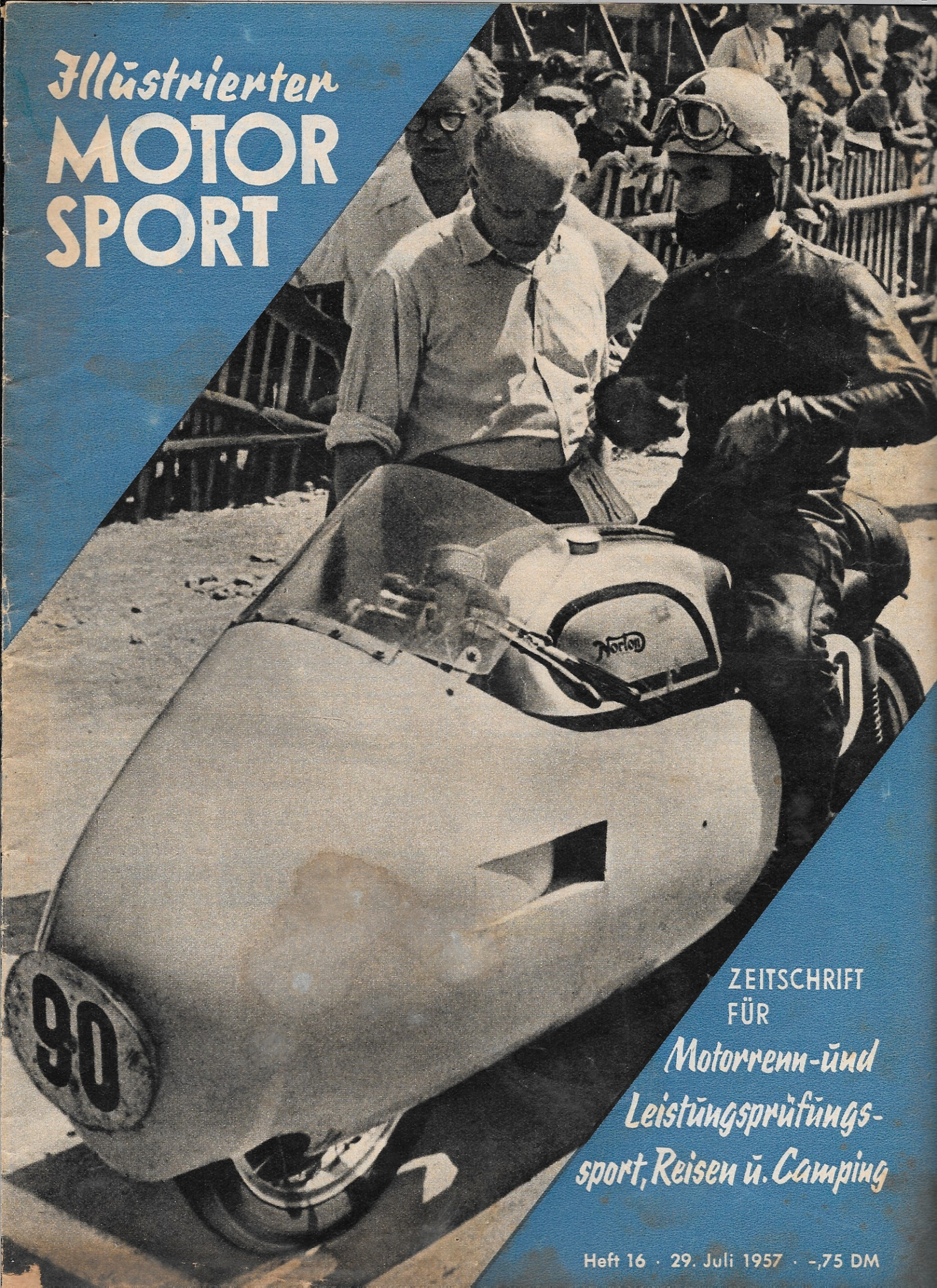


# Illustrierter MOTOR SPORT



ZEITSCHRIFT  
FÜR  
*Motorrenn- und  
Leistungsprüfungs-  
sport, Reisen u. Camping*

Heft 16 · 29. Juli 1957 · -,75 DM



# Von heißen Runden in Schleiz

**Hallmeier Doppelsieger  
Hiller schnellster Mann des Tages**

Alle stöhnten in Schleiz: die Fahrer, die Helfer, die Funktionäre, die Journalisten, die Kellner, die Programmverkäufer, die unermüdlich tätigen Männer des Veranstaltungsdienstes und nicht zuletzt die Zehntausende von Zuschauern. Die anhaltende subtropische Witterung der letzten Wochen lastete schwer auf dem feinen Räderwerk der anerkannt guten Schleizer Organisation und verlangte von allen Verantwortlichen ein großes Maß körperlicher und nervlicher Anstrengung. Ein Quadratmeter Schatten stand hoch im Kurs, und jeder Kühlung spendende Luftzug wurde freudig begrüßt. Außer Kaffee gab es auch noch Limonade und Most als warme Getränke.

Die mörderische Hitze auf der an der südlichen Wetterscheide unserer Republik liegenden Rennpiste, die heuer ihr 35jähriges Streckenjubiläum feierte, forderte bereits im Training ihren Tribut. Verschiedene Fahrer fanden in den ersten Trainingsrunden nicht die richtige Vergasereinstellung, zudem wurde das Öl „dünn“, und die Kerzen waren außerordentlich beansprucht — kurz und gut, manch einer fuhr seinen Motor fest, so z. B. Trella-Österreich (Mondial), Dreßler-Denkowitz (Norton), Scheffel-Mannheim (Matchless) und Auten-gruber-Österreich (DKW). Auch einige Rutscher kamen vor. Während Riedelbauch, Heck, Kohl und der Österreicher Schneider ihre Maschinen wieder klar bekamen, mußte Eugen Hagenlocher seine verkleidete BMW mit Totalschaden einpacken. Ernst Hiller, der Nürburgring-Sieger, war am ersten Trainingstag nicht in Schleiz, und es war fraglich, ob er nicht doch beim Weltmeisterschaftslauf in Francorchamps starten würde. Ich vermute, daß Hagenlocher beim Ausbleiben Hillers seinen speziellen Kontrahenten Riedelbauch bereits im Training hatte abtasten wollen, um danach den Schlachtplan für den Renntag zurechtbiegen zu können. Dabei ist der Herrenberger zweifellos etwas zu scharf losgezogen. Hiller hielt aber doch dem Schleizer Dreieck — dem Kurs, auf dem vor vier Jahren seine erfolgreiche Laufbahn begann — die Treue und war am zweiten Trainingstag einer der ersten auf der Bahn. Wäh-



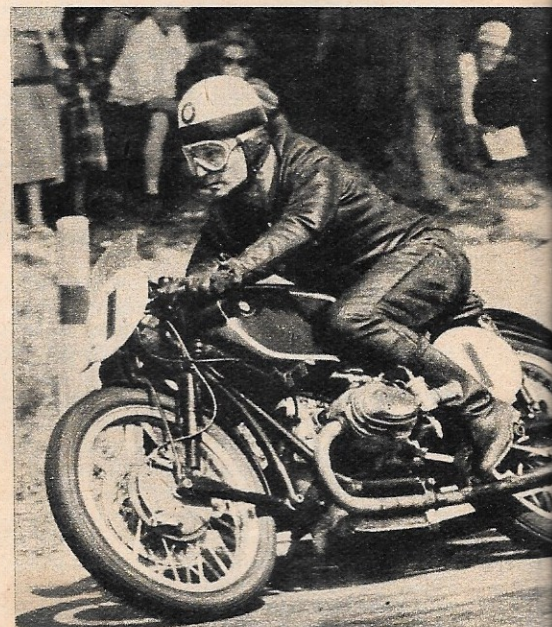
rend in den Klassen 4, A und Cs auf Anhieb im Training die bisherigen offiziellen Rundenrekorde überboten werden konnten, blieben die Zeiten der Klasse B und C unmittelbar darunter. Dazu muß erwähnt werden, daß die beiden großen Soloklassen verschiedentlich in der heißesten Tageszeit trainieren mußten und die an einzelnen Punkten weichgewordene Asphaltdecke aufs Tempo drückte.

Eine Wohltat in mehrfacher Beziehung war die Einladung der Rennleitung nach Saalburg, wo die große Schleizer Motorsportfamilie am Samstagnachmittag gemeinsam mit den Aktiven aus aller Welt auf die nun schon traditionelle Dampferrundfahrt durch die Fluten der herrlichen Bleilochtalsperre ging. Nicht nur, daß in angeregter Unterhaltung viele neue Kontakte geknüpft wurden, die kühle Brise regte auch einen Kreis von Motorsportexperten in Anwesenheit des Präsidenten Dr. von Frankenberg zu einer umfassenden Diskussion über die Entwicklung des Motorrennsports und die Bedeutung der Gründung des ADMV an.

Am Sonntag, pünktlich um 9 Uhr, eröffnete der Präsident des ADMV, Herr Dr. Egbert von Frankenberg, mit herzlichen Begrüßungsworten den Schleizer Renntag. Zur gleichen Zeit wurde hinter einer Fahnenabordnung mit den Flaggen der teilnehmenden Nationen die 125er Klasse vom Vorstartplatz zur Startlinie vorgezogen. Das Hauptinteresse in dieser Klasse beanspruchte der Zweikampf MZ—KTM. Favoriten waren die MZ-Fahrer Degner, Fügner und Musiol, denen nach der Papierform die österreichischen KTM-Werksfahrer Paul Schwarz und Erwin Lechner aus Mattighofen gegenüberstanden. Den Eingeweihten war dabei klar, daß nach den diesjährigen Erfolgen der 125-ccm-Drehschieber-MZ die „Zschopauer Biene“ nach den italienischen Werksapparaten die schnellste Maschine ihrer Klasse und den Fabrikrennern von Montesa, Eysink, CZ und KTM im Augenblick überlegen ist. Daß allerdings die technische Überlegenheit

unserer MZ so gewaltig wurde, hatten wir doch nicht erwartet.

Die MZ-Equipe (ohne Brehme, der wegen seines Nürburgring-Sturzes pausieren muß) führte das Rennen von der ersten bis zur letzten Minute an. Fügner mußte leider in der 12. Runde wegen Bruchs des Schaltgestänges ausscheiden. Von der dritten Runde an hielt Ernst



*Ernst Riedelbauch — seit 1954 schnellster Mann in Schleiz — war diesmal durch einen Trainingssturz etwas gehandicapt*

Degner die Spitze und konnte seinen Vorsprung vor Musiol auf mehr als 20 Sekunden ausdehnen. Hinter dem jungen und talentierten MZ-Privatfahrer Dietmar Zimpel gab es zwischen Kronmüller-Mannheim (Ducati) und Lechner-Österreich (KTM) einen harten Positionskampf. Lottes (DKW) und Scheidhauer (Ducati) mußten bereits zu Anfang des Rennens die Waffen



*Der Held des Tages: Helmut Hallmeier, Nürnberg. Trotz der subtropischen Hitze siegte er in den beiden aufeinanderfolgenden Läufen der Klassen A und B*



strecken. Auch der Österreicher Schwarz gab wegen eines Schadens an der Hinterradschwinge seiner Doppelnocken-KTM auf. Sein Landsmann Toni Sauerborn auf Mondial und Spahr-Besigheim auf MV-Agusta, die infolge Boxenaufenthalts weit zurückgefallen waren, holten im Verlauf des Rennens noch gut auf und konnten schließlich den 7. und 9. Platz belegen. Erfreulich ist immer wieder die Zähigkeit des Roslauer Willy Richter (IFA), der selbst in aussichtslos erscheinender Position durchhält und dafür manchmal mit einem vorderen Platz belohnt wird. Mit 113,16 bzw. 115,33 km/h stellte Degner einen neuen Strecken- und Rundenrekord für die 125-ccm-Klasse auf.

Auch in der Viertelliterklasse wären die MZ-Fahrer für Spitzenpositionen gut gewesen. Doch mit des Geschickes Mächten ... war kein Reifenbund zu flechten! Mit kerngesunden Motoren mußten Fügner und Degner ihre Zweizylindermaschinen wegen Reifenschäden an den Boxen abstellen. Auch die Fahrer der Simson-Rennabteilung, Rosenbrock und Weinert, die schon während des Trainings mit ihren Motoren unter Kraftstoffschwierigkeiten zu leiden hatten, wurden aus dem Rennen geworfen. Der vorjährige Doppelsieger Karl Lottes (DKW) hatte in den ersten beiden Runden die Führung, hart bedrängt von dem 1956er Juniorenmeister Dieter Falk auf Adler. Das NSU-Quartett Hallmeier, Heck, Reichert und Schneider arbeitete sich immer mehr nach vorn, und in der dritten Runde ging der Nürnberger Hallmeier an die Spitze.

Wie in der kleinsten Klasse gab es auch hier wieder im Mittelfeld spannende Positionskämpfe zwischen Schütt-Wismar (Simson) und Kronmüller-Mannheim (Guzzi) sowie Meier-Mannheim (Adler) und Schneider-Österreich (NSU). Auch Zimmer-Dresden auf NSU schloß allmählich auf. Bei Halbzeit schied Lottes aus, und auch für Juhrich war kurz danach das Rennen zu Ende. Um den dritten Platz kämpften verbissen Heck und Reichert, sich dabei mehrmals in der Platzführung abwechselnd. In der 16. Runde wurde Falk von Reichert auf den dritten Platz gedrängt, in der 17. Runde ging auch Heck vor Falk. In der 18. Runde mußte der Siegener Adler-Fahrer infolge Maschinenschadens aufgeben.

Als bester DDR-Fahrer hielt Weber-Radefeld (Simson) den fünften Platz. 300 m vor dem Ziel stürzte der Österreicher Autengruber auf NSU in der Waidmannsruher Kurve, kam aber mit leichter Prellung davon. Hallmeier siegte mit 117,09 km/h und fuhr zugleich die schnellste Runde mit 122,01 km/h, konnte damit aber weder den Strecken- noch Rundenrekord dieser Klasse erreichen. Es muß jedoch berücksichtigt werden, daß das diesjährige Rennen der 250-ccm-Maschinen über eine wesentlich längere Distanz (20 Runden) als früher ging.

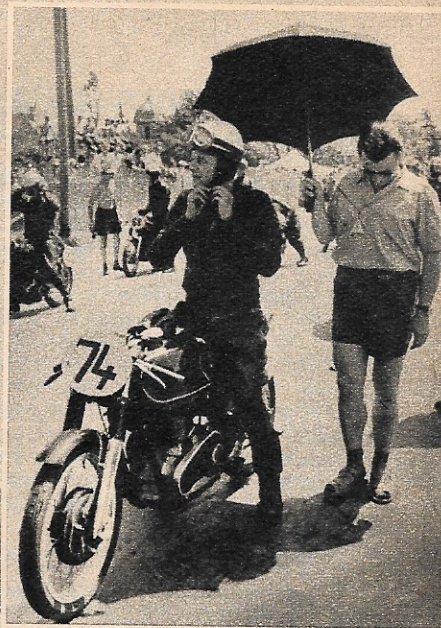
Der Australier Roger Barker fühlte sich in Anbetracht der vorjährigen Glanzleistung seines großen Landsmannes Bob Brown verpflichtet, dessen Kunststückchen zu wiederholen. Bereits im Training ging Barker sehr gewissenhaft und methodisch vor und hatte mehrmals 20-Runden-Distanzen (150 km) in einem Stück absolviert. In den beiden großen Soloklassen fuhr er die schnellsten Trainingszeiten und sicherte sich damit die besten Startplätze. Im Rennen der 350er Maschinen stürmte der Australier auf seiner Norton mit der knallgelben Verkleidung dem Felde davon und erzielte hierbei mit 130,69 km/h einen neuen Rundenrekord.

Da diese Geschwindigkeit auch in der Halbliterklasse nicht überboten werden konnte, wurde damit ein neuer absoluter Rundenrekord für das Schleizer Dreieck aufgestellt.

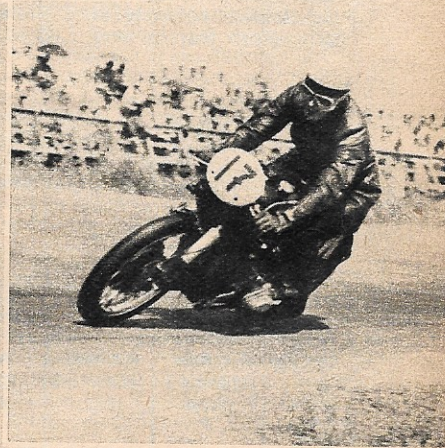
Nach der Hälfte des Rennens machte jedoch die Kurzhub-Norton nicht mehr mit, und Barker mußte ins Fahrerlager einschwenken. Einige Runden lang hatte auch der Irländer Auston Carson (Norton) die Führung inne, von der achten Runde ab ließ sich jedoch Hallmeier auf der aufgebohrten NSU-Sportmax nicht mehr von der Spitze verdrängen. In bravuröser Fahrt konnte er das gesamte leistungsstarke Ausländeraufgebot auf die Plätze verweisen. Zwischen Tostevin (England), Lundberg (Schweden) und Matthews (Irland) wurden faire Platzgeplänkel ausgefochten, die in der angegebenen Reihenfolge beendet wurden. Mit 125,01 km/h konnte Hallmeier den Streckenrekord von Brown aus dem Vorjahr beträchtlich überbieten, und das trotz der kräftezehrenden Sonnenglut und der verlängerten Distanz.

Beim Lauf der Halbliter-Solomaschinen standen gemeinsam mit Roger Barker (Norton) die westdeutschen BMW-Fahrer Ernst Hiller, Alois Huber und Ernst Riedelbauch in der ersten Startreihe. Durch seinen Trainingssturz war Riedelbauch, der bisherige Rekordhalter auf dem Dreieck, gehandicapt, versuchte aber trotzdem, in den ersten Runden den Anschluß an die Spitzengruppe zu halten. Wie in der 350-ccm-Klasse ging Barker an die Spitze, gefolgt von Hiller, Lundberg, Scheel,

Hans Hoetzer, Burscheid, unter „Schirmherrschaft“



Eine neuartige Tandem-Rennmaschine? — Nein, Hallmeier zieht an Reichert vorbei und übernimmt die Führung der Viertellitermaschinen



Ernst Hiller, der außer dem Schweden Lundberg das ganze Feld der 500er Maschinen überrundet hatte, fuhr mit 125,15 km/h neuen Streckenrekord



Die Klasse 4 am Start. In der ersten Reihe v. l. n. r. Ernst Degner, Karl Lottes, Horst Fügner und Werner Musiol



Gläser, Matthews, Huber, Franke und Maul. Bis zur sechsten Runde behielt der 30jährige Australier die Führung, wenn auch der Brackweder Ernst Hiller, mit seiner Siegesserie Mattet, Hockenheim, Djurgarsloppet, Tubbergen, Chimay und Nürburgring wohl der zur Zeit im internationalen Maßstab erfolgreichste deutsche Fahrer, langsam aber beständig gegen Barker aufholte. In der siebenten Runde stürzte dann der zielstrebige australische Norton-Fahrer vor dem Streckenabschnitt vor Heinrichsruh so schwer, daß er sofort seinen Verletzungen erlag.

Auch der Irländer Woods stürzte und mußte, mit einem Schlüsselbeinbruch ins Krankenhaus übergeführt werden.

**Die Gewinne der Motorrennsport-Tombola fielen auf folgende Nummern:**

- 1. Preis: 1 Motorrad JAWA, 175 ccm Nr. 25 726
- 2. Preis: 1 Teppich Nr. 17 729
- 3. Preis: 2 Sessel Nr. 00 100
- 4. Preis: 1 Herrenrad Nr. 26 100
- 5. Preis: 1 Damenrad Nr. 33 511
- 6. Preis: 1 Armbanduhr Nr. 13 389
- 7. Preis: 1 Aktentasche Nr. 13 367
- 8. Preis: 1 Bademantel Nr. 34 018
- 9. Preis: 1 Stoppuhr Nr. 25 906
- 10. Preis: 2 Tribünenkarten für Sachsenring Nr. 01 674
- 11. Preis: 2 Tribünenkarten für Sachsenring Nr. 21 075
- 12. Preis: 2 Tribünenkarten für Sachsenring Nr. 13 706

Dem lange Zeit an zweiter Stelle liegenden Huber wurde die Stadt-Haarnadelkurve zum Verhängnis; er erlitt aber keine schweren Verletzungen. Schließlich rutschte auch Jochen Scheel mit seiner Norton weg und büßte damit

seinen guten dritten Platz ein. Auf Beschluß der Rennleitung wurde das Rennen nach der 15. Runde abgebrochen. Hiller war verhalten gefahren, hatte aber trotzdem mit 125,14 km/h einen neuen Streckenrekord geschafft. Nach dem sehr stilvoll fahrenden Schweden Valdemar Lundberg und dem Irländer Bob Matthews belegte Rudi Gläser (Mylau) auf einer verkleideten Norton als bester DDR-Fahrer den vierten Platz. Sein Bruder Siegfried hatte sich auf einer 51er AJS „boy-racer“ im vorangegangenen Lauf der 250-ccm-Maschinen bereits sehr gut gehalten. Auch Hans Franke und Kurt Maul konnten sich in der Halbliterklasse mit der 5. bzw. 6. Position gut plazieren.

Nach eingehender Beratung mit dem Rennleiter und den Sportkommissaren entschloß sich der Veranstalter, den letzten Lauf des Tages, den der Klasse der Dreiradfahrzeuge, nicht zu starten, um jede weitere Gefährdung der Aktiven auszuschalten. Die Sonnenschlacht von Schleiz fand damit ein vorzeitiges, aber notwendiges Ende.

Karl-Heinz Edler

**Offizielle Ergebnisse:**

**Klasse 4, bis 125 ccm (Meisterschaftslauf 15 Runden = 114,465 km):** 1. Degner (Zschopau), MZ, 1 : 00 : 41,6 = 113,16 km/h; 2. Musiol (Potsdam), MZ; 3. Zimpel (Zschorlau), MZ; 4. Kronmüller (Mannheim), Ducati; 5. Lechner (Österreich), KTM; 6. Richter (Roslau), IFA.

**Klasse A, bis 250 ccm (Meisterschaftslauf 20 Runden = 152,620 km):** 1. Hallmeier (Nürnberg), NSU, 1 : 17 : 40,5 = 117,09 km/h; 2. Reichert (Ingelheim), NSU; 3. Heck (Stuttgart), NSU; 4. Schneider (Augsburg), NSU; 5. Weber (Radefeld), Simson; 6. Schneider (Österreich), NSU.

**Klasse B, bis 350 ccm (Meisterschaftslauf 20 Runden):** 1. Hallmeier (Nürnberg), NSU, 1 : 13 : 15 = 125,01 km/h; 2. Carson (Irland), Norton; 3. Tostevin (England), Norton; 4. Lundberg (Schweden), AJS; 5. Matthews (Irland), Norton; 6. Hoppe (Diekhöfen), AJS.



Ganz schön praktisch, vor allem für den da unten, der im Schatten sitzt!

**Klasse C, bis 500 ccm (Meisterschaftslauf 15 Runden):** 1. Hiller (Brackwede), BMW, 54 : 52,8 = 125,14 km/h; 2. Lundberg (Schweden), Norton; 3. Matthews (Irland), Norton; 4. Gläser (Mylau), Norton; 5. Franke (Karl-Marx-Stadt), Norton; 6. Scheffel (Mannheim), Matchless.

**Schleizer Zahlenspiegel**

Jahr	1952		1953		1954		1955		1956		1957	
Klasse	Gesamtdurchschnitt	Schnellste Runde	Gesamtdurchschnitt	Schnellste Runde	Gesamtdurchschnitt	Schnellste Runde	Gesamtdurchschnitt	Schnellste Runde	Gesamtdurchschnitt	Schnellste Runde	Gesamtdurchschnitt	Schnellste Runde
125 ccm	N. P. Müller (Mondial) 107,70	N. P. Müller (Mondial) 110,33	Haase (IFA) 91,10	Krumpholz (IFA) 95,39	Petruschke (IFA) 108,46	Petruschke (IFA) 110,42	Fügner (MZ) 109,55	Lottes (DKW) 111,45	Lottes (DKW) 108,68	Lottes (DKW) 111,08	Degner (MZ) 113,16*	Degner (MZ) 115,33**
250 ccm	Kluge (DKW) 117,29	Kluge (DKW) 118,31	Thorn-Prikker (Guzzi) 103,34	Thorn-Prikker (Guzzi) 109,45	Reichert (NSU) 120,34*	Reichert (NSU) 122,31	Klüger (NSU) 119,32	Klüger (NSU) 123,03**	Lottes (DKW) 119,03	Lottes (DKW) 121,99	Hallmeier (NSU) 117,09	Hallmeier (NSU) 122,01
350 ccm	Kluge (DKW) 122,49	Kluge (DKW) 124,30	R. Knees (Norton) 100,52	Klüger (Horex) 106,48	Reichert (NSU RS) 101,74	Reichert (NSU RS) 107,65	Hallmeier (NSU) 116,30	Hallmeier (NSU) 120,23	Brown (AJS) 123,26	Hallmeier (NSU) 125,54	Hallmeier (NSU) 125,01*	Barker Norton 130,69****
500 ccm	Rührschneck (Norton) 123,74	Rührschneck (Norton) 125,56	R. Knees (Norton) 100,60	Thorn-Prikker (Guzzi) 105,66	Riedelbauch (BMW RS) 120,99	Riedelbauch (BMW RS) 126,02	Riedelbauch (BMW) 124,81	Riedelbauch (BMW) 129,58**	Brown (Matchless) 124,70	P. Knees (BMW) 127,06	Hiller (BMW) 125,14***	Hiller (BMW) und Barker (Norton) 123,91
Dreiradfahrzeuge 500 ccm	Eberlein/Sauer (BMW) 104,21	Eberlein/Sauer (BMW) 106,48	Schmid/Köfle (Norton) 107,99	Schmid/Köfle (Norton) und Hillebrand/Borth (BMW) 109,89	Schmid/Köfle (Norton) 107,81	Schmid/Köfle (Norton) 109,19	Fath/Ohr (BMW) 112,48*	Fath/Ohr (BMW) 115,52**	Schmid/Köfle (BMW) 111,44	Schmid/Köfle (BMW) 113,42		

\* Klassen-Streckenrekord  
 \*\* Klassen-Rundenrekord  
 \*\*\* Absoluter Streckenrekord  
 \*\*\*\* Absoluter Rundenrekord