

# Erzeugnisse aus JENA<sup>er</sup> GLAS

- OPTISCHES GLAS
- LABORGLAS
- TECHNISCHE ANLAGEN  
UND  
GLASROHRLEITUNGEN
- FEUERFESTES  
WIRTSCHAFTSGLAS



*international  
anerkannt  
und geschätzt*

VEB JENAer GLASWERK SCHOTT & GEN., JENA

Gilt als Eintrittskarte für die Strecke

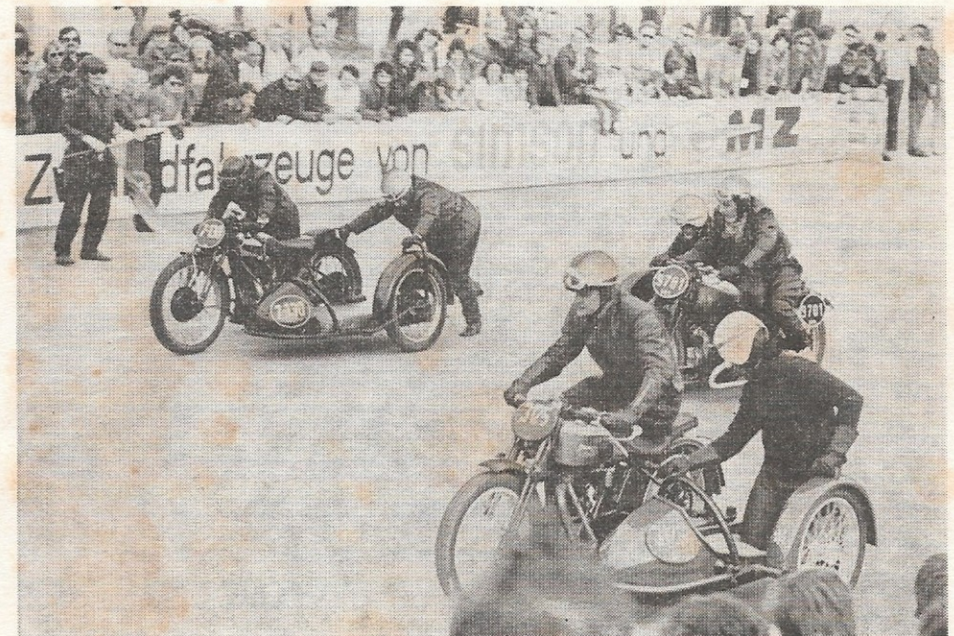
Preis 3,- M

3. Lauf der

## KFZ-Veteranen



am 31. Juli und 1. August 1976



auf dem

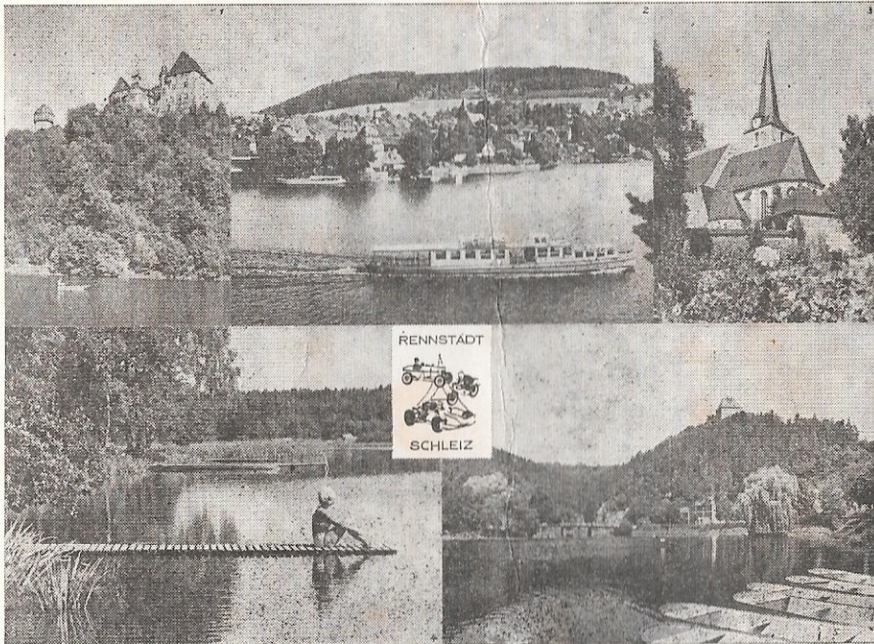
## Schleizer Dreieck





*Auch 1976*

*ist Schleiz eine Reise wert!*



*Schleiz und nähere Umgebung*

## *Liebe Motorsportfreunde!*

In diesem Jahr wird zum 3. Male eine Kfz-Veteranenrallye auf dem Schleizer Dreieck durchgeführt.

Diese Veranstaltung fügt sich in den Rahmen der motorsportlichen und kulturellen Veranstaltungen, die aus Anlaß des 43. Internationalen Schleizer Dreieckrennen durchgeführt werden.

Die Mitglieder und Funktionäre des MC Schleizer Dreieck sowie die Werktätigen der Stadt und des Kreises Schleiz haben auch in diesem Jahr wieder großartige Leistungen vollbracht, um die Rennstrecke mit ihren Nebenanlagen und die Umgebung des Dreiecks weiter auszugestalten und den bewährten Kurs für alle Motorsportler noch attraktiver zu gestalten.

Durch die vielseitigen motorsportlichen Veranstaltungen geben die aktiven Sportfreunde einen lebendigen Überblick, wie sich der Motorsport entwickelt hat und dokumentieren gleichzeitig allen Besuchern und Gästen, welche vorbildliche Unterstützung dem Motorsport in unserer Republik gegeben wird.

Ich begrüße alle Aktiven und Besucher zu unserer diesjährigen „Veteranenrallye“.

Besonderen Dank gilt den Organisatoren dieser Veranstaltung, die damit ihren Beitrag zur Verwirklichung der vom IX. Parteitag beschlossenen Aufgaben bei der Gestaltung eines vielseitigen kulturellen und sportlichen Lebens leisten.

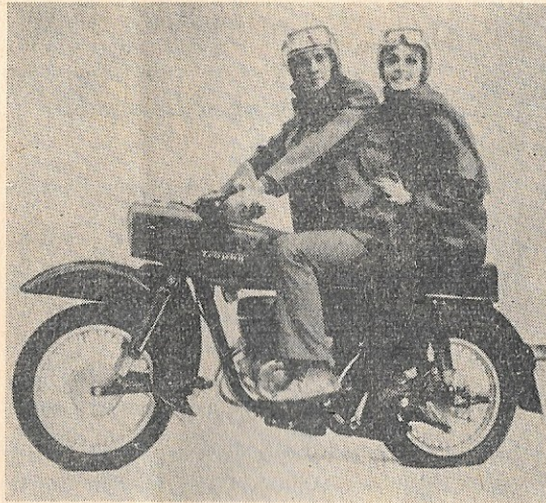
Allen Aktiven wünsche ich sportliche Erfolge und den Besuchern und Gästen dieser Veranstaltung Freude und Entspannung.

Günther, Bürgermeister



# FAHRZEUG- HAUS

Schleiz, Westbahnhof  
Telefon 2626



Bei uns erhalten Sie Ersatz- und Zubehörteile für folgende  
Zweiradfahrzeuge:

**Import JAWA – alle MZ-Typen – Simson**

Unser Kundendienst:

Unter der Telefonnummer Schleiz 2730 erreichen Sie uns nach der Ver-  
kaufszeit. Wir sind bereit, bei Pannen Ihre Weiterfahrt durch das ge-  
wünschte Ersatzteil zu gewährleisten.

Nach der Sportveranstaltung besuchen Sie unsere

## KONSUM-GASTSTÄTTEN

**Wilhelmshöhe**  
Schleiz

**Zollgrün**

Wir halten für Sie ein reichhaltiges Angebot an Speisen und Getränken bereit.  
Einen angenehmen Aufenthalt wünschen Ihnen die Gaststättenkollektive

## Veranstaltungsprogramm

### Sonnabend, den 31. Juli 1976

- 5.00 bis 8.00 Uhr Ankunft der restlichen Teilnehmer
- 8.00 Uhr Ausgabe der Fahrerpapiere
- 8.00 Uhr Fahrerbesprechung
- 9.00 Uhr Beginn der Sonderprüfungen (Start- und Zielbereich)
- 11.30 Uhr Aufstellen zum Eröffnungskorso
- 11.30 bis 12.30 Uhr Automodellsport-Vorführung der GST
- 12.30 Uhr
- 13.00 Uhr Eröffnungsansprache – Anschließend Eröffnungskorso
- 13.30 Uhr Start zur Funktionsvorführung der Motorräder  
getrennt in 5 Startblöcke.
- 15.30 Uhr Start zur Funktionsvorführung der Autos  
getrennt in 4 Startblöcke.
- 17.00 Uhr Siegerehrung und Ehrenrunden im Start- und Zielbereich
- 19.30 Uhr Abendveranstaltung

### Sonntag, den 1. August 1976

- 9.00 bis 12.00 Uhr Beginn Parc ferme – Fahrerlager  
verbunden mit musikalischem Frühschoppen

Organisationskomitee                      Rennleitung  
des 43. Internationalen Schleizer Dreieckrennens

### Verantwortliche Funktionäre:

Fahrleiter	Escher, Ottokar	MC Barkas K.-M.-Stadt
Fahrtsekretär	Geilsdorf, Horst	MC Schleizer Dreieck
Strecken Aufbau	Fruh, Gotthard	MC Schleizer Dreieck
Wertung	Henniger, Roland	MC Schleizer Dreieck
Finanzen	Lehnfuß, Erich	MC Schleizer Dreieck
Versorgung	Nestmann, Horst	Rat des Kreises Schleiz
Quartiere	Wolf, Klaus	MC Schleizer Dreieck
Fahrerlager	Hirsch, Jochen	MC Schleizer Dreieck
Parc ferme am Sonntag	Teichert, Jürgen	MC Schleizer Dreieck
Beschallung	Gärtner, Rudolf	MC Schleizer Dreieck
Kulturelle Ausgestaltung	Limprecht, Kurt	Rat des Kreises Schleiz
Ehrenpreise	Wolf, Jochen	MC Schleizer Dreieck
Souvenir	Rauh, Bruno	MC Schleizer Dreieck
Hauptschiedsrichter	Mertink, Klaus	MC Post Berlin
Schiedsrichter	Koch, Otto	MC Kraftverkehr Gera
	Selzer, Alfred	MC Schleizer Dreieck

## Veranstaltungsplan

Schleizer Dreieck – Woche des Motorsports vom 31. 7.–8. 8. 1976

- Sonnabend, 31. 7.**  
 9.00–11.30 Uhr Wertungslauf um die Bestenermittlung 1976 des ADMV der DDR mit ca. 280 Teilnehmern.  
 13.00–17.00 Uhr Sonderprüfung im Start- und Zielbereich  
 Eröffnungskorso und Funktionsvorführung rund um das Dreieck  
 17.00 Uhr Siegerehrung am Start und Ziel  
**Automodellsport-Vorfürungen der GST**  
 11.30–12.30 Uhr Während der Pause des Veteranenlaufs im Start- und Zielbereich mit Informationsstand  
 bis 11.30 Uhr **1. Motorrad-Touristentreffen auf dem Schleizer Dreieck**  
 Eintreffen der Motorradtouristen (ca. 200 Teilnehmer) und Abstellen der Fahrzeuge im Fahrerlager  
 Teilnahme am Eröffnungskorso  
 Treff der Motorrad-Touristen im Fahrerlager  
 13.00 Uhr  
 ab 20.00 Uhr
- Sonntag, 1. 8.**  
 9.00–13.00 Uhr **Musikalischer Frühschoppen im Fahrerlager**  
 – Ausstellung von Fahrzeugen der Veteranen und Motorrad-Touristen  
 – Informationsstand der Modellsportler der GST  
 – Preisverteilung für das 1. Motorrad-Touristentreffen auf dem Schleizer Dreieck
- Donnerstag, 5. 8.**  
 ab 12.00 Uhr  
 ab 18.00 Uhr **1. Zentrales Campingtreffen des ADMV der DDR**  
 Eintreffen aller Teilnehmer im Streckenbereich „Seng“  
**Motoballspiel am Fasanengarten**  
 mit DDR-Spitzenmannschaften
- Freitag, 6. 8.**  
 7.00–15.00 Uhr  
 ab 15.00 Uhr **43. Internationales Schleizer Dreieckrennen für Motorräder**  
 Training für Motorräder aller Klassen  
 Rennen: Ausweisklasse bis 250 ccm (Leist.-Kl. I und II)
- Sonnabend, 7. 8.**  
 8.00–11.30 Uhr Rennen: DDR-Meisterschaftsläufe für Lizenzklassen bis 50, 125, 250 ccm, Ausweisklasse bis 50 u. 125 ccm  
 12.00–17.00 Uhr **19. Internationales Schleizer Dreieckrennen für Automobile**  
 Training für Automobile aller Kategorien und Klassen
- Sonntag, 8. 8.**  
 8.00–9.00 Uhr Training (Fortsetzung)  
 9.30–16.15 Uhr Rennen: Pokalläufe der Sozialistischen Länder für Rennwagen bis 1300 ccm und Spezial-Tourenwagen bis 1300 ccm, Intern. Sportwagenrennen bis 2000 ccm, DDR-Meisterschaftsläufe für Spez.-Tourenwagen bis 600 und 1300 ccm sowie Rennwagen bis 1300 ccm.
- Kartenvorverkauf** und Bestellung für Camping-, Strecken- und Tribünenkarten bei der Rennleitung Schleiz (655).  
**3- und 2-Tagekarten** für die Rennveranstaltung werden im Vorverkauf verbilligt abgegeben.  
 Zeltplatzgenehmigungen und Genehmigungen für Sonderparkplätze gelten nicht als Eintrittskarte für die Rennveranstaltung

## Starterliste 1976

### Zur Beachtung!

Vor jede Startnummer gehört noch die jeweilige Klassennummer, außer bei Fahrern des sozialistischen Auslands.

Klasse I: 1–27 usw.

Klasse II: 2–08 usw.

Klasse III: 3–00 usw.

Klasse IV: 4–27 usw.

Klasse V: 5–00 usw.

Klasse VII: 7–07 usw.

Klasse VIII: 8–12 usw.

### Klasse I

#### Motorräder bis 5 PS der Baujahre bis einschließlich 1930

	Name	Club	Fabrikat	ccm	PS	Bauj.
27	Schrader, Wolfgang	Stendal	Hulla	198	4	1927
58	Müller, Horst	Herzberg	NSU	198	4,5	1928
63	Schubert, Hans	Marienberger Dreieck	NSU	200	4,5	1929
70	Schier, Wenzel	Hohenstein-Ernstthal	DKW	198	4	1928
77	Becker, Lothar	Dresden Nord	DKW	198	4,5	1929
78	Reichelt, Roland	Löbau	Herko-Sport	178	2	1922
82	Falkenbach, Harro	Cottbus	Diamant	320	2,5	1904
86	Lönnig, Dieter	Dessau	Flottweg-Sport	170	2	1923
95	Lankow, Johannes	Grimmen	Wanderer	184	1,4	1925
96	Etzold, Herbert	Reichenbach	Wanderer	612	4,5	1920
98	Hein, Harald	Grimmen	Standard	489	4,5	1928
108	Großkopf, Rolf	Oelsnitz	DKW	198	4	1930
110	Lipinski, Hans	Lübbenau	NSU	200	4	1927
118	Zölfel, Werner	Görlitz	NSU	200	4,5	1928
126	Reichelt, Joachim	PS-Veteranen Leipzig	Zündapp	247	4,5	1926
127	Müller, Karl-Heinz	Grimma	DKW E 200	200	4,5	1929
129	Huse, Erwin	Bützow	DKW	200	4	1928
130	Böhme, Wolfram	Oelsnitz	Zündapp	195	4,5	1927
131	Weiner, Werner	Neuruppin	DKW	198	4	1927
134	Sehmisch, Uwe	Herzberg	Sarolea	346	3	1923
10	Habel, Jaroslav	AVC SVAZARMU Pardubice	Torpedo	330	2	1905
11	Jary, Peter	AVC SVAZARMU Pardubice	Laurin u. Klement	840	4	1904
12	Svoboda, Jaroslav	AVC SVAZARMU Pardubice	Jawa Villiers	175	3,5	1930
13	Miratsky, Jaroslav	VCC Melnik	BSA	500	3,5	1925

**Klasse II****Motorräder bis 12 PS der Baujahre bis einschließlich 1930**

Name	Club	Fabrikat	ccm	PS	Bauj.
08 Petruschke, Herbert	Löbau	NSU	298	7	1928
16 Herklotz, Martin	Barkas K.-M.-St.	BMW R 32	494	8	1923
63 Dwornitschak, Inge	Kraftverkehr Gera	Dunelt K	247	8/11	1928
81 Kenschak, Rudolf	Post Berlin	BMW R 52	500	12	1929
85 Seidel, Jürgen	Kraftverkehr Gera	BMW R 42	500	12	1928
86 Schmitz, Manfred	Schlotheim	Zündapp Lux	297	9	1929
88 Schramm, Christian	Löbau	DKW E 300	290	7	1928
102 Falkenbach, Hartm.	Zwickau	DKW Lade pumpe	175	12	1926
114 Wiefel, Horst	Münchenbernsdorf	Wanderer	708	5,7	1927
116 Werner, Heiko	Apolda	Ardie 500 cc	500	9	1927
133 Maslosz, Lothar	Marienb. Dreieck	BMW R 52	500	12	1928
145 Müller, Günter	Dessau	BMW R 42	490	12	1926
155 Kohrt, Bernd	Grimmen	Ardie	489	9	1929
171 Liebst, Egon	Ilmenau	Ardie	500	9	1929
173 Pratsch, Lothar	Dessau	Victoria	500	9	1924
174 Korn Kurt	Finsterwalde	D-Rad R 0/4	496	8	1925
187 Sehmisch, Dieter	Herzberg	NSU	500	11	1927
188 Seebauer, Siegfried	Kraftverkehr Gera	Harley- Davidson	1184	12	1925
195 Horting, Wilfried	Lübbenau	D-Rad	500	8	
196 Windorf, Klaus	Merseburg	NSU	250	6,5	1924
197 Göhler, Hubert	Freiberg	Ardie	500	9	1928
206 Fulle, Heinz-Dieter	Leinefelde	D-Rad R 06	500	12	1928
207 Köhler, Dietmar	Nossen	Puch S 4	250	10,5	1930
208 Geilsdorf, Horst	Schleizer Dreieck	BMW R 42	500	12	1926
213 Hentschke, Klaus	Görlitz	Zündapp	200	6	1930
214 Flakowski, Burkhard	Bautzen	Indian	600	10	1928
215 Weber, Klaus	Nossen	BMW R 52	500	12	1928
216 Faßbinder, Gerhard	Freiberg	BMW	500	12	1929
219 Hofmann, Wolfg.	Marienb. Dreieck	Triumph	500	9	1928
220 Severin, Lutz	Dessau	DKW Luxus Sport	300	8,5	1930

223 Hoffmann, H.-Joach.	Spremberg	NSU	500	11	1928	
230 Teichert, Jürgen	Schleizer Dreieck	FN	350	9	1927	
	Meinel, Gerd	Oelsnitz	NSU	500	11	1927
	Baderschneider, Th.	Schleizer Dreieck	Ardie 500	490	9	1928
20 Vegrichtova, Dagm.	VCC Melnik	Indian	750	12	1929	
21 Novak, Milan	VCC Melnik	BSA	500	8	1929	
118 Scharf, H.-Joachim	Schleizer Dreieck	D-Rad R 06	500	12	1928	

**Klasse III****Motorräder über 12 PS der Baujahre bis einschließlich 1930**

Name	Club	Fabrikat	ccm	PS	Bauj.
00 Hahne, Günter	Dessau	BMW R 62	740	18	1928
03 Kopsch, Wilfried	Lübbenau	Diamant-Sport	343	15	1928
13 Neumann, Erich	Schmölln	Schüttoff-Sport	350	15	1928
16 Rost, Günter	Ludwigsfelde	Harley-Davids.	1200	28	1928
30 Eisenhardt, Fredy	Schlotheim	Harley-Davids.	1200	28	1930
53 Müller, Karl-Heinz	Grimma	DKW Super Sport	500	18	1930
63 Wagelöhner, Gerh.	Hohenstein-Ernstthal	Schüttoff	500	13,5	1928
65 Dwornitschak, Gü.	Kraftverkehr Gera	BMW R 47 RS	494	18	1927
66 Koch, Otto	Kraftverkehr Gera	DKW Rennm.	246	15	1927
75 Kühnert, Horst	Hohenstein-Ernstthal	BMW R 62	748	18	1928
88 Walther, Jürgen	Schleizer Dreieck	Schüttoff Sport	350	15	1928
99 Wallisch, Franz	Zerbst	Ardie	750	16	1927
103 Werler, Friedhelm	Reichenbach	BMW R 62	750	18	1928
105 Schmidt, Peter	Dresden Nord	Sarolea	500	22	1930
109 Geidel, Udo	Greiz	Standa. BS 500	498	22	1929
125 Kretzschmar, Jürgen	PS Veteranen Leipzig	Standa. GS 500	500	22	1929
132 Peters, Christian	Rochlitz	Standard	443	15	1928
134 Zimmer, Rudolf	Post Berlin	Victoria Motax	592	18	1927
136 Krüger, Hans	Dessau	Norton RS	600	24	1928
145 Frank, Wolfgang	Schleizer Dreieck	BMW R 47 RS	500	18	1927
152 Freitag, Jochen	Magdeburg	Harley-Davids.	750	19	1929
155 Weber, Udo	Wismut Aue	Standard	500	13	1928

153	Herrmann, Andreas	PS Veteranen Leipzig	Horex	500	22	1928
163	Lawicki, Harald	Freiberg	OD	1000	32	1929
166	Erbe, Martin	Weimar	BMW R 63	750	25	1929
167	Raake, Helmut	Dresden-Nord	NSU	750	14	1927
168	Ecknig, Max	Elsterwerda	Jawa	500	18	1930
175	Egner, Wolfgang	Weißenfels	NSU 1 S	500	19	1928
176	Eisenhardt, Erich	Schlotheim	Standard	500	22	1929
178	Fruh, Elke	Schleizer Dreieck	Schüttoff RS	346	15	1924
180	Müller, Gerhard	Kraftverkehr Gera	Schüttoff	350	15	1927
181	Polenz, Peter	Kraftverkehr Gera	Schüttoff	500	20	1928
182	Schiller, Herbert	Hohenstein-Ernstthal	AJS	500	14	1930
186	Leinweber, Horst	Freiberg	BMW R 47 RS	500	18	1927
187	Fruh, Gotthard	Schleizer Dreieck	Schüttoff Sport	346	15	1925
195	Konschack, Rolf	Helbra	Rudge Withw. Sport	496	20	1928
196	Stengl, Joachim	Löbau	BMW R 62	740	18	1928
199	Blau, Werner	Weimar	Bergmüller UT	346	16	1928
200	Lamm, Lothar	Dresden Nord	Ardie	500	14	1930
201	Müller, Herbert	Zeulenroda	BMW R 47 RS	500	18	1928
202	Müller, Roland	Oelsnitz	Triumph	350	15	1930
208	Grau, Wolfgang	Schleizer Dreieck	Schüttoff Sport	346	15	1927
	MR Dr. Berthold, H.	Post Berlin	Stand. BS 500	498	22	1926
73	Klix, Wolfgang	Dresden	DKW WZ 500	500		
30	Pakandl, Frantisek	VCC Melnik	DIW	500	20	1930

#### Klasse IV

##### Automobile bis 20 PS der Baujahre bis einschließlich 1930

Name	Club	Fabrikat	ccm	PS	Bauj.	
27	Mätzold, Gerhard	Marienb. Dreieck	Dixi DA 1	743	15	1928
42	Rausch, Heinz	Weißenfels	Dixi DA 1	750	15	1928
56	Schaaf, Siegfried	PS Veteranen Leipzig	Opel Sport	1050	16	1926
66	Puggel, Hanna	Oelsnitz	Opel	1010	20	1929
68	Schmieder, Wolfg.	Wismut Aue	BMW DA 2	750	15	1929
78	Vietze, Erich	Wittenberge	AGA	1408	20	1924
107	Stumpf, Ursula	Oelsnitz	Opel	1010	20	1929
118	Lischke, Artur	Spremberg	BMW	750	15	1929

122	Mai, Horst	Oelsnitz	BMW DA 4	743	15	1930
126	Heuschkel, Martin	Hohenstein-Ernstthal	Opel	1010	20	1929
137	Meyer, Günter	Quedlinburg	BMW DA 2	750	15	1929
142	Puggel, Werner	Oelsnitz	Opel-Laubfro.	951	12	1923
145	Gyra, Manfred	Dessau	Hanomag	499	10	1926
150	Welke, H.-Jürgen	Salzwedel	Dixi DA 1	750	15	1928
152	Stieler, Manfred	Dessau	BMW DA 2	750	15	1928
159	Waldinger, Gerd	Löbau	BMW DA 3 Sp.	743	18	1929
162	Müller, Heinz	Herzberg	Opel	1010	20	1929
163	Sroka, Axel	Halle	BMW	750	15	1929
167	Selle, Manfred	Halle	BMW DA 4 Sp.	750	15	1930
165	Seyfert, Eckhard	Schleizer Dreieck	BMW DA 2 Sp.	750	15	1929
41	Arendarczyk, St.	AK Katowice	Opel	987	20	1930
42	Ing. Sustek, Jiri	VCC Melnik	Tatra	1680	20	1927
43	Karban, Bretislav	AMK Jicin	Praga	700	12	1924
44	Ing. Kubicek, Karel	AMK Jicin	Praga	1130	15	1913
149	Selzer, Alfred	Schleizer Dreieck	Dixi DA 1	750	15	1928
45	Gano, Ferdinand	VCC Gottwaldov	Aero	500		1929
46	Gistr, Antonin	VCC Gottwaldov	Aero	500		1930

#### Klasse V

##### Wagen über 20 PS der Baujahre bis einschließlich 1930

Name	Club	Fabrikat	ccm	PS	Bauj.	
00	Selle, Siegfried	Halle	Mercedes	4592	80	1928
21	Zschoche, Heinz	Wolfen-Bitterfeld	Packard	4655	85	1927
26	Schulze, Franz	Halle	Daimler	7250	95	1917
37	Gaudeck, Franz	Leipzig	Adler	2000	35	1928
44	Schleede, Volker	Post Berlin	Daimler Benz	2562	50	1928
46	Neef, Liebhard	Wismut Aue	Packard	6202	110	1927
50	König, Aloys	Heiligenstadt	Adler	1540	25	1924
52	Dr. Barthel, Rolf	Dresden Nord	Daimler Benz	2562	50	1928
53	Fritzsche, Gerhard	Leipzig	Adler	1930	35	1928
61	Kugler, Manfred	Böhlen	Adler Favorit	2500	35	1929
67	Schildhauer, Jürgen	Wittenberg	Brennabor R	1569	25	1926
80	Buske, Wolfgang	Post Berlin	Durant	3100	50	1927
84	Beetz, Wolfgang	Hohenstein-Ernstthal	Horch 420	5000	90	1930

88	Möckel, Joachim	Reichenbach	Ford	3236	40	1929
93	Bähring, Jürgen	Kleinmachnow	DKW	1000	25	1928
97	Frommater, Heinz	PS Veteranen Leipzig	Steyr	3400	40	1928
104	Fischer, Peter	Grimmen	Wand. W 10/1	1555	30	1930
107	Stumpf, Jürgen	Oelsnitz	Chevrolet	3137	46	1929
108	Rieth, Reiner	Neustadt/Orla	Wanderer	1540	30	1927
112	Bieberstein, Claus	Spremberg	Brennabor	2132	24	1921
113	Witt, Hans	Post Berlin	Mercedes	1977	38	1929
51	Peda, Jan	AK Slaski	Lorraine u. Dietrich	4500	45	1913

### Klasse VII Motorräder der Baujahre 1931–1950

	Name	Club	Fabrikat	ccm	PS	Bauj.
07	Knoche, Heinz	Dresden Nord	Ardie RBK 503	500	22	1933
16	Mußmann, H.-P.	Dessau	NSU OSL 201	196	8	1935
55	Heerda, Walter	Halle	Victoria F. u. S.	98	2,2	1938
56	Niese, Günter	Post Berlin	Norton	500	26	1931
61	Menschner, Inge	Post Berlin	DKW RT 2,5	100	2,5	1939
62	Alberts, Günther	Modul K.-M.-Stadt	BMW R 75	750	26	1941
64	Schulz, Peter	Neuruppin	DKW	190	7	1935
70	Schalek, Rolf	Gornau	D-Rad	500	16	1931
88	Schade, Reinfried	Münchenbernsdorf	Victoria	500	18	1931
98	Wächtler, Heinz	Gornau	Zündapp	600	28	1934
104	Müller, Kurt	Oelsnitz	Zündapp	597	28	1939
112	Semmler, Bernd	Oelsnitz	Standard	600	15	1934
114	Starke, Hellfried	Meißen	Panther	98	2,2	1936
116	Merkel, Götz-M.	Eisenach	NSU	97	2,6	1939
121	Maiwald, Bernd	Görlitz	DKW	190	7	1937
127	Böhme, Peter	Schmölln	BMW R 23	250	10	1938
130	Bräuer, Horst	PS Veteranen Leipzig	Rudge Rennesp.	500	33	1933
136	Lorenz, Dieter	Halle	Triumph	350	9	1935
137	Miksch, Günter	Dresden Nord	DKW SB 500	500	18	1938
138	Dr. Ing. Kietzer, K.	Post Berlin	Norton	500	24	1937
147	Büchner, Jürgen	Harzgerode	DKW NZ 350	345	11,5	1938
157	Hentrich, Donald	Leinefelde	Ardie TM 504	500	14	1934

163	Meier, Ernst	Grimmen	NSU	494	22	1939
164	Neef, Liebhard	Wismut Aue	Zünd. Rennesp.	600	28	1938
166	Freytag, Günter	Post Berlin	BMW R 51	500	24	1938
167	Janssen, Dieter	Halle	NSU TS 501	500	11	1931
170	Lippert, Bernd	Dresden Nord	Indian	750	18	1931
173	Rödel, Hubert	Modul K.-M.-Stadt	Gnome et Rhone	803		1939
174	Ullmann, Heinz	Bautzen	Victoria	500	18	1931
176	Laube, K.-Dieter	PS Veteranen Leipzig	Ardie	500	14	1933
177	Schubert, Helmut	Marienb. Dreieck	NSU OSL 251	240	10,5	1936
182	Starke, Hellfried	Meißen	Victoria	142	4	1931
183	Seelig, Frank	Helbra	NSU OSL 251	242	10,5	1938
187	Frische, Andreas	Grimmen	NSU Quick	97	2,2	1939
190	Orlob, Hans	Leinefelde	BMW	745	18	1937
191	Rassbach, Dieter	Simson Suhl	Wand. F. u. S.	98	2,2	1934
194	Bönisch, Hans	PS Veteranen Leipzig	BMW	750	22	1940
195	Wendt, Lutz	Leipzig	DKW SB 200	200	7	1935
196	Hußkerl, Roland	Schlotheim	NSU	98	4,5	1948
198	Dietrich, Walter	PS Veteranen Leipzig	DKW NZ 500	500	18,5	1939
199	Schwarz, Wolfram	Schmölln	BMW	750	18	1936
204	Rasch, Gerhard	Schmiedefeld	DKW KM 200	198	6	1935
210	Hegner, Eckhard	PS Veteranen Leipzig	Victoria	250	9	1937
211	Fiedler, K.-Heinz	Modul K.-M.-Stadt	Harley-Davids.	1200	28	1931
	Steckler, Rainer	Post Berlin	DKW SB 500	500	15	1937
	Sprung, Martin	Gornau	BMW R 17	750	33	1935
	Eisenhardt, Cornelia	Schlotheim	Standard	350	10	1935
	Friedrich, Thomas	Kraftverkehr Gera	NSU OSL 351 RS	348	18	1932
	Hegewald, Heinz	Wismut K.-M.-Stadt	BMW R 23	247	10	1939
	Alberts, Günther	Modul K.-M.-Stadt	BMW Rennesp.	750	26	1939
	Hempe, Werner	Merseburg	Ardie RBU 603	589	17	1934
	Buchta, Franz	PS Veteranen Leipzig	NSU SS 500	500	24	1931
	Berthold, Karsten	Post Berlin	Zündapp K 200	198	6,5	1933
	Franke, Hans	Karl-Marx-Stadt	NSU Rennm.	500	34	1934
	Baron, Dietmar	Hermsdorfer Kreuz	Triumph	98	2,2	1936
70	Vostechova, Hana	VCC Melnik	CZ	98	1,6	1936
71	Dlouhy, Zdenek	AMK Strakonice	Ducati-Cuciolo	48	1,5	1939
72	Pesek, Jaroslav	AMK Strakonice	Jawa-Robot	98	2,5	1939
90	Geilsdorf, Ernst	Schleizer Dreieck	BMW R 11	750	18	1931

105	Henniger, Roland	Schleizer Dreieck	DKW SB 500	500	15	1934
110	Trog, Günter	Dresden Nord	Harley-Davids.	750	32	1942
200	Klix, Wolfgang	Dresden Nord	Horex RS	350		
	Polenz, Peter	Kraftverkehr Gera	AWO RS	250	25	1957
	Schubert	Marienb. Dreieck	Norton	500		

### Klasse VIII Wagen der Baujahre 1931–1950

	Name	Club	Fabrikat	ccm	PS	Bauj.
12	Stark, Jürgen	Oelsnitz	DKW FZ	600	18	1932
24	Fatteicher, Werner	Münchenbernsdorf	DKW Rasmussen	500	18	1931
37	Stockmann, G.	Schlotheim	DKW F 5	600	18	1936
38	Meier, Martin	Post Berlin	Opel Olympia	1271	26	1937
40	Nitzsche, Werner	Neustadt/Sa.	Adler	1500	30	1933
44	Bach, Werner	Oelsnitz	Cadillac	5701	110	1933
45	Bräuer, Horst	PS Veteranen Leipzig	Ford	3226	55	1936
50	Haase, Erich	Post Berlin	BMW	1500	34	1934
55	Hiller, Siegfried	Zschopau	BMW 319/1 Sp.	1989	55	1936
56	Popp, Wolfgang	Oelsnitz	Hanomag	1089	23	1933
58	Ehlert, Mario	Post Berlin	BMW 327/8	2000	80	1939
66	Gutschik, Klaus	Hohenstein-Ernstthal	Opel	1186	22	1932
68	Woithe, Bernd	Post Berlin	BMW	2000	80	1936
71	Schulz, Helmut	Oelsnitz	BMW	800	20	1933
72	Reichert, Joachim	PS Veteranen Leipzig	Ford	3600	90	1935
77	Greve, Werner	Magdeburg	BMW AM 3	800	20	1932
81	Eckstein, Helmut	Spremberg	Adler Tru. Jun.	995	25	1935
86	Fleischmann, M.	Post Berlin	Adler Tru. Jun.	995	25	1935
91	Arnold, Werner	PS Veteranen Leipzig	Adler Sportcabr.	995	25	1939
95	Dr. Dietrich, H.-D.	Hoyerswerda	BMW 315/1 Sp.	1479	40	1935
98	Wehlisch, Fritz	Post Berlin	Mercedes	2000	40	1935
99	May, Frank	Glaubitz	Ford Eifel Sp.	1157	34	1934
103	Niebuhr, Werner	Post Berlin	Adler Sup. Sp.	1700	48	1935
106	Stragies, F. W.	Post Berlin	BMW Eisenach	2000	55	1939
108	Klunker, Hermann	Gotha	BMW	1500	34	1936
109	Rahn, Peter	Post Berlin	Opel	989	23	1933
112	Hühn, Matthias	Wurzen	Audi	2225	50	

116	Knobloch, Walter	Post Berlin	BMW 328	2000	80	
117	Matthes, Klaus	Post Berlin	BMW	2000	55	1950
118	MR Dr. Kühn, P.	Spremberg	Adler Tr. Jun.	995	25	1936
120	Penndorf, Dietmar	PS Veteranen Leipzig	Wand. W 40/L	1949	40	1936
124	Hornschuh, Martin	Eisenach	BMW 327	2000	55	1950
125	Müller, Thomas	Oelsnitz	Wanderer W 24			1939
126	Bach, Berta	Oelsnitz	Fiat 1100-508c	1082		1938
127	Rönicke, Claus	Dessau	Merced. Benz	2300	55	1939
129	Ludwig, Axel	Post Berlin	BMW 327/8	1971	80	1938
130	Nerger, Walter	Post Berlin	BMW	1971	60	1950
131	Kälber, H.-Joachim	Schleusingen	Fiat	1500	30	1931
156	Weick, Richard	Neuruppin	BMW AM 4	782	20	1931
157	Döge, Rudolf	PS Veteranen Leipzig	Fiat Balilla 508/S	990	36	1935
	Goltz, Bernd	Post Berlin	BMW 340	1971	55	1950
	MR Dr. Meyer, P.	Halle	BMW 327	1971	55	1940
	Bladschies, Heinz	Oelsnitz	Merced. Benz	2848	50	1935
	Hahn, H.-U.	Schmölln	Opel	1200	23	1935
	Selzer, Alfred	Schleizer Dreieck	BMW 327	2000	55	1950
80	Skalsky, Miloslav	AMK Jicin	Jawa	615	18	1938
81	Gruszka, Rudolf	AK Katowice	Peugeot 402	2000	54	1935

### Bekanntmachung der Deutschen Volkspolizei

Auf der Grundlage des Gesetzes über die Aufgaben und Befugnisse der Deutschen Volkspolizei vom 11. Juni 1968 wird zur Gewährleistung der Ordnung und Sicherheit während der Veteranenrallye 1976 folgendes angeordnet:

#### Sperrung der Rennstrecke

Am 31. 7. 1976 von 7.00–18.00 Uhr wird die F 282 Waldkurve bis Haarnadelkurve für den gesamten Fahr- und Fußgängerverkehr gesperrt.

Die durch Verkehrszeichen und Leiteinrichtungen getroffenen Festlegungen sind strikt einzuhalten.

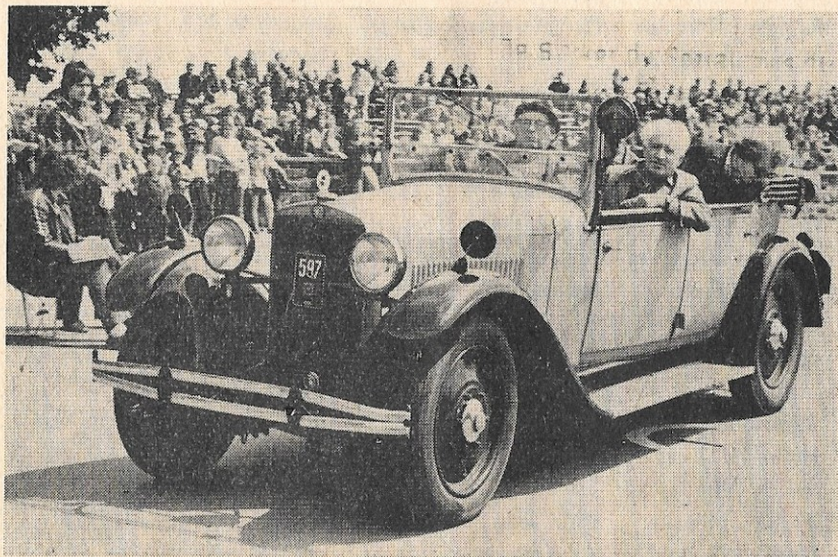
Leiter des VPKA Schleiz, Donig, Oberstleutnant der VP

#### Werte Besucher der Veteranenveranstaltung!

Der Veranstalter bittet um Ihr Verständnis: Halten Sie an der Rallyestrecke Disziplin; folgen Sie den Weisungen der Ordnungskräfte, damit Sicherheit und Ordnung für Zuschauer und Aktive gewährt sind.



Wertungslauf im Kfz-Veteranensport des ADMV der DDR  
am 31. 7. und 1. 8. 1976 in Schleiz



Attraktion: Solorenmaschinen, Rennspanne, Renn- und Sportwagen vergangener Jahre

Wer weiß heute schon noch, wie man vor 50 Jahren Motorrad oder Auto fuhr? Wer weiß noch, daß damals eine Vierradbremse der neueste Schrei war? Erinnern Sie sich noch an die Winkerkelle oder den Fahrtindex? Oder an Ballhupen, Wulstreifen, Karbidlampen?

Die Liebhaber dieser alten Technik sind im Kfz-Veteranensport organisiert. Das ist eine der jüngsten Disziplinen unseres Verbandes. Sie hat sich sehr schnell zu einem repräsentativen Niveau entwickelt. Zur Veteranenveranstaltung werden die restaurierten Fahrzeuge Sie sicherlich begeistern. Sie werden exzellent hergerichtete Fahrzeuge sehen und hören und dabei den feinen Unterschied zwischen einem Wrack und einem restaurierten Kfz-Veteranen bemerken.

Wer etwas „Gutes“ essen und trinken will, ist herzlich eingeladen

im Hotel

„Luginland“

bei Familie **Otto Pätzold,**  
**Oberschitz,**  
Ruf 2817

in der Gaststätte

„Weidmannseuh“

bei Familie **Werner Simon,**  
**Oberböhmendorf,**  
Ruf 2561

Unsere **Gaststätten**

in der Rennstadt und im Kreis Schleiz

laden Sie herzlich zum Verweilen ein  
und sorgen für Ihr leibliches Wohl.

Bitte besuchen Sie:

HO Cafe „Am Neumarkt“ Schleiz

HO Hotel „Freundschaft“ Schleiz

HO Gaststätte „Espresso“ Schleiz  
Eisspezialitäten – Milchmixgetränke

HO Gaststätte „Kreiskulturhaus“ Schleiz  
Spezialität: Goldbroiler

HO Gaststätte „Schnell-Imbiß“ Schleiz

HO Hotel „Kranich“ Saalburg  
direkt am Stausee

HO Gaststätte „Ratskeller“ Ziegenrück

HO Gaststätte „Plothental“ Ziegenrück

HO Gaststätte „Schloßterrasse“ Burgk  
herrlicher Ausblick auf das Saaletal

Ihre **HO Schleiz**

Das war der Anfang:

### Vom Wagen ohne Pferde zum selbstbeweglichen Fahrzeug

Seit Jahrtausenden träumen die Menschen davon, mit Hilfe von Zauberkraften ihre Leistungsfähigkeit um ein Vielfaches zu steigern. Wer hat nicht schon einmal als Kind andächtig dem Märchen vom kleinen Däumling und seinen Siebenmeilenstiefeln gehört. Das wäre doch etwas: mit einem Schritt sieben Meilen zurücklegen!

Seit Jahrhunderten indessen spekulierte man weniger auf übernatürliche Hilfsmittel als vielmehr darauf, mittels Maschinen physikalische Kräfte nutzbar zu machen. Kaum hatte Denis Papin im Jahre 1690 die atmosphärische Dampfmaschine (im Entwurf) fertig, da gedachte man schon, mit ihr Schiffe und Wagen anzutreiben. Immerhin dauerte es dann noch bis 1770, bis das erste, nicht durch Muskelkraft angetriebene selbstbewegliche Fahrzeug lief: Der Cugnot-Dampfwagen. Konstruiert und gebaut wurde er von dem Artillerie-Offizier Nikolaus Joseph Cugnot aus dem Lothringischen. Sein erster, im Jahre 1769 gebauter Dampfwagen erreichte mit vier Personen besetzt eine Spitze von 9,5 km/h. Der erzeugte Dampf reichte aber nur für 12 Minuten Fahrt. Sein zweiter Wagen sollte bereits 4 bis 5 Tonnen Last tragen und zum Transport von Geschützen geeignet sein. Die Versuchsfahrten dieses Fahrzeuges fanden zwischen dem 20. November 1770 und dem 1. Juli 1771 statt. Aber das Fahrzeug brachte nicht die erhoffte Leistung. Ein paar Zahlen: Der Dampfmotor hatte zwei Zylinder mit je 304 mm Bohrung und 356 mm Hub. Hubraum also rund 50 (fünffig) Liter.

1786 baute sich der Betriebsingenieur von James Watt, Wilhelm Murdock, zu seinem reinen Privatvergnügen einen kleinen dreirädrigen Dampfwagen. James Watt rollte grimmig mit den Augen und Murdock verzichtete fortan auf sein Hobby.

Weihnachten 1801 schließlich führte der damals recht berühmte englische Ingenieur Richard Trevethick ein vom ihm erbautes Dampfmobile vor. Er hatte damit aber große Schwierigkeiten auf den schlechten Londoner Straßen. Ein neuer Wagen wurde gebaut, der 1803 in London großes Aufsehen erregte. Er verlor aber dann die Lust und widmete sich der Konstruktion von Lokomotiven. Seiner Dampfkutsche war kein langer Weg beschieden.

Mit Stephenson's Rocket wurde der Erfolg der Dampflokomotiven eingeleitet und fortan betätigten sich Konstrukteure, mit Dampfwagen den Lokomotiven Konkurrenz zu bieten. So baute William Church einen Dampfomnibus, mit dem er 1832 einen regelrechten Verkehr zwischen London und Birmingham aufnahm. Die Hancocksche Dampfkutsche erzielte im Linienverkehr zwischen London und Greenwich bereits einen Schnitt von 16 km/h. Guerneys schaffte die 120 km lange Strecke von London nach Bath. Die Dampffahrzeuge der Squire and Macerone Steam Co brachten es auf kürzeren Strecken bereits zu Geschwindigkeiten von 30 km/h. Zu dieser Zeit soll es in England über hundert Dampfwagen gegeben haben. Und so kam es schließlich, wie es kommen mußte: 1836 kam die erste Geschwindigkeitsbegrenzung! Das britische Parlament beschloß 1836 ein Gesetz,

nach dem die Höchstgeschwindigkeit für Wagen ohne Pferde auf 4 km/h festgesetzt wurde. Außerdem wurde gefordert, daß 100 Meter vor jedem pferde-losen Fuhrwerk ein Mann mit einer roten Fahne (nachts mit einer roten Laterne) einhergehen mußte um die Leute zu warnen. Aus wars!

Dieses Gesetz blieb bis 1895 in Kraft.

Von jetzt an beginnt der Siegeszug der Verbrennungsmotoren. Es sei aber nicht verschwiegen und vergessen, daß am 13. April 1902 der Franzose Leon Serpollet mit einem von ihm entwickelten Dampfwagen auf einer Landstraße bei Nizza mit 120,794 km/h über den fliegenden Kilometer offiziellen Geschwindigkeitsrekord erreichte. Und noch einmal erzielt ein Automobil mit Dampftrieb Weltrekord: Im Jahre 1906 bringt der Amerikaner Marriot mit 195,7 km/h die heiß erwünschte Trophäe auf einem Stanley-Dampfauto (diese Marke versuchte übrigens bis 1926, den Dampftrieb auch bei Automobilen durchzusetzen) in seinen Besitz.

### Motorcycles

Was vier Rädern recht ist, muß doch zwei Rädern billig sein. Und solch eine neumodische Dampfmaschine müßte doch ein Fahrrad spielend leicht vorwärts treiben. Also baute der Franzose Perreux 1868 eine kleine Dampfmaschine in ein Fahrrad der Pariser Firma Michaux ein. Kein ausgesprochenes Hochrad mehr, aber eben noch sehr hoch. Das Vorderrad hatte Tretkurbeln und war etwas größer als das Hinterrad. Über dem Hinterrad befand sich die Dampfmaschine, darüber der Sattel. Dem Ganzen wird immerhin eine Geschwindigkeit von etwa 17 km/h nachgesagt.

1869 folgt ein Dampfrad des Amerikaners Roper, 1884 bis 1888 baut sein Landsmann Copeland Hoch- und Dreiräder mit Dampftrieb und 1889 versuchte Heinrich Hildebrand, ein Niederrad mit einer Dampfmaschine anzutreiben.

Aber alle Versuche, Fahrräder mittels Dampfmaschinen anzutreiben, bewährten sich nicht. Ein Wagen konnte die Dampfmaschine und einen gewissen Vorrat an Wasser und Brennstoff wohl noch mitschleppen, ein Fahrrad aber leider nicht.

Das Motorcycle beginnt deshalb erst mit dem Verbrennungsmotor. Im Jahr 1894 bauen Hildebrand & Wolfmüller das Motorrad. Ja, sie haben richtig gelesen. Diese Maschine heißt Motorrad und dieser Name ist gesetzlich geschützt. Es war nicht etwa ein umgebautes Fahrrad, nein, sondern eine komplette Konstruktion. Ein sehr tief angeordneter Zweizylinder Viertaktmotor, dessen Kolbenstangen über Planetenräder direkt auf das Hinterrad arbeiteten. Eine Kupplung gab es nicht. Der Motor hatte 90 mm Bohrung und 117 mm Hub, also einen Hubraum von 1,5 Liter. Der Rahmen hatte freien Durchstieg. Das Hinterrad hatte 22", das Vorderrad 26". Die Maschine wog rund 60 Kp und brachte etwa 40 km/h Spitze.

Drei Jahre später, im Jahre 1897 folgt die Holden. Hier finden wir noch einmal ein auffallend großes Vorderrad a la Hochrad mit Tretkurbeln. Nachgesagt werden der Holden etwa 35 km/h Spitze und 60 Kp Gewicht.

Von nun an geht es Schlag auf Schlag. 1898 erscheint das de Dion-Bouton Dreirad, 1899 die ersten Werner (Fahrräder mit über dem Vorderrad liegendem Motor und Riemenantrieb auf das Vorderrad), Ende 1899 läuft die erste 1/2 Liter Laurind & Klement (die immerhin schon gute 50 km/h schafft). Die Fabriken

schießen wie Pilze aus dem Boden – und schon sind wir im 20. Jahrhundert, dem Zeitalter der Motorisierung.

### Die ersten Rennen und die Entwicklung des Motorsportes

Die Rivalität zwischen Dampf- und Benzinkutschen brachte den Zeitungsmann Pierre Griffard, den Bevollmächtigten des Pariser Petit Journal auf eine glückliche Idee: Er schrieb für den 22. Juli 1894 einen internationalen Wettbewerb für Wagen ohne Pferde über die 126 km lange Strecke Paris–Rouen aus.

120 Nennungen gingen ein. Benzinwagen, Dampfkutschen, Elektromobile, Kutschen mit Federmotor, Hydromobile und Wagen mit Gas- und Druckluftmotoren.

Am Start erschienen schließlich 21 Wagen, ins Ziel kamen 15, Zwar war das erste Fahrzeug der Dampfwagen des Grafen de Dion mit einem Schnitt von 21 km/h, aber er hatte unterwegs einmal auf einer bösen Schotterstrecke vergessen, rechtzeitig Dampf zu geben, Brennstoff nachzulegen, oder eben irgendwie Schwung zu holen. Seine Dampfmaschine zog nicht mehr durch bzw. an und so mußte er seine Maschine mit den Muskeln von sechs bärenstarken Männern unterstützen. Und die Männer griffen wacker in die Speichen! Die Sache war natürlich regelwidrig, wurde auch prompt bemerkt und Graf de Dion disqualifiziert. Die Überlegenheit des Verbrennungsmotors war bewiesen und de Dion verschrieb mit Eifer seinen Fahrzeugen solche Motoren.

Im April 1898 begann die Geschichte des Motorsportes in Deutschland mit der Fahrt Berlin–Potsdam–Berlin. Sieger war ein Humber-Motordreirad, das die 54 km in 2 h 8,5' – also mit einem Schnitt von rund 25 km/h schaffte. Vom 25. bis 27. Mai 1898 fand die Fernfahrt Berlin–Leipzig–Berlin statt (387 km). Neun Fahrzeuge waren gestartet, sieben blieben auf der Strecke. Ins Ziel kamen ein Daimler-Phaeton und ein Hille-Dreirad. Drei außer Konkurrenz gestartete Benzwagen trafen wohlbehalten wieder im Ziel ein. Sie hatten streckenweise einen 30er Schnitt gehalten.

1899 stiftete James Gordon-Bennet, der in Paris lebende Besitzer des New York Herald, einen Wanderpreis für einen Wettbewerb. Das erste Rennen sollte in Frankreich stattfinden, die nachfolgenden jeweils im Lande des Siegers. Zum ersten Mal erscheint in der Ausschreibung eine Formel: Die Wagen durften, voll ausgerüstet, nicht schwerer als 1000 kp und nicht leichter als 400 kp sein. Sie mußten mit zwei Personen zu je mindestens 60 kp besetzt sein. Die Streckenlänge sollte mindestens 550 km, maximal 650 km sein. Das erste Gordon-Bennet-Rennen fand 1900 auf der Strecke Paris–Lyon statt. Es gewann Charron auf einem Panhard-Levassor. 1901 siegte auf der Strecke Paris–Bordeaux Girardot, ebenfalls einem Panhard-Levassor. Ab 1902 wird das Gordon-Bennet-Rennen ein Rundstreckenrennen. 1903 siegte auf dem Rundkurs bei Old Kilkullen in Irland der Belgier Camille Jenatton auf einem 60-PS-Mercedes bereits mit einem Schnitt von 89 km/h. Es folgten die Panhard-Levassors unter Baron de Kniff und Farman (dieser Name taucht dann später in der Motorfliegerei auf). Am 17. Juni 1904 fand das Gordon-Bennet-Rennen erstmals in Deutschland statt. Heißer Favorit war Jenatton auf dem Mercedes, Sieger jedoch der Franzose Théry auf einem Brasier. 1905 fand dieses Rennen wiederum in Frankreich statt, und zwar bei Clermont-Ferrand in der Auvergne. Wiederum siegte Théry auf Brasier. Damit waren die Gordon-Bennet-Rennen beendet. Der französische Automobilklub gab die Trophäe zurück und meinte, daß es nun Zeit für einen weiteren Schritt nach vorn sei – und schrieb einen Grand Prix aus.

Wenn die Gordon-Bennet-Rennen auch heute fast vergessen sind: Ihre Formel beschleunigte die Entwicklung von kleinen leichten Wagen mit hohem Gebrauchswert.

Wenden wir uns den Motorrädern zu. Die Laurin & Klement lief 1899 bereits ehrliche 50 km/h. Die Fernfahrt Paris–Berlin im Jahre 1901 gewann die Marke Werner, gefolgt von Laurin & Klement. 1902 fand die Fernfahrt Paris–Wien statt. Sieger war wiederum die Marke Werner. Die rund 1500 km wurden in 31 h durchfahren, das ist also ein 50er Schnitt!

1904 wurde der Coupe internationale des motorcycles am 25. September in Dourdon, Frankreich, ein neuer Höhepunkt. Die Strecke war ein Rundkurs von 54 km Länge, der fünfmal durchfahren werden mußte. Insgesamt also eine Streckenlänge von 270 km. Die schnellste Rundenzeit für den Tschechen Toman auf Laurin & Klement mit 38'26" (das ist ein 84er Schnitt) in der vierten Runde. Von 11 gestarteten Maschinen kamen nur 5 ins Ziel, 3 französische und 2 Laurin & Klement. Die Maschinen liefen damals übrigens bereits weit über 120 km/h Spitze.

In nicht mehr genau erfaßbarer Zahl fanden seither motorsportliche Veranstaltungen statt. Athen erlebt 1894 die ersten modernen olympischen Spiele. 1907 fuhr man von Peking nach Paris, 1908 von New York über Wladivostok nach Paris. Sowohl in den rein athletischen wie auch in den motorsportlichen Wettkämpfen sind die Leistungen laufend gestiegen. Bei einer besinnlichen Rückschau verlieren die gefeierten Sieger von einst keineswegs an Glanz. Mit den Erkenntnissen von heute muß man die Leistungen von damals ehrfurchtsvoll anerkennen.

### Das Gebrauchsfahrzeug

Seit rund 75 Jahren ist das Kraftfahrzeug 'fertig'. Die Dion-Achsen, obenliegende Nockenwellen, Vierventiler, mitschwenkende Scheinwerfer, Diebstahl-Sicherungen, richtig verschließbare Zündschlösser, verschleißbare Getriebe, Drehschieber, Schwingschieber, 6-, 8-, 12- und sogar 16zylindrische Motoren, Spitzengeschwindigkeiten weit über 200 km/h, Klappverdecke und Schiebedächer, Scheibenbremsen, Bremskraftverstärker, synchronisierte Getriebe, Frontantrieb, Heckantrieb, Mittelmotor, Stabilisatoren, Stoßdämpfer, Gasfedern, Drehmomentwandler, automatische Schaltungen ... alles schon mal dagewesen.

Nach dem ersten Weltkrieg begann das, was wir heute als die individuelle Motorisierung bezeichnen. Motorräder und Autos wurden in Mengen konstruiert und gebaut. Es gab noch keine Vertragswerkstatt und kein Service-System, aber man bewältigte trotzdem große Entfernungen und kurze Zeiten (selbst nach heutigen Begriffen).

Hilfe erhielt man von jedem Mechaniker in den Dörfern und Städten. Hier wurde das Fahrzeug repariert und eventuell notwendige Ersatzteile telegrafisch bestellt (die dann sogar per Eilpost geliefert wurden). Alle Menschen in weitem Umkreis hätten mit dem Finger auf den Mechaniker gezeigt, der ein Kraftfahrzeug nicht wieder flott gekriegt hätte.

Die Dreißiger Jahre brachten in Europa eine Konzentration der Produktion. Kleinbetriebe blieben auf der Strecke. Noch konnten sich die sogenannten krisenfesten Betriebe behaupten, die aufgrund ihrer Größe und Beweglichkeit in der Lage waren, ihre Produktion laufend der Marktlage anzupassen und kurz-

fristig neue (nicht immer ausgereifte) Modelle anzubieten. Aus dem Mechaniker für alles entwickelt sich das Kraftfahrzeug-Handwerk als eigenständiger Berufszweig.

Die vierziger Jahre brachten dem Kraftfahrzeug den Gas-Generator, damit konnten in Kraftfahrzeugen feste Brennstoffe (Holz, Koks) als Energieträger eingesetzt werden. Solche Generatorfahrzeuge waren gewaltige Stinkkästen und der Fahrer mußte außer dem Fahrzeug noch eine mitfahrende Gasanstalt bedienen. Trotz aller Beteuerungen hatten Generatorfahrzeugen Nachteile an, die denen von Dampfwagen ähneln.

Über die jüngste Zeit ist die Rückschau kurz. Das Kraftfahrzeug, ehemals ausschließlich menschlichen Bedürfnissen angepaßt, wird mehr und mehr zur konsumtionsgerechten Konfektionsware mit begrenzter Gebrauchsdauer. „Ergometrische Optimierung“ ist oftmals eine Umschreibung für Einsparungen um jeden Preis. Aber das gehört schon nicht mehr zu einer Rückschau ...

Die Werktätigen des

## VEB Betonwerk Schleiz

grüßen alle aktiven Motorsportfreunde zum  
43. Internationalen Schleizer Dreieck-Rennen  
und wünschen große sportliche Erfolge

## 43. Internationales

### Schleizer Dreieckrennen für Motorräder

am 6. und 7. August 1976



SCHLEIZER DREIECK - RENNEN

## 19. Internationales

### Schleizer Dreieckrennen für Automobile

am 7. und 8. August 1976