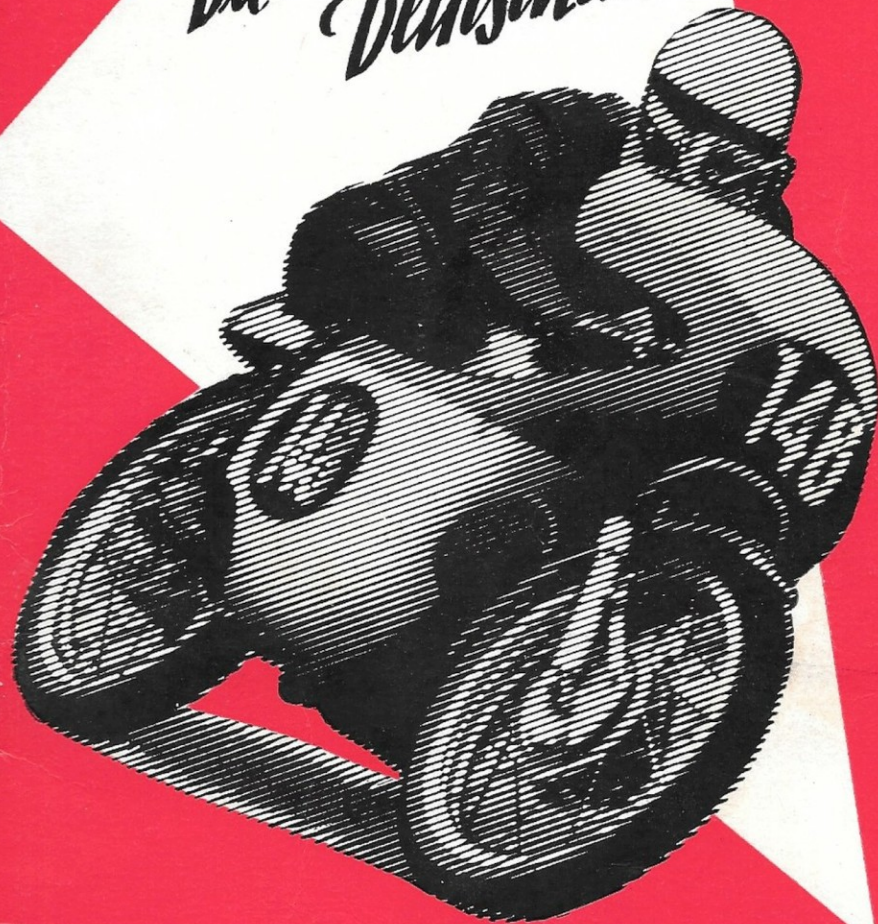


Auch wir Motorsportler kämpfen  
für den Sieg des Sozialismus  
und um die Erhaltung des Friedens!

Vorwärts zum  
IV. Deutschen Turn- und Sportfest  
in Leipzig!



Die älteste Rennstrecke  
Deutschlands



40 JAHRE SCH

LEIPZIGER DREIECK RENNEN

# 40 JAHRE SCHLEIZER DREIECK

Festschrift anlässlich des Jubiläumrennens  
auf Deutschlands ältester Rennstrecke

Die Broschüre wurde gestaltet von den Motorsportjournalisten Karl-Heinz Edler und Wolfgang Roediger (Erfurt) sowie von den Sportfreunden Fritz Tischendorf, Heinz Fleck («Volkswacht» Schleiz) und Hermann Kiss. • Fotos stellten freundlicherweise zur Verfügung: Foto-Gärtner und Foto-Schilling (Schleiz) sowie Wolfgang Roediger und Karl-Heinz Edler.

---

Herausgeber: MC «Schleizer Dreieck»

Satz: VEB (K) Schleizer Großbuchbinderei, Druck «Volkswacht» - Druckerei Gera MF 256/63

## Liebe Motorsportfreunde, liebe Gäste!

*Die Bevölkerung der alten Rennstadt Schleiz hat sich große Mühe gegeben, Sie an diesem 14. Juli 1963 besonders herzlich und gastfreundlich zu empfangen, denn schließlich ist das vierzigjährige Bestehen einer Rennstrecke keine alltägliche Angelegenheit.*

*Seit vierzig Jahren erklingt auf dem Schleizer Dreieck das eherner Lied der Motoren. Die Aktiven setzten ihr Leben für den technischen Fortschritt ein – auf dem Schleizer Dreieck wurde über vier Jahrzehnte hinweg die Entwicklung des Motorrades und später auch des Automobils demonstriert. Viele bekannte und unbekanntere Funktionäre, ehrenamtliche Helfer aus der Stadt Schleiz, aber auch aus vielen anderen Orten unserer Republik, haben mitgeholfen, den Ruf des Schleizer Dreiecks als eine der berühmtesten Rennstrecken Deutschlands zu begründen. Dafür sei ihnen Dank und Anerkennung gezollt.*

*Die Bevölkerung der Stadt Schleiz hat sich von Anfang an mit „ihrem“ Rennen verbunden gefühlt und Unterstützung gegeben, wo es nur möglich war. Vergessen ist dabei nicht die Zeit, da die Nazis diese schöne Veranstaltung verboten, weil sie nicht genügend Profite für die kapitalistischen Unternehmen abwarf. Da zeigte sich deutlich: Sport ist Politik!*

*Erst nach 1945 wurde dem Schleizer Dreieckrennen die Unterstützung zuteil, die es brauchte, um mit der Zeit mitgehen zu können. Ueber 1,6 Millionen DM hat unser Arbeiter-und-Bauern-Staat für den Ausbau der Strecke zur Verfügung gestellt. Der Ausbau geht weiter. – Nicht zuletzt aber haben die Rennen auf dem Schleizer Kurs immer wieder die große Idee der Völkerfreundschaft ausgestrahlt, die internationale Besetzung der Rennen wurde von Jahr zu Jahr größer, und in diesem Jubiläumsjahr haben Fahrer aus 19 Ländern ihre Teilnahme zugesagt. Das spricht dafür, daß sich das Schleizer Dreieck wachsender Beliebtheit erfreut, wir Schleizer freuen uns darüber natürlich auch. Unser Bestreben war es und soll es auch künftig sein, unsere ganze Kraft für das Gelingen der größten Motorsportveranstaltung unseres Bezirkes einzusetzen.*

*Am 14. Juli 1963 gilt unser Gruß den aktiven Fahrern, den Veteranen, den „Kanonen“ früherer Jahre und allen Motorsportfreunden, die unser Jubiläum mit uns feiern.*

Rat der Stadt Schleiz, Mathes, Bürgermeister

## Schleizer Jubiläum

*Vor vierzig Jahren aus dem Geist geboren,  
der fest sein Band um alle Sportler schlingt,  
der uns im Dröhnen schneller Rennmotoren,  
Musik für alle, die dir, Schleiz, verschworen,  
vom Kampf der Männer und Maschinen singt. –*

*So stehst du, Schleiz, nach langen vier Jahrzehnten  
im alten Glanz und jung wie damals da,  
als deine Piste in manch großem Rennen,  
um ihn als ersten Matador zu nennen,  
Bauhofer „Toni“ oft als Sieger sah.*

*Aus Erkelenz Paul Rüttchen dann auf Harley –  
sein Hobby: Hühnereierfabrikant.  
Er holte sich, was keinem sonst gelungen  
von all den vielen andern harten Jungen,  
den Wanderpokal als das „Blaue Band“.*

*Und Heiner Fleischmann, Spezialist für Regen,  
verwachsen mit der alten NSU,  
er schlug auf nassen, spiegelglatten Straßen  
Kompressor-„Brocken“ und die schnellen Hasen  
von BMW und DKW gleich mit dazu.*

*Petrusche dann, gerecht in allen Sätteln,  
auf Rudge, NSU, IFA und DKW,  
hat die „Hornissen“ oft auf Sieg gefahren –  
als Rennleiter nun seit vielen Jahren  
wahrt er der MZ großes Renomme.*

*Weit spannt der Bogen sich von diesen Tagen  
zu unserm Heute, das die Fahrer grüßt,  
um ihnen Dank für ihren Kampf zu sagen,  
für ihren Einsatz, den sie freudig wagen,  
daß nie die Saat des Krieges wieder sprießt.*

*Und heut' wie damals sind die alten Ecken  
Gefäll der Seng, Buchhübel, Luginsland,  
das Ziel der Fans, das Ziel der alten Recken,  
die scharfen Kurven wie die langen Strecken –  
als „Schleizer Dreieck“ allen wohlbekannt.*

*Froh schweift der Blick vom Luginsland ins Weite,  
ins „Schleizer Ländchen“ – wie es damals hieß –,  
weil sich's im leuchtend bunten Sommerkleide,  
mit blauen Seen als köstliches Geschmeide,  
seit je als Kleinod der Natur erwies.*

*Es grüßt Schloß Burgk aus längst verklungenen Zeiten,  
der Stausee lädt die Wassersportler ein  
zur Faltbootfahrt, zum Segeln und zum Schwimmen,  
und e i n e Freude schwingt in allen Stimmen:  
„Hier bin ich Mensch, hier darf ich's sein!“*

*Drum auf nach Schleiz! Es ruft nicht nur zum Rennen,  
es ruft uns in sein kleines Paradies,  
weil sich's im leuchtend bunten Sommerkleide,  
mit blauen Seen als köstliches Geschmeide,  
seit je als Kleinod der Natur erwies!*

Karl-Heinz Edler

1923 bis 1963

# 40 Jahre Schleizer Dreieck

– Die älteste deutsche Motorradrennstrecke erlebte am 10. Juni 1923 ihre Geburtsstunde. – Eine Chronik des technischen Fortschritts und größter sportlicher Leistungen von Männern und Maschinen – Von Raebel bis Riley, von Mars bis MZ –

Wenn am 14. Juli 1963 die Startampel auf der Geraden hinauf zum Buchhübel mit dem ersten Rot-Gelb-Grün die diesjährigen Kämpfe der Männer mit modernsten Rennmaschinen und Rennwagen beginnen läßt, so wird damit gleichzeitig das 30. Rennen auf einer der ältesten Rennstrecken überhaupt gestartet. Ein tatsächlich äußerst seltenes Jubiläum in der Geschichte des fesselnden und wertvollen Motorsports.

Vor nunmehr 40 Jahren, genau am 10. Juni 1923, begann die Chronik des Dreiecks. Und wenn wir uns etwas besinnen, auch die eigentliche große Epoche des Motorrennsports.

Wir haben uns die Aufgabe gestellt, in einer kurzen Fassung die 29 Rennen, die bisher in Schleiz stattgefunden haben, chronologisch darzustellen. Natürlich – die Geschichte des Schleizer Dreiecks ist so vielseitig und umfangreich, daß es beim besten Willen nicht möglich ist, alle Einzelheiten darzulegen. Es gibt wohl kaum einen zwingenderen und bemerkenswerteren Anlaß als den, zum 40. Rennjubiläum des klassisch gewordenen Schleizer Dreiecks über 40 Jahre zurückzublicken. Die Chronik ist interessant – nicht nur für den Motorsportanhänger, denn sie spiegelt nicht nur die technische und die sportliche Entwicklung wider, sie bietet auch viele Möglichkeiten, die gesellschaftliche Entwicklung zu verfolgen. Rekorde, Männer und Maschinen gehören natürlich als ein äußerst wichtiger Bestandteil zur Geschichte einer Rennstrecke – doch wir dürfen nicht vergessen, daß diese Geschichte nicht außerhalb unserer gesellschaftliche Entwicklung verlief. Der Motorsport konnte nur so vorankommen, wie es die jeweilige Gesellschaftsordnung zuließ. Und gerade aus der Geschichte des Schleizer Dreiecks können wir deutlich ersehen, welcher großen politischen Faktor der Sport zu jeder Zeit darstellt.

Eigentlich begann es schon 1922 . . . .

Ja, im Jahre 1922 hatten die Apollo-Autowerke Apolda eine interne Leistungsprüfung einiger Werks-Sportwagen auf dem Straßendreieck Schleiz-Hof und Schleiz-Plauen unter Einbeziehung des Verbindungsweges Heinrichsruh-Waldkurve durchgeführt. Darüber ist in den vorliegenden Unterlagen nichts vorhanden. Doch ergibt sich unschwer eine Verbindung zu den weiteren Ereignissen, wenn man erfährt, daß der Ingenieur S l e v o g t von den Apollo-Werken als Entdecker des Schleizer Dreiecks bezeichnet wird.

## Auftakt: Brennstoffprüfung

Leistung und Brennstoffverbrauch – eine Neuerung in den Kraftfahrersportwettbewerben! So schrieben die Sportzeitungen des Jahres 1923. Und die erste „Brennstoffprüfung bei Schleiz“, die erste ihrer Art, fand also am 10. Juni 1923 statt. Damals gab es schon vielerlei Wettbewerbe im Motorsport (Schnelligkeitsrennen, Dauerrennen, Berg- und Bahnprüfungen). Doch die Brennstoffprüfung war etwas völlig Neues. Es sollte auch nur ein Versuch sein, zu dem die derzeitige Verteuerung des Kraftstoffes den Anlaß gegeben hatte. Diese Prüfungsfahrt, organisiert vom „Gau Thüringen des ADAC (Allgemeiner Deutscher

Automobil-Club)“, sollte die Interessen des „kleinen Mannes“ vertreten. Es galt, die Kraftfahrzeugtypen zu ermitteln, die den geringsten Kraftstoffverbrauch bei einer höchstmöglichen Leistung zu verzeichnen hatten. Gleichzeitig war diese Veranstaltung ein Wink für die Kraftfahrzeugindustrie, die Entwicklungsarbeiten in Richtung Kraftstoffeinsparung aufzunehmen bzw. voranzutreiben.

Die Sportpresse schrieb damals: „Tatsache ist: Die Erwartungen, die man an die sparsamste Verwendung des Brennstoffes geknüpft hatte, wurden bedeutend übertroffen. Man hatte damit gerechnet, daß die Wagen mit den zur Verfügung stehenden fünf Litern ungefähr sechs Runden, einschließlich Geschwindigkeitsrunden, also ca. 50 km zurücklegen würden; es zeigte sich jedoch, daß die meisten der gestarteten Wagen etwa 10 Runden (etwa 75–76 km) und noch mehr durchhielten. Man war verblüfft.“ Sieger der Prüfung wurde der später tödlich verunglückte Huldreich H e u f e r (Kleinschmalkalden), der mit einem 4,99 (!) PS-Wagen, Marke Wanderer, mit 5 Litern 87,30 km erreichte und einen Durchschnitt von 41,4 km/std. fuhr. – Bei den Motorrädern fuhr Karl R a e b e l aus Apolda mit einer 1000-ccm-Mars mit 64,2 km/std. die beste Zeit.

## 15. Juni 1924:

**Erste Deutsche Krafrad-Straßenmeisterschaft!**

**Der Held des Tages: Toni Bauhofer!**

Von 1924 ging es dann, jedenfalls was die rein sportliche Seite angeht, mit der Entwicklung des Dreiecks zu einer der berühmtesten und wohl auch schwierigsten Rennstrecken Europas schnell voran. Nach der geschilderten Brennstoffprüfung wurde im folgenden Jahr die Sportpresse von Berichten über diese „phantastische Rennstrecke“ überschwemmt. Allerdings gab es auch damals schon Leute, die dem Dreieck keine Zukunft beimaßen und zwar wegen der ungünstigen Verkehrslage. Das war zwar wahr – aber die Hunderttausende, die in den Jahren später die Rennstrecke umsäumten, belehrten diese Pessimisten eines anderen.

1925 wurde Schleiz zum zweiten Male der Austragungsort der Deutschen Krafttrad-Straßenmeisterschaften. Zehntausend Zuschauer beobachteten voller Begeisterung das ausgezeichnete Rennen des Chemnitzers Arthur L o s e auf der neuen deutschen Schüttoff, der in der Klasse bis 350 ccm mit einer Zeit von 2:22:43,1 = 83,1 km/std. schnellster Mann des Tages und damit Deutscher Krafttrad-Straßenmeister 1925 wurde. Bauhofer, der Favorit des Tages, stürzte bereits 500 m nach dem Start mit seiner 500-ccm-BMW und wurde mit Schlüsselbeinbruch ins Krankenhaus eingeliefert. Paul Rüttchen-Erkelenz (Harley Davidson), der Sieger der Klasse über 750 ccm, konnte gegenüber Lohse nur eine Zeit von 2:25:54,2 herausfahren. In diesem Jahr startete neben Bauhofer, Ißlinger, Weyres, Paetzold, Rüttchen und Soenius auch unser tödlich verunglückter Vizepräsident der Sektion Motorrennsport, Paul G r e i f z u, mit einer 500er Allright KG.

Die zunehmende Bedeutung der Deutschen Krafttrad-Straßenmeisterschaft brachte es mit sich, daß im Jahre 1926 mehrere Straßenrennen in die Meisterschaft eingeplant wurden. So fiel am 18. Juli 1926 der Startschuß zum 6. Meisterschaftslauf auf dem Schleizer Dreieck. Wie bereits im Jahre 1925 war der Start- und Zielplatz direkt am Buchhübel. Die Anzahl der Zuschauer war bereits auf 12- bis 14 000 gestiegen. Aß des Tages war wiederum Bauhofer, der vom Start weg mit seiner BMW dem übrigen Feld davonjagte. Er führte bereits nach 1,5 km mit 350 m Vorsprung, fuhr eine fast unglaubliche Rundenzeit von 4 Min. 48 Sekunden = 97,12 km/std. „Er scheint nicht mehr zu fahren, er scheint zu fliegen“, schrieb eine Zeitung, bis er schließlich wegen Defektes am Ventil das Rennen aufgeben mußte. In dem gleichen Rennen stürzte der Nachwuchsfahrer und spä-

tere Weltmeister Ernst Henne (BMW) an der Lindenwegkurve, die ja auch unser Erfurter Sportfreund Karl-Heinz Kirchner und Bernhard Petruschke von ihrer schlechtesten Seite kennenlernten. Henne kam glücklich mit leichteren Verletzungen davon. Ein phantastisches Rennen fuhr K. Stegmann, der später bedauerlicherweise den Rennfahrertod starb. Mit äußerst ungünstigem Start jagte Stegmann mit Minutenabstand dem bereits entschwindenden Feld der Klassen bis 350 ccm und 750 ccm hinterher. Stegmann gelang es, sich im Verlauf eines harten Rennens bis zur Spitze durchzusetzen, die er auch in einem harten Kampf mit dem Vorjahrsmeister Lohse und Ihle, Chemnitz (beide 350er Schüttoff), bis zum Sieg halten konnte. Mit 85 km/std. legte er die 25 Runden zurück. Schnellster des Tages und Sieger der Klasse bis 1000 ccm wurde Paul Rüttchen mit seiner modernen und äußerst schnellen Harley-Davidson in einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 88 km/std.; er konnte damit einen neuen Streckenrekord aufstellen.

Am 21. August 1927 kam das 5. Schleizer Dreieckrennen zur Durchführung und wurde als Straßenmeisterschaftslauf und Motorradrennen für Inhaber der internationalen Lizenz ausgeschrieben. Abermals wurden Tausende beeindruckt von dem fahrerischen Können und dem Elan des Erkelenzers Paul Rüttchen, der in der Klasse bis 1000 ccm seine Vorjahresbestzeit auf 92 km/std. hochschraubte und damit den zum erstenmal ausgesetzten Wanderpreis der Stadt Schleiz gewann. Auch die Zeiten der anderen Klassen zeigten gewaltige Fortschritte, die natürlich zum Teil auf die hier und da verbesserten Streckenverhältnisse zurückzuführen waren. Noch nie war von einer hundertprozentigen Asphaltstraße die Rede, denn der Prinzessinnenweg (Heinrichsruh - Waldkurve) war nach wie vor noch nicht asphaltiert. Trotz allem reichten die Zeiten schon an die „100 Sachen“ heran. Diese Geschwindigkeitserhöhungen fanden auch ihren Ausdruck im Gesamtbild der Veranstaltung. Gebeugte Haltung der Fahrer, um den Luftwiderstand zu verringern - auf den Tank geschnallte Sofakissen, um Magenprellungen zu begegnen - Entfernung von überflüssigen Geräten am Motorrad, wie Hupen, Zulassungsnummern - Sandsäcke an besonders gefährlichen Kurven. Noch nicht bekannt waren aber Nierengürtel und Sitzbrötchen. Immer neuere Maschinen tauchten auf. Klotz, Rex, Aeme, Motosacoche, Ergo, Krieger Typ K II, Royal Enfield, Sunbeam, Dobro Jap, Indian, Rudge-Withworth, Eruch-Mag., Moto-Guzzi, D-Spezial, Mabeco, Horex, Montgomery, Hecker, Avis Celver, Standard, UT, Diamant, Raleigh, Tornay - eine Invasion englischer Maschinen.

Der am 1. Juli 1928 in Schleiz gestartete Meisterschaftslauf stand im Zeichen des Kampfes von Toni Bauhofer mit seiner 500er BMW und den drei 1000er Harley Davidsons von Rüttchen, Heck und Weyres. Hart bedrängt von Rüttchen, jagte Bauhofer Runde um Runde um den Kurs. Immer schnellere Rundenzeiten wurden gestoppt. So drehte Bauhofer die 10. Runde in der Durchschnittsgeschwindigkeit von 113 km/std. Rüttchen fiel diesem harten Kampf zum Opfer und mußte auscheiden. Bauhofer fuhr ein taktisch kluges Rennen, indem er seine Geschwindigkeit wieder minderte und mit einem Schnitt von 94,2 km/std. mit über 4 Minuten Vorsprung vor Heck und Weyres als Sieger das Rennen beenden konnte. Die Geschwindigkeiten gegenüber dem Vorjahr wurden fast in allen Klassen erhöht. Eine anzuerkennende Leistung vollbrachte in diesem Jahr der Leipziger Albert Richter auf Raleigh, der in der letzten Runde wegen Benzinmangels in der Haarnadelkurve liegen blieb und kurzentschlossen sein Rad mit größter Kraftanstrengung bis zum Ziel bei Heinrichsruh schob, dort vollkommen erschöpft zusammenbrach und dennoch als Dritter hinter Dobberkau und Ernst mit 9 Minuten Rückstand hinter dem Sieger das Rennen beenden konnte. Für seine hervorragende Leistung wurde ihm ein Sonderpreis zuerkannt. 35 000 Zuschauer

waren begeistert und zufrieden über den am Dreieck gezeigten Sport. Getrübt wurde jedoch dieser Tag durch den tragischen Unfall, den der 2. Sieger der Klasse bis 250 ccm, Willy Henkelmann (Wanne-Eickel) im Anschluß an die Siegerehrung auf dem Nachhauseweg erlitt. Er hatte einen Telegrafmast gerammt, wurde schwerverletzt aufgefunden und ins Schleizer Krankenhaus eingeliefert. Am nächsten Tag ist dieser sympathische Fahrer, der bei dem Schleizer Publikum sehr beliebt war, seinen Verletzungen erlegen.

120 000 Zuschauer beim 7. Schleizer Dreieckrennen! - Das überstieg die größten Erwartungen der Veranstalter. Aber nicht nur Zuschauerrekorde kennzeichnen den 15. September 1929, sondern auch Geschwindigkeitsrekorde fielen am laufenden Band. So fuhr Hans Soenius, Köln (BMW), in der Klasse bis 500 ccm einen neuen Streckenrekord mit 99,7 km/std. und konnte zusammen mit dem Zweiten dieser Klasse, Klein, Waldkirch (DKW), die schnellste Runde des Tages mit 4,21 Min. = 107 km/std. zurücklegen. Toni Bauhofer war nicht am Start erschienen. Man sagte, er habe sich mit seinem Werk überworfen.

Wieder einmal war es K. Stegmann, der Zehntausende in Atem hielt, als er in der Klasse bis 750 ccm als Erster dem Feld voranigte und nach einigen Runden mit zerfetztem Hinterreifen, auf der Felge fahrend, von der Rennleitung die schwarze Fahne gezeigt bekam und, um ein Unglück zu verhüten, aus dem Rennen genommen werden mußte. Giggelbach (Bayernland) konnte somit die Führung in diesem Rennen übernehmen und das Rennen siegreich beenden. Sein Durchschnitt lag jedoch weit unter dem von Soenius.

Das Jahr 1929 brachte nebenbei noch einige Veränderungen bzw. Neuerungen in der Durchführung der Veranstaltung. Die Klasse bis 175 ccm, die in den letzten Jahren laufend unterbesetzt war - 1928 nur 3 Fahrer am Start - und die außerdem auch beim Publikum keinen besonderen Anklang mehr fand, wurde vom Veranstaltungsplan abgesetzt. Dafür bekam das Schleizer Dreieckrennen einen Anziehungspunkt mehr. Zum ersten Male wurden drei Sonderläufe für Ausweisfahrer der Klassen 350 ccm, 500 ccm und über 500 ccm eingeschoben. Man hatte die Nachwuchsfrage erkannt und gab nunmehr diesen jungen Motorrennsportlern Gelegenheit, sich auch auf den Meisterschaftsstrecken zu qualifizieren. Die Zeiten der Ausweisfahrer waren verhältnismäßig gut und überstiegen die Erwartungen des Publikums. So fuhr Hennecke, Mühlhausen (BMW), in der Klasse über 500 ccm einen durchaus beachtlichen Schnitt von 89,05 km. Nicht ganz 2 Minuten langsamer war unser Sportfreund Eberhard Scheller, Erfurt (Standard), als Sieger der Klasse bis 500 ccm, der die 7 Runden mit einem Schnitt von 84,8 km/std. durchfuhr.

Der Meisterschaftslauf am 7. September 1930 stand ganz im Zeichen des „Dreiecksspezialisten“ Toni Bauhofer, der durch eine beim Training erlittene leichte Fußverletzung sehr schlecht vom Start wegkam, jedoch im Laufe des Rennens sämtliche Fahrer, auch die der 1 Minute vorher gestarteten schwersten Klasse „abhängte“ und mit 91,1 km/std. das Rennen als Tagesschnellster und Sieger der Klasse bis 500 ccm gewinnen konnte. Bauhofer startete in diesem Jahr erstmals auf einer 500er wassergekühlten Werks-DKW. Die verhältnismäßig niedrige Durchschnittsgeschwindigkeit mit 91,1 km/std. ist auf die regennasse Straße, die erhöhte Anforderungen an die Fahrer stellte, zurückzuführen. Eine gute Leistung vollbrachte auch der Zweite des Rennens und Sieger der Klasse bis 1000 ccm, Kratz, Oberohmen (BMW), der mit etwa 1 Minute Rückstand hinter Bauhofer durchs Ziel ging.

1931 kam das 8. Schleizer Dreieckrennen zur Durchführung. Es sollte ein großer Tag für Schleiz werden, war es doch der Rennleitung gelungen, den englischen Meisterfahrer Tom Bullus (NSU) zu verpflichten. Als deutsche Konkurrenz in der Klasse bis 500 ccm standen am Start: Bauhofer (DKW), Soenius (MAG), Wal-

ter Henne (Moto-Sacoche), Kohlus (Rudge), Giggenbach (Rudge), Kurt Füglein (Viktoria).

Bullus hatte schon beim Training phantastische Zeiten gefahren. Bauhofer oder Bullus, das war die Frage, die Zehntausende beschäftigte, aber es kam nicht zu dem heißersehnten Zweikampf. Der 23. August war trotz allem ein dunkler Tag am Schleizer Dreieck. Es war ein verregnetes Rennen. Schon beim Training gab es mehrere schwere Stürze. Auch das Duell Bauhofer-Bullus fiel nach hoffnungsvollen Ansätzen aus. Bauhofer stürzte bereits in der 3. Runde und mußte aufgeben. Bullus, der schon bis zur Spitze der eine Minute vor seiner Klasse gestarteten 1000er Maschinen vorgestoßen war, fuhr in der 13. Runde einen undisziplinierten Zuschauer in voller Fahrt an, stürzte und mußte ebenfalls ausscheiden. Glücklicherweise liefen beide Unfälle gut ab. Von 15 gestarteten Fahrern erreichten nur 2 das Ziel. In der Klasse bis 350 ccm kam es zu einem harten Kampf zwischen Loof, Godesberg (Imperia), und Otto Ley (Triumph), der allerdings durch den Ausfall von Otto Ley vorzeitig entschieden wurde. Mit einer Runde Vorsprung vor Bertholet, Köln, auf Rudge fuhr Loof mit 92,35 km/std. den zweitbesten Tagesdurchschnitt, während wieder einmal Rüttchen, der erstmals mit einer 1000er Königswellen-NSU in Schleiz startete, trotz Sturzes und regennasser StraÙe einen Schnitt von 93,3 km/std. fuhr.

1932 war es infolge Krankheit nicht möglich, Bullus für einen Start in Schleiz zu gewinnen. Als Ersatz schickten die NSU-Werke ein damals noch junges, unbekanntes Talent mit der Maschine von Bullus zum Schleizer Dreieckrennen. Es war der allen unvergeßliche Bernd Rosemeyer, der im letzten Rennen des Tages mit an den Start ging.

Rüttchen zog vom Start weg dem Felde voran. Sein großer Konkurrent in der Klasse bis 750 ccm, Hans Soenius, konnte infolge eines Sturzes beim Training am Start nicht erscheinen, so daß schon von vornherein der Sieger des Rennens feststand. Bernd Rosemeyer mit seiner 500er NSU lag während des ganzen Rennens hinter Rüttchen und konnte Fahrer wie Bauhofer, Klein, Kohlus, Giggenbach und Pätzold hinter sich lassen. Rüttchen fuhr im großen Stil, wurde Runde um Runde schneller und konnte die einzigartige Rundenzeit von 116,5 km/std. erreichen. Mit 105,11 km/std. wurde er schließlich der überlegene Sieger in der Klasse bis 750 ccm vor Roese, Düsseldorf, während der junge Rosemeyer mit 101,04 km/std. den Sieg in der Halbliterklasse davontrug. Bauhofer, der hinter Rosemeyer, Kohlus und Pätzold Vierter in dieser Klasse wurde, kam trotzdem infolge seines Punktvorsprungs zu den Ehren eines Deutschen Motorradmeisters 1932. Ein spannendes Rennen lieferten sich wiederum die beiden Asse des DKW-Rennstalles in der Klasse bis 250 ccm, Geiß und Winkler, die bei diesem Meisterschaftslauf das Letzte hergeben mußten, um den in der Meisterschaftswertung führenden Hans Kahrman, Fulda (Herkules), zu distanzieren. In einem harten Rennen jagten die beiden DKWs voraus, sich in der Führung abwechselnd, und gingen in sportlicher Fairneß im toten Rennen durchs Ziel. Kahrman als Dritter sammelte jedoch genügend Punkte, um die Meisterschaft in seiner Klasse zu gewinnen. Bei der 350-ccm-Klasse kam es zu einem Doppelsieg der Imperia-Mannschaft, die von Dipl.-Ing. Dom, dem mehrfachen Schleizer Sieger, ausgezeichnet gemanagt wurde. Ernst Loof gewann mit einem Schnitt von 99,38 vor Schanz, Hedersleben (beide Imperia), sowie Brudes (Norton) und kam ebenfalls zu Meisterschaftsehren.

Anläßlich dieses 10. Schleizer Dreieckrennens wurde im Anschluß an die Meisterschaftsläufe noch ein über 10 Runden laufendes Jubiläumsrennen in 2 Klassen gestartet. In der Klasse über 350 ccm setzte sich Rosemeyer in blendender Fahrt in Führung. Ueber 2 Runden konnte er den Platz halten, mußte jedoch in der 3. Runde infolge Maschinendefektes das Rennen aufgeben. Rüttchen wurde zum

zweitenmal Sieger an diesem Tag und konnte den Zweiten, Bauhofer (DKW), um 1½ Minute schlagen.

Bei der kleinen Klasse waren es nochmals Loof und Schanz, die das Rennen unter sich ausmachten. Eine Spitzenleistung vollbrachte der Ausweiskfahrer Zink, Münchberg (NSU), der mit einem Schnitt von 95,10 km/std. Sieger der Klasse bis 500 ccm wurde.

Am 17. September 1933 wurde das 11. Internationale Schleizer Dreieckrennen abermals als Meisterschafts-Endlauf gestartet. Wiederum hatte das Dreieckrennen ein Novum mehr zu verzeichnen. Für Wagen der Klassen 350 bis 750 ccm und 750 bis 1100 ccm wurde, allerdings einmalig, im Jahre 1933 ein Sonderlauf eingelegt, den die Zuschauer des Dreiecks sehr begrüßten. Jedoch wurde das Rennen nicht allzu interessant, da das Feld der Wagen durch Ausfälle bedenklich gelichtet wurde. Favorit war von vornherein unser Eisenacher Sportfreund Bobby Kohlrauch (Austin), der auch das Rennen der kleinen Wagenklasse mit einem Schnitt von 96,96 km/std. als Sieger beendete. Allerdings war ihm der später tödlich verunglückte Rennwagenfahrer der Auto-Union, Ernst von Delius, dicht auf den Fersen. Götze, Langewiesen, errang den 1. Platz in der großen Klasse.

Das Rennen der beiden schwersten Soloklassen wurde im ersten Viertel dirigiert von Toni Bauhofer (DKW). Schonungslos jagte er seine Maschine um den Kurs, das gesamte Feld mit nur wenigen Ausnahmen vor sich hertreibend. Doch, wie schon öfters, mußte sich Bauhofer dem Willen seiner Maschine beugen. In der 7. Runde, nachdem bereits ein Teil der Fahrer diesem Affentempo zum Opfer gefallen war, mußte Bauhofer wegen Defektes am Zylinder aufgeben. Nutznießer dieser etwas unverständlichen Raserei wurden der junge Rosemeyer und Otto Ley, die unbeirrt ihr Rennen fuhren und, wie erwartet, siegten. Rosemeyer durchfuhr die 200 km in einem Schnitt von 104,58 km/std. Ley als Sieger der Halbliterklasse konnte Schmitz, Köln, und Steinbach (Mannheim), die sich bereits einen Namen im Motorrennsport erkämpft hatten, auf die Plätze verweisen. Aehnlich wie im Vorjahr lieferten sich Geiß und Winkler herrliche Zweikämpfe in der Klasse bis 250 ccm und fuhren wiederum im toten Rennen vor Kahrman und Kluge über den Zielstrich.

## Dunkle Wolken über dem Dreieck

Das Jahr 1934 brachte große Umwälzungen in der Veranstaltungsleitung des Schleizer Dreieckrennens. Die Gesamtleitung lag nunmehr in den Händen der faschistischen ONS. Die sportliche Durchführung unterlag dem DDAC (vorher ADAC), und die Streckenorganisation wurde Sache des NSKK. Die bewährten Schleizer Kräfte der Rennleitung mußten zum größten Teil abtreten, so auch der Rennleiter der letzten 5 Jahre, ein Mann, der mit dem Dreieck aufs engste verbunden war, Johannes Wächter, Schleiz.

Der 16. September war ein Tag neuer Streckenrekorde. Mit 109,1 km/std. stellte Bernd Rosemeyer auf seiner 500er Werks-DKW den bisherigen Streckenrekord ein. In scharfen Kämpfen gelang es ihm, sich gegen stärkste nationale Konkurrenz zu behaupten. Ley, Nürnberg (DKW), Kohlus, Bayreuth (Rudge), Rührschneck, Nürnberg (Norton), Weltmeister Herz, Lampertheim (DKW), Bodmer, Ebingen (Norton), Steinbach, Neckarsulm (NSU), Bernhard Petruschke, Berlin (Rudge), Mellmann, Neckarsulm (NSU), starteten in diesem spannenden Rennen. Soenius als Sieger der Klasse bis 1000 ccm konnte nur einen Schnitt von 105,7 km/std. erzielen. Auch seine Klasse war mit Mansfeld (BMW), Roese (BMW), Weyres (Harley Davidson), Rüttchen (NSU), Bauhofer (DKW) sehr gut besetzt. Es war ein wahrer Großkampftag am Schleizer Dreieck. Aber für die

Rennleitung sichtbar, ballten sich am Horizont Gewitterwolken zusammen. Das Schleizer Dreieck stand in Gefahr. Der sogenannte Prinzessinnenweg (Verbindungsstraße Heinrichsruh-Waldkurve) entsprach nicht mehr den Anforderungen einer modernen Rennstrecke. Bei den Geschwindigkeiten, die schon an die 120 km/std. herankamen, wirkte sich dieser Streckenteil geradezu selbstmörderisch auf die Fahrer aus. Vier bis fünf Meter Straßenbreite war für eine solche Veranstaltung nicht mehr tragbar. Der Straßenbelag war ebenfalls in schlechtestem Zustand. Die örtlichen Behörden setzten alle Hebel in Bewegung, um das Dreieckrennen zu erhalten. Jedoch konnte Schleiz die finanzielle Grundlage zum Umbau des 2 km langen Streckenteils aus eigenen Mitteln nicht aufbringen. Mit größten Bemühungen gelang es schließlich, mit Hilfe des thür. Staatsministeriums, den Umbau durchzuführen. Da jedoch Anfang 1935 die Sicherheiten für den Umbau des gefährlichen Prinzessinnenweges noch nicht gegeben waren, war man gezwungen, an Stelle des Schleizer Dreieckrennens das „Internationale Rundstreckenrennen in Thüringen“ im internationalen Terminkalender genehmigen zu lassen. So geschah es, daß das 13. Schleizer Dreieckrennen unter dem Namen „Internationales Rundstreckenrennen in Thüringen“ gestartet wurde. Nach dem Ausbau, der alle Forderungen erfüllte und rechtzeitig beendet werden konnte, war Schleiz wieder eine der schönsten, aber immer noch schwierigsten Rennstrecken Deutschlands. Noch einmal hatten es die Schleizer geschafft. Am 18. August 1935, morgens 9.00 Uhr, wurden die Ausweissfahrer auf das Siebenrundenrennen geschickt. Unter ihnen Heiner Fleischmann (NSU), H. Ringsleben, Reichenbach (NSU), Hein Thorn-Prikker (Imperia), Siegfried Wünsche (DKW), R. Krause, Reichenbach. Die schnellste Zeit der Ausweissfahrer fuhr in überlegener Manier Heiner Fleischmann mit seiner 350er NSU. Er beendete das Rennen als Sieger mit einem Schnitt von 107,8 km/std. und einem Vorsprung von zirka 3,5 Minuten vor Hein Thorn-Prikker. Die Viertelliterklasse war eine Angelegenheit von Wünsche, der mit über einer Minute Vorsprung einen sicheren Sieg nach Hause fuhr.

Das Rennen der Lizenzfahrer stand im Zeichen der drei besten Motorradrennfahrer Deutschlands dieser Zeit. Steinbach – Bauhofer – Soenius. In einem Rennen auf Biegen und Brechen stellte der Mannheimer Oskar Steinbach den großartigen Streckenrekord von 116,9 km/std. auf. Es war ein Rennen, an das sich noch viele erinnern werden. Nach einem nervenzerreibenden Kampf jagte Steinbach mit seiner Königswellen-NSU mit 10 Sekunden Vorsprung vor Bauhofer (DKW), dem wiederum Soenius (NSU) am Hinterrad klemmte, durchs Ziel. Alle drei Fahrer fuhren über 116 km/std. Durchschnittsgeschwindigkeit, eine Zeit, die nicht einmal im Zeitalter der Kompressoren erreicht wurde. Die größte Anerkennung dürfte Toni Bauhofer zu zollen sein, der in diesem Jahr sein letztes Rennen in Schleiz fuhr und sich am Ende der Saison infolge seines bereits vorgeschrittenen Alters gänzlich vom Motorradsport zurückzog. Er hatte es noch einmal seinen Schleizern bewiesen, daß auch ein alter Bauhofer sich noch mit der jüngsten Rennfahrergeneration messen kann. Bei den 350ern fuhren die beiden Stallkameraden Steinbach und Mellmann (NSU) ein Rennen für sich und gingen in sportlicher Fairneß im toten Rennen über die Ziellinie, wobei ihre gefahrene Zeit von 111,8 trotz allem sehr beachtlich ist. In der kleinen Klasse belegten Geiß und Kluge die ersten beiden Plätze und überundeten das gesamte Feld.

Zum ersten Male starteten im Jahre 1935 Seitenwagenmaschinen auf dem schwierigen Schleizer Kurs. Die Rennen waren außerordentlich interessant und wurden mit großer Begeisterung von den Zuschauern aufgenommen. Schleiz hatte somit einen Anziehungsfaktor mehr. Besonderes Interesse erregten die beiden Pendelseitenwagen von Weyres, Aachen (Harley Davidson), und Loof,

Godesberg (Imperia), bei denen der Fahrer die Maschine ebenso anwinkelt wie ein Solofahrer und das Beiwagenrad dieselbe Schräglage wie die Maschine einnimmt. Waren diese Gespanne anfangs nicht ganz ohne Erfolgsaussichten, so waren sie bereits 2 Jahre später den starren Gespannen weit unterlegen. Mit einer Geschwindigkeit von 98,4 km/std. beendete Karl Braun, Karlsruhe (Horex) in der schweren Seitenwagenklasse, und H. Schumann/Böhm, Neckarsulm (NSU), das Rennen der kleinen Gespannklasse als Sieger. Der Beifahrer von Schumann ist identisch mit dem Weltmeister Hermann Böhm.

Das 14. Schleizer Dreieckrennen am 6. September 1936 war das letzte internationale Rennen in Schleiz. Das Nennungsergebnis war als sehr gut zu bezeichnen. Fahrer wie Fergus Anderson England, (Velocette) Ted Mellors, England (Velocette), M. Simo, Spanien (Terrot), der Werksfahrer von Barbe-Motos, G. V. Dickwell, Belgien, Novotny, Oesterreich (Puch), F. J. Binder, Holland (Velocette), und andere ausländische Fahrer standen neben den deutschen Spitzenfahrern Heiner Fleischmann (NSU), Bernhard Petruschke (NSU), Friedel Schön (Rudge), Thorn-Prikker (Imperia), Hamelehle (Norton), Kluge, Geiß, Winkler (DKW-Auto-Union), Siegfried Wünsche (DKW), Häußler (DKW), F. Kläger-Freiburg (Hercules) und Oskar Steinbach (NSU). Bereits zum Freitagstraining wurden ausgezeichnete Zeiten gestoppt. Ueberragend war die Zeit von H. P. Müller mit seiner 500er-DKW; in 3,53,0 = 119,9 km/std. fuhr er die schnellste Trainingszeit vor Steinbach mit 3,54,4 und Fleischmann mit 3,57,4. Steinbach startete erstmals auf einer Werks-DKW. Die schnellste Trainingszeit der Privatfahrer absolvierte Rudi Knees (NSU) mit 4,13,2 = 111 km/std. Die ausländischen Fahrer, insbesondere Mellors und Anderson, rangierten in den Trainingszeiten hinter dem Werksteam von NSU (Fleischmann, Steinbach, Petruschke) und dem äußerst talentierten Privatfahrer Werner Hamelehle (Norton). Zum Rennen selbst ist zu sagen, daß das NSU-Team eine Pechsträhne sondergleichen hatte, so daß nach dem Ausfall der 3 Werks-NSU der Engländer Mellors die Spitze übernehmen und vor Hamelehle, Sindelfingen, das Rennen als Sieger beenden konnte. Gert in der Elst und Vaasen (beide Norton) belegten die folgenden Plätze. Bei den Viertellitermaschinen lieferte sich das DKW-Team spannendste Kämpfe, denen Geiß und Winkler zum Opfer fielen. Kluge überundete in phantastischem Stil das gesamte nachfolgende Feld zweimal außer dem Privatfahrer Siegfried Wünsche (DKW), der im Ziel eine Runde hinter Ewald Kluge lag. Im Rennen der Halblitermaschinen war wieder einmal alles drin. Es war ein Rennen der singenden DKWs. Allen voran stürmte Oskar Steinbach. Aber im Windschatten folgte Runde um Runde der große Taktiker auf den Rennstrecken Deutschlands, H. P. Müller. Nicht eine Sekunde trennte diese beiden Spitzenfahrer voneinander. Wie ein Uhrwerk drehten sie in einem scharfen Kampf ihre Runden, alles andere von sich abschüttelnd. Nach der 10. Runde war das Feld bereits weit auseinandergerissen. Mit 1,5 Minuten Abstand folgte den beiden Führenden der 3. DKW-Werksfahrer Karl Bodmer, weitere 50 Sekunden dahinter Bernhard Petruschke mit seiner Werks-NSU (man kann es sich gar nicht mehr vorstellen, wie unser Petrus so einen 500er-Koloß durch die Kurven „schaukelte“). Doch im letzten Viertel des Rennens wird das Bild vollkommen geändert. War es noch H. P. Müller, der in der 15. Runde Steinbach am Hinterrad klebte, so mußte er bereits 2 Runden später infolge Maschinenschadens das Rennen aufgeben. Bernhard Petruschke stürzte in der Lindenbergkurve und konnte das Rennen nicht fortsetzen. Steinbach wiederholte seinen Sieg vom Vorjahr, nur diesmal auf einer DKW vor Bodmer, Kohlus und Rührschneck. Seine Vorjahreszeit konnte Steinbach jedoch nicht erreichen. Bei den Seitenwagen war es zum zweiten Male das Gespann Braun-Badsching (Auto-Union DKW), das in einem überlegenen Rennen vor Bock-Vogt, Mannheim (Norton),

und dem Ehepaar Stärkle (NSU) durchs Ziel gehen konnte. Schumann-Höller (NSU-D) und Kahrmann-Eder (Auto-Union DKW) belegten die ersten beiden Plätze bei den schweren Gespannen.

### 1937 - Das letzte Rennen vor dem Kriege

Ein grauer, diesiger und regnerischer Sonntagmorgen leitete das für lange Zeit letzte Rennen auf dem Schleizer Dreieck ein. Trotz Regen und Kälte ließen sich die 70 000 Zuschauer nicht scheuen und nahmen ihren feuchten Platz bereits in den Morgenstunden ein. Nach den Ausweissfahrerläufen, bei denen unter anderem unser Sportfreund Simon, Eisenach, das Rennen der 500-ccm-Klasse als Zweiter beenden konnte, gingen die Soloräder der Klasse bis 350 ccm an den Start. Zwei Minuten später wurden die 250er hinterhergeschickt. Die beiden Privatfahrer, die besten zu dieser Zeit, Hamelhle und Richnow, gingen sofort an die Spitze, mußten sie aber bereits in der 4. Runde an die höllisch aufziehenden NSU-Fahrer Fleischmann und Mellmann abgeben. Rad an Rad jagten diese beiden Stallkameraden dem Felde voraus, aber nicht ganz allein. Einer hatte sich hinterran geklemmt und ließ nicht locker, langgestreckt, mit verbissenen Zügen kämpfte sich der sympathische Werner Hamelhle an den gegenüber Fleischmann etwas zurückgefallenen Mellmann heran und konnte sich noch in den letzten Runden zwischen die beiden Werksfahrer schieben. Bei den 250ern waren es die 3 Ladepumpen-Werk-DKWs, das Kleeblatt Kluge, Winkler, Petruschke, die dem Rennen das Gepräge gaben. Harte Positionskämpfe zwischen Kluge und Winkler brachten die Zuschauer in Begeisterung. Petruschke konnte das Tempo nicht ganz mithalten und folgte in größerem Abstand als Anführer des Mittelfeldes. Petruschke, dessen Maschine nicht sauber lief, fiel in der 12. Runde infolge Maschinenschadens aus. Kluge, Winkler, Demand, Gablenz und Häußler hieß die Reihenfolge im Ziel. Als drittes Rennen starteten die Seitenwagenmaschinen beider Klassen. Es war das schwärzeste Rennen des Tages, ja man möchte sagen seit 1923. Gleich in der 1. Runde ereignete sich in der Kurve eingangs Oberböhmisdorf ein tragischer Unfall, als der Favorit der Seitenwagenmaschinen, der Europameister der kleinen Gespanne, Karl Braun, mit seinem Beifahrer Badsching (Auto-Union DKW), aus der Kurve getragen wurde, wobei eine Karambolage mit dem dichtauf folgenden Hans Bock, Mannheim (Norton), unvermeidlich wurde. Braun wie auch Bock und Badsching mußten ins Krankenhaus übergeführt werden. Noch am selben Spätnachmittag verschied Karl Braun. Er war einer der talentiertesten Seitenwagenfahrer der Welt. Mit ihm hat der deutsche Motorrennsport einen großen, unersetzlichen Verlust erlitten. In Verehrung und zum Gedenken des Meisters der Seitenwagenspanne wurde die Oberböhmisdorfer Höhe (eingangs Oberböhmisdorf) in Karl-Braun-Höhe umbenannt. Durch den Ausfall der beiden Spitzenreiter konnten sich Häußler-Höhne (NSU) und Böhm-Fuchs (NSU) an die Spitze setzen. Beide Gespanne lieferten sich noch einen harten Kampf, der allerdings durch den Ausfall von Häußler vorzeitig entschieden wurde. Bei den schweren Gespannen waren es Zimmermann-Höller (NSU), die von Anfang an die Führung übernahmen und sie nicht mehr abgaben. Die beiden Werksfahrer der Auto-Union, Kahrmann-Eder und Schumann-Edler, mußten sich mit dem 2. und 3. Platz begnügen. Das Rennen der Halbliterklasse als Clou des Tages war gekennzeichnet durch die schmierige und rutschige Straße. Spannende Kämpfe lieferten sich Mansfeld (Auto-Union DKW), Bodmer (Auto-Union DKW), Mellmann (NSU), Ley und Gall (BMW) im Mittelfeld, während Heiner Fleischmann, der die Führung übernommen hatte, sich immer weiter von den Folgenden absetzte. Fleischmann, Mellmann, Bodmer und Ley sowie als 1. Privatfahrer Rudi Knees war die Reihenfolge am Ziel.



Foto-Montage: Foto-Gärtner, Schleiz



War es das 15. Schleizer Dreieckrennen, das dem deutschen Motorrennsport einen der größten seiner Vertreter nahm, so war es dieselbe Strecke, auf der am Vortage dieses 22. August 1937 das größte deutsche Rennfahrergenie geboren wurde! Es war der 1. Trainingstag, als die Zuschauer auf einen Fahrer aufmerksam wurden, der im ölgrünen Lederzeug eine Werks-BMW durch die 26 Kurven des Schleizer Kurses jagte, Startnummer „R 51“! So was gab es noch nicht. Die Interessenten waren erregt, der Junge wurde immer schneller, niemand wußte, wer der Fahrer war, bis es endlich von Mund zu Mund ging: Georg Meier, der Gußeiserne! Noch war er kein Begriff, aber das sah man, hier fuhr ein Fahrer mit einer großen Zukunft. Nicht umsonst haben die Leiter des BMW-Rennstalles gerade Schleiz dazu auserwählt, Rennproben mit dem Nachwuchsfahrer Meier durchzuführen. So wurde das 15. Schleizer Dreieckrennen zur Geburtsstunde des größten deutschen Motorradrennfahrers, des Europameisters und TT-Siegers, Georg Meier.

Dann wurde es still ums Schleizer Dreieck. Ähnlich der Solitude und anderer deutscher Rennstrecken wurde Schleiz vom Renntermin-Kalender gestrichen. Niemand kümmerte sich mehr um die Strecke, sie verahrloste. Der Krieg kam, Panzer rollten darüber hinweg, Frost zersprengte den Asphalt. Auf diesen klassischen Boden des Motorrennsports senkte sich tiefe Nacht.

#### 1948: Ein neuer Beginn

Doch nach tiefster Dunkelheit folgte hellstes Licht. Der Faschismus war zerschlagen worden. Ein neuer demokratischer Sport schlug seine ersten Wurzeln. Es kam das Jahr 1948. Um den Motorrennsport war es noch ziemlich ruhig in der damaligen Ostzone, bis dann eines Sonntags alte, vertraute Klänge am Schleizer Dreieck zu hören waren. Etwas schüchtern zwar, aber hoffnungsfroh. Einige, die es eben nicht lassen konnten, wie Ludwig, Apolda; Scheller, Erfurt; Henne, Zoghaus, und der Einheimische Werner Schneider drehten ab und zu einige Runden auf dem Dreieck. Es gab kleinere Meinungsverschiedenheiten mit den Hütern des Gesetzes, aber irgendein Anfang mußte ja schließlich gemacht werden, und er wurde gemacht. Man muß allerdings den Jenaern das Lob zuteil werden lassen, daß sie sich damals mehr um das Schleizer Dreieck gekümmert haben als die Einheimischen selbst. So erschienen eines Sonntags tatsächlich 20 Solomaschinen und Beiwagengespanne auf Lastwagen verpackt. Die Strecke wurde, was für viele noch unglaublich war, für 2 Stunden abgesperrt. Das alte Milieu packte alle Schleizer wieder. Es war ein berauschernder Krach, der die schlummernde Stadt Schleiz zum Erwachen brachte. Man sprach von einem Training für ein späteres Rennen. Und richtig, am 17. Oktober 1948 wurde das erste inoffizielle „Motorradrennen“ der damaligen Ostzone auf dem Schleizer Dreieck gestartet.

Der Anfang war geschafft, wenn auch inoffiziell. Das Donnern am Schleizer Dreieck war das Startsignal eines neuen Motorrennsportes in unserer antifaschistisch-demokratischen Ordnung. So waren es das große Feld der Nachwuchsfahrer und die 160 000 Zuschauer, die dem Schleizer Dreieck wieder eine große Zukunft versprochen. Durch das Rennen am 18. September 1949 wurde ein Fahrer mit einem Schlag durch sein unvergleichliches Rennen bekannt. Es war der leider nicht mehr unter uns weilende Mathias Berger aus Erfurt, der das Rennen der Ausweisklasse bis 500 ccm als Sieger vor dem Lobensteiner Walter Knoch beenden konnte.

Die bisher größte aller Rennveranstaltungen auf dem Schleizer Dreieck lief im Jahre 1950 vor 250 000 Zuschauern ab. Alle ost- und westdeutschen Spitzenfahrer standen am Start zum 5. gesamtdeutschen Motorradmeisterschaftslauf, der zu einem gewaltigen Bekenntnis zum Frieden und zur Einheit unseres deutschen Vaterlandes wurde. Bereits die Trainingszeiten liefen auf ein hartes und spannendes Rennen schließen. So fuhr Georg Meier (BMW K) mit 3 Min. 41 Sek.

= 126,57 km/std. die bisher schnellste Runde auf dem Schleizer Kurs. Zehntausende warteten gespannt auf den großen Zweikampf zwischen den beiden schnellsten deutschen Fahrern mit den schnellsten deutschen Maschinen: Meier-Fleischmann. Schon vom Start weg war es jedoch ein Mann, der dem Rennen den Stempel aufdrückte. Bei regennasser StraÙe siegte Ex-Europameister Georg Meier unangefochten mit über 40 Sekunden Vorsprung vor seinem größten Rivalen, Heiner Fleischmann. Die Tagesbestzeit fuhr jedoch Siegfried Wunsche (DKW L) in der Klasse 350 ccm bei allerdings ziemlich abgetrockneter StraÙe mit 112,76 km/std., während Meier nur auf eine Durchschnittszeit von 111,23 kam. Müller, Kluge, Gablenz, Knees, Böhm-Fuchs und Krauß-Huser waren die weiteren Fahrer, denen der Siegerkranz umgelegt wurde.

Das 18. Schleizer Dreieckrennen hatte infolge Terminalschnidungen mit dem westdeutschen Terminkalender nicht die Besetzung des Vorjahres zu verzeichnen. Trotz allem hielten in fast allen Klassen interessante Kämpfe die rund 200 000 Zuschauer in Spannung. Rudi Knees und Erich Wunsche waren die Favoriten des Tages.

#### 1952: Come back für Ewald Kluge

Das 19. Schleizer Dreieckrennen war ein Jubiläumsrennen. 30 Jahre war der berühmte Rennkurs alt – und viele Fahrer aus ganz Deutschland und aus der uns befreundeten CSSR kamen zu uns, um im friedlichen Wettstreit ihre Kräfte zu messen. Dabei gab es ein freudiges Wiedersehen mit zahlreichen alten Bekannten, die bereits vor dem Kriege großartige Rennen gefahren waren. Held des Tages am 21. September war unbestritten Exeuropameister Ewald Kluge aus Ingolstadt, der dreimal an den Start ging (in den Klassen bis 125, 250 und 350 ccm) und zweimal als überlegener Sieger den Zielstreifen passierte. In der Viertelliterklasse schraubte er den Rundenrekord auf 117,29 km/std. In der Klasse bis 350 ccm kam er mit seiner „Kreissäge“ (Dreizylinder-DKW) auf 122,49 km/std. Seine schnellste Runde: 124,3 km/std.

Die weiteren Sieger dieses schönen Renntages waren: Klasse bis 125 ccm: H. P. Müller (Ingolstadt) auf Mondial. – Klasse bis 500 ccm (schnellster Mann des Tages mit neuem Streckenrekord und neuem Rundenrekord – 123,74 bzw. 125,56 km/std): Karl Rührschneck (Nürnberg) auf Norton. – Seitenwagen bis 500 ccm: Eberlein/Sauer (Katzwang) auf BMW. – Bis 750 ccm: Ebersberger/Strauß (Nürnberg) auf BMW.

#### 1953: Der große Regenkünstler Jochen Scheel

Das 20. Schleizer Dreieckrennen wurde am 13. September 1953 vor rund 80 000 Zuschauern bei strömendem Regen ausgetragen. An neue Rekorde war angesichts dieser Sachlage natürlich nicht zu denken. Trotzdem gab es sehr spannende Rennen und keine nennenswerten Unfälle. Zwei Männer standen im Mittelpunkt und waren an diesem Tage besonders gefeierte Helden: Altmeister Rudi Knees aus Nagold (Schwarzwald), der in den Klassen bis 350 und 500 ccm bei Blitz und Donner zweimal hervorragend seine Spezialitäten als „Regenfahrer“ bewies und von den Schleizern für diese beiden Siege stark gefeiert wurde. – Der andere Motorsportler, der an diesem trüben Regentag die Zuschauer immer wieder zu Begeisterungstürmen hinriß, war der junge Jochen Scheel aus Apolda, der in der Klasse bis 250 ccm dem westdeutschen Altmeister Hein-Thorn-Prikker einen großartigen Kampf lieferte. Wenn es für Jochen an diesem Tage nicht zu einem Sieg über den alten „Fuchs“ aus Bad Codesberg langte – was er mit seiner Sport-AWO gegen die italienische Werks-Moto-Guzzi des langen Hein bot, war einzigartig und gehört mit zu dem

Besten, was in Schleiz je gezeigt wurde. Solche Klasseleute wie Lottes (DKW), Riedelbauch (NSU) und Braun (Horex) hatten dieses Mal das Nachsehen. Großkampf gab es auch bei den Gespannen. Die späteren Weltmeister Hillebrandt/Barth (Amberg) auf BMW und Schmid/Kölle (Sindelfingen) auf Norton bestimmten in beiden Klassen das Geschehen. Bei den 750er Beiwagenmaschinen siegten Hillebrandt/Barth vor Schmid/Kölle, und bei den 500-ccm-Maschinen fingen Schmid/Kölle ihre Widersacher Hillebrandt/Barth nur wenige hundert Meter vor dem Ziel ab und verwiesen sie auf den zweiten Platz.

## 1954: Streckenrekorde bei Wind und Regen – Riedelbauch schraubt Rundenrekord auf 126,02 km/s

Wieder regnete es an diesem 12. September 1954 zum 21. Rennen auf dem Dreieck. Doch 100 000 Zuschauer erlebten wiederum ausgezeichnete sportliche Wettkämpfe. Über 200 Fahrer gingen in sieben Rennen an den Start, hundert davon kamen aus Westdeutschland und bekundeten damit aufs neue, daß sie sich mit ihren Freunden in der DDR eng verbunden fühlen.

In der Achttelliterklasse bestimmten Bernhard Petruschke und Horst Fügner (beide auf unseren schnellen Ifa-Drehschiebermaschinen) und Karl Lottes (Marburg) auf MV-Agusta das Rennen. Nachdem Lottes bei einem beherzten, aber zu riskanten Angriff auf „Petrus“ in der Haarnadelkurve mit den Strohballen Bekanntschaft gemacht hatte, verlor er wertvolle Sekunden, und nun zogen die beiden Ifa-Fahrer unwiderrstehlich los. Petruschke siegte vor Fügner in neuer Rekordzeit (108,46 km/std.).

In der Klasse bis 250 ccm gab es mit Reichert (Ingelheim), Brand (Hannover) und Kläger (Freiburg) einen dreifachen NSU-Erfolg. Walter Reichert siegte mit seiner NSU-Max auch in der Klasse bis 350 ccm, hier vor Ernst Hiller (Brackwede) auf AJS und Hans Hoetzer (Burscheid), ebenfalls AJS.

Schnellster Mann des Tages wurde Ernst Riedelbauch (Röglau-Grün) auf seiner schnellen 500-ccm-BMW RS 54. Er fuhr mit 126,02 km/std. neuen Rundenrekord. Hinter ihm belegten Gerd v. Woedke (Helmbrechts) auf Norton und Fritz Kläger (Freiburg) auf Horex die nächsten Plätze. – Die beiden DDR-Fahrer Barth und Maul (beide Norton) lieferten sich im Kampf um die DDR-Meisterschaft einen harten Rad-an-Rad-Kampf, wobei Maul in der letzten Runde (!) bei Weidmannsheil zu Sturz kam. Seine Meisterschaft wurde zum Glück dadurch nicht gefährdet. – Bei den Gespannen holten sich die Seriensieger Otto Schmid und Otto Kölle (Sindelfingen) auf Norton erneut den Sieg vor dem gesamtdeutschen Gespann Pusch (Westberlin) und Pöschel (Dresden) auf BSA und Richter/Klim (Dresden) auf BMW.

Zum ersten Male nach längerer Zeit wurden in diesem Jahre auch wieder Ausweissfahrerrennen gefahren. „Der Nachwuchs bewährte sich“ schrieb die Presse. In den Klassen bis 350, 250 und 125 ccm hießen die Sieger Franke (Leipzig) auf Norton, Reddig (Berlin) auf AWO und Musiol (Potsdam) auf Ifa. Mit Werner Musiol empfahl sich ein großes Talent, das in Schleiz in den späteren Jahren noch viel von sich reden machte.

## 1955: Glühende Hitze – das Dreieck wird immer schneller!

Bei herrlichstem Sonnenwetter umsäumten am 18. Juli 1955 mehr als 80 000 wieder das Dreieck. Ein besonderer Höhepunkt war die Anwesenheit des in

Schleiz so beliebten Münchener Meisterfahrers früherer Jahre, Toni Bauhofer. Er ist mit der Entwicklung der Schleizer Rennstrecke eng verbunden: 1924 gewann er auf Megola die erste Meisterschaft in Schleiz. Und eben mit dieser alten Megola (Motor im und am Vorderrad) fuhr „Toni“ unter dem Beifall der Massen eine Ehrenrunde.

Das Rennen selbst nahm in allen Klassen einen großartigen Verlauf. Die kleine Klasse bis 125 ccm stand ganz im Zeichen des Duells der schnellen Ifas aus Zschopau mit der italienischen MV-Agusta von Karl Lottes aus Marburg. Sieger wurde Horst Fügner vor Krumpholtz (beide Ifa). – In der Klasse bis 250 ccm konnte Fritz Kläger aus Freiburg, der mit zu den treuesten Anhängern des Schleizer Kurses gehört und viele Jahre ständiger Gast war, auf seiner schnellen NSU-Sportmax gewinnen. Lottes, diesmal auf DKW, kam auf Platz 2. – Die Klasse bis 350 ccm war schwach besetzt, deshalb wurde der Lauf auch auf 12 Runden verkürzt. Sicherer Sieger wurde der junge Nürnberger Helmut Hallmeier auf NSU vor Böhler (Karlsruhe) auf Moto-Parilla.

Das letzte Rennen des Tages, das Rennen der Halblitermaschinen, war zugleich auch das schnellste. Ernst Riedelbauch auf seiner schnellen BMW führte vom Start bis zum Ziel, und lediglich in der zweiten Runde schien es so, als ob ihm Jochen Scheel mit seiner Federbett-Norton ernsthafte Konkurrenz machen würde. Der junge Scheel vollbrachte eine große Leistung, konnte jedoch Riedelbauch, der eine Rekordrunde nach der anderen fuhr, nicht gefährden. Mit 129,85 km/std. fuhr Riedelbauch neuen Rundenrekord. Den Streckenrekord schraubte er auf 124,81 km/std.

Die Sieger bei dem Rennen der 500-ccm-Seitenwagengespanne hießen Fath/Ohr (Ürsenbach), die späteren Weltmeister. Leider fiel unser DDR-Meisterspann Bagge/Schönherr vorzeitig aus, nachdem es rundenlang in Führung gelegen hatte.

## 1956: Zweimal Lottes, zweimal Brown

Wichtig für die Chronik: An diesem 1. Juli 1956 fand in Schleiz das erste große internationale Rennen statt. Die gesamte deutsche Spitzenklasse (es fehlten nur wenige westdeutsche Fahrer) maß ihre Kräfte mit einigen guten ausländischen Fahrern, von denen sich der australische Taxichauffeur Robert Brown auf Anhieb die Herzen der über 80 000 Zuschauer eroberte. Zweimal stieg er auf das Siegerpodest.

In der Klasse bis 350 ccm lieferte er sich auf seiner AJS ein packendes Duell mit dem Nürnberger Helmut Hallmeier (NSU) und gewann schließlich mit 123,26 km/std (neuer Streckenrekord). Altmeister „Fritze“ Kläger, (Freiburg/Breisgau) belegte den 3. Platz.

Im Rennen der Klasse bis 500 ccm war alles gespannt auf die Auseinandersetzung zwischen Bob Brown, der dieses Mal eine Matchless fuhr, und dem jungen Peter Knees (BMW), Sohn des in Schleiz so erfolgreichen Rudi Knees. Doch Peter blieb leider beim Start hängen, er mußte Kerzen wechseln. Dadurch wurde Brown nicht zur Hergabe seines ganzen Könnens gezwungen. Er siegte sicher vor Knees jun. und dem Jenäer Jochen Scheel (Norton). Allerdings gab es keine neuen Rekorde in dieser Klasse. – Die Klassen bis 125 und 250 ccm wurden eine Beute von Altmeister Karl Lottes (DKW), der sich bei dieser Gelegenheit den 75. Siegerkranz in seiner langjährigen Rennfahrerlaufbahn erkämpfte.

Bei den Seitenwagengespannen siegten Schmid/Kölle (Sindelfingen) auf BMW vor Staschel/Perduß (Bremerhaven/Leipzig).

## 1957: Hiller ist neuer Rekordhalter – Wegen tropischer Hitze vorzeitiger Abbruch

Dreifacher MZ-Sieg in der Achtelliterklasse – Hallmeier gewann zwei Siegerkränze – Tropische Hitze veranlaßte Rennleitung zum vorzeitigen Abbruch – Der neue Rundenrekordhalter Roger Barker (Australien) verunglückte tödlich. – So lauteten die Schlagzeilen des Berichtes vom 24. Internationalen Dreieckrennen, und damit wird der Verlauf dieser Veranstaltung schon anschaulich charakterisiert. Viele ausländische Gäste (Australien, Neuseeland, Oesterreich usw.) waren wieder auf dem klassischen Kurs versammelt. Tropische Hitze lag vom frühen Morgen an auf der Strecke. Das versprach spannende und schnelle Rennen – und die gab es dann auch, aber leider trübte der tödliche Unfall des jungen Australiers Barker den Verlauf doch erheblich, zumal dieser Draufgänger in den Klassen 350 und 500 ccm den Rennverlauf weitgehend bestimmte. Mit seiner 350er Norton durchfuhr er die 7,631 km lange Strecke in 3:30,2 Minuten und schraubte damit den absoluten Rundenrekord auf 130,69 km/std. – Sieger des Rennens wurde nach dem Unfall Barkers der Westdeutsche Ernst Hiller (Brackwede) auf BMW, der den Streckenrekord auf 125,14 km/std. brachte. In den Klassen bis 250 und 350 ccm siegte Helmut Hallmeier (Nürnberg) auf NSU souverän. – In der Achtelliterklasse waren die MZ aus Zschopau einmal mehr nicht zu schlagen. Gleich dreifach war ihr Erfolg: Degner, Musiol, und Zimpel machten den Sieg perfekt.

## 1958: Bisher stärkste internationale Besetzung

Fahrer aus 12 Ländern waren am 6. Juli 1958 beim 25. Rennen dabei. Schnellster Mann des Tages (allerdings ohne neue Rekorde aufzustellen) wurde der österreichische Staatsmeister Gerold Klinger auf BMW RS, der das Rennen der Halblitermaschinen souverän vor den Gebrüdern Eric und Harry Hinton (beide auf Norton) aus Australien gewann. Bei den 250-ccm-Maschinen siegte Dieter Falk auf Adler-RS, und bei den 350ern siegte wieder Helmut Hallmeier auf NSU. Bei letzterem Rennen gab es leider wieder einen tödlichen Unfall: Der Neuseeländer Higgins wurde in der „Seng“ aus der Kurve getragen und starb an den Folgen des tragischen Unfalls. – Ein Klasserenrennen boten wieder die Achtellitermaschinen. Wenn man vielleicht vor dem Rennen angenommen hatte, daß das Fehlen der DDR-Spitzenfahrer, die an einem Weltmeisterschaftslauf in Belgien teilnahmen, es den Zschopauer Zweitakttern schwer machen würde, gegen die Meute der Ducati, MV-Agusta und Mondial anzukommen, so war das ein Trugschluß. Walter Brehme (Leuna) und Dietmar Zimpel (Zschorlau) bestimmten mit ihren MZ vom Start bis ins Ziel die Lage und machten den Sieg unter sich aus. Hinter ihnen gab es packende Positionskämpfe zwischen dem CSSR-Fahrer Malina (CZ), Pesl (München) auf MV-Agusta und Kronmüller (Mannheim) auf Ducati. Pesl entschied diese Auseinandersetzung für sich. – Bei den Gespannen siegten Ritter/Blauth (Speyer) auf BMW vor den DDR-Fahrern Richter/Kliem (Dresden) auf BMW.

## 1959: Im Mittelpunkt stand John Hempleman

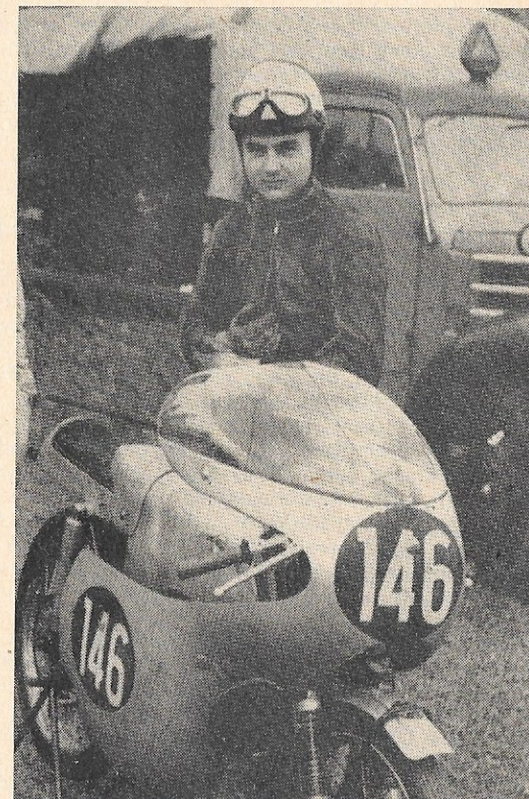
Das 26. Rennen am 21. Juni 1959 stand in allen Klassen im Zeichen von Klassefahrern. Das fing schon in der Achtelliterklasse an, wo der Schweizer Vizeweltmeister Luigi Taveri mit einer Maschine unserer volkseigenen MZ-Werke an den Start ging. Gemeinsam mit Degner (ebenfalls auf MZ) wurde er gefeierter erster Sieger des Tages. – In der Viertelliterklasse lief es dann aber

bei MZ nicht. Obwohl vier Fahrer (Taveri, Fügner, Fischer und Musiol) zunächst souverän an der Spitze lagen, fielen doch die drei Erstgenannten infolge Maschinenschadens aus, und auch Musiol mußte die Boxen aufsuchen. Dadurch kam Helmut Weber (Radeberg) auf seiner Simson, die an diesem Tage ausgezeichnet lief, zum Sieg. – Das Rennen der 350-ccm-Maschinen gewann der nachmalige Weltmeister Jim Redman aus Rhodesien mit seiner Norton in neuer Rekordzeit für seine Klasse.

Neuen absoluten Streckenrekord fuhr der Neuseeländer John Hempleman auf Norton in der Halbliterklasse. Nun stand der Rekord auf 130,21 km/std. – Leider ereignete sich kurz vor Schluß der Veranstaltung, beim Rennen der Dreiradfahrzeuge ein Unfall, dem der Beifahrer des Vorjahrsiegers, Alwin Ritter, der Sportfreund Schröder, zum Opfer fiel. Es gab außerdem mehrere Schwerverletzte. Die Rennleitung brach deshalb das Rennen vorzeitig ab. Sieger wurden hier nach vier Runden Scheidegger/Burkhardt (Schweiz) auf BMW.

## 1960: Held des Tages war Werner Musiol

Der kleine Babelsberger hatte sich vor Jahren auf dem Dreieck seine ersten „Sporen“ als Ausweissfahrer verdient. Jetzt, am 19. Juni 1960, beim 27. Rennen, war er unbestritten der Held des Tages. Höhepunkt war das Rennen der Klasse bis 250 ccm. Drei Fahrer der volkseigenen MZ-Werke galten im vornherein als Favoriten: Werner Musiol, Hans Fischer und der Neuseeländer John Hempleman. Musiol und Fischer stürmten sofort los und hatten bald einen großen Vorsprung erreicht. Hempleman dagegen mußte in der zweiten Runde Kerzen wechseln und fiel dadurch weit zurück. Den Sieg machten dann Musiol und Fischer unter sich aus, wobei Musiol immer schneller wurde und bald alle Rundenrekordmarken überfuhr, die jemals auf dem Schleizer Dreieck aufgestellt wurden. Mit 132,9 km/std. fuhr er die schnellste Runde und stellte zugleich mit 126,959 km/std. einen neuen absoluten Strecken-



Hans Fischer (Gelenau) auf MZ – heute einer der erfolgreichsten Fahrer unserer Republik.

rekord auf einer 250-ccm-Maschine (!) auf. Hinter ihm kam sein Stallgefährte Fischer auf den 2. Platz – In der Achtelliterklasse wurde der „Spieß umgedreht“. Hans Fischer siegte hier vor Musiol und Bischoff. Es gab einen dreifachen MZ-Triumph. – Doppelsieger wurde in den großen Klassen einmal mehr John Hempleman. In der Klasse bis 350 ccm siegte er vor dem Westdeutschen Karl Hoppe (AJS) und in der Halbliterklasse souverän vor Ernst Hiller und Alois Huber (beide BMW).

## 1961: Begeisternde Rennwagenpremiere

Zwei Seiten hatte dieser 4. Juni 1961 für das Dreieck. Einmal muß die Tatsache hervorgehoben werden, daß die alte Motorradrennstrecke nunmehr auch als eine ideale Wagenrennstrecke entdeckt wurde. Das Rennen der Formel-Junior-Wagen, ein Lauf zur Deutschen Meisterschaft, übertraf sogar die Erwartungen. Willy Lehmann aus Bitterfeld siegte bei dichtem Nebel in der dennoch beachtlichen Zeit von 121,548 km/std. –

Bei den Motorrädern gewann in der Klasse bis 125 ccm Walter Brehme (Bad Dürrenberg) auf MZ mit einem „Schnitt“ von 117,8 km/std. – Es gab dann noch zwei Ausweissfahrten – doch dann mußte sich leider die Rennleitung dazu entschließen, die Veranstaltung abzubrechen. Der Nebel behinderte die Fahrer zu sehr, die Sorge um den Menschen stand selbstverständlich im Vordergrund.

## 1962: David Riley überfährt alle Rekordmarken

Es ist eigentlich ein Kuriosum: Auf der ältesten Motorradrennstrecke Deutschlands, die zugleich als ein sehr schwerer und idealer Kurs für Motorräder anerkannt ist, hält nun kein Motorradrennfahrer, sondern ein Wagenfahrer die absolute Geschwindigkeitsrekorde! Der Süd-Rhodesier David Riley gehört zu jenen Fahrertypen, die schon nach kurzer Zeit zu Publikumslieblingen wurden. Am 17. Juni 1962 fuhr er in der Klasse der Formel-Junior-Rennwagen mit 135,40 km/std. die bisher schnellste Rennrunde, die jemals auf dem alten und berühmten 7,6-km-Kurs gefahren wurde! Dabei hatte er keine ernsthafte Konkurrenz. Seine größten Widersacher (Max Byczkowski und Heinz Melkus auf Wartburg) hatten Maschinenschaden bzw. fielen vorzeitig aus. Das schmälert jedoch die Leistung Rileys nicht – im Gegenteil. Nun mußte er praktisch nur gegen „die Uhr“ fahren. Er schraubte den absoluten Streckenrekord auf 131,862 km/std. – Das Rennen der Leistungsklasse 2 der Formel-Junior-Wagen gewann Pfeiffer (DDR) auf Wartburg mit einem Durchschnitt von 117,5 km/std.

Großartiger Doppelsieger dieses schönen Renntages war unser Hans Fischer vom Kollektiv der volkseigenen MZ-Werke. In der Klasse bis 125 ccm schraubte er den Streckenrekord auf 121,872 km/std. und verwies seine Stallkameraden Moses und Bischoff auf die Plätze. – In der Viertelliterklasse kam es zu einem spannenden Duell zwischen dem Schleizer Publikumsliebbling und langjährigen Rekordhalter Werner Musiol und Hans Fischer, der dank einer besseren taktischen Einstellung zum zweiten Male an diesem Tage Sieger wurde. Die drei einzigen DDR-Fahrer in der Klasse bis 250 ccm (Fischer, Musiol, Enderlein, – alle auf MZ) bestimmten den Rennverlauf, die ausländischen Teilnehmer hatten keine Chance.

## 1963: Rekordbesetzung.

Die Geschichte des Jubiläumsrennens ist noch nicht geschrieben, doch darf man schon jetzt mit Fug und Recht behaupten: Das Rennen wird jubiläumswürdig sein! Fahrer aus 19 Ländern bewarben sich um die Teilnahme, die Rennstadt Schleiz hat sich nach besten Kräften bemüht, ihren Gästen einen großartigen Empfang zu bereiten. Die Strecke selbst ist weiter verbessert worden. Dank der Initiative des MC „Schleizer Dreieck“ ist am Start- und Ziel-Platz ein schmuckes Zielrichterhaus entstanden, das in wahrer Rekordzeit erbaut wurde. Dank allen, die sich dafür eingesetzt haben.

Für den 14. Juli 1963 haben sich prominente Gäste angesagt. Wir erwarten vor allem auch ein Wiedersehen mit alten „Kämpen“, die durch ihre sportlichen Leistungen maßgeblich diese 40jährige Geschichte des Dreiecks mitgestaltet haben. Sie alle grüßen wir zum 30. Rennen in Schleiz und wünschen dem Schleizer Dreieck auch in Zukunft alles Gute.

Das Schleizer Dreieckrennen ist ein gutes Stück Motorsportentwicklung, seine Geschichte ist ein wertvolles Stück Geschichte überhaupt. Zu danken haben wir an dieser Stelle allen jenen bekannten und unbekanntenen Funktionären und freiwilligen Helfern, die durch ihren unermüdelichen Einsatz mitgeholfen haben und die stets bereit sind, die Entwicklung des Schleizer Rennens zu fördern und zu unterstützen.

Dieser Dank gilt insbesondere der Partei der Arbeiterklasse und unserem Arbeiter-und-Bauern-Staat. Sie waren es, die nach 1945 durch ihre großartige Unterstützung es überhaupt ermöglichten, daß das Schleizer Dreieck seine große internationale Bedeutung im Motorsport wiedererlangte. Die Motorsportler danken es durch gute sportliche Leistungen, sie helfen auf ihre Weise mit, den Sozialismus zum Siege zu führen.

## SIEGERLISTE DER RENNEN

Jahr	Klasse b. 175 ccm	km/std.	Bis 250 ccm	km/std.	Bis 350 ccm	km/std.
1923	Nicht ausgeschrieben		Lohfeldt, Erfurt (NSU)	51,4	Kl. C 1 Hackel, Erfurt (NSU) 48,0 Kl. D 1 Hucke, Berlin (Bekamo) 56,4	
1924	Letnar, München (Cockerell)	57,0	v. König-Fachsenfeld, Stuttgart (Cotton)	64,0	Paetzold, Köln (Imperia)	75,0
1925	Wucher, Hamburg (EWU)	67,9	Gehrun, Gablenburg (Hirth)	78,2	Lohse, Chemnitz (Schüttoff)	83,1
1926	Magnus, Berlin (DKW)	68,5	Islinger, Neckarsulm (NSU)	80,0	Ihle, Chemnitz (Schüttoff)	81,0
1927	Henkelmann, Wanne-Eickel (DKW)	73,6	Winkler, W., Chemnitz (DKW)	79,5	Dom, Ludwigsburg (Standard)	84,2
1928	Geiß, Pforzheim (DKW)	80,0	Winkler, W., Chemnitz (DKW)	85,5	Dobberkau, Suhl (Ardie-Jap)	81,3
1929	Nicht ausgeschrieben		Friedrich, K., Chemnitz (DKW)	84,8	Barthels, Waldkirch (DKW)	90,0
1930	Nicht ausgeschrieben		Geiß, Pforzheim (DKW)	84,7	Hiller, Feuerbach (Montgomery)	80,0
1931	Nicht ausgeschrieben		Geiß, Pforzheim (DKW)	86,6	Loof, Godesberg (Imperia)	92,35
1932	Nicht ausgeschrieben		Winkler, W., Chemnitz Geiß, Pforzheim (Totes Rennen)	93,9	Loof, Godesberg (Imperia)	99,31
<b>Wagen bis 750 ccm</b>						
1933	Kohlrausch, Eisenach (Austin)	96,96	Geiß, Pforzheim Winkler, Chemnitz (Totes Rennen)	?	Richnow, Berlin (Rudge)	?
1934	Nicht ausgeschrieben		Winkler, W., Chemnitz (DKW)	100,8	Loof, Godesberg (Imperia)	104,0
<b>Gespanne bis 600 ccm</b>						
1935	Schumann-Böhm, Neckarsulm (NSU)	98,4	Geiß, Pforzheim (DKW)	107,5	Mellmann, Steinbach (NSU) 111,8 (Totes Rennen)	
1936	Braun-Badsching, Karlsruhe (DKW)	102,4	Kluge, Chemnitz (DKW)	110,6	Mellors, England (Velocette)	108,5
1937	Böhm-Fuchs, Neckarsulm (NSU)	94,0	Kluge, Chemnitz (DKW)	111,3	Fleischmann, Neckarsulm (NSU)	112,1
1949	Ebersberger-Strauß, Nürnberg (BMW)	94,4	Winkler, W., Pößneck (DKW) m. K. Flemming, Berlin (NSU) o. K.	101,6 93,7	Limmer, Greiz (NSU)	99,3

## AUF DEM SCHLEIZER DREIECK

Jahr	Bis 500 ccm	km/std.	Bis 750 ccm	km/std.	Bis 1000 ccm	km/std.
1923	Krieger, Suhl (Cito KG)	64,0	Nicht ausgeschrieben		Raebel, Apolda (Mars)	64,2
1924	Bieber, jun., München (BMW)	82,1	Bauhofer, München (Megola)	82,7	Nicht ausgeschrieben	
1925	Reich, München (BMW)	71,8	Klein, Waldkirch (Mabeco)	60,0	Rüttchen, Erkelenz (Harley Davidson)	82,1
1926	Bussinger, München (Ardie-Sport)	84,1	Stegmann, Neuölsnitz (AJS)	85,0	Rüttchen, Erkelenz (Harley Davidson)	88,0
1927	Wetzel, Zwickau (BMW)	86,7	Nicht ausgeschrieben		Rüttchen, Erkelenz (Harley Davidson)	88,3
1928	Dom, Ludwigsburg (Standard)	90,2	Nicht ausgeschrieben		Bauhofer, München (BMW)	94,6
1929	Soenius, Köln (BMW)	99,7	Nicht ausgeschrieben		Giggenbach, München (Bayernland)	83,8
1930	Bauhofer, München (DKW)	91,1	Nicht ausgeschrieben		Kratz, Oberohmen (BMW)	90,4
1931	Hiller, Feuerbach (Montgomery)	85,8	Nicht ausgeschrieben		Rüttchen, Erkelenz (NSU)	93,3
1932	Rosemeyer, Lingen (NSU)	101,0	Nicht ausgeschrieben		Rüttchen, Erkelenz (NSU)	105,11
<b>Wagen bis 1100 ccm</b>						
1933	Ley, Nürnberg (Norton)	?	Götze, Langewiesen (BMW)	?	Rosemeyer, Lingen (NSU)	104,5
1934	Rosemeyer, Lingen (DKW)	109,1			Soenius, Köln (NSU)	105,7
<b>Gespanne bis 1000 ccm</b>						
1935	Steinbach, Neckarsulm (NSU)	116,9	Braun-Badsching, Karlsruhe (Horex)	98,4	Nicht ausgeschrieben	
1936	Steinbach, Chemnitz (DKW)	115,6	Schumann-Höller, Neckarsulm (NSU)	103,1	Nicht ausgeschrieben	
1937	Fleischmann, Neckarsulm (NSU)	101,1	Zimmermann-Höller, Neckarsulm (NSU)	95,5	<b>Klasse bis 125 ccm</b>	
1949	Wünsche, E., Dresden (Norton)	107,8	Kaul-Lauber, Kuhnreuth (BMW)	98,4	Eisner, Dresden (DKW)	84,2

## SIEGERLISTE DER RENNEN

Gespanne	km/std.	250 ccm	km/std.	350 ccm	km/std.
1950 Böhlm-Fuchs, Neckarsulm (NSU) m. K. Ebersberger-Strauß, Nürnberg (BMW) o. K.	108,2 ?	Kluge, Ingolstadt (DKW) m. L. Gablenz, Karlsruhe (Parilla) o. K.	108,7 107,8	Wünsche, S., Ingolstadt (DKW) m. L. Knees, Ahlshausen (AJS) o. K.	112,7 110,5
<b>Gespanne bis 500 ccm</b>					
1951 Krause-Trinkhaus Berlin (BMW)	96,7	Hoffmann, Zwickau (DKW) m. L. Kirchner, Erfurt (NSU) o. L.	107,5 100,0	Knees, Ahlshausen (AJS)	113,7
1952 Eberlein-Sauer, Katzwang (BMW)	106,0	Ewald Kluge, Ingolstadt (DKW)	122,49	Ewald Kluge, Ingolstadt (DKW)	117,29
1953 Schmid-Kölle, Sindelfingen (Norton)	?	Hein Thorn-Prikker, Bad Godesberg (Motor-Guzzi)	?	Rudi Knees, Nagold (Norton)	?
1954 Schmid-Kölle, Sindelfingen (Norton)	107,81	Walter Reichert, Ingelheim (NSU-RS)	120,34	Walter Reichert, Ingelheim (NSU-RS)	101,74
1955 Fath-Ohr Ursenbach (BMW)	112,17	Fritz Kläger, Freiburg (NSU)	119,32	Hellmut Hallmeier Nürnberg (NSU)	116,30
1956 Schmid-Kölle, Sindelfingen (BMW-RS)	111,44	Karl Lottes, Marburg DKW	119,03	Bob Brown, Australien (AJS)	123,26
1957 ausgefallen		Hellmut Hallmeier, Nürnberg (NSU-Sp.)	117,09	Hellmut Hallmeier, Nürnberg (NSU-Sp.)	125,01
1958 Ritter-Blauth, Speyer (BMW-RS)	114,636	Dieter Falk, Freudenberg (Adler RS)	121,599	Hellmut Hallmeier, Nürnberg (NSU-Max)	120,159
1959 Scheidegger-Burkhardt, Schweiz (BMW)	118,05	Helmut Weber, Radefeld (Simson)	120,075	Jim Redman, Rhodesien (Norton)	126,26
1960 abgebrochen		Werner Musiol, Babelsberg (MZ-RE)	126,959	John Hempleman, Neuseeland (Norton)	120,58
<b>Rennwagen 1100 ccm/Kl. I</b>					
1961 Willi Lehmann, Bitterfeld, (Wartburg)	121,548	abgebrochen		abgebrochen	
1962 David Riley, Süd-Rhodesien (Cooper)	131,862	Hans Fischer, Zschopau (MZ-RE)	127,850	—	

## AUF DEM SCHLEIZER DREIECK

500 ccm	km/std.	Gespanne	km/std.	125 ccm	km/std.
1950 Meier, München (BMW) m. K. Zeller, Hammerau (BMW) o. K.	111,23 103,2	Kraus-Huser, München (BMW) o. K.	96,13	Müller, Bielefeld (DKW) m. K. Dietrich, Frankfurt (Puch) o. K.	91,1 84,2
<b>Gespanne bis 750 ccm</b>					
1951 Wünsche, E., Dresden (Norton)	114,5	Weißmeier-Kupfer, Forchheim (BMW)	103,9	Krumpholz, Zwickau (Ifa-DKW)	95,6
1952 Karl Rührschneck, Nürnberg, (Norton)	123,74	Ebersberger-Strauß, Nürnberg (BMW)	109,41	H. P. Müller, Bielefeld (Mondial)	107,7
1953 Rudi Knees, Nagold (Norton)	?	Hillebrandt-Barth, Amberg (BMW)	?	Siegfried Haase, Griesbach (Ifa)	91,09
1954 Ernst Riedelbauch, Rößlau-Grün (BMW)	120,99	—		Bernhard Petruschke, Klein-Machnow (Ifa)	108,46
1955 Ernst Riedelbauch, Rößlau-Grün (BMW-RS)	124,81	—		Horst Fügner, Karl-Marx-Stadt (Ifa) Zschopau	109,55
1956 Bob Brown, Australien (Matchless)	124,70	—		Karl Lottes, Marburg (DKW)	108,68
1957 Ernst Hiller, Brackwede (BMW-RS)	125,14	—		Ernst Degner, Zschopau (MZ)	113,16
1958 Gerold Klinger, Oesterreich (BMW-RS)	123,198	<b>Sportwagen</b> Wojcikowski, Wittenberg (AWE)	92,693	Walter Brehme, Leuna (MZ-RE)	111,094
1959 J. Hempleman, Neuseeland (Norton)	130,205	—		Ernst Degner, Zschopau, Luigi Taveri, Schweiz (MZ)	117,86
1960 John Hempleman, Neuseeland (Norton)	109,605	—		Hans Fischer, Zschopau (MZ-RE)	110,57
<b>Rennwagen b. 1100 ccm Leistungsklasse II</b>					
1961 —		—		Walter Brehme, Leuna (MZ-RE)	117,80
1962 —		Holger Norrmann, Schweden (Cooper)	117,555	Hans Fischer, Zschopau (MZ-RE)	121,872

## Die erfolgreichsten Fahrer

Wenn man 30 Jahre Revue passieren läßt, dann darf auch die Frage nach dem erfolgreichsten Fahrer nicht unbeantwortet bleiben. Auf wen tippen Sie? Auf Toni Bauhofer, Ernst Riedelbauch oder Werner Musiol? Das sind alles Namen, die bei den Rennbesuchern unseres Schleizer Dreiecks einen guten Klang haben. Aber die bekanntesten Fahrer sind ja nicht immer die erfolgreichsten. Vielleicht sind Ihnen die beiden Namen, die wir Ihnen gleich nennen werden, gar nicht mehr so in Erinnerung, und den jüngeren Anhängern des Motorrennsports werden sie wohl kaum bekannt sein. Etwa drei Jahrzehnte schon haben sie dem aktiven Motorrennsport Valet gesagt. In dieser Festschrift sollen sie einen ehrenden Platz bekommen – Arthur Geiß aus Pforzheim und Paul Rüttchen aus Erkelenz.



Arthur Geiß (links) auf DKW einer der größten Rennfahrer seiner Zeit. Die Chronik ergibt, daß er der bisher erfolgreichste Fahrer in Schleiz überhaupt ist.

Der kleine Arthur Geiß brachte das Kabinettstückchen fertig, in vier aufeinanderfolgenden Jahren, und zwar 1930 bis 1933, in der Klasse bis 250 ccm als erster den Zielstrich zu überfahren, zweimal davon im toten Rennen mit Walfried Winkler. Das hat ihm noch keiner nachgemacht! Insgesamt trug sich Arthur Geiß auf seiner DKW in Schleiz sechsmal in die Siegerliste ein.

Ihm gleichgetan mit ebenfalls sechs Siegen hat es Paul Rüttchen, Erkelenz, in der schwersten Klasse, die jemals gefahren wurde, in der Klasse bis 1000



Paul Rüttchen (Erkelenz) war auf NSU und Harley Davidson vielfacher Sieger in Schleiz.

ccm. Dreimal steuerte Paul Rüttchen eine Harley-Davidson zum Sieg, und dreimal eine NSU. Das war die Zeit von 1925 bis 1932. Und Paul Rüttchen gewann auch den Wanderpokal der Stadt Schleiz. Leider hat sich die Stadt Schleiz zu einem neuen Wanderpokal noch nicht wieder entschließen können, obwohl es an Anregungen nicht gefehlt hat. Hoffentlich dann 1964!

Doch zu diesen beiden Rennfahrern, deren Namen immer mit dem Schleizer Dreieckrennen verbunden sind, muß man noch eine ganze Reihe weitere hinzuzählen, die auf unserem schwierigen Rennkurs ebenfalls mehrere Siege errungen haben. Da ist zunächst mit fünf gewonnenen Rennen der ebenfalls

ewig unvergessene Europameister Ewald Kluge aus Ingolstadt, der vor einem Jahrzehnt noch mit seiner „singenden Säge“, seiner DKW, für Stimmung auf dem Schleizer Dreieck sorgte. Ebenfalls fünf Siege verbuchte Walfried Winkler, mit vier Siegen folgen Helmut Hallmeier aus Nürnberg und Rudi Knees aus Nagold. Letzterer hatte vor allem bei den ersten Rennen nach dem faschistischen Krieg seine große Zeit, obwohl er nicht mehr zu den jüngsten zählte.

Und nun noch die Fahrer, die in Schleiz dreimal auf dem Siegerpodest standen. Hier sei zuerst der langjährige Liebling des Schleizer Rennpublikums genannt: Toni Bauhofer aus München. Sein Schneid und sein Draufgängertum haben immer wieder die Begeisterung der Rennbesucher hervorgerufen. Toni Bauhofer feierte bereits 1924 seinen ersten Sieg, und zwar auf einer Megola, jener außergewöhnlichen Maschine mit dem Motor am Vorderrad, mit der er 1955 eine Ehrenrunde auf dem Schleizer Dreieck fuhr.

Gut bekannt ist uns auch noch Bernd Rosemeyer aus Lingen, den die kapitalistischen Profitinteressen auf einer Rekordfahrt bei Mörsfelden in den Tod trieben, mit ebenfalls drei Siegen. Weiter kommen hinzu Ernst Loof aus Godesberg (Siege in der Klasse bis 350 ccm 1931, 1932 und 1934); O. Steinbach aus Neckarsulm, dessen Streckenrekord aus dem Jahre 1935, mit einem „Schnitt“ von 116,9 km/std. auf einer NSU aufgestellt, bis zum Jahre 1952, also 16 Jahre, Bestand hatte; Heiner Fleischmann aus Neckarsulm, der sich 1935 als Ausweissfahrer in Schleiz seinen ersten Sieg holte, und dann 1937 als Lizenzfahrer einen Doppelsieg in den Klassen bis 350 ccm und 500 ccm feierte; weiter John Hempelman aus Neuseeland, 1959 und 1960 gewonnen, im zuletzt genannten Jahr ebenfalls einen Doppelsieg in den gleichen Klassen; ferner die Seitenwagengespanne Ebersberger/Strauß, die als Draufgänger bekannten Nürnberger, und Schmid/Kölle aus Sindelfingen, die beiden „Ottos“. Zuletzt noch der erfolgreichste Fahrer der letzten Jahre – Hans Fischer aus Zschopau auf der schnellen MZ aus unseren volkseigenen Motorradwerken.

Das sind die Namen der Fahrer, die in der Geschichte des Schleizer Dreiecks immer einen Platz haben werden, weil sie die größten Erfolge hatten. Sie bewiesen Mut und fahrerisches Können, sie hatten aber auch eine Maschine, die dieser gewaltigen Beanspruchung auf dem schwierigen Kurs standhielt. Natürlich gab es und gibt es eine ganze Reihe Fahrer, die ihnen ebenbürtig sind. Aber sie mußten vielleicht bei einem oder sogar mehreren Rennen die Segel streichen, weil sie ein Defekt an der Maschine zur Aufgabe zwang, oder weil ihnen vielleicht auch ein bißchen Glück gefehlt hat, um in der Siegerliste einen ständigen Platz zu finden. Sie waren als Fahrer ebenso gut, kühn und schnell, aber eben nicht so erfolgreich wie die hier Genannten.

Wolfgang Roediger:

## Schleizer Dreieck – eine Weltmeisterschaftsstrecke?

Zunächst muß ich bemerken, daß diese Frage kein journalistischer Trick von mir ist (nach dem Rezept: Frage als Titel, um dann erwartungsgemäß mit Ja zu antworten.) Sondern sie ist mir tatsächlich oft gestellt worden. Zum ersten Male, ich entsinne mich genau, als ich vor zehn Jahren die „Vision von Schleiz“<sup>\*\*\*</sup>, persönliche Vorstellungen von einem WM-Lauf auf dem Dreieck geschrieben hatte. Besonders aber in letzter Zeit fragte man mich nach meiner Meinung dazu.

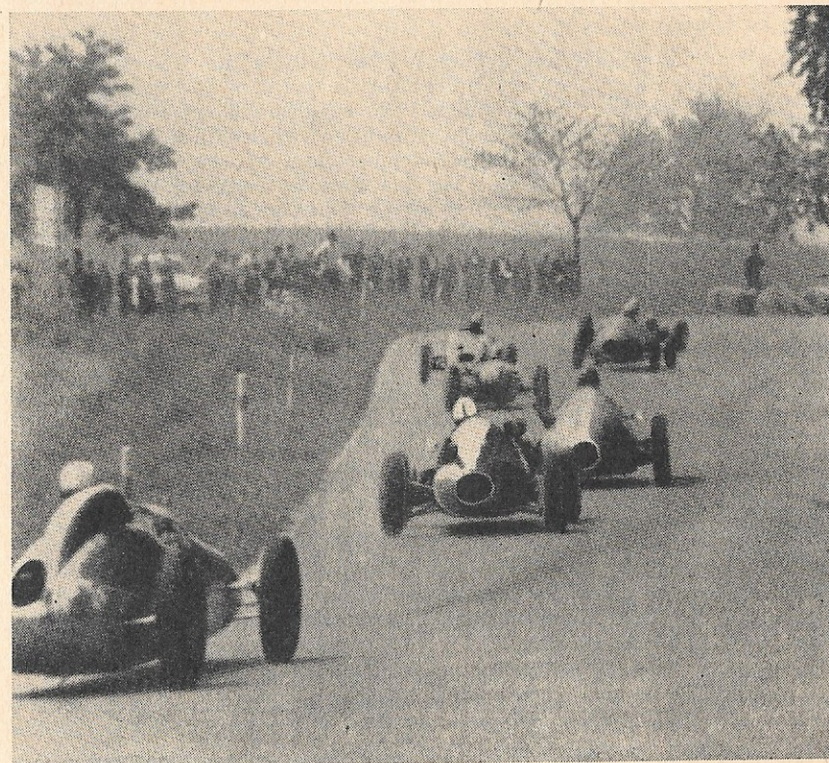
<sup>\*\*\*</sup> „Illustrierter Motorsport“, Heft 18, Jahrgang 1953

Und irgendwie drängt sich natürlich diese Fragestellung auf, jetzt umso mehr, bei diesem so seltenen Jubiläum, das nur ganz wenige Rennstrecken in der Welt aufweisen können.

Noch etwas muß ich gestehen: daß mir die Antwort ziemlich schwerfällt. Damit ist bereits ausgedrückt, daß sie nicht einfach in einem kurzerhand ausgesprochenen Ja oder Nein zusammengefaßt werden kann.

Immerhin geht es dabei um gewichtige Werturteile, die nicht nur das klassische Schleizer Dreieck betreffen. Ferner muß man die Dinge im großen Maßstab und realistisch genug betrachten, um zu einem objektiven Ergebnis zu gelangen. Dies möchte ich kurz versuchen, weil man zweifellos auf die gestellte Frage eingehen muß.

Dazu ist es jedoch von vornherein unerlässlich, daß man sie kühl und scheinungslos auf Zweck und Ziel hin genauer formuliert – etwa so: Ist mit Weltmeisterschaftsläufen auf dem Dreieck zu rechnen? –, und ferner muß man aufgliedern und zumindest von zwei Beurteilungspunkten ausgehen:



Sogar Junior-Rennwagen fahren auf dem Dreieck. Deren Platzbedarf ist größer als der von Solomaschinen. Allerdings würde das für WM-Läufe FIM-Auflagen hinsichtlich Mindestbreite an noch einigen Streckenteilen nicht ausschließen.



1. von der Strecke selbst,
2. vom gesamten weiteren Komplex, der überhaupt mit der Ausrichtung eines WM-Laufes auf dem Schleizer Dreieck in Zusammenhang steht.

Bleiben wir gleich beim zweiten Punkt. Seit 1962 ist der Sachsenring der offiziell von der FIM bestätigte Kurs für die Läufe zur Motorrad-Weltmeisterschaft, die in unserer Republik ausgetragen werden. Diese Tatsache – ebenso wie die in ihr enthaltene internationale Anerkennung und die großen für den Sachsenring aufgewendeten Leistungen – kann unmöglich bei allen Erwägungen, die sich mit entsprechenden Parallelen für das Schleizer Dreieck befassen, übersehen werden. Es wäre höchst widersinnig, nun dem Sachsenring den unter vielen Anstrengungen erlangten Rang sozusagen im eigenen Haus streitig machen zu wollen. Ich weiß auch, daß es meinen Freunden in Schleiz nicht darum geht, einen solchen „Rennstrecken-Streit“ zu entfachen. Sondern Sie denken in erster Linie an eine solche international gültige Einschätzung, die das klassische Dreieck verdient.

**Freilich sind dabei die im Wettbewerb mit den anderen Strecken entstandenen Wünsche allzu begreiflich, auch auf dem Schleizer Dreieck Weltmeisterschaftsläufe zu fahren!**

Wäre eine Kompromißlösung denkbar? Etwa Teilung der Klassen vielleicht, daß die 250er, 350er sowie die Halbliterklasse auf dem Sachsenring und die kleinen Solomaschinen, die 50er und die 125er, auf dem Schleizer Dreieck zu WM-Läufen starten. Eine solche Regelung ist nicht zu verwirklichen. Man kann sich das allein schon am Beispiel des MZ-Renneinsatzes vor Augen führen: Szabo oder Fischer, die ja sowohl die 125er als auch die 250er MZ-Rennmaschinen fahren, könnten dann nur in einer Klasse entweder hier oder dort starten. Gleiches träfe auf die Doppelstarter des Honda-Teams zu. Nein, man kann einen Lauf nicht aufspalten. Es wäre auch ausgeschlossen, innerhalb eines Jahres zwei WM-Termine in unsere Republik zu vergeben.

Ferner müßten zur Ausrichtung eines WM-Laufes in Schleiz noch eine ganze Reihe von wichtigen Voraussetzungen geschaffen werden, an die viele Außenstehende kaum denken. Da spielen so wichtige Dinge wie Hotels, technische Nebeneinrichtungen, Zufahrtswege und Parkplätze, keineswegs zuletzt all das, was die erforderliche Riesenzahl von Zuschauern betrifft, eine sehr entscheidende Rolle. Vieles ist in solcher Hinsicht bereits vom Rat der Stadt Schleiz vom Rat des Kreises und von den Schleizer Sportfreunden getan, weiteres wird geschaffen. Aber noch reichen diese Voraussetzungen, verglichen mit dem Sachsenring und mit Karl-Marx-Stadt und dem ganzen sächsischen Industriegebiet als „Hinterland“, nicht aus. Bleiben wir realistisch: Schleiz wäre überfordert.

Ganz anders ist die Sachlage zum ersten Punkt – und das scheint mir doch der eigentliche, wesentliche Kern der immer wieder auftauchenden Frage zu sein! –, zur Strecke selbst.

Das Schleizer Dreieck ist die älteste Rennstrecke Deutschlands. Dies allein würde nicht ausreichen, den klassischen Motorradrennkurs in den Status einer WM-Strecke zu versetzen. Aber das Dreieck ist auch jung geblieben, ständig wurde der Kurs bezüglich Breite, Oberflächenbelag und Sichtmöglichkeiten für die Zuschauer verbessert. Und doch blieb das Dreieck wiederum in seinen Merkmalen und Kennzeichnungen das, was seit je als Besonderheit für diesen Kurs gilt: eine der schwersten Straßenrennstrecken der Welt, außerordentliche Püfung von Fahrer und Maschine!

**In seiner Charakteristik ist das Dreieck sogar im ursprünglichen Sinn und Zweck des Motorradrennsportes manchen Strecken überlegen, auf denen zur Zeit Läufe zur Motorrad-WM gefahren werden!**

Sicher brauche ich hier keine genauere Streckenbeschreibung vorzunehmen. Der Kurs ist vielen treuen Anhängern von Schleiz, auf die das Dreieck immer wieder – was nachweisbar ist – einen besonderen Reiz ausübt und die teils seit Jahrzehnten und auch bei Nässe und Nebel kommen, hinreichend bekannt.

Da wechseln Gefälle und Steigungen, scharfe Kehren und schnelle Kurven in rascher Folge miteinander ab. Es gibt markante Beschleunigungspunkte und Streckenteile, wo die Maschinen aus hohem Tempo hart heruntergebremst werden müssen. Das Dreieck stellt ungewöhnlich hohe – soweit Rennen überhaupt noch Steigerungen zulassen – und verschiedenartigste Anforderungen an Fahrer und Maschinen. Ein ausgesprochener Hochgeschwindigkeitsfahrer wird kaum erfolgreich mit dem schweren Dreieckkurs zurecht kommen, wenn er nicht zugleich ein ganz hervorragender Kurven-Stilist ist und technisch aufs engste mit seiner Maschine verwächst. Ebenso groß und verschiedenartig sind die Anforderungen, die an die Renntechnik gestellt werden. Die motorischen Belastungen umfassen einen denkbar weiten Bereich. Beispielsweise muß aus der Stadtkurve heraus aus den untersten Gängen den Berg hinauf beschleunigt werden, dann kommt sofort die schnelle Gefällestrecke hinunter zur Seng. Es werden Spitzen-PS in obersten Drehzahlbereichen verlangt, zugleich aber auch hohes Drehmoment, temperamentvoller Abzug aus mittleren Drehzahlen heraus. Nur optimale Eigenschaften des Fahrwerks können Zeitgewinne in den Kurvenfolgen ergeben. Weitere für das Dreieck kennzeichnende technische Probleme sind die genau abgestimmten Getriebeübersetzungen und die voll standfeste Wirkung der Bremsen. Trotz dieser technischen Notwendigkeiten, ohne die ein Sieg ausgeschlossen ist, bleibt das Dreieck im Schwergewicht das, was man als ausgesprochene Fahrerstrecke bezeichnet.

Im Schwierigkeitsgrad möchte ich Schleiz fast mit den Merkmalen der englischen TT oder, was zwar mehr für die Wagen zutrifft, mit dem Nürburgring vergleichen. Diesen jedoch hat das Schleizer Dreieck die viel kürzere, für die Zuschauer günstigere Streckenlänge von nur 7,6 km voraus.

**Mit seiner hervorragenden Charakteristik als schwere Stafettenstrecke, als erstrangiger Fahrerkurs und im höchsten Grade universelle Maschinenprüfung entspricht das Dreieck genau dem klassischen Sinn eines sportlichen und technischen Hochleistungsexamens, das letzten Endes in der Vervollkommnung und Fahrsicherheit der Serienmaschine auf normalen Verkehrsstraßen seinen Niederschlag finden soll. Diese Rennstrecken-Eigenschaften sind sehr selten geworden. Es liegt besonderer Wert darin, daß sie typisch sind für das Schleizer Dreieck!**

Wir wollen zusammenfassen: Wenngleich kaum die baldige Durchführung von WM-Läufen auf dem Schleizer Dreieck abzusehen ist, so muß diesem Kurs – neben und nächst dem Sachsenring – das erstrangige Prädikat zuerkannt werden: **würdig und wertvoll für Weltmeisterschafts-Konkurrenzen!**

Karl-Heinz Edler:

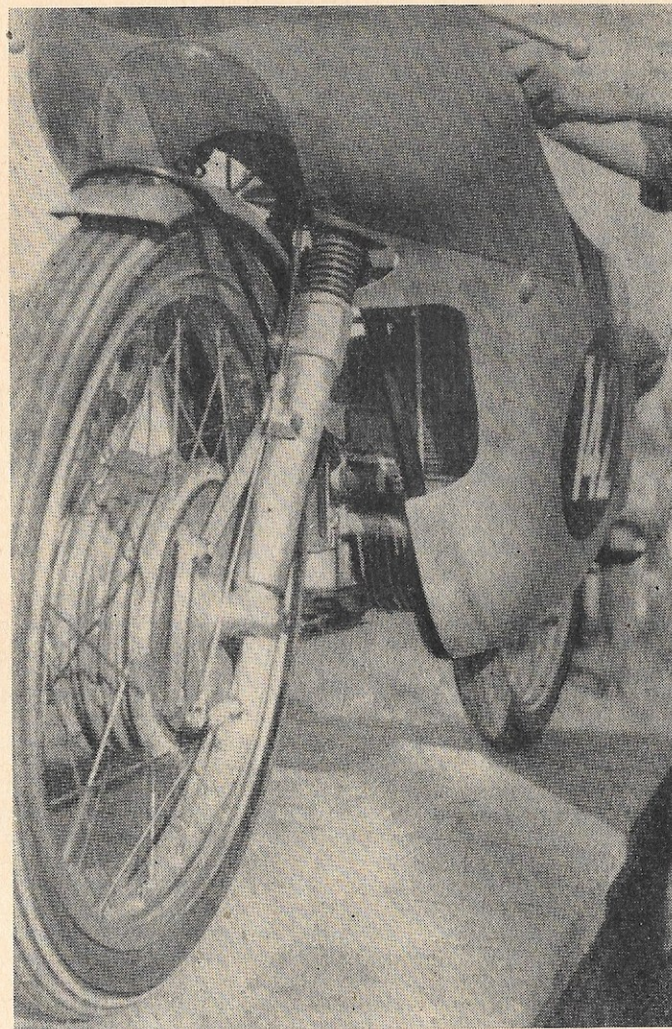
## Von 15 bis 200 PS Literleistung

40 Jahre Renntechnik im Schleizer Spiegel

Das Schleizer Dreieckrennen war auf Grund seiner Streckencharakteristik von jeher nicht nur ein Kriterium fahrerischen Könnens, sondern stets auch ein schwieriges Prüffeld für Motoren und Fahrgestelle. Diese Forderung wurde von den Aktiven honoriert durch ein gewissenhaftes Training, anerkannt aber auch von den Konstrukteuren und Mechanikern durch eine sorgfältige Vorbereitung der von ihnen betreuten Rennmaschinen. Viel verlangte das südthüringische Dreieckrennen von allen Beteiligten, aber ein Sieg in Schleiz war auch immer ein Zeichen besonderer Leistung.

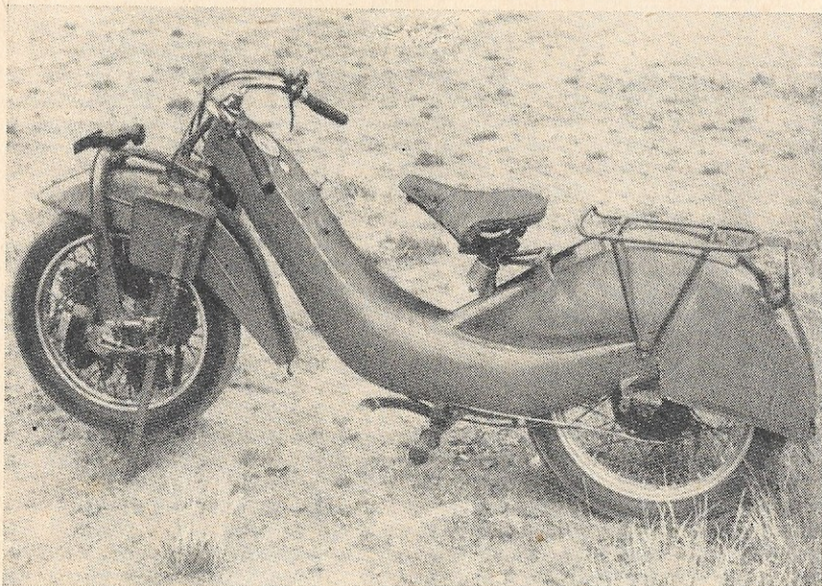
Als Tagesbestener von Schleiz 1923 brachte der Apoldaer Max Raebel eine 1000-ccm-Mars ins Ziel. Dieser schwere Brocken mit dem ventilator-gekühlten Maybach-Zweizylinder-Boxermotor und dem ganz in weiß gehaltenen stabilen Stahlblech-Kastenrahmen war nach dem ersten Weltkrieg der Traum vieler Motorradfahrer. Mit ihren etwa 15 PS konnte die seitengesteuerte Mars (Zweigangetriebe und Getriebepbremse waren weitere Attribute) die Krieger-Gnädig aus Suhl um einige hundert Meter distanzieren. Toni Bauhofers 600er Megola beim Meisterschaftsrennen 1924 leistete in Rennausführung immerhin schon 18 PS und konnte gegenüber den ersten BMW-Maschinen Tagesbestzeit erzielen. Das originelle Triebwerk der Megola war ein Fünfzylinder-Umlaufmotor im Vorderrad, Kupplung und Getriebe Fehlanzeige. Der Preßstahlrahmen war gleichzeitig als Kraftstoffbehälter ausgebildet. Die Straßenlage der Megola war mit dem Frontmotor und der Vorder- und Hinterrad-Blattfederung für die damalige Zeit ganz groß. Höchstgeschwindigkeit etwa 125 km/std. Dreimal hintereinander war dann die 1000-ccm-Harley-Davidson mit dem kompakten Zweizylinder-V-Motor unter Paul Rüttchen Gesamtsieger von Schleiz. In der kleinsten Klasse behaupteten sich die verbesserten Reichsfahrt-Modelle von DKW mit dem 150 ccm-Dreikanal-Zweitaktmotor mit Nasenkolben und Kurbelgehäuse-Vorkompression von 6 PS Leistung. Ab 1926 wurden dann von DKW die 175er- und 250-ccm-Rennmotore mit Ladepumpe eingesetzt. In der 350-ccm-Klasse waren die 16 bis 18 PS starken OHV-Einzylinder von Schüttoff, Standard und Ardie-Jap sehr schnelle Maschinen.

Ende der zwanziger Jahre waren in den großen Klassen die BMW-Maschinen sehr erfolgreich. Die unter dem blauweißen Markenzeichen startenden Kardan-Maschinen waren mit dem markanten Doppelrohr-Starrahmen im Dreieckform und dem quer zur Fahrtrichtung eingebauten Zweizylinder-OHV-Boxermotoren ausgestattet. Vielfach wurde an den BMWs der nach unten gebogene „Henne“-Lenker verwendet. Die 500er leistete etwa 30 PS, das 750er Modell etwa 40 PS. Diese Maschinen wurden auch mit Kompressor ausgerüstet (Höchstgeschwindigkeit dann 180 bis 190 km/std) und in die Rennen geschickt. Die großen Gegenspieler der Bajuwaren waren zu jener Zeit die Zschopauer Halbliter-Hornissen mit dem Parallel-Zweizylinder-Zweitaktmotor mit doppelt wirkender Hilfspumpe und Wasserkühlung. Gut 30 PS brachten sie auf die Straße. Aber auch NSU erhob in den einzelnen Klassen Führungsansprüche. Um 1930 kam der englische Konstrukteur William Moore nach Neckarsulm und übernahm die Rennabteilung. Seine den NSU-Rennmaschinen einverlebten Ideen waren teilweise neu, teilweise schon bewährt in anderen Rennkonstruktionen (z. B. Norton). Die Verpflichtung des Konstrukteurs Moore brachte in den dreißiger Jahren



Als schnellste Rennweitakter der Welt behaupten sich seit einem Jahrzehnt die Zschopauer MZ-Silberpfeile. Wie die 250-ccm-Zweizylinder-Maschine ist auch das Achtliter-Einzylinder-Modell jetzt mit Wasserkühlung ausgerüstet. Literleistung des 125-ccm-Motors 200 PS!

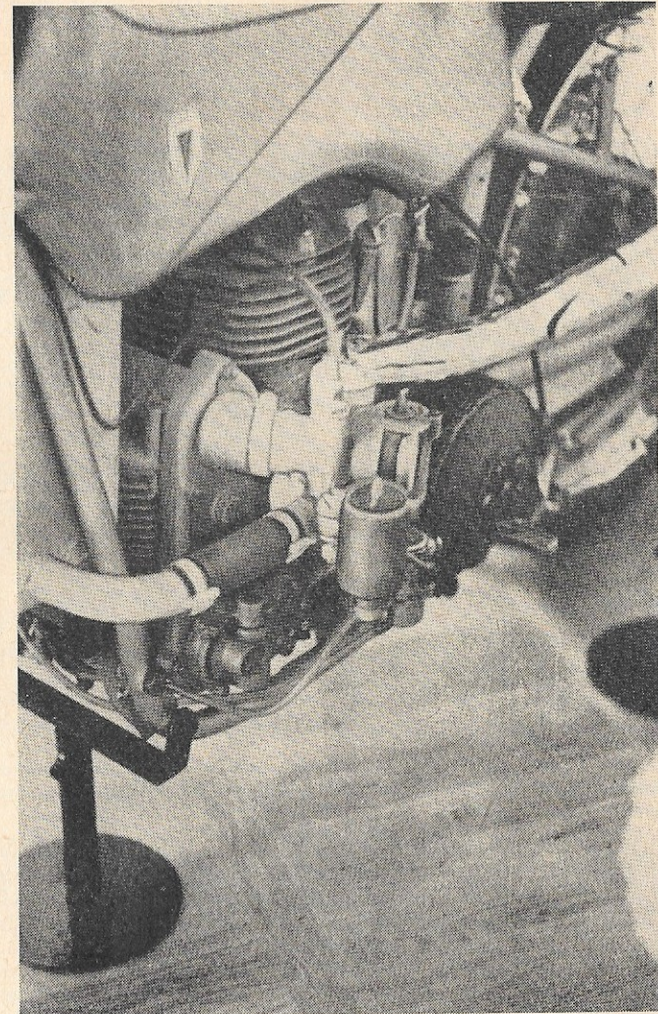
eine sehr starke NSU-Rennbeteiligung mit sich. Sie erstreckte sich auf die Solo-klassen 350-, 500-, 750- und 1000-ccm sowie auf die Gespannklassen 600- und 1200-ccm. Es wurden nur langhubige Einzylindermaschinen eingesetzt, die in ihrem äußeren Aufbau gleich waren und sich nur durch die kubaturbedingten Abmessungen und Leistungsdaten unterschieden. Die nach dem englischen NSU-Spitzenfahrer Tom Bullus benannten Viertaktmotoren besaßen Königswellenantrieb der oberliegenden Nockenwelle, wodurch höhere Drehzahlen erzielt wurden. Anfangs der dreißiger Jahre brachten die NSU-Maschinen folgende Leistungen: 350er = 24 PS; 500er = 35 PS; 600er = 39 PS. Bernd Rosemayer auf der Bullus-NSU war 1932 der erste Fahrer, der in Schleiz die 100-km/std.-Marke überschritt. Noch am gleichen Tage fuhr sein Stallgefährte Rüttchen 105 km/std. Gesamtschnitt. Bei den 350er Maschinen machten aber vor allem die vierventiligen Radial-Stoßstangenmotore in den Imperia- und Rudge-Maschinen von Loof und Richnow von sich reden, führten sie doch von 1931 bis 1934 ununterbrochen die Siegerlisten dieser Kategorie an. Die Rudges kamen der 150-km/std.-Grenze nahe.



Sehr grazil wirkt die 600er Megola mit ihrem Preßstahlrahmen. Der Fünf-Zylinder-Sternmotor im Vorderrad zeichnet sich durch einen sonoren Auspuffton aus.

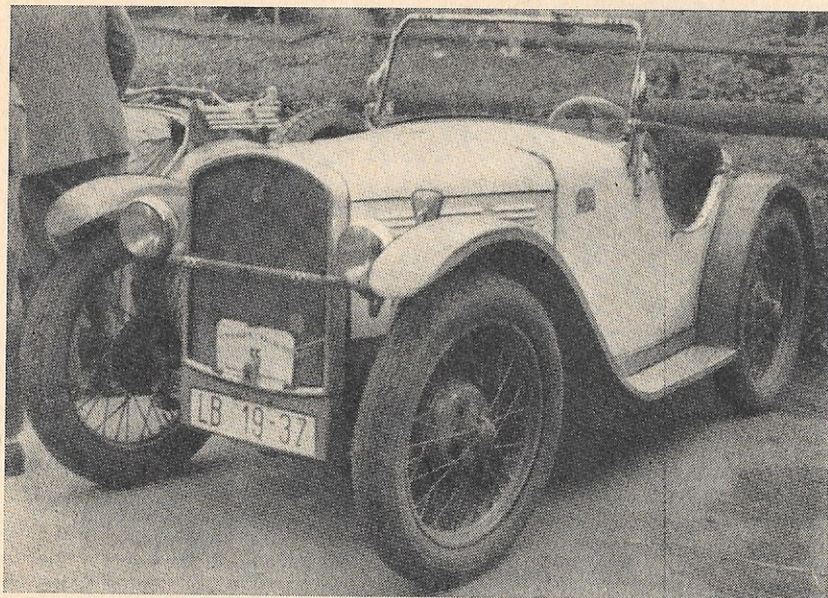
In der Mitte der dreißiger Jahre gab es erneut eine technische Sturm- und Drang-Periode, trafen doch nun die neuentwickelten Rennmaschinen der verschiedenen Fabrikate aufeinander. In der Viertelliterklasse waren die DKW-Einzylinder-Doppelkolbenmaschinen mit Ladepumpe vom Typ URM und ULD nahezu unschlagbar. Beim ersteren Modell erfolgte die Einlaßsteuerung durch Membrane, beim zweiten durch Walzendrehschieber. Motorleistung 27 PS, Höchstgeschwindigkeit 170 km/std. Die 350-ccm-Klasse wurde von NSU beherrscht, gaben die neuen Doppelnocken-Motoren mit Leichtmetallzylinder doch nun 35 PS ab. Norton und Velocette waren die ständigen Rivalen. Bei den Halb-

litermaschinen standen die teleskop-allradgefederten Kompressor-BMWs mit 60 PS gegen die 50 PS starken Zweizylinder-Doppelkolbenmaschinen mit Ladepumpe und Membrane von DKW und gegen die Starrahmen-NSU mit 43 PS. Beim 1937er Regenrennen und Schlußgalopp hatte aber Heiner Fleischmann trotz der Kompressor-Konkurrenz auf seiner biederen Neckarsulmer Einzylindermaschine die Nase vorn. Tagesbestzeit fuhr er in der 350-ccm-Klasse mit 112,10 km/std.



Ewald Kluges berühmte Doppelkolben-DKW mit Wasserkühlung. Die Ladepumpe mit dem Walzendrehschieber steht vor dem Zylinder. Vorkriegs-Europameistermaschine.

Als 1948 mit zwei Proberennen in Schleiz der Start des DDR-Motorsports erfolgte, zeigte es sich, daß die Dreieckpiste als Eldorado der Rennsport-Enthusiasten seine Zugkraft nicht verloren hatte. Viele Privatfahrer auf leistungsfähigen Eigenbaumotoren begannen in Schleiz ihre motorsportliche Karriere. Aber auch die Vorkriegsrennmaschinen wurden wieder „fit“ gemacht und auf höhere Leistung getrimmt. 1950 gab es zwischen den Kompressor-Giganten NSU und BMW einen Kampf auf Biegen und Brechen. Fleischmann fuhr das 4½ Zentner schwere und 90 PS starke NSU-Zweizylindermodell mit allem Einsatz, aber Schorsch Meier brachte seine 80-PS-BMW auf der schlüpfrigen Strecke besser um die Ecken. In der Achttelliterklasse gab es bis zur Mitte der fünfziger Jahre Siege von DKW, IFA, Mondial und MV-Agusta, bis sich dann die MZ voll durchsetzte. Bei den 250-ccm-Maschinen kam die NSU-Sportmax mit dem



Aehnlich wie bei den Motorrädern verlief auch der Leistungsanstieg der in Schleiz bisher gestarteten Wagen-Kategorien. Die 750-ccm-BMW-, Austin- und MG-Sportwagen leisteten 1933 rund 30 PS...

Einzyylinder-OHC-Schubstangenmotor von 29 PS zu Serienerfolgen, während in der 350-ccm-Klasse die AJS Boy racer und Federbett-Nortons als Beste eingeschrieben waren. Zwischendurch konnte das Schleizer Rennpublikum aber auch Ewald Kluge und seinen „singenden Sägen“ zujubeln. In der Halbliterklasse gab es den stets interessanten Zweikampf BMW contra Norton. Die Königswellen-Saugmotor-Zweizylinder im Vollschwingen-Fahrwerk aus München waren mit ihren 55 PS den Birminghamer Rennern (Einzyylinder-Doppelnocken-Kurzhuber von 50 PS) motorisch etwas überlegen, aber manchmal war das Norton-Fahrwerk mit seinen hervorragenden Bremsen den Schleizer Beanspruchungen besser gewachsen. Auch in der Gespannklasse waren BMW und Norton die Hauptträger der technischen Entwicklung.

In den letzten fünf Jahren haben die kleinen Klassen im Motorsport immer mehr an Bedeutung gewonnen. Als schnellste Rennweitakter der Welt und Spitzenklassenmaschinen ihrer Klassen haben sich die bekannten MZ-Einzyylinder- und Zweizylindermodelle mit den modernen Federbein-Schwingrahmen erwiesen. Sowohl die MZ RE 125 als auch die MZ RE 250 besitzen Flachdreh-schieber-Einlaßsteuerungen und Sechsganggetriebe. Bei 11 000 U/min geben die jetzt wassergekühlten Zschopauer Silberpfeile in der 250-ccm-Klasse 46 PS und in der 125-ccm-Klasse 25 PS ab. Das sind Literleistungen von 200 PS. Sinnfälligerweise wird damit das Können unserer Facharbeiter und Ingenieure unter Beweis gestellt. Auch in der neuesten Kategorie, der Klasse 1 bis 50 ccm, wird das MZ-Modell mit seinem 10-PS-Drehschiebermotor im Reigen der schnellen Honda-, Suzuki-, Kreidler- und Bultaco-Maschinen mitmischen. Die technische Weiterentwicklung der kleinsten Klasse wird in den nächsten Jahren sicher aufmerksam von den motorsportbegeisterten Zuschauern beim Schleizer Dreieckrennen verfolgt werden.

Schleiz wird sich auch dieser Aufgabe erfolgreich unterziehen und dem Motorsport neue Impulse verleihen.

## Die Schleizer und ihr Rennen

Dieser Titel hat einen sehr lokalpatriotischen Klang. Aber es gibt schon eine gewisse Berechtigung, wenn die Schleizer von „ihrem“ Rennen sprechen. Vielleicht muß der Fremde einmal versuchen, sich in das Milieu einer Kleinstadt zu versetzen. Abgeschieden vom Verkehr träumte diese Stadt jahrein jahraus dahin. Es gab kaum etwas Aufregendes, Außergewöhnliches – bis das Schleizer Dreieckrennen aus der Taufe gehoben wurde. Dann wimmelte die Stadt für einige Tage von Menschen, und diese kamen ja nicht nur aus der näheren Umgebung, sondern zum Teil von weit her. – Und dieser Lärm! Im Gegensatz zu heute wohnten in den ersten Jahren fast alle Rennfahrer in der Stadt, in den Hotels und Gaststätten sowie in den Privatquartieren. Die Rennmaschinen, die man heute nur noch auf der Strecke sieht, und die dann im Fahrerlager den Blicken der Öffentlichkeit weitgehend entzogen sind, wurden damals noch in die Quartiere mitgenommen, so daß der Lärm der Rennmotoren tagelang auch in der Stadt zu hören war. So wurden die Schleizer in diese Atmosphäre, ob sie wollten oder nicht, mit hineingezogen. Da gab es einfach kein Ausweichen.

Verständlicherweise konnte es gar nicht ausbleiben, daß die Menschen Gefallen an diesen aufregenden Tagen fanden und mehr und mehr selbst zum Gelingen dieser großen Rennsportveranstaltung beitrugen. Viele räumten für einige Tage ihre Schlafzimmer und stellten sie Fahrern und Funktionären zur Verfügung. Und da sich das Jahr für Jahr wiederholte, gehörten dann viele Fahrer schon zur Familie, fanden in jedem Jahr bei denselben Gastgebern Aufnahme. Andere wieder stellten sich als Kassierer oder Programmverkäufer zur Verfügung. Otto L ä f k e r, ein Schleizer Arbeiter, gehört zu jenen Programmverkäufern, die von Anfang an dabei waren.

Die Rennbesucher wollten aber auch ihren fahrbaren Untersatz in Obhut wissen, so lange sie an der Strecke standen. Dafür wurden bewachte Parkplätze eingerichtet. In den ersten Jahren waren sie noch in der Stadt, z. B. auf der Stadtwiese, wo heute das Gebäude des Rates des Kreises und die Kulturstätte stehen. Aber auch vor vielen Häusern sah man Tafeln, ja sogar Kuchenbleche mit der Aufschrift „Fahrradeinstellung“ oder „Motorradeinstellung“.

Ein anderes Problem war die Sorge um das leibliche Wohl der Rennbesucher. Zum ersten Rennen waren diese gewissermaßen noch „Selbstversorger“, denn es gab ja keine Verkaufsstände an der Strecke. Doch schon ein Jahr später war das anders. Nicht nur die Gastwirte und Geschäftsleute bauten an der Strecke Stände auf, sondern auch Privatleute, die sonst mit diesen Dingen nichts zu tun hatten, kümmerten sich darum, daß die Rennbesucher zu Essen und zu Trinken hatten. So richtete z. B. die Familie Marquardt aus Oberböhmendorf in der (jetzt abgerissenen) Scheune in der Nähe der Waldkurve einen Getränkeverkauf ein. War der Renntag recht kühl und die Nachfrage nach „Aufwärmern“ groß, so gingen eben jemand nach Schleiz hinein und holte Nachschub. Heute ist das natürlich alles viel einfacher.

Oder denken wir an den Rentner Hugo Wolfram, wohnhaft am Neumarkt, der ebenfalls sein vierzigjähriges Jubiläum feiert. Zum ersten Rennen als Streckenbeobachter tätig, saß er zu allen nachfolgenden Rennen als Zeitnehmer im Zielrichterhaus oder im Omnibusanhänger. Was hat er für Zahlen gewälzt, als es noch keine elektrischen Uhren gab. Viele Jahre hindurch hat er diese Funktion ehrenamtlich ausgeübt. „Es ist doch unser Rennen, wir müssen es als Schleizer doch organisieren“, sagte er.



So sah es zum Renntag 1926 auf dem Neumarkt in Schleiz aus.

Für diese und noch viele andere Einwohner der Stadt, die wir hier nicht aufzählen können, waren die Tage des Dreieckrennens Tage angestrengter Arbeit. Doch viele wollten in der Rennwoche nicht arbeiten, sondern sehen, hören, dabei sein. Es gab nicht wenige (und die gibt es auch heute noch), die für diese Renntage ihren Urlaub aufgehoben hatten. Einer von ihnen ist Kurt Fischer. Nicht ein einziges der bisherigen 29 Rennen hat er versäumt. Das Motorrad-

rennen geht ihm über alles, obwohl er selbst noch nie ein Motorrad besessen hat. Eine Woche Urlaub hob er sich jedes Jahr für das Rennen auf, und in den ersten Jahren ging er schon Wochen vorher öfters zur Rennstrecke hinauf in der Hoffnung, daß einer „probiert“. Früher war es üblich, daß schon an mehreren Sonntagen vor dem Rennen und auch an Wochentagen so mancher Fahrer nach Schleiz kam und „illegal“ trainierte. Und so wie Kurt Fischer ging auch mancher andere „einmal vorbeischauchen“, der sich in den anderen Monaten des Jahres nicht dort sehen ließ. Es sei noch hinzugefügt, daß Kurt Fischer seit etlichen Jahren nicht mehr nur Zuschauer ist, sondern an der Haarnadelkurve seinen Stammplatz als Streckenbeobachter hat.

Die größte Begeisterung herrschte natürlich bei den Kindern. Auch sie umlagerten schon viele Tage vor dem Rennen die Rennstrecke in der Hoffnung, einen Fahrer zu sehen. Und wenn dann das Training begann und der Motorlärm bis in die Klassenzimmer der Schule hineindröhnte, war es mit der Aufmerksamkeit für den Schulunterricht vorbei. Und so gingen die Schulklassen, auch heute ist das noch so, geschlossen zum Training.

Zum Rennsonntag hatten viele die grünen Klöße, auf die man sonst so großen Wert legt, vergessen. An diesem Tag gab es Bemmen, die früh schnell zurechtgemacht worden waren.

Doch denken Sie bitte nicht, daß nun restlos alle Schleizer vom Rennfieber gepackt worden waren. Da ist zum Beispiel der Rentner Jakob Winkler in der Richard-Barthold-Straße, der kaum 100 Meter von der Rennstrecke entfernt wohnt. Er ist jetzt 55 Jahre in Schleiz und hat noch kein Rennen gesehen. Er zog und zieht es vor, in dieser Zeit mit einigen Gleichgesinnten Skat zu spielen. Und der ihm schräg gegenüberwohnende Fritz Lorbeer ärgert sich höchstens über den Krach der Rennmaschinen, wenn er liebevoll auf seine Rosen schaute. Doch diese Schleizer stellen und stellen auch heute noch die Minderheit dar.

Bedingt dadurch, daß die Fahrer früher in der Stadt wohnten und auch ihre Maschinen mit im Quartier hatten, gab es in dem kleinen Städtchen viele Bürger, die fast jeden Fahrer persönlich kannten. Es war alles wie eine große Familie, und das ist vielleicht der Hauptgrund, weshalb die Schleizer von „ihrem“ Rennen sprechen. Während eine solche Rennveranstaltung in einer großen Stadt eben eine Veranstaltung von vielen ist, trägt sie in Schleiz den Charakter eines Volksfestes.

Wenn ich manches bei dieser Betrachtung in die Vergangenheit gesetzt habe, dann soll das nicht heißen, daß es für die heutige Zeit gegenstandslos sei. Die ganze Entwicklung des Rennens in den ersten Jahren ist jedoch mit dafür entscheidend, daß es so tief im Leben unserer Stadt verwurzelt ist. Nach wie vor sprechen die Schleizer von „ihrem“ Rennen, freuen sie sich, wenn sie die kühnen Männer aus vielen Nationen und die Zehntausende Rennbesucher in den Mauern ihrer Stadt begrüßen können. Und ähnlich wie Schleiz ist ja auch Oberböhmendorf, wo sich Start und Ziel befindet, mit dem Rennen verbunden. Das zeigt sich auch darin, daß die LPG des Ortes den Namen „Start frei“ trägt. Es ist nur etwas ruhiger um das Rennen geworden, denn in der Neuzeit sind die Maschinen in der Stadt nur noch „eingepackt“ zu sehen oder durch die Scheibe eines Autos hindurch. Ein bißchen Rennatmosphäre ist dem Lauf der Zeit zum Opfer gefallen.

Das Schleizer Dreieck ist die älteste Rennstrecke Deutschlands. Wir sind stolz darauf. Das verpflichtet aber auch, und deshalb werden wir uns anstrengen, daß dieser traditionsreiche Kurs noch viele sportliche Höhepunkte erleben wird. Das Rennen und Schleiz gehören zusammen.

HEINZ FLECK

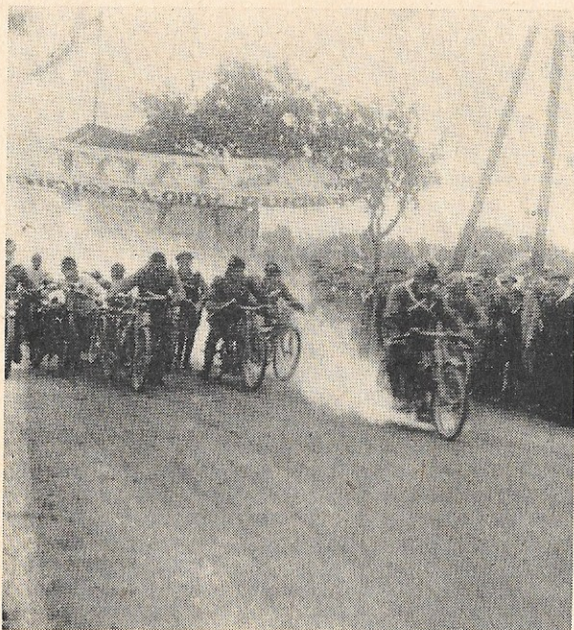
## Von der sandgeschlammten Decke zum Mischsplitteppich

„Mensch, ich kenne mich nicht mehr aus!“ Wie oft mögen diese Worte schon von Menschen gesprochen worden sein, die eine vertraute Straße, einen Ort oder eine Landschaft nach langer Zeit wiedersahen und sie gänzlich verändert vorfanden. Dieser Ausspruch wird jedoch nicht über die Lippen jener alten Kämpen fließen, die vor nunmehr vier Jahrzehnten einem neuen Sport auf dem Schleizer Dreieck die Tore öffneten. Führt sie ihr Weg nach Schleiz, so werden sie sagen: „Jawohl, das ist noch unser Dreieck, wie wir es kennen und lieben!“ Altmeister Ewald Kluge sagte einmal: „Ändert ja an der Streckenführung nichts!“, und es war ihm schon unsympathisch, daß vor nunmehr 11 Jahren die Strecke vom Buchhübel hinunter nach Schleiz verbreitert wurde.

Wir freuen uns, daß das Schleizer Dreieck trotz aller Verbesserungen sein Gesicht gewahrt hat, und das ist ein Vorzug, den nicht viele Rennstrecken genießen. Nach wie vor hat das Dreieck 27 Kurven, und die legen den Motoren Zügel an, lassen ihrer Kraft nur streckenweise freien Lauf. Doch ganz ohne Einfluß blieben der Straßenzustand und einige Verbesserungen auf die Geschwindigkeit natürlich nicht. Vielleicht begleiten Sie uns auf einem Rundgang über das Dreieck vor etwa 35 Jahren.

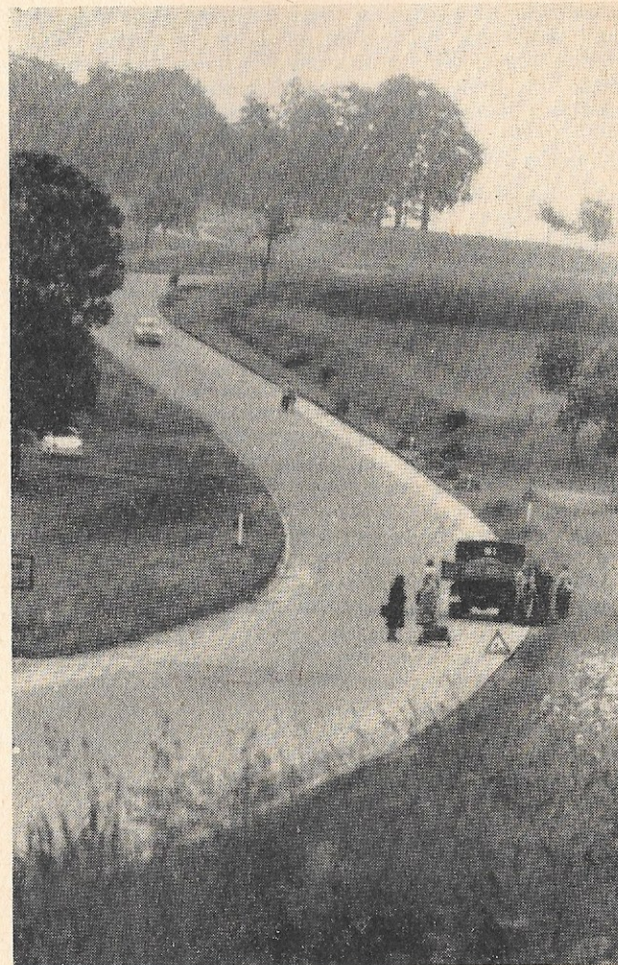
### Als die Spitzkehren noch spitzer waren . . . .

Beginnen wir bei der Haarnadelkurve in Schleiz. Da mußten die kühnen Männer auf ihrem donnerenden Untersatz schon noch gute 10 Meter weiter nach Schleiz hinunterfahren, bis ihnen die Kurve gestattetete, ihre Maschine



So war es im Jahre 1924. Die bereits in Fahrt befindliche Maschine wirbelt eine dicke Staubwolke auf. Wie groß mag sie gewesen sein, wenn auch die anderen Fahrer das Rennen aufgenommen hatten?

wieder in die entgegengesetzte Richtung zu bringen. Damals war sie wirklich spitz, die Haarnadelkurve. – Schlank und schmal präsentierten sich die Kurven in der Seng. Hier mußten die Fahrer höllisch aufpassen, um nicht über die Straßenmitte hinauszukommen, denn die Straßenoberfläche war gebogen, nach beiden Seiten hin fiel die Straße ab. Und auch an der Heinrichsruher Kurve wurde noch nichts eingespart. Noch einige Meter mehr nach rechts mußten die Fahrer ausholen, um diese zweite Spitze des Dreiecks zu passieren und mit Vollgas hinüberzubrausen zur Waldkurve. Junge, Junge, war das eine Fahrt, hier ging es schmal zu! Und statt der schön geschwungenen Kurve am Schauer-



Das ist das Schleizer Dreieck heute. Elegant und übersichtlich schlängelt sich die Straße, die einen modernen Mischsplitteppich trägt, die Buchen hinunter.

schacht führte damals eine kleine, spitze Kurve fast im rechten Winkel in die andere Richtung, hinüber zur dritten echten Spitzkehre, der Waldkurve. Auch die war damals noch nicht so schön rund wie heute, sondern stach ebenfalls einige Meter weiter rechts spitz in die Landschaft hinein. Und hatten die Fahrer dann die lange Gerade in Oberböhmisdorf und den kleinen Anstieg zum Buchhübel hinter sich, mußten sie sich wieder auf schmalere Bahn die Schlingelkurven nach Schleiz hinunterzwängen, durch die ebenfalls nur etwa halb so breite Lindenwegkurve hindurch zur Haarnadelkurve.

#### Der Hintermann schluckte Staub

Unsere Beschreibung ist noch nicht ganz vollständig. Es war damals üblich, daß links und rechts der Straße dicht an dicht die Bäume standen, und das Schleizer Dreieck bildete keine Ausnahme. Wer damals nach einem herbstlichen Sturm langsam ums Dreieck ging, hat sich bestimmt einen ordentlichen Sack voll Äpfel auflesen können, die der Wind von den Straßenbäumen heruntergerissen hatte. Für die Fahrer aber waren diese Baumreihen ein bestimmt nicht angenehmer, pfeifender Zaun.

Sie werden schon jetzt den Hut ziehen, wenn Sie wissen, daß die Männer auf dieser Strecke mit ihren viele Zentner schweren 1000-ccm-Maschinen schon damals einen „Schnitt“ von über 90 km/std. fuhren, wie z. B. 1928 Toni Bauhfer auf der BMW mit 94,6 km/std. Und Sie werden den Hut noch höher halten, wenn Ihnen bekannt wird, daß die gesamte Strecke in diesen Jahren nur eine gewöhnliche „Dreieckstrecke“ war, eine einfache sandgeschlämmte Decke hatte. Kollege Arno Frotzcher aus Oberböhmisdorf, der als Straßenbauer seit 1919 diese Strecke betreut, erinnert sich noch genau daran. „In Ordnung war die Strecke auch damals“, sagte er, „denn Schlaglöcher gab es keine, und wir haben auch Staubbindemittel gestreut. Aber ohne Staub ging das trotzdem nicht ab, und wer eben einen vor sich hatte, mußte oft ganz schön schlucken.“ 1929 wurde dann die Seng als erster Streckenabschnitt geert, und über diese Decke jagen die Fahrer heute noch hinweg.

#### Schneller . . . . eleganter . . . .

Es ist in der vierzigjährigen Geschichte des Dreiecks allerhand an der Strecke gebaut worden. Die Schotterstraße mußte der Teerstraße weichen, die Spitzkehren wurden etwas abgerundet und der Abschnitt zwischen der Heinrichsruher Kurve und der Waldkurve verbreitert. Die umfangreichsten Verbesserungen aber erfolgten in der Zeit nach dem Krieg in unserem Arbeiter-und-Bauern-Staat. In unserer jungen Deutschen Demokratischen Republik erfuhr das Dreieck eine Unterstützung wie nie zuvor. Von der Waldkurve bis nach Schleiz hinein wurde die Straße verbreitert, und schöner als je zuvor schmiegt sich der ideale Rennkurs in die Landschaft hinein. Längs der gesamten Strecke mußten die Straßenbäume weichen, und bis auf drei Teilabschnitte ist in den letzten Jahren ein griffiger Mischsplitteppich aufgetragen worden. Alter Kurs in neuem Gewand – das ist das Schleizer Dreieck heute, und sicher wird schon bald das ganze Dreieck diesen Mischsplitteppich tragen. Schneller ist unsere Rennstrecke geworden – und auch eleganter. Von 1952 bis 1961 hat unser Staat die enorme Summe von 1 621 000 DM für die Verbesserung der Strecke ausgegeben. Dafür sagen wir von ganzem Herzen Dank. Auch im Jubiläumsjahr verbuchen wir eine weitere Verbesserung – das neue, feste Zielrichterhaus. Es hat in Oberböhmisdorf seinen Platz gefunden, nachdem in der vierzigjährigen Geschichte des Rennens Start und Ziel wechselnd in Oberböhmisdorf, am Palais in Oberochitz und am Forsthaus in Oberoschitz war. Dieses schöne Zielrichterhaus wird nun der würdige Nachfolger jenes zweistöckigen, 10 mal 8 Meter großen Bretter-

hauses der ersten Jahre, das nach dem Rennen wieder abgebaut wurde, und der beiden primitiv anmutenden Omnibusanhänger während der Rennen nach dem Kriege.

So ist das Dreieck von Jahr zu Jahr schöner geworden und präsentiert sich zu seinem Jubiläum in einer Verfassung, in der es zu Recht als eine der schönsten Rennstrecken überhaupt bezeichnet werden kann.

## *Auf Wiedersehen*

*zum 31. Internationalen Schleizer Dreieckrennen!*