ersetzt wurde.

Nach dem dritten Platz in der DDR-Meisterschaft in der Saison 1973 gab es in den folgenden Jahren nur gelegentliche Starts von Heinz Melkus in der Monoposto-Klasse. Bis 1979 bestimmte er maßgeblich das Leistungsniveau bei den Rennsportwagen mit. Sein allerletztes Rennen bestritt der Senior aber 1980 wieder in einem Rennwagen. Mit einem Sieg in Brünn verabschiedete er sich als Aktiver von der Rennstrecke. Mit 80 Siegen in über 300 Rennen, sechs DDR-Meistertiteln und dem dreimaligen Gewinn des „Pokals für Frieden und Freundschaft“ gehörte Heinz Melkus zu den erfolgreichsten Automobilrennfahrern der DDR.

Ein besonderer Dank des Verfassers geht an Angelika Zapf, Hans K. Sieber und Wolfgang Melenk, deren Unterlagen diesen Beitrag ermöglichten.



Insgesamt 92 Exemplare wurden von diesem Melkus-Fahrzeug – Baureihe 64 – gefertigt. Die formvollendete Zigarre wurde sogar in die Sowjetunion, die CSSR und Ungarn exportiert.

sich die Favoritenstellung des Melkus-Teams gegenüber der SEG-Mannschaft um den Bitterfelder Willy Lehmann ab. Im Rennen auf der Halle-Saale-Schleife belegte Heinz Melkus hinter dem Bernusset (F/Cooper) und Le Guellec (F/Lotus) den dritten Platz. Der Trainingszweite, Lehmann, schied bereits nach zwei Runden nach einem Kolbenbrenner aus. In der DDR-Meisterschaft 1964 gingen die Plätze eins bis vier ausnahmslos an die Dresdner-Piloten:

und vier für den genialen Konstrukteur. In den beiden folgenden Jahren – 1967/68 – kam er erneut zu Meisterehren in der Formel III.

Das Jahr 1969 sollte den Bekanntheitsgrad von Heinz Melkus noch einmal wesentlich steigern. Mit dem Bau des RS 1000 machte er sich ab diesem Zeitpunkt einen Namen als Sportcoupé-Erbauer. Das Aufsehen erregende Auto war sowohl für den Straßenverkehr als auch für die Renneinsätze

seriennähere Formel C 9 galt als die neue Herausforderung für die Piloten des Ostblocks. Als DDR-Meister ging in diesem Jahr erneut Heinz Melkus hervor.

Zum Jahreswechsel 1972/73 kam es zu einer weiteren Änderung des Reglements, dessen Tragweite zunächst nur Wolfgang Kührer richtig ausnutzte. Erstmals durften die DDR-Fahrer auf die Motoren aus den befreundeten sozialistischen Staaten

34.

Das Oldtimer-Renn-Event in Europa

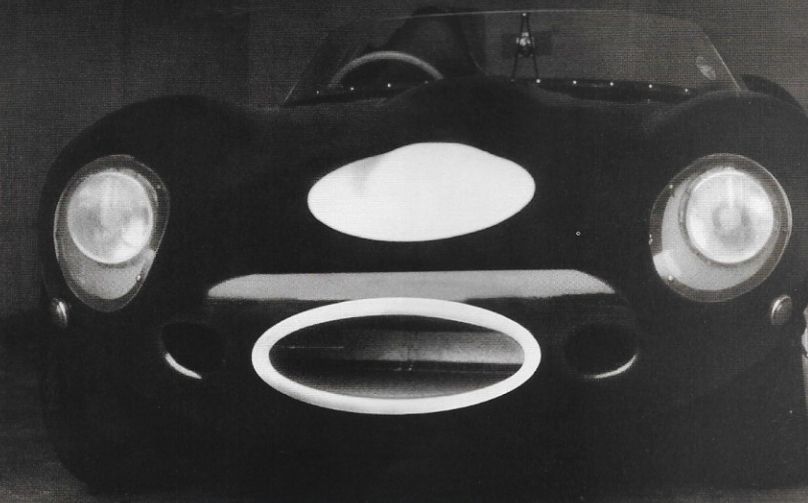


F.I.A. Europameisterschaft

AvD-OLDTIMER GRAND-PRIX Nürburgring

11. bis 13. August 2006

Einzigartig: über 20 Rennen an 3 Tagen – AvD-Historic Marathon
Faszinierend: Rennsport zum Anfassen – Historisches Fahrerlager
Special: 100 Jahre deutsche Grand-Prix-Geschichte



Jetzt Tickets bestellen und 20% sparen!

Ticket Hotline: 01805 - 311210 (€0,12/Min.)
Aktuelle Informationen: www.avd.de

Freier Eintritt bis 17 Jahre!
(in Begleitung eines Erwachsenen)

Veranstalter: AvD Wirtschaftsdienst GmbH, Lyoner Straße 16, 60528 Frankfurt am Main, Tel.: 069-6606-0

KVP-Platzhelfer Helfried Meyer - 99631 Ottenhausen - Siedlungsstr. 161
Tel.: 03636 701073 - Fax: 03636 701140

Auto-, Motorrad- und Moped-Service

Alles über Schleiz und seine Umgebung erfahren Sie im markantesten Gebäude der Stadt, in der sanierten Alten Münze, in der sich auch die Stadtinformation Schleiz befindet.

Neumarkt • 07907 Schleiz
Tel.: 03663 / 428735
Internet: www.schleiz.de
e-Mail: tourist-info@schleiz.de

Autohaus Hammerschmied

Inh.: Sibylle Bock
Oettersdorfer Straße 54 • 07907 Schleiz/Thüringen
Tel.: (0 36 63) 40 28 -50 / -60 / -70

ERINNERUNGEN AN ALBERT GÄRTNER

Text: Jürgen Müller
Fotos: Jürgen Walther, Archiv Gärtner

In den Schlagzeilen stand Albert Gärtner nie. Wie kaum ein Anderer prägte er mit seinen Ideen und Aktivitäten den DDR-Motorsport. Als ADMV-Funktionär war er über drei Jahrzehnte in den höchsten Gremien dieses Verbandes tätig. Der Zittauer wusste wovon er sprach, schließlich war er lange Zeit selbst als Aktiver auf vier Rädern unterwegs. Insbesondere die Zeit als erfolgreicher Rallye-Co-Pilot prägte ihn für seinen späteren Lebensweg. Im Jahre 1957 gehörte der selbstständige Maschinenbaumeister zu den Gründungsmitgliedern des ADMV. „Sein Bestreben war es, unter den bestehenden politischen Verhältnissen realisierbaren Motorsport zu betreiben“ erinnert sich sein Sohn Erhard. Keine leichte Aufgabe, zumal der Motorsport nicht zu den förderungswürdigen Sportarten in der damaligen Zeit zählte. Seit Mitte der 60er-Jahre bis zum Ende der DDR gehörte Albert Gärtner der Fachkommission Straßenrennsport an, dessen Vorsitz

er später übernahm. Als Sportkommissar war er auf den ostdeutschen Rennstrecken u. a. auf dem Sachsenring, Frohburg und Schleich geachtet.

Ende der 60er-Jahre befand sich der DDR-Automobilrennsport auf der Suche nach neuen Wegen. Die Zweiteiltechnik war im Formel-Rennsport völlig ausgereizt. Gemeinsam mit den Piloten der damaligen Zeit gelang es Albert Gärtner neue Voraussetzungen und Regeln zu schaffen. Mit dem Melkus RS 1000 kam während dieser Zeit sogar eine völlig neue Klasse auf. Trotz der beschränkten technischen Basis im gesamten Ostblock, galt es die Bestimmungen stets in Einklang mit den Regularien der anderen sozialistischen Länder zu bringen. Nur so wurde es überhaupt möglich den Pokal der sozialistischen Länder auszufahren.

Ein besonders gutes Verhältnis pflegte der Sachse zu den Machern des Schleizer Dreiecks. Das Team um Rennleiter Gerhard Elschner konnte zwischen 1973 und 1990 mit ständigen Verbesserungen rund

um die Rennstrecke aufwarten. Für Albert Gärtner war es stets der Saisonhöhepunkt, denn nur in Ostthüringen fand er in der DDR eine Rennstrecke vor, die den internationalen Kriterien der damaligen Zeit entsprach. Seine Anregungen und Bitten im Dienste der Piloten fanden bei den Schleizern stets Gehör, u. a. wurde auf sein Anraten hin die Haarnadelkurve aus dem Streckenverlauf herausgenommen. Gegen den Widerstand der ADMV-Oberen gelang es Albert Gärtner, gemeinsam mit den Schleizern Gerhard Elschner und Horst Geilsdorf, den Oldtimerrennsport in der DDR ins Leben zu rufen. Die erste Oldtimerveranstaltung fand 1986 auf dem Schleizer Dreieck statt. Sehr schnell fand diese „neue“ Motorsportart eine immer breitere Basis.

Albert Gärtner hat es in seiner Zeit als ehrenamtlicher Funktionär stets verstanden, das sportlich Machbare unter den bestehenden politischen Verhältnissen zu verwirklichen. Trotz großer Gegenwehr der obersten Verbandsfunktionäre des ADMV schaffte er es, dass weiterhin

Automobilrennen auf dem Sachsenring und in Frohburg gefahren wurden. Der Zittauer setzte dabei insbesondere auf das Verständnis der Fahrer, an das er stets vor den Renntagen eingehend appellierte.

„Vieles wäre technisch und organisatorisch anders gelaufen, ohne das Fingerspitzengefühl eines Albert Gärtners“, berichtet Wolfgang Wöhner, ehemaliges Mitglied der DDR-Nationalmannschaft der Formel Easter. Auch der Ilmenauer erkannte nicht immer auf den ersten Blick die stets gut gemeinten Ratschläge des Sachsens. Nach seinem schweren Rennunfall, verbunden mit einem achtmonatigen Klinikaufenthalt, saß Wöhner im Jahre 1978 erstmalig auf dem Sachsenring am Steuer eines Formel-Rennwagens. Im Kampf um den dritten Platz, bei strömendem Regen, drehte sich Wöhner mit seinem Wagen mehrfach um seine eigene Achse, unmittelbar vor den Augen des Sportkommissars. Die nächste Runde bekam er die schwarze Flagge zu sehen. Wöhner war stink sauer, er verstand die Welt nicht mehr. „Es dauerte eine Weile,

bis ich wusste warum er so handelte. Der Albert machte sich Sorgen um mich. Wer weiß, vielleicht hätte ich es doch noch übertrieben an diesem Tag“, schmunzelt Wolfgang Wöhner heute beim Erzählen dieser Episode.

Albert Gärtner war stets auf der Seite der Fahrer zu finden. Sein diplomatisches Geschick verhinderte oftmals Schlimmeres. Im Jahre 1981 wäre Uli Melkus der Kontakt Jochen Mass in Most fast zum Verhängnis geworden. Der Formel 1-Pilot durfte Probe sitzen im Formel-Rennwagen des Dresdners. Eine Begebenheit, die überhaupt nicht im Sinne der ADMV-Bosse war. Im Folgejahr sollte Melkus aus dem Kreis der DDR-Nationalmannschaft ausgeschlossen werden. Dem geschickten Einsatz von Albert Gärtner ist es zu verdanken, dass es nicht dazu kam.

Im Jahre 2003, im Alter von 73 Jahren, hörte das Herz von Albert Gärtner für immer auf zu schlagen. Die Rennsportgemeinde des Ostens verlor mit ihm einen Pionier, der auch die Entwicklung maßgeblich mitbeeinflusste.



Albert Gärtner (2. v.l.) auf dem Sachsenring 1990 im Gespräch mit Gerhard Elschner (rechts), Christian Haubold (2. v.r. Rennleiter Sachsenring) und Klaus Brummer (Sportkommissar aus Grimma)



Albert Gärtner im Gespräch mit Uli Melkus in Most (alte Strecke).

Autolackier-Meisterbetrieb

- Lackierungen aller Art
- Karosseriearbeiten
- Auto-Wash-Center
- Industrielackierung
- Ausbügeln ohne Lackieren
- Oldtimerrestaurierung
- kpl. Fahrzeugausbesserung
- Lack - Design
- Kfz - Kennzeichen
- Abschleppdienst

Ist dein Auto ramponiert, geh zu Hirsch, da wird's lackiert, alle Ecken ausgebogen und mit Spachtel zugezogen, und zum Schluss, das ist ein Klack, das ist ein Klack, spritzes man auf den neuen Lack.

J. Hirsch

Bergstraße 1b • 07907 Schleiz
Telefon 03663 / 42 84 27
www.j-hirsch.de • info@j-hirsch.de

Hotel Piccolo

Destré Eismann
Stauseestraße 6
07907 Schleiz/
Gräfenwarth

Tel.: 036647 29899
Fax: 03663 402019
Email: info@hotel-piccolo.de

www.Hotel-Piccolo.de

Finanz- und Versicherungsmakler BERGER GmbH

Finanzierung • Kapitalaufbau
Versicherung • Vorsorge • Bausparen

07907 Schleiz • Gerbergasse 9
Telefon: 0 36 63 / 40 58 -0
www.bergerfinanz.de
a.berger@bergerfinanz.de

Girokonto

Wir haben es schon.
Das kostenlose SelfService-Konto von unserer Volksbank Saaletal. Bequem, sicher, schnell von zu Hause!

0,- Euro*
Kontoführungsgebühr

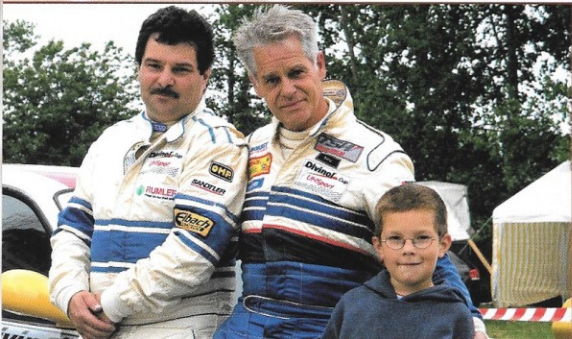
* bei einem durchschnittlichen Monatsguthaben von mind. 500,- Euro

Volksbank Saaletal eG

GUT FÜRS GELD!

www.vb-saaletal.de ☎ 01801 - 673376 (zum Ortstarif)

ERINNERUNGEN AN HEINZ MELKUS



Unser Gesprächspartner Wolfgang Kühther (mitte) mit Jens Smollich im vergangenen Jahr bei der Classic-Veranstaltung in Schleiz

Text + Foto: Jürgen Müller

Für Wolfgang Kühther schien Mitte der 60-er Jahre das Aus seiner Rennsportkarriere gekommen zu sein. Eine schwere Rückenverletzung zwang den Dresdner die erfolgreiche Speedway-Laufbahn zu beenden, doch es sollte nicht das erwartete Ende, sondern ein Neuanfang werden. Mit der tatkräftigen Unterstützung von Heinz Melkus gelang es dem späteren DDR-Meister der Rennwagenklasse C9 seinen Traum zu verwirklichen. Endlich saß er in der Saison 1968 hinter dem Steuer eines Rennwagens. Wolfgang Kühther gehörte zu jener Generation von Piloten der DDR, die Heinz Melkus

als Rennfahrer und Techniker erleben durften. Im Vorfeld des Classic Grand Prix auf dem Schleizer Dreieck erinnerte sich der heute 65-Jährige an die Zeit im Racing Team Melkus.

Wie würden Sie den Menschen und Rennfahrer Heinz Melkus beschreiben?

Heinz Melkus war ein Genie. Seine Einfälle und Entwicklungen kann ich schlichtweg nur als sensationell bezeichnen. Das bekannteste Produkt aus dem Hause Melkus ist sicherlich der RS 1000, der sowohl auf der Rennstrecke und auf der Straße zum Einsatz kam. Heinz Melkus hatte einen großen Anteil an der permanenten Weiterentwicklung des DDR-Rennwagenbaus. Stets war er der treibende Keil, dass es bei

den Stillstand in der Entwicklung unserer Rennwagen gab. Ab den 70er Jahren ergänzte Uli Melkus seinen Vater hervorragend. Bei den zahlreichen Reglementänderungen in der damaligen Zeit hatte das Melkus-Team stets die neuesten Entwicklungen parat. Nur so war es uns möglich, auch international konkurrenzfähig zu bleiben. Heinz und Uli Melkus lebten für den Rennsport, beide waren regelrechte Motivationskünstler. Sehr gut erinnere ich mich noch an die Saison 1976. Der DDR-Automobilrennsport war zu diesem Zeitpunkt auf einem Tiefpunkt angelangt. Die Tschechen und Russen fuhren uns mit ihren Wagen regelrecht um die Ohren. So konnte es einfach nicht weiter gehen. Das gesamte Melkus-Team traf sich im Winter um eine Neuentwicklung in Angriff zu nehmen. Im Ergebnis dessen, entstand der später sehr erfolgreiche MT 77.

Wie verliefen ihre ersten Kontakte zum Melkus-Rennstall?

Ich wollte nach meiner Rückenverletzung im Zweiradssport unbedingt weiter Rennsport betreiben. So nahm ich eines Tages Kontakt zum Melkus-Rennstall auf. Hier erfuhr ich zunächst einmal, dass ich doch etwas zu optimistisch an die Sache heranging. Mein Budget betrug damals ganze 3.000 Mark, ein Rennwagen kostete damals bereits 18.000 Mark. Als Heinz Melkus merkte, mit welchem Enthusiasmus und Eifer ich bei der Sache

war, entschloss er sich mir unter die Arme zu greifen. Ohne seine Hilfe hätte ich niemals Automobilrennen fahren können, er fand die notwendigen Mittel und Wege um mir den Einstieg zu ermöglichen.

Wie war Ihr persönliches Verhältnis zu Heinz Melkus?

Privat gab es kaum Kontakte zwischen uns, was sicherlich aus unserem Altersunterschiedes resultierte, rund um den Rennsport war dies natürlich anders. Das im Motorsport übliche „du“ bot er mir erst viele Jahre später an, nach meinem Sieg in Minsk 1971 beim Pokallauf der sozialistischen Länder.

Der Rennsport ist eine Sportart für Individualisten, trotzdem gab es in der DDR nur technische Fortschritte zu verzeichnen, die auf Grund einer ausgezeichneten Teamarbeit zu Stande kamen. Wie erklären Sie dies?

Im Gegensatz zum Westen gab es in der DDR keine Automobilindustrie, die am Rennsport interessiert war. Heinz Melkus erkannte sehr schnell, dass man als Einzelkämpfer keine niveauvolle Rennklasse gestalten kann. Nur das Einbringen von Ideen und Konzepten von allen Piloten des Melkus-Teams brachte uns damals voran. Was natürlich nicht heißen soll, dass jeder der Fahrer noch einige kleine technische Tricks für sich auf Lager behielt, um die letzten Zehntel auf der Rennstrecke herauszufahren.



Wo werben Sie?

Nutzen Sie unsere Werbeflächen:

- Plakate
- Flyer
- Sponsorentafeln
- Rennprogramme
- Streckenfunk



Ihr Ansprechpartner:
Manuel Metzner ☎ (01 73) 49 46 023

Thomas Philipps

Inh. Roland Meuschke

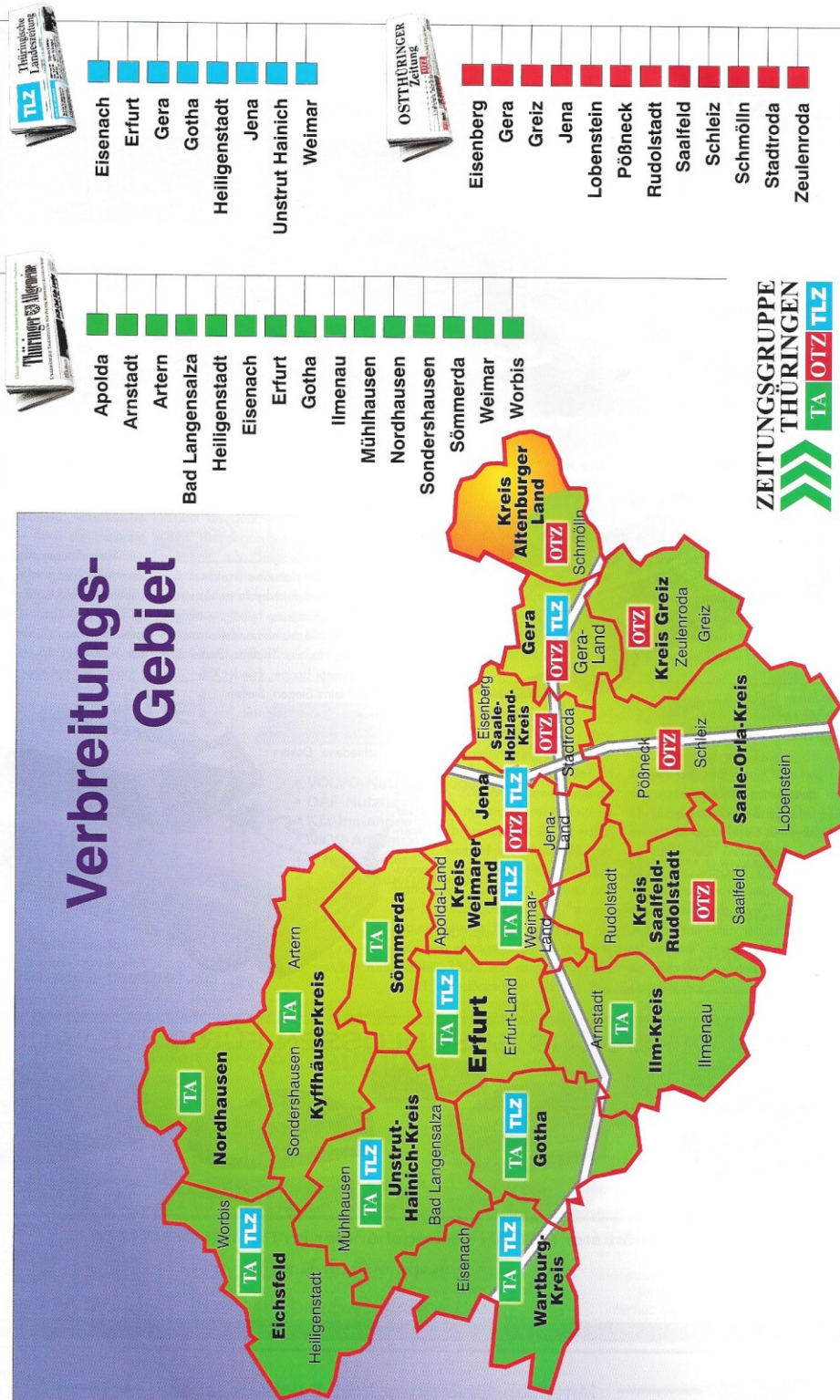
Sonderpostenmarkt



Öffnungszeiten Mo. – Fr. 08.30 – 18.30 Uhr
Sa. 08.30 – 14.00 Uhr

Lobensteiner Str. 14 • 07927 Hirschberg

Thüringer Allgemeine, Ostthüringer Zeitung, Thüringische Landeszeitung



ZEITUNGSGRUPPE
THÜRINGEN
TA OTZ TLZ

Auflage: 412.635

RENNSPORT-OSTALGIE EN MINIATURE

easter43 miniatures



Der MT 77 von Uli Melkus

Text: Jürgen Müller,
Hendrik Medrow
Fotos: Hendrik Medrow

Seit über einem Jahr sind die kleinen, detaillierten DDR-Rennwagenmodelle unter der Bezeichnung easter 43 miniatures ein Geheimtipp für Liebhaber des historischen Rennsports im Osten. Hendrik Medrow, der Autor des Bildbandes „Von Rennpappe, Easter & Co.“, hat diese Modellsérie initiiert und seither viele Fans der DDR-Rennszene begeistert. Bei ihm werden diese liebevoll gestalteten Modelle aus Resine-Kunststoff im Sammlermaß-

stab 1:43 in kleiner Serie ganz individuell gefertigt. Im Fokus steht dabei der legendäre Formelrennwagen MT 77, eine Konstruktion eines Teams um den unvergessenen Uli Melkus und den führenden DDR-Designers Hartmut Thäßler aus dem Jahr 1977. Dieser Rennwagen startete damals in der Formel „Easter“ (B8) bis 1300 ccm und war ein so genialer Wurf, dass er von diesem Jahr an bis zum Ende der 80er-Jahre die Spitze des DDR-Rennsports und des die osteuropäischen Pokal-

rennserie markierte. Das Auto wurde nach den 77er Konstruktionsplänen in über 60 Exemplaren von den Entwicklern selbst und von verschiedensten Rennsportaktiven gebaut und modifiziert. Es stellte sozusagen den "DDR-Standardrennwagen" dar und hat heute zurecht Kultstatus erreicht.

Als Modell ist heute nahezu jede MT 77-Variante zu haben, vorrangig natürlich alle Meistermodelle von Uli Melkus, Hartmut Thäßler, Bernd Kasper, Heiner Lindner, Frieder Kramer, Heinz Sievert, Steffen Göpel oder Henrik Opitz. Allein 18 verschiedene Dekors

werden im Internet-Katalog angeboten, über 30 (!) verschiedene MT 77-Modellvarianten sind schon gebaut worden. Schrittweise wird es künftig auch HTS- und SEG-Rennwagen geben.

Auch Tourenwagen stehen auf dem Modellprogramm. Der legendäre hellblaue Trabant-Rennwagen von DDR-Meister Klaus Schumann wird genauso liebevoll nachmodelliert wie der Skoda 130 RS von Lothar Thomas oder der unbezwingbare Zastava von Peter Mücke



Die Miniaturausgabe von Klaus Schumanns Trabant P 601



Der Mücke-Zastava in klein



und H.-D. Kessler. Künftig wird das Sortiment noch um die Lada-Modelle von K.-P. Schachtschneider, Sieghardt Sonntag und Dietmar Isensee erweitert.

Die Urmodelle sowie die dazu gehörigen Anbauteile werden nach Fotos, Zeichnungen und Maßtabellen des Originals in der eigenen Werkstatt angefertigt. Aus diesen Musterteilen entwickelt die für Qualität bekannte Modellfirma „Scala 43“ entsprechende Bausätze, die dann die Basis für die Kleinserienfertigung bilden. Diese Bausätze werden bei easter 43 miniatures auf die jeweilige Modellvariante umgearbeitet. Eine Vielzahl von Kleinteilen, die gegossen, gedreht oder fotogezüht werden, sorgen für hohe



Detailreue. Besonderes Augenmerk wird auf vorbildgenaue Farbgebung und Beschriftung gelegt. Die aufzubringenden Abziehbilder (Decals) werden selbst hergestellt. Schon im Jahr

2004 wurde mit dem Gestalten der Logos und Dekorelemente begonnen. Sie sind allesamt am PC per Hand gezeichnet, coloriert und in den entsprechenden Maßstab gebracht.

Diese Zeichenarbeit gehörte zu den aufwändigsten Tätigkeiten bei der Vorbereitung der Modellserie. Über 600 einzelne Streifen, Flächen, Dekore und Logos wurden inzwischen erarbeitet und sind für verschiedene Modelle abrufbar. Das macht den Aufwand groß, die easter 43 miniatures aber auch besonders originalgetreu. Schön, dass es easter 43 miniatures gibt, die Erinnerung an den Rennsport im Osten bleibt auch dank dieser liebevoll nachgebauten Modelle wach.

Weitere Informationen und eine Musterschau von Modellen finden Sie hier im Fahrerlager des Classic Grand Prix 2006 oder im Internet unter: www.easter43.de.

Autohaus Raethel
... da fühlt sich mich wohl!

Audi und Volkswagen VW Nutzfahrzeuge Service
Kronacher Straße 83 – 85
95119 Neila
Tel.: 0 92 82 / 96 00 0
Fax: 0 92 82 / 96 00 33

Škoda Volkswagen Service
Bindlacher Straße 1
95448 Bayreuth
Tel.: 09 21 / 79 98 10
Fax: 09 21 / 79 98 13 3

Škoda
Nailaer Straße 4
95119 Naila / Marxgrün
Tel.: 0 92 82 / 96 10 0
Fax: 0 92 82 / 96 10 10

Volkswagen Service
Hofer Straße 28
95111 Rehau
Tel.: 0 92 83 / 59 18 36
Fax: 0 92 83 / 89 91 32

www.autohaus-raethel.de

ASS Auto-Service Schleiz GmbH

- VOLVO-Nutzfahrzeuge
- DAF-Nutzfahrzeuge
- Kfz-Instandsetzung
- NKW-Aufbauten
- Freie Tankstelle
- Fahrzeugüberprüfungen

Oschitzer Straße 80 · 07907 Schleiz
Tel.: 0 36 63 / 42 90 -0 · Fax 0 36 63 / 42 90 43
www.ass-schleiz.de

DMSB Motorsportzelle

Faltzeitsysteme, Aufbau in 60 sec.
Vertrieb, Service und Logistik
Komplette Cup- und Teambetreuung, inkl. Catering ...
Tel.: 02307 - 941060,
info@motorsportzelle.de www.motorsportzelle.de

Bräkelmann Tents & more

SORGEN OFFEN UND GESCHLOSSEN FÜR GUTE LAUNE.

TESTSIEGER! 4-facher TESTSIEGER!

MICRA C+C NOTE 350Z ROADSTER NAVARA

*Micra C+C: Auto Bild 17/06. NOTE: Auto Straßenverkehr 11/06. Auto-Motor-Sport 09/06. Auto Zeitung 08/06 und Auto Bild 14/06

Stärkster NISSAN-Vertragshändler im Raum SOK/GRZ/V!

Autohaus Militzer GmbH
Löhmaer Weg 55, 07907 Oettersdorf
Tel.: 03663-401450, Fax: 03663-401730
www.nissan.de

NISSAN SHIFT_expectations

WINTEC Autoglas

mobiler Service vor Ort

Tel.: (03 66 03) 4 40 54
07570 Weida Fax: (03 66 03) 4 40 56

ALTEC SOLARTECHNIK

Starten Sie mit uns in die SOLARE Zukunft!

Warmwasserbereitung und Heizungsunterstützung durch

SOLARE WÄRME

Industriegebiet 1 · 07924 Crispendorf
Telefon: 03663 / 42 10 -0
Internet: www.altec-solartechnik.de

RENNWAGEN APOLLO



Technische Daten des Fahrzeugs

KAROSSERIE:
2-sitziger Sportwagen mit Mittelmotoranordnung, Monocoque-Sicherheitszelle aus Carbon, Chrom-Molybdän-Rahmen

KRAFTÜBERTRAGUNG:
Sequenzielles Sechsgang-Getriebe mit Zwei-Scheiben-Kupplung (Durchmesser 2 x 200 mm)

FAHRWERK:
Doppelquerlenker mit über Pushrods betätigten, voll einstellbaren Feder-/Dämpfeinheiten und Querstabilisator

BREMSEN:
2-Kreis ABS-Bremsanlage mit 6-Kolben-Festsätteln an Vorder- und Hinterachse (Brems Scheibendurchmesser 380 mm)

RÄDER UND REIFEN:
19" Aluminiumräder mit Zentralverschluss
255/35 ZR 19 vorne
345/35 ZR 19 hinten

LEERGEGWICHT: unter 1.100 kg

ZUL. GESAMTGEWICHT: 1.450 kg

LÄNGE: 4.460 mm

BREITE: 1.998 mm

HÖHE: 1.105 mm (ohne Lufteinlass) / 1.244 mm (mit Lufteinlass)

Radstand: 2.700 mm

SPURWEITEN: vorn 1.670 mm, hinten 1.598 mm

Tankinhalt: 120 Liter

Technische Daten des Motors

BESCHREIBUNG:
4,2 L Bi-Turbo V 8-Motor mit 900-Zylinderwinkel, 5 Ventile pro Zylinder, 4, oben liegende Nockenwellen, hydraulischen Ventilspielausgleich, 2-flutige Abgasanlage mit je einem Dreibeige-Katalysator

HUBRAUM: 4.163 cm³

MOTORLEISTUNG:
478 kW (650 PS) bei 6.000 U/min
MAX. DREHMOMENT: 850 Nm bei 4.500 U/min

LITERLEISTUNG: 14,8 kW/Liter (156 PS/Liter)

HÖCHSTDREHZAHL: 7.500 U/min

HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT: max. 360 km/h (je nach aerodynamischer Konfiguration)

BESCHLEUNIGUNG: 0-100 km/h in 3,0 s, 0-200 km/h in 8,9 s

PREIS:
Der Basispreis für die Straßenversion mit 4,2L Bi-Turbo-Motor beträgt 198.000 EUR zzgl. MwSt.

Jürgen Müller
Quelle von Text und Foto:
www.gumpert.de

Neben dem Oldtimerspektakel auf dem Schleizer Dreieck, steht am Samstag (24. Juni) ein Automobil der neusten Generation im Blickpunkt des Geschehens. Nachdem die Präsentation des Apollo-Fahrzeuges einschließlich Übergabe zur Seitenwagenweltmeisterschaft aus technischen Gründen ausfallen musste, ist es an diesem Tag endlich soweit. Die Sportwagenmanufaktur Altenburg bestätigte dem veranstaltenden AMC Schleizer Dreieck, dass zum Classic Grand Prix zwei Fahrzeuge ab 9.00 Uhr im Fahrerlager präsentiert werden. Über weitere Einzelheiten, u. a. Taxifahrten, beachten Sie bitte die Informationen im Streckenfunk.

Die Ostthüringer Firma wählte den Übergabeort Schleiz bewusst, um aufgrund seiner Nähe zu den damaligen Apollo Werken in Apolda an die Erfolge des „alten Apollo“ zu erinnern und anzuknüpfen. Schließlich war es auch der Chefkonstrukteur und Direktor der damaligen Apollo-Werke, Karl Slevogt, dem wir das Schleizer Dreieck verdanken.

Das heutige Automobil „Apollo“ kann getrost als ein Wagen der Superlative bezeichnet werden. „Dieses Auto vereint eine ästhetische Formensprache und kompromisslose Funktionalität miteinander. Ein puristisches Fahrzeug, das ein unvergleichliches Fahrerlebnis auf

der Straße bietet und das Potenzial zum Sieg auf der Rennstrecke mitbringt. Dies alles zu einem Preis, der in dieser exklusiven Fahrzeugklasse seinesgleichen sucht. Das turbogeladene V8-Triebwerk stellt Kraft und Drehmoment im Überfluss zur Verfügung und verhilft dem Apollo zu atemberaubenden Beschleunigungswerten“, schwärmt Stefan Burger, der PR-Manager der Thüringer Firma. Mit einer Motorleistung von 650 PS erreicht der Apollo eine Höchstgeschwindigkeit bis 360 km/h je nach aerodynamischer Konfiguration. Das straffe Fahrwerk und die ausgeklügelte Aerodynamik der Karosserie sorgen dabei auch bei Höchstgeschwindigkeit für ein präzises Fahrverhalten.

Namensgeber und Geschäftsführer der Sportwagenmanufaktur ist Roland Gumpert, ein ehemaliger Manager bei Audi. Hier war er unter anderem als Leiter der Audi

Sport Abteilung verantwortlich. Unter seiner Regie fielen 25 Siege bei Weltmeisterschaftsläufen und der Gewinn von vier Rallye-Weltmeisterschaftstiteln.

Der Produktionsstart des Apollos erfolgte im Oktober 2005. Im laufenden Jahr ist eine Jahresproduktion von 40 Fahrzeugen geplant. „Erfolg im Rennsport ist eines der Ziele der Sportwagenmanufaktur. Dementsprechend ist man bemüht, die Homologation des Fahrzeugs für verschiedene Rennserien voranzutreiben. Derzeit ist der Apollo bereits vom französischen Automobilsportverband Fédération Francaise du Sport Automobile (FFSA) als GT-Fahrzeug zugelassen. Bei seinem Renndebüt im Divinol-Cup im April auf dem Hockenheimring konnte der Apollo mit dem belgischen Rennfahrer Ruben Maes am Steuer einen hervorragenden dritten Platz einfahren.“



OSTTHÜRINGER Zeitung
Thüringer Allgemeine
TLZ Thüringische Landeszeitung
Größte Zeitung in Ostthüringen
Nummer 1 in Thüringen
Wir schreiben Kurztext
GW
Top Speed
antenne THÜRINGEN

Medienpool Schleizer Dreieck
am Sonntag
ALK
WochenSPIEGEL
WochenSTIEGEL
BLICK PUNKT
RUNDschau

Sternquell

Wöttger-Apothek
Apotheker Dr. Helmut Wöttger
400 Jahre die Apotheke am Markt in Schleiz
2707 Schleiz/Thür. Markt 96
Tel.: 0 36 63 48 44-0 Fax: 40 27 39
E-Mail: Apotheke@schleiz.de online.de
www.Apotheke-Schleiz.de

MASTER COMPUTER-SERVICE
Beratung Reparatur Verkauf Vor-Ort-Service
Computer Hard- u. Software
- DJ - Equipment
Handy: 0172 / 3593529
Inh. Andreas Mörz
Weberstraße 18 • 07907 Schleiz
Telefon: 03 66 63 42 33 20 • Telefax: 43 13 21
www.master-computer.de

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

DIETEL Fahrzeugteile-Service
• Gummiformteile
• Blechbearbeitung
• nachm. Fertigung
• Räder & Speichen
• Versandhandel
Sommerseite 7 • 07907 Schleiz-Oberhaindorf • Tel. (03663) 40411
www.dietel-fahrzeugteile.de

Restaurant & Bowlingbahn
Berggarten • Escalade
preparierte Thüringer Küche
super Bowlingpreise
Familien-, Betriebs- und Vereinsfeiern ohne Streß
Weberstraße 18 • 07907 Schleiz
07922 Tanna • Frankendorfer Str. 21

ELEKTRO ELSCHNER
07907 Schleiz Tel. (03663) 42 23 92
Görscher Straße 19a Fax (03663) 42 22 65
INSTALLATIONSBEREIT • FACHGESCHULT
www.elektro-elschner.de

MOBILE DISCOTHEK
die Erlebnisdisco mit Moderatoren vom
SCHLEIZER TRIEBWERK
RENNSTADT RADIO
www.mobile-disco-schleiz.de
01 72 / 359 3529
Wir sind auch Ihr Feind zu einem unvergesslichen Erlebnis!

SUZUKI
AUTOMOBILE WWW.SUZUKI.DE SUZUKI
Autohaar TRIEBRESER STRASSE 15 • 07937 ZEULENRODA
Leistner TEL. 03 66 28 / 66 60
GmbH WWW.AUTOHAUS-LEISTNER.DE

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

Auto HEINZMANN
• Freie BfZ-Werkstatt
• Bäder- u. Heizkörper
• Bäder- u. Tankstelle
• 24 Stunden-Notruf- und Pannendienst
• Optimaler Restservice
Heinrichshaus Nr. 10
07907 Schleiz
Tel.: Fax: 0 36 63 - 40 13 05
www.auto-heinzmann.com
auto-heinzmann@gmx.de

Wo werben Sie?
• Plakate
• Flyer
• Sponsoringmaterial
• Kennprogramme
• Streckenfunk
Werberberatung & Verkauf
(01 73) 49 46 023

REISE "KOMPLIMENT" REISEUR, KOGNETIK & WILLNESS GMBH
07907 Schleiz • Bahnhofstraße 10 • Tel. 03663/42264
Friseur
Kosmetik
Fußpflege
Solarium
Farberberatung
Unsere Öffnungszeiten
Mo, Di, Mi. 7.00-18.00 Uhr
Donnerstag 7.00-20.30 Uhr
Freitag 7.00-18.00 Uhr
Samstag 7.00-11.00 Uhr

Landhotel "Zur Goldenen Aue"
Zur Goldenen Aue
07819 Ergershausen
Münzlingerstraße 1
Telefon: 036482/3790 Fax: 036482/37055
e-mail: goldene-aeue@postbox.de
Ihr Partner für gutes Essen und gutes Schlafen!
www.zur-goldenen-aeue.de

ALTEC SOLARTECHNIK
Sorgen Sie mit uns um die SOLARE Zukunft!
Wärmesensoren und Heizungsunterstützung
durch SOLARE WÄRME
Industriegebiet 1 • 07924 Cospudener
Telefon: 036632 19 10 • Internet: www.altec-solartechnik.de

Autohaus Hammerschmid
Inhaber: Sibylle Bock • Tel.: (0 36 63) 40 28 50/60/70
Oettersdorfer Straße 54 • 07907 Schleiz/Thüringen

Hotel Luginstrand.de
Wohnen mit
RENNFLAIR
- in der Luginstrand-Kurve am alten Dreieck -
Es freut sich Familie Otto Pätzold Telefon: (0 36 63) 48 05-0

Gottschall
Tischlermeister Service
07907 Schleiz
Oettersdorfer Str. 18 a
Telefon: 0 36 63 48 28 20
Mobil: 01 71-37 76 13
Internet: www.ausbau-service.com
Leistungen:
• Fenster
• Türen
• Rolläden
• Sonnenschutz
• Trockenbau
• Innenausbau

Kreissparkasse Saale-Orla

MMS STROBL
www.MOBILE-AMM-KONTAINER.DE
FOR RESTE ALLES ART.
PRIVAT, IN BETRIEBEN ODER VERKEHREN
Tel.: (03663) 401679
Industriestr. 20 07907 Schleiz

Autokleber-Halterbetrieb
Tel.: 0182 / 41 41 508
www.kfz-kaepfchen-schleiz.de

Schleizer Landbäckerei eG
täglich frische Backwaren
Landbäckerei
6 + in Schleiz
03663 42 23 93
1 + in Saaltal

Ihr Honda Motorradhändler für die Region
www.motorrad-franz.de

DACHDECKER
• Dächer
• Fassaden
• Gerüstbau
Schleizerstraße 1 • 07907 Schleiz
Tel.: 0 36 63 42 53 71 • Fax: 43 33 16
Internet: www.dachdecker-schleiz.de
e-mail: dachdecker-schleiz@t-online.de

BEK Autohaus
Thüringen
Gera • Triptis • Oettersdorf
Ihr autorisierter Volkswagen und Audi Partner
Tel.: 0365-737020 / 036482-430 / 03663-424330
www.bek-gera.de

WEKA
Mein persönliches Kaufhaus in Schleiz

Medienservice
Werbe- und Satzstudio
Gabriela Seidel
Ortsstraße 13 • 07907 Göschitz
Fon: (03 66 48) 43 46 10 Fax: 43 46 11
E-Mail: medienservice-seidel@arcor.de
www.medienservice-seidel.de

WINTEC Autogas
mobiler Service vor Ort
Tel.: (03 66 03) 4 40 54
Fax: (03 66 03) 4 40 56
07570 Weida

Volksbank Saaletal eG
HIER BEI UNS!

Auto Service
Wir machen, dass es fährt.
• Buschmähen
• TÜV-Service
• Öl- und Wasserpumpen
• 100-Personen-Transport
• Winterdienst
Tel.: 03 66 63 42 33 20
Fax: 03 66 48 2 39 20

BayWa Bauzentrum
Bau & Gartenmarkt
Baustoff-Fachhandel
07907 Schleiz
Oettersdorfer Str. 40
Telefon (03663) 48190

Wir bringen Sie in
POLEPOSITION!
AA
Allgemeiner Anzeiger
Das Anzeigenblatt für Thüringen

beckner
Inh. Roy Metzner
Fahrzeugteile und Service
W.-Seelenbinder-Straße • Tel.: 0 36 63/42 41 32
07907 Oettersdorf www.beckner.de
LKW
Reifen-Service
bis 56 Zoll