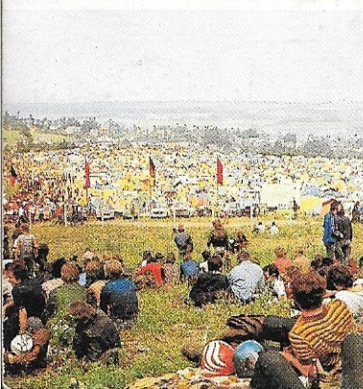
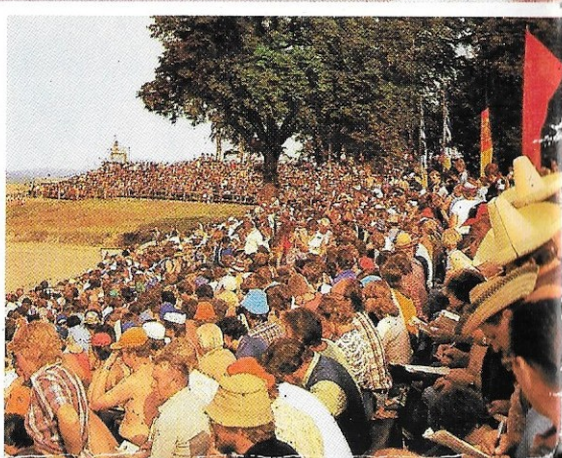
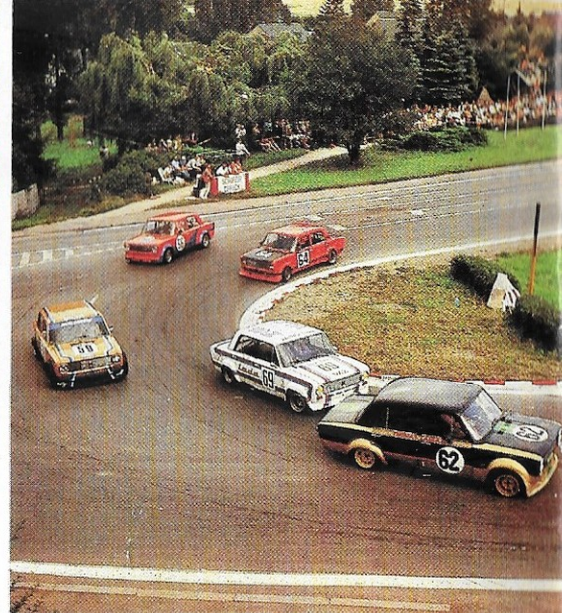


# 50. SCHLEIZER DREIECK RENNEN





❖ 60 JAHRE ❖

# SCHLEIZER DREIECK

1923 – 1983

---

**Informationsschrift  
anlässlich des 50. Schleizer Dreieckrennens**

---

Redaktion: Gerald Glück, Jürgen Grimm

Texte: Fritz Tischendorf, Heinz Fleck, Jürgen Grimm,  
Karl-Heinz Edler, Peter-Frank Findeisen

Fotos: Hubert Fichtelmann

Sonderausgabe „Der Motorsportfreund“, Organ der BL Gera des  
ADMV der DDR

Lizenz Nr. 179 des Presseamtes beim Ministerrat der DDR

Herausgegeben vom MC Schleizer Dreieck

Satz und Druck: Druckerei Volkswacht Gera

Farbsatzherstellung: Interdruck Leipzig

Preis: 5,- M

## Liebe Motorsportfreunde!

In unserer Deutschen Demokratischen Republik hat der Sport seine feste Heimstatt gefunden. Vielfältige Formen der sportlichen Betätigung wurden geschaffen, um den Bedürfnissen, Neigungen und Interessen der Menschen Rechnung zu tragen. Was unsere Position betrifft, so gehören wir zu denen, die getreu der olympischen Ideale handeln, unsere sozialistische Sportbewegung erfüllt die Prinzipien der gegenseitigen Achtung und Völkerverständigung, sie dient der Gesundheit unseres Volkes, fördert die Lebensfreude und unterstützt die sportlich interessante Freizeit der gesamten Bevölkerung. Auf der unerschöpflichen Grundlage der Volkssportbewegung und eines alle Talente fördernden Systems der Körperkultur gedeiht der Leistungssport in der DDR, der in vielen Disziplinen weltweite Anerkennung gefunden hat.

Daß der Sport nur im Frieden gedeihen kann, ist eine Tatsache, die nicht erst bewiesen werden braucht. Auch die 60jährige Geschichte des Schleizer Dreiecks hat die bitteren Erfahrungen der Vernichtung des Sports durch Aufrüstung und Krieg machen müssen. Über 10 Jahre war es still um den damals so berühmten Rennkurs.

Erst in unserem sozialistischen Staat der Arbeiter und Bauern hat unser Sport seine festen Grundlagen der Freundschaft, des Friedens und der Völkerverständigung erhalten. Damit hat auch das Schleizer Dreieck die Unterstützung gefunden, die dem Wesen eines sozialistischen Staates entspricht. In brüderlicher Verbundenheit mit den Motorsportlern der befreundeten Länder der sozialistischen Staatengemeinschaft wurde ein neues Kapitel in der Geschichte des Motorsports aufgeschlagen.

Unter Führung der Partei der Arbeiterklasse und mit größter Unterstützung der staatlichen und gesellschaftlichen Organe wurden in den vergangenen 35 Jahren vielfältige Verbesserungen an der Rennstrecke zur Erhöhung der Sicherheit der Aktiven und der Zuschauer und zur Erhöhung des Niveaus im kulturellen und sanitären Bereich vorgenommen.

In diesem Jahr wird nun das 50. Schleizer Dreieckrennen veranstaltet. Die Erfahrungen der vergangenen Jahre und die Kenntnis der umfangreichen Vorbereitungen lassen den Schluß zu, daß auch das Jubiläumsrennen im Jahre 1983 ein großer Erfolg für unsere sozialistische Sportbewegung und für den Motorrennsport der sozialistischen Bruderstaaten sein wird. Unter Erfolg verstehen wir nicht nur die sportlichen Leistungen der Rennfahrer, sondern in erster Linie die gesellschaftlichen Aktivitäten vieler Hundert Bürger des Kreises Schleiz, die sich alljährlich unter der Leitung des Organisationskomitees und der Rennleitung um die Organisation des Rennens verdient machen.

Unser diesjähriges Jubiläumsrennen ist der besondere Anlaß, dem ZK der Partei der Arbeiterklasse, der Regierung unserer Deutschen Demokratischen Republik, dem DTSB und dem ADMV für die großzügige Hilfe und Unterstützung zu danken.

Vorsitzender des Rates des  
Kreises und Vorsitzender des  
Organisationskomitees des  
Schleizer Dreieckrennens

## Zwei Jubiläen auf dem Schleizer Dreieck

Kurze Darstellung der Entwicklung einer der ältesten und schönsten Rennstrecken auf deutschem Boden

1983. Das Karl-Marx-Jahr – und für die Rennstadt Schleiz zwei Jubiläen von besonderer Bedeutung: 60 Jahre Schleizer Dreieck, 50. Schleizer Dreieckrennen. Nimmt es der Chronist ganz genau, dann stimmt das mit den 60 Jahren Dreieck nicht exakt. Denn: Entdeckt wurde das „Straßendreieck bei Schleiz“ bereits im Jahre 1922. Im Sommer 1922 hatten nämlich die Apollo-Werke in Apolda eine interne Leistungsprüfung für einige ihrer Werks-Sportwagen auf dem Straßendreieck Schleiz–Hof und Schleiz–Plauen unter Einbeziehung des Verbindungsweges Heinrichsruh – Waldkurve durchgeführt. Näheres ist über diese Leistungsprüfung in den vorliegenden Unterlagen nicht bekannt. Doch ergibt sich ganz eindeutig eine Verbindung zur gesamten Entwicklung, wenn man weiß, daß der Ingenieur Karl Slevogt von den Apollo-Werken als Entdecker des Schleizer Dreiecks bezeichnet wird.

Immerhin: Man war in der Kraftfahrzeugindustrie aufmerksam geworden. Leistung und Brennstoffverbrauch – eine Neuerung in den Kraftfahrsporthwettkämpfen! So schrieben die Sportzeitungen des Jahres 1923. Und die erste „Brennstoffüberprüfung bei Schleiz“, die erste in Deutschland überhaupt, fand also am 10. Juni 1923 statt. Es war etwas völlig Neues und sollte eigentlich nur ein Versuch sein, zu dem die damalige Verteuerung des Kraftstoffes den Anlaß gegeben hatte. Diese Prüfungsfahrt, organisiert vom „Gau Thüringen“ des ADAC, sollte die Interessen des „kleinen Mannes“ vertreten. Es galt, die Kraftfahrzeugtypen zu ermitteln, die den geringsten Kraftstoffverbrauch bei höchstmöglicher Leistung zu verzeichnen hatten. Gleichzeitig war diese Veranstaltung ein Hinweis an die Kraftfahrzeugindustrie, die Entwicklungsarbeiten in Richtung Kraftstoffeinsparung voranzutreiben.

Die Presse schrieb nach der Veranstaltung: „Tatsache ist: Die Erwartungen wurden bedeutend übertroffen. Man hatte damit gerechnet, daß die Wagen mit den zur Verfügung stehenden fünf Litern ungefähr 50 km zurücklegen würden. Es zeigte sich jedoch, daß die meisten Wagen etwa 75 bis 76 km und noch mehr durchhielten. Man war verblüfft.“ – Mit der Brennstoffprüfung war ein Rennen verbunden – eben das 1. Schleizer Dreieckrennen. Von da an gab es kein Aufhalten mehr. Nachdem eine der ältesten und schönsten Rennstrecken des damaligen Deutschland ihre Geburtsstunde erlebt hatte, ging es unaufhaltsam vorwärts. Unaufhaltsam?

Die 60jährige Chronik ist interessant – nicht nur für den Motorsportanhänger, denn sie spiegelt nicht nur die technische und sportliche Entwicklung wider. Sie bietet vielmehr auch die Möglichkeit, die gesellschaftliche Entwicklung zu verfolgen. Wir dürfen nämlich nicht vergessen, daß die Geschichte des Schleizer Dreiecks nicht außerhalb unserer gesellschaftlichen Entwicklung verlief. Der Motorsport konnte nur so vorankommen, wie es die gesellschaftliche Entwicklung zuließ. Und gerade aus der Geschichte des Schleizer Dreiecks kann man deutlich ersehen, welchen großen politischen Faktor der Sport zu jeder Zeit darstellt.

## Die zwei »Halbzeiten« des Dreiecks

Die Jahre 1923 bis 1937 sind einzuordnen in die Zeit und in die Geschichte der Weimarer Republik, in das Aufkommen des deutschen Faschismus. Und die Entwicklung damals hat auch den Rennen auf dem Schleizer Dreieck ihren Stempel aufgeprägt. Oft genug hatten die Veranstalter große Sorgen um den Erhalt des Rennens – und man muß auch festhalten: Den großen internationalen Durchbruch, die Anerkennung als Rennstrecke mit Weltniveau – all das gelang bis 1937 nicht, wenn auch die Rennen selbst von großartigen sportlichen Leistungen gekennzeichnet waren. Erst mit der Errichtung der Arbeiter-und-Bauern-Macht, mit der Gründung der Deutschen Demokratischen Republik wurde es möglich, dem Schleizer Dreieck zu größtem internationalen Ruhm zu verhelfen. Man kann, ja man muß die Geschichte des Dreiecks gewissermaßen in zwei „Halbzeiten“ einteilen, wenn man sie richtig in die territoriale und nationale Geschichte unseres Volkes einordnen will.

Nachdem also das erste Rennen 1923 ein Erfolg war, wurde bereits 1924 die erste Deutsche Kraftrad-Straßenmeisterschaft ausgetragen. Ein Jahr später folgte schon die nächste Meisterschaft. Ab 1926 gab es dann mehrere Meisterschaftsläufe, das Schleizer Dreieck gehörte stets zu diesen Meisterschaftsstrecken. Die Sportpresse überschwemmte ihre Leser in diesen Jahren mit Berichten von dieser „phantastischen Rennstrecke“. Die Zahl der Zuschauer stieg von Jahr zu Jahr. Registrierte man 1925 rund 10 000, 1928 waren es 35 000, ein Jahr später (1929) bereits 120 000!

Was reizt Fahrer und Zuschauer an diesem 7,631 km langen Dreieck? Nun, es ist wohl vor allem die interessante Streckenführung und die landschaftlich schöne Lage. Fahrer aus aller Welt bekundeten immer wieder: Das Dreieck ist eine der schönsten Straßenrundstrecken Europas. Die 26 Kurven des Kurses erfordern bei Höchstgeschwindigkeit bis weit über 220 km/h höchste Fahrkunst, Mut und Ausdauer und kennzeichnen das Schleizer Dreieck als „Fahrerstrecke“. Das ist die eine Seite. Und die andere?

## Von Karl Slevogt bis Gerhard Elschner

Erinnerungen und Gedanken zu Freunden des Motorsports, die die Geschichte des Schleizer Dreiecks mitgestalteten.

Es wäre ein kühnes Vorhaben, in dieser Festschrift alle jene Freunde des Motorsports zu nennen, die wesentlichen Anteil daran haben, daß das Schleizer Dreieck zu dem wurde, was es heute ist. Der Kreis dieser Männer und Frauen ist viel zu groß. Doch einige wenige müssen genannt werden – stellvertretend für alle bekannten und unbekanntenen Genossen und Sportfreunde, weil wohl gerade sie sehr wesentlich dazu beigetragen haben, daß aus dem Schleizer Dreieckrennen eine Sportveranstaltung von internationalem Rang wurde.

Beginnen wir also mit:

### Der Entdecker des Straßendreiecks bei Schleiz

Wenig bekannt ist über den Apoldaer Ingenieur Karl Slevogt. Man weiß aus den vorhandenen Unterlagen nur, daß auf seine Anregung hin die Apollo-Autowerke Apolda im Jahre 1922 auf dem Dreieck einige ihrer Werksporthwagen testeten, sie einer Leistungsprüfung unterzogen. Diese Prüfung hatte ihre Folgen – eben, weil dadurch das Dreieck als „ideales Prüffeld für die Kraftfahrzeugindustrie“ auch als Rennstrecke entdeckt wurde. Alle Versuche, die schon beim 40. Streckenjubiläum angestellt wurden, mehr über Karl Slevogt zu erfahren, schlugen fehl – aber die Tatsache bleibt wohl: Ohne ihn hätte es das Schleizer Dreieck sicher nicht gegeben. Deshalb an dieser Stelle die Erinnerung an Karl Slevogt, einen Pionier des Motorsports.

### Johannes Wächter, der erste Schleizer Rennleiter

Durch das Schleizer Dreieckrennen hat sich Schleiz einen Namen gemacht, der weit über die Grenzen unseres Vaterlandes hinausgeht. Diese Worte schrieb bereits 1932 ein Mann, dessen Leben und Wirken mit der Entwicklung seit dem Jahre 1923 bis hin zum Neubeginn nach dem zweiten Weltkrieg untrennbar verbunden ist: Johannes Wächter, Sohn eines Schleizer Kürschnermeisters, der in der Geraer Straße ein kleines Geschäft betrieb. Johannes Wächter war von 1929 bis 1933 der erste Rennleiter, der aus Schleiz stammte. In den Anfangsjahren war er es, der eine mustergültige Organisation aufzog, aus der seine Nachfolger viel lernten. 1934 verdrängten die Nazis diesen verdienstvollen Motorsportfunktionär aus der Rennleitung – aber 1949 war Johannes Wächter wieder zur Stelle, gehörte wiederum als ein vorbildlicher Organisator zu den Aktivisten der ersten Stunde. Sein Wirken für das Rennen bleibt unvergessen.

### Nach zwölf Jahren Pause ...

... fand nach dem zweiten Weltkrieg am 18. September 1949 das 16. Schleizer Dreieckrennen statt. Nachdem sich der Schleizer Bürgermeister Karl Mathes an die Spitze eines Organisationskomitees gestellt hatte, brauchte er natürlich erfahrene Leute, die mithalfen, die Veranstaltung zu organisieren. Einer der ersten Schleizer, der sich sofort in den Dienst der guten Sache stellte, war der Sportfreund Wilhelm Wolf, Mitglied der LDPD. In der heutigen Friedrich-Engels-Straße betrieb der begeisterte Motorsportfreund ein kleines Textilgeschäft. In den Jahren 1949 und 1950 fungierte er als Rennleiter, gewissenhaft, energisch. Er scheute nichts, um die Veranstaltung auf ein hohes Niveau zu bringen. Zusammen mit den Genossen Günter Tag, Karl Mathes, den Sportfreunden Hans Pörsch, Martin Thrum und vielen bekannten und unbekanntenen Helfern war Wilhelm Wolf bereits Monate vor den Rennen „auf Achse“. Leider verstarb er viel zu früh ...

### Karl Mathes, Initiator des Neubeginns 1949

Von den Schleizern wurde der Genosse Karl Mathes, 1949 Bürgermeister der Rennstadt, förmlich gedrängt, etwas zu unternehmen, damit es endlich wieder ein Schleizer Rennen gäbe. Im „Thüringer Volk“, Ausgabe Schleiz, war am 17. 6. 1949 zu lesen: Wo bleibt das Schleizer Dreieckrennen? Und Karl Mathes wagte es. Unterstützt wurde er von der Partei der Arbeiterklasse – und vor allem auch von den Genossen der damaligen Sowjetischen Militäradministration. Erinnert er sich heute an das erste Rennen, das ja vom Rat der Stadt Schleiz organisiert wurde, spricht er immer wieder anerkennend über die Hilfe der sowjetischen Genossen. Trotzdem: Da er nicht aus Schleiz stammte, war er doch nicht ganz sicher: Würden wirklich 100 000 und mehr Besucher nach Schleiz kommen? „Wo nehme ich das Geld her, wenn's schief geht?“, das sagte er oft und hatte viele schlaflose Nächte – aber er hatte Mut. Und das damals kleine Kollektiv war schließlich begeistert: 120 000 Zuschauer kamen. Karl Mathes, dem die Schleizer als Bürgermeister viel zu verdanken haben und der auch heute noch hoch in ihrer Gunst steht, muß als Initiator der Rennen nach 1949 bezeichnet werden. Dafür ein herzliches Dankeschön!

### Gerhard Elschner, der dienstälteste Rennleiter

Die Lebensdaten des Genossen Gerhard Elschner, Elektromeister, seit 1973 Rennleiter (voriges Jahr feierte er das zehnjährige Jubiläum), sind schnell genannt: Ein Mann, Anfang fünfzig, Sohn einer kinderreichen Arbeiterfamilie. Er gehört zu jener Generation von Schleizern, die als Kind ein Holzmotorrad ihr eigen nannten – und der sich als Junge gern „Bauhofer“ nannte. Das war Anfang der dreißiger Jahre der Publikumsliebling auf dem Dreieck. Schon als 19jähriger war Gerhard Elschner Streckenbeobachter, später organisierte er die Kulturveranstaltungen zum Rennen und leistete auch als Aufbauleiter hervorragende Arbeit. Nun Rennleiter seit elf Jahren – und was für einer! Einer meiner Freunde bezeichnete ihn einmal als einen Rennleiter „aus Leidenschaft“. Das trifft wohl haargenau den Nagel auf den Kopf. Als langjähriger Leiter des Rennpressedienstes habe ich, und das ist nicht übertrieben, mit keinem Rennleiter so gut und vertrauensvoll zusammengearbeitet wie mit ihm. Sicherlich, wir kennen uns schon Jahrzehnte, haben auch beruflich zusammengearbeitet – aber letztlich ist ausschlaggebend für alles, was zu diesem Rennleiter zu sagen ist, seine Beharrlichkeit, seine Geduld, sein enger Kontakt zu den Menschen. Damit schuf sich der Gerhard Elschner Vertrauen – und ein großes starkes Kollektiv innerhalb der Rennleitung: Gerhard Elschner, der Rennleiter, Hermi Kiss, der Rennsekretär, Heinz Reifarh, der Org.-Leiter und Vorsitzender des MC „Schleizer Dreieck“, sowie Erich Lehnfuß, der „Finanzminister“ – das ist schon ein Gespann, auf das man stolz sein kann! Unter der Regie von Rennleiter Gerhard Elschner hat sich das Schleizer Dreieck bedeutend zu seinen Gunsten verändert. Wichtig dabei wohl auch die harmonische Zusammenarbeit mit den Genossen des Sekretariats der SED-Kreisleitung Schleiz und dem Genossen Günter Schubert Vorsitzender des Rates des Kreises und des Org.-Komitees. – Insgesamt: Mit dem Genossen Gerhard Elschner an der Spitze beweist das Kollektiv der Schleizer Rennleitung immer wieder neu, zu welcher großartigen Gemeinschaftsleistungen Menschen im Sozialismus fähig sind.

Und auch das hat der Rennleiter „aus Leidenschaft“ nachhaltig bewiesen: Man muß immer wieder neue Ideen haben, wenn es ständig vorangehen soll. Dank des guten Kollektivs, das Gerhard Elschner um sich hat, fehlte es an solchen Ideen in keinem Jahr. Lassen wir uns daher auch im Jubiläumsjahr überraschen. Und dem Gerhard Elschner rufen wir zu: **Toi, toi, toi** und alles Gute für die **Zukunft!**

Fritz Tischendorf

## »Das ist unser Rennen«, sagen die Schleizer

Spricht man mit alten Schleizern, deren Kindheit und Jugendzeit in die Anfänge des Schleizer Dreieckrennens fällt, werden auch sonst meist wortkarge Menschen sehr geprächig. Sehr schnell hatte man nämlich begriffen, daß mit dieser großen Sportveranstaltung das so abseits großer Verkehrsstraßen gelegene, einstige Residenzstädtchen der reußischen Fürsten, plötzlich in ganz Deutschland und darüber hinaus zum Gesprächsstoff geworden war. Die Schleizer fühlten sich mit „ihrem“ Rennen sehr schnell eng verbunden, bewiesen vor allem große Gastfreundschaft. Letztere löbliche Eigenschaft prägte sich im Laufe von Jahrzehnten immer mehr aus, ist heute vor allem in den sozialistischen Ländern sehr gerühmt. Aber auch die Besucher aus aller Herren Länder fühlen sich immer wieder wohl, wenn sie nach Schleiz kommen. „Immer wieder Schleiz“, schrieb einmal der bekannte Motorsportjournalist Karl-Heinz Edler – und er meinte damit vor allem die Gastfreundschaft der Schleizer.

Und noch etwas: Die Schleizer sind nicht nur stolz auf ihr Rennen, sie bewähren sich auch vielseitig als großartige Helfer der Veranstalter. Als Kassierer, als Streckenbeobachter, als Ordner – sie standen seit eh und je zur Verfügung. Auch das verschaffte dem Dreieckrennen größte Anerkennung: Die stets vorbildliche Organisation. Die Männer und Frauen, die 1949 neu begannen, konnten alte Erfahrungen nutzen, sie nutzten aber auch den Schwung der Jugend, hatten immer wieder neue Ideen, um die Rennen noch schöner, noch attraktiver und interessanter zu gestalten.

Man erinnert sich an Menschen wie Otto Läßker, einem Schleizer Arbeiter, der sich jahrzehntelang als Programmverkäufer betätigte, oder an Kurt Fischer, einem Streckenbeobachter, der es stets sehr genau nahm. Dieses große Kollektiv von Helfern stand und steht der Rennleitung immer wieder zur Verfügung. Jährlich kommen neue dazu. Das sind in der Kürze nur einige Aspekte, die ganz einfach zum Begriff „Rennstadt Schleiz“ gehören.

## Wie sah die Strecke vor 60 Jahren aus?

Wenn heute zum Rennen in drei Tagen weit über 200 000 Zuschauer ans Dreieck kommen, finden sie modern ausgestattete Campingplätze und Tribünen vor. Das ist heute selbstverständlich. Wie war's 1923 und in den Jahren danach? Es erhebt sich die Frage: Wie war es um die Sicherheit bestellt? Beginnen wir beim Streckenaufbau. Zunächst: Noch im Jahre 1927 war der Streckenteil Heinrichsruh – Waldkurve nicht asphaltiert und zudem nur vier bis fünf Meter breit. Längs der Strecke standen Bäume. Der Start- und Ziel-Platz wurde im Laufe der Jahrzehnte wiederholt gewechselt. Zuerst startete man in der ersten Buchhübelkurve, später am Palais in Heinrichsruh, dann kurz vor dem heutigen Sitz des Staatlichen Forstwirtschaftsbetriebes hinter der Heinrichsruher Kurve. Erst seit 1952 befinden sich Start und Ziel auf der Oberböhmisdorfer Geraden. Es gab kein Start- und Zielrichterhaus. Jedes Jahr wurde es aus Holz neu errichtet, nach dem Rennen wieder abgerissen. Strohballen für die Sicherheit der Fahrer kannte man auch erst Ende der 20er Jahre. Da sich in den Jahren zwischen 1923 und 1937 die Zuschauer rund um die Strecke verteilten, gab es auch keine Versorgungszentren des Handels. Die Verkaufsbuden standen rund um die Strecke. Der Nachschub erfolgte mittels Pferdegespannen . . . Ja, so war das damals.

## 1934: Dunkle Wolken über den Dreieck

Der Faschismus war an die Macht gekommen, und schon 1934 zeichnete sich ab, daß schwere Zeiten auch für das Dreieckrennen beginnen würden. Die Gesamtleitung lag nun in den Händen der ONS (Oberste Nationale Sportbehörde), die Streckenorganisation wurde Sache des faschistischen Kraftfahrerkorps. Die bewährten Schleizer Kräfte mußten zum größten Teil abtreten, so auch der Rennleiter der letzten 5 Jahre: Johannes Wächter. Bereits 1935 mußte das Rennen als „Thüringer Rundstreckenrennen“ ausgetragen werden, es gab Schwierigkeiten, weil die Strecke nicht mehr den internationalen Anforderungen entsprach. Weltwirtschaftskrise, zunehmende Arbeitslosigkeit – all das hatte zur Folge, daß Stadt und Kreis Schleiz den Ausbau des Kurses finanziell kaum noch bewältigen konnten. 1937 kam, nachdem es gelungen war das Rennen noch einmal „über die Runden“ zu bringen, dann das endgültige „Aus“ für das Schleizer Rennen. Dann wurde es still. Wie die Solitude und andere Rennstrecken wurde Schleiz vom Terminkalender gestrichen. Niemand kümmerte sich mehr um die Strecke, sie verwahrloste. Der Krieg kam, Panzer rollten darüber hinweg. Auf diesen klassischen Boden des Motorrennsports senkte sich tiefe Nacht.

## Der Neubeginn und der große Aufstieg

Nach Ende des zweiten Weltkrieges hatten die Schleizer zunächst viel zu tun, um die Wunden zu heilen, die dieser Krieg auch der Rennstadt geschlagen hatte. Die Antifaschisten, die Genossen der Partei der Arbeiterklasse gingen zusammen mit allen Bürgern guten Willens daran, unserem Volk den Weg in eine lichte Zukunft zu bahnen. Dabei war und ist auch heute noch die Hilfe der sowjetischen Freunde unschätzbar. Und was wurde aus dem Rennen? Nachdem es schon am 17. Oktober 1948 inoffiziell einen „Probegalopp“ gegeben hatte, an dem rund 20 Rennfahrer teilnahmen, konnte man am 1. 7. 1949 im „Thüringer Volk“ lesen, das 16. Schleizer Dreieckrennen wird am 18. September stattfinden. Die Freude bei den Schleizern, bei den Motorsportfreunden im ganzen Land war groß. Wie war's möglich geworden?

Mit Unterstützung der Partei der Arbeiterklasse und der örtlichen staatlichen Organe stellte sich damals der Schleizer Bürgermeister Karl Mathes an die Spitze eines Organisationskomitees, die Stadt Schleiz übernahm die Leitung der Veranstaltung. Als erster Rennleiter fungierte in den Jahren 1949/50 Sportfreund Wilhelm Wolf. Johannes Wächter, Günter Tag, Hugo Wolfram, Hans Pörsch – sie seien hier stellvertretend genannt für viele andere Genossen und Sportfreunde, die unermüdlich tätig waren, damit das Schleizer Dreieckrennen nicht nur wieder aufblühte, sondern nun, vor allem nach der Gründung der DDR, einen großartigen Aufschwung nahm.

120 000 Zuschauer kamen bereits 1949, und diese Zahl stieg von Jahr zu Jahr. Was die Menschen im Sozialismus zu leisten imstande sind – die vergangenen 34 Jahre haben das nachhaltig bewiesen . . . Seit 1952 wurde die Rennstrecke im Interesse der Sicherheit systematisch rekonstruiert, die Straßenbäume und -steine wurden entfernt, die Fahrbahn auf 8 bis 10 m verbreitert, der Belag verbessert, ein festes Start- und Zielrichterhaus gebaut. Fahrerlager und Boxenbereich in Oberböhmisdorf entsprechen heute allen internationalen Anforderungen. Nach der Gründung des ADMV (Allgemeiner Deutscher Motorsportverband) der DDR bildete sich der MC „Schleizer Dreieck“, der nunmehr seit mehr als zwei Jahrzehnten mit der Organisation und Durchführung der Rennen beauftragt ist. Besonders in den ersten Jahren stellte der Staat der Arbeiter und Bauern große finanzielle Mittel für die Modernisierung des Dreiecks zur Verfügung.

Hatte man anfangs Holztribünen z. B. am Buchhübel errichtet, so wurden daraus bald feste Tribünen – geschaffen in vielen freiwilligen Arbeitsstunden. Campingplätze entstanden mit sanitären Anlagen. Rund um den Kurs gibt es heute einen Sicherheitsstreifen, der ständig weiter ausgebaut wird.

War das Dreieck bis zum Jahre 1957 eine reine Motorradrennstrecke, so änderte sich das 1958. Seit dieser Zeit gilt Schleiz mit seinem Dreieck auch als eine hervorragende Rennstrecke für Automobile. Das machte natürlich den Kurs noch attraktiver. Die Verantwortlichen der heutigen Rennleitung und des Organisationskomitees, insbesondere der dienstälteste Schleizer Rennleiter, Genosse Gerhard Elschner, und seine Mannen (Rennsekretär Hermi Kiss, Org.-Leiter Heinz Reifarth u. a.) erwarben sich besondere Verdienste darum, daß seit vielen Jahren alljährlich Pokalläufe für Frieden und Freundschaft der sozialistischen Länder in den Klassen Rennwagen B 8 (bis 1300 ccm) und Tourenwagen (bis 1300 ccm) ausgetragen werden.

Seit 1978 kämpfen die Rennfahrer der Motorradklasse bis 250 ccm (Lizenz) auch um den Pokal „Schleizer Dreieck“. Wir sind also gut vorangekommen.

Bereits 1978 schrieb Rennsekretär Hermi Kiss: „Eine wesentliche Aufgabe des Dreiecks wird in Zukunft die Entwicklung des sozialistischen Breitensports sein, mit dessen Hilfe einer Vielzahl werktätiger Menschen, besonders der Jugend, ermöglicht wird, an vielfältigen motorsportlichen Veranstaltungen teilzunehmen. Damit wird auf dem Gebiet des Motorsports dazu beigetragen, die Beschlüsse der Parteitage der SED zu erfüllen.“

Als Fazit dieser kurzen Darstellung der Entwicklung des Schleizer Dreieckrennens muß man abschließend feststellen, daß Rennleitung und Org.-Komitee gerade in dieser Hinsicht viel getan haben und noch mehr tun. Es gibt z. B. einen Jugendklub „Schleizer Dreieck“, der seinen Sitz in der Seng hat und der von Sportfreunden des MC, vor allem aber von Rennleiter Elschner, vorbildlich unterstützt wird.

Die Schleizer Rennen sind ein wichtiger Beitrag im Kampf für Frieden und Sozialismus, sie dienen der Völkerverständigung. Das verpflichtet zu guten Taten auch in den kommenden Jahren.

Fritz Tischendorf

## Heiteres und Besinnliches

Anekdoten, Episoden, Geschichten rund um's Dreieck – Aufgespürt und notiert von Fritz Tischendorf

### Ein Sonderpreis für's „Schieben“

1928: Der Leipziger Albert Richter blieb beim Rennen der 350er Maschinen in der letzten Runde in der Haarnadelkurve wegen Benzinmangels „hängen“. Kurz entschlossen schob er seine Maschine mit größter Kraftanstrengung bis zum Ziel am Oberoschitzer Palais (!), brach dort völlig erschöpft zusammen. Den

noch: Seine Mühe hatte sich gelohnt. Er belegte mit 9 Minuten Rückstand noch einen guten 3. Platz. Die Rennleitung verlieh ihm für diese außerordentliche Leistung einen Sonderpreis.

### „Beinahe hätten mich die Fische gefressen“

1930: Toni Bauhofer, damals absoluter Schleizer Publikumsliebhaber, stürzte bereits beim Freitagstraining in der ersten Runde hinter der Waldkurve, wäre beinahe in den Teich gefahren. Tonis Kommentar nach diesem Sturz: „Beinahe hätten mich die Fische gefressen.“ Immerhin: Das Nasenbein war gebrochen, einige Rippen stark geprellt. Trotzdem: Am Sonntag fuhr Bauhofer bei strömendem Regen das Rennen seines Lebens, distanzierte sämtliche Gegner und gewann souverän.

### Karl-Heinz Kirchner und sein Rennarzt

1949: Das erste Nachkriegsrennen. Bereits im Training stürzt der Erfurter Karl-Heinz Kirchner mit seiner 250er NSU schwer. Wochenlang schwebt er zwischen Leben und Tod im Schleizer Krankenhaus. Eine ganze Stadt bangt mit seiner Familie. Die Schleizer sammeln Geld. Alle atmen auf, als Kirchner wieder gesund ist. 1950 stürzt Karl-Heinz erneut (fast an gleicher Stelle) in der Lindenwegkurve. Es geht glimpflicher ab: Der Fuß ist gebrochen. Und wieder ein Jahr später (1951) gewinnt der Erfurter das Rennen. Als er in der Ehrenrunde am Lindenweg plötzlich hält, werden die Zuschauer aufmerksam. Was ist los? Doch Karl-Heinz hat kein Auge und Ohr für den Beifall. Er sucht den Rennarzt Dieter Lapitzky, umarmt ihn, hängt ihm seinen Siegerkranz um – und tippt mit der Hand an den Kopf: „Diesmal nicht, Herr Doktor!“ Übrigens: Alle Rennfahrer, die ärztliche Hilfe in Schleiz in Anspruch nehmen mußten, lobten ausnahmslos die Betreuung durch Ärzte, Schwestern und Kameraden des Roten Kreuzes. Auch das muß einmal hervorgehoben werden.

### „Petrus, Petrus – wo sind Deine PS?“

1952: Vor dem Start der Klasse bis 125 ccm. Die Trainingsschnellsten: H. P. Müller und Karl Lottes (beide Mondial), Bernhard Petruschke (Petrus genannt) auf IFA und Exeuropameister Ewald Kluge (Werks-DKW). Petrus hatte eine ganz normale Serienmaschine „rennschnell“ gemacht – und zeigte Kluge beim Rennen das Hinterrad. Kluge kam nicht vorbei! Nach dem Rennen lief Kluge immer wieder um die Maschine von Petruschke herum, schüttelte mit dem Kopf, fragte und fragte: „Petrus, Petrus, wo stecken hier die PS?“ Der kleine Mann aber schmunzelte. „Irgendwo, lieber Ewald, in diesem kleinen Zylinder“, scherzte er. Bekannt ist, daß Bernhard Petruschke persönlich großen Anteil daran hat, daß aus der IFA-Serienmaschine später die MZ-Rennmaschinen entwickelt werden.

### Als sich die Veteranen trafen . . .

1979: Die „Kanonen“ von einst trafen sich zur Veteranenveranstaltung in der großen Halle am Austeg in Schleiz. Gerhard Elschner, der Rennleiter, hatte wieder einmal eine gute Idee umgesetzt. Und viele kamen: Karl-Heinz Kirchner, Bernhard Petruschke, Walter Brehme, Werner Musiol, Erhard Krumpholz und viele andere. Erinnerungen wurden wach, Geschichten erzählt. Schön war es immer in Schleiz – und schön ist und soll es auch bleiben. Gemeinsam wollen wir dafür sorgen.

## Das sind die zwei Pokalsieger

### Paul Rüttchen, Erkelenz

Mit seinem Sieg im Jahre 1927 auf der 1000-ccm-Harley-Davidson, mit absolutem Streckenrekord von 38,8 km/h, hatte Paul Rüttchen das dritte Jahr hintereinander in dieser Klasse gewonnen und damit auch den ersten Wanderpokal der Stadt Schleiz in seinen Besitz gebracht. Insgesamt stand Paul Rüttchen von 1925 bis 1932 fünfmal auf dem Siegerpodest und war damit in den ersten 15 Jahren der Schleizer Renngeschichte neben Arthur Geiß aus Pforzheim auf der 250er DKW der erfolgreichste Rennfahrer.

Den Hat-Trick vollbrachten außer ihm und Arthur Geiß noch weitere Motorradrennfahrer: „Ginger“ Molloy aus Neuseeland in der Klasse bis 250 ccm, unser Gernot Weser aus Riesa in der Klasse bis 50 ccm und Janos Drapal aus Budapest gleich doppelt in den Klassen bis 125 ccm und 250 ccm. Bei den Rennwagen gelang das dem Wolfgang Küther aus Dresden und dem Frieder Kramer aus Zwickau.

### Janos Drapal, Budapest

Zum zweiten Male in der Geschichte des Schleizer Dreiecks wurde 1978 ein Pokal vom Rat des Kreises Schleiz gestiftet, ein wertvoller Porzellanpokal, als Sonderauftrag hergestellt vom VEB Porzellanwerk Lichte im Thüringer Wald. Auch dieser Pokal fand bereits nach dem Rennen im vergangenen Jahr seinen Besitzer. Janos Drapal, der ungarische Meisterfahrer aus Budapest, hatte dreimal hintereinander auf seiner Yamaha von 1980 bis 1982 in der Klasse bis 250 ccm gewonnen. 1976 hatte er sich das Ziel gesetzt, bei seinem nächsten Start in Schleiz wieder Rekord zu fahren. Es wurde dann bei jedem Start in jedem Jahr, ausgenommen 1978, ein absoluter Streckenrekord für Motorräder, jeweils Rundenrekord dazu. Mit 154,995 km/h holte er 1982 den absoluten Streckenrekord, den fast zwei Jahrzehnte jeweils die Rennwagen für sich buchten, wieder zu den Zweiradfahrzeugen zurück.

## So war's von 1923 bis 1982

### Erinnerungen an 49 Rennveranstaltungen auf dem Schleizer Dreieck

Man möchte kaum glauben, daß es noch nicht einmal ein Menschenalter her ist, seit Durchschnittsgeschwindigkeiten von 60 und 70 km/h, gefahren von längst nicht mehr im Programm erscheinenden 1000-ccm-Maschinen, hier auf dem Schleizer Dreieck als ausgesprochene Sensation galten. Welch eine Entwicklung im Motorrad- und Automobilrennsport hat sich da in wenigen Jahren vor den Augen von Millionen Zuschauern vollzogen! Beginnen wir mit einer Zusammenfassung über die ersten 15 Rennen, über die in der Jubiläumsschrift vor 20 Jahren ausführlich berichtet worden ist.

1923-1937

Schnellster Mann des noch als Brennstoffprüfung deklarierten ersten Rennens am 10. Juni 1923 war der Apoldaer Karl Raebel auf seiner 1000er Mars mit 64,2 km/h. Der später tödlich verunglückte Huldreich Heußner aus Kleinschalkalden erreichte mit einem 4,99-PS-Auto Marke Wanderer einen „Schnitt“ von 41,4 km/h und kam mit 5 Litern Kraftstoff 87,3 Kilometer weit. Zur ersten Deutschen Krafttrad-Straßenmeisterschaft am 15. Juni 1924 brachte sich ein Fahrer ins Gespräch, der fast ein und ein halbes Jahrzehnt den Schleizer Rennen mit seiner kühnen Fahrweise zu Dramatik und Spannung verhalf – Toni Bauhofer aus München. Auf einer Megola mit dem Motor im Vorderrad fuhr er in der Klasse bis 750 ccm

mit 82,7 km/h die schnellste Zeit. Wer kennt noch Namen wie: Ißlinger, Weyres, Poetzold, Rüttchen, Soenius, Ernst Henne (späterer Weltrekordmann), Karl-Heinz Kirchner, Bernhard Petruschke, Willy Henkelmann, Arthur Lohse, Pepp Giggenbach? Oder, wer kennt noch die Fabrikate Klotz, Rex, Aeme, Motosacoche, Ergo, Krieger Typ K II, Royal, Enfield, Sunbeam, Dobro Jap, Indian, Horex, Standart, Rudge usw.? 1925 am Start auf einer 500-ccm-Allright-KG auch einer der Großen des Motorrennsports der DDR, der später bei Dessau tödlich verunglückte Paul Greifzu.

Toni Bauhofer drehte zumeist die schnellsten Runden, stürzte aber auch oder fiel durch Maschinenschaden aus. So wurde 1926 und 1927 Paul Rüttchen aus Erkelenz Tagesschnellster auf seiner 1000er Harley-Davidson. Er gewann in dieser Klasse drei Jahre hintereinander und wurde damit erster Gewinner des Wanderpokals. Er schraubte die Geschwindigkeit auf 92,0 km/h, und das bei noch nicht asphaltierter Straße zwischen Heinrichsruher Kurve und Waldkurve. Inzwischen fuhren die Fahrer schon in gebeugter Haltung, hatten Sofakissen auf den Tank geschnallt, Hupen und Lampen wie Nummernschilder entfernt. Das Rennen 1928 stand wieder ganz im Zeichen von Toni Bauhofer, während sich 1929 erstmals Hans Soenius auf einer 500er-BMW als Schnellster zeigte. Doch am 7. September 1930 hatte wieder Toni Bauhofer, erstmals auf einer wassergekühlten DKW, die „Nase vorn“. In den kleineren Klassen waren es bei den 350ern vor allem Ernst Loof aus Bad Godesberg auf der Imperia und bei den 250-ccm-Maschinen der kleine Artur Geiß, die den Rennen das Gepräge gaben. Artur Geiß gewann ebenfalls dreimal hintereinander. Noch zweimal, 1931 und 1932, erwies sich Paul Rüttchen, nunmehr auf der 1000er NSU, als der Schnellste. In der Klasse bis 500 ccm gewann ein damals noch ganz Unbekannter: Bernd Rosemeyer aus Lingen auf NSU. 1933 durchfuhr der junge Bernd Rosemeyer auf seiner 1000er NSU die 200-km-Distanz mit einem „Schnitt“ von 104,5 km/h. Neue Namen wurden nun ein Begriff: Ley (DKW), Kohlus (Rudge), Rührschneck (Norton), Weltrekordmann Herz (DKW), Bodmer (Norton), Steinbach (NSU), Mellmann (NSU), Kluge (DKW), Fleischmann (NSU), Mansfeld (DKW) usw. 1934 stellte Bernd Rosemeyer, nunmehr auf einer Werks-DKW, mit 109,1 km/h den Streckenrekord ein. Ein großer Renntag war der 18. August 1935. Drei Fahrer, nämlich Steinbach auf der Königswellen-NSU, Bauhofer und Soenius, erreichten einen „Schnitt“ von mehr als 116 km/h. Steinbachs Streckenrekord von 116,9 km/h hatte dann 17 Jahre Bestand. Toni Bauhofer verabschiedete sich mit einem großartigen 2. Platz vom aktiven Rennsport. Viel Interesse fanden die beiden ersten Rennen der Seitenwagenmaschinen. Braun/Badsching (Horex) in der Klasse bis 1000 ccm und Schumann/Böhm (NSU) hießen die Sieger.

1936 war das letzte internationale Rennen vor dem Krieg in Schleiz und auch das einzige, in dem mit Ted Mellors (Velocette) in der Klasse bis 350 ccm ein Ausländer gewonnen hatte. Ein ganz großes Rennen fuhr in der Viertelliterklasse Ewald Kluge auf der Werks-DKW. Bis auf Siegfried Wünsche hatte er am Schluß das gesamte Feld zweimal überundet. Das Rennen der 500er Klasse war ein Rennen der „singenden“ DKW, allen voran mit Oskar Steinbach. Ihm folgte im Windschatten der große Taktiker H. P. Müller. Der kleine Bernhard Petruschke lag lange Zeit bis zu seinem Sturz auf dem NSU-Koloß an 4. Stelle. Bei den Gespannen wiederholten Braun/Badsching (nunmehr Auto-Union DKW) ihren Vorjahressieg.

Ein diesiger und regnerischer Sonntagmorgen leitete 1937 das für lange Zeit letzte Schleizer Rennen ein. In der Klasse bis 350 ccm brachte es der talentierte Privatfahrer Hamelhle fertig, sich zwischen die beiden NSU-Werksfahrer Fleischmann und Mellmann zu schieben, während in der kleinen Klasse das Werks-Kleeblatt Kluge, Winkler, Petruschke dem Rennen das Gepräge gab. Heiner Fleischmann war der eindeutige Sieger bei den Halblitermaschinen, gefolgt von Mellmann, Bodmer und Ley sowie als bestem Privatfahrer Rudi Knees. Überschattet wurde dieser Tag durch den tödlichen Sturz des Europameisters Karl Braun in der ersten Runde beim Rennen der 600er Gespanne.



#### **1949: Mathias Berger begeisterte 160 000 Zuschauer**

Nach dem ersten inoffiziellen Motorradrennen der damaligen sowjetischen Besatzungszone am 17. Oktober 1948 wurde am 18. September 1949 das 16. Schleizer Dreieckrennen gestartet, erstmals auch mit der Klasse bis 125 ccm. Hier war es vor allem ein Ausweissfahrer, der die Massen begeisterte: Mathias Berger aus Erfurt auf einer 500 ccm BMW. Er siegte vor Walter Knoch aus Lobenstein.

#### **1950: Siegfried Wünsche mit schnellster Zeit**

Eine Viertelmillion Zuschauer war zum 5. Gesamtdeutschen Motorradmeisterschaftslauf gekommen. Zum erwarteten Zweikampf der beiden schnellsten deutschen Fahrer in der Halbliterklasse, Heiner Fleischmann und Georg Meier, kam es jedoch nicht. Auf regennasser Straße hatte Meier mit der Kompressor-BMW eindeutig Vorteile und siegte so mit 40 Sekunden Vorsprung. Auf ziemlich abgetrockneter Strecke fuhr Siegfried Wünsche auf der DKW-L in der Klasse bis 350 ccm die schnellste Tageszeit. Es gab in jedem Rennen zwei Sieger, getrennt nach Maschinen mit und ohne Kompressor.

#### **1951: Zum zweiten Male Erich Wünsche aus Dresden**

Terminbedingt hatte das 18. Schleizer Dreieckrennen zwar nicht die Besetzung des Vorjahres, bot aber ausgezeichneten Sport: Dafür sorgte auch der Dresdener Erich Wünsche auf der 500er Norton, der damit seinen Sieg aus dem Jahre 1949 wiederholte. Erstmals trug sich auch der Erfurter Karl-Heinz Kirchner auf der 250er NSU in die Siegerliste ein, bei den 125ern war es Erhard Krumpholz aus Zwickau mit der Ifa-DKW.

#### **1952: Ewald Kluge mit drei Starts und zwei Siegen**

Held des Tages war unbestritten Exeuropameister Ewald Kluge aus Ingolstadt, der dreimal an den Start ging (125, 250 und 350 ccm) und zweimal überlegener Sieger wurde. Dabei kam er in der Klasse bis 350 ccm mit seiner „Kreissäge“ (Dreizylinder-DKW) auf 122,49 km/h. Auch H. P. Müller, jetzt in der kleinen Klasse, konnte sich wieder in die Siegerliste eintragen, während bei den Halblitermaschinen Karl Rührschneck auf Norton mit 123,74 km/h Steinbachs Streckenrekord von 1936 auslöschte.

#### **1953: Rudi Knees bei Blitz und Donner Doppelsieger**

Trotz strömenden Regens kamen die 80 000 auf ihre Kosten. Besonders gefeiert wurde Altmeister Rudi Knees aus Nagold, der mit seinen Norton-Maschinen sowohl in der 350er als auch in der 500er Klasse mit dem Wetter am besten zurechtkam. Großkampf auch bei den Gespannen: Die späteren Weltmeister Hillebrandt/Barth auf BMW und Schmid/Kölle (Norton) bestimmten in beiden Klassen das Geschehen.

#### **1954: Schnelle Ifas in der Achtliterklasse**

Auch zum 21. Rennen wieder Regen. In der Achtliterklasse konnten sich unsere Fahrer Bernhard Petruschke und Horst Fügner mit den schnellen Ifa-Drehschiebermaschinen gegen Karl Lottes aus Marburg behaupten. In der 250er und 350er Klasse gab es mit Walter Reichert aus Ingelheim (NSU) wieder einen Doppelerfolg. Tagesschnellster aber war Ernst Riedelbauch auf der 500er BMW. Erstmals gab es wieder Ausweissfahrerrennen, und mit Werner Musiol aus Potsdam empfahl sich ein Talent.

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

In der Klasse bis 125 ccm konnten sich abermals unsere Ifas gegen die italienischen MV – Agusta durchsetzen. Diesmal siegte Horst Fügner vor Erhard Krumpholz. Auch in der Klasse bis 250 ccm blieb Karl Lottes nur der Platz hinter dem Sieger Fritz Kläger auf der 250er NSU. Bei den Halblitermaschinen war Ernst Riedelbauch auch in diesem Jahr nicht zu schlagen. Bei den Gespannen hatten unsere DDR-Meister Bagge/Schönherr lange Zeit bis zu einem Defekt vor den späteren Weltmeistern Faht/Ohr geführt.

#### **1956: Zweimal Lottes, zweimal Bob Brown**

An diesem 1. Juli 1956 fand das erste große internationale Rennen in Schleiz statt. Dabei feierte der australische Taxichauffeur Bob Brown in den Klassen bis 350 ccm und 500 ccm einen Doppelsieg, ebenso wie Karl Lottes in den beiden kleinen Klassen.

#### **1957: Dreifacher MZ-Sieg in der Achtliterklasse**

Ein großer Tag für MZ in der Klasse bis 125 ccm, wobei sich Werner Musiol als junger Lizenzfahrer bereits den 2. Platz erkämpfte. In den Klassen bis 250 ccm und 350 ccm siegte Helmut Hallmeyer (Nürnberg) souverän. Der junge Australier Roger Barker, der in der Klasse bis 350 ccm neuen Rundenrekord gefahren hatte, verunglückte im nachfolgenden Rennen leider tödlich. So gewann Ernst Hiller auf BMW die Hitzeschlacht.

#### **1958: Fahrer aus 12 Ländern am Start**

Auch ohne Rekordfahrten wurden es spannende Rennen. In Abwesenheit der im Ausland startenden MZ-Werksfahrer sprangen in der Klasse bis 125 ccm der tollkühne Walter Brehme aus Leuna und Dietmar Zimpel aus Zschorlau in die Bresche. Bei den Halblitermaschinen siegte Gerald Klinger aus Österreich (BMW) vor den Brüdern Eric und Harry Hinton aus Australien.

#### **1959: Im Mittelpunkt stand John Hempleman**

Gefeierter erster Sieger des Tages wurde der Schweizer Vizeweltmeister Luigi Taveri nach seinem Sieg in der kleinen Klasse auf MZ. Bei den 250ern mußten jedoch alle vier an der Spitze liegenden MZ vorzeitig aufgeben, der Weg war frei für Helmut Weber auf Simson. In der Klasse bis 350 ccm siegte mit Jim Redman (Norton) ein späterer Weltmeister, und bei den 500-ccm-Maschinen begeisterte John Hempleman aus Neuseeland, der mit 130,21 km/h auch neuen absoluten Streckenrekord fuhr.

#### **1960: Held des Tages war Werner Musiol**

Der kleine Babelsberger sorgte an diesem 19. Juni für Stimmung. Er setzte sich in der Viertelliterklasse gegen die beiden anderen MZ-Werksfahrer Hans Fischer und den Neuseeländer Hempleman klar durch. Mit 126,959 km/h stellte er einen neuen Klassenrekord auf. Hempleman kam trotzdem noch zum Doppelerfolg durch Siege in den Klassen bis 350 und 500 ccm.

#### **1961: Walter Brehme siegte bei Nebel**

Es wurde nicht alles gefahren, was im Programm stand. Nebel zwang die Rennleitung zum Abbruch des Rennens. So gab es nur zwei Ausweissfahrer-Rennen und den Lauf der Klasse bis 125 ccm, den einmal mehr Walter Brehme (Bad Dürrenberg) auf MZ mit einem „Schnitt“ von 117,8 km/h für sich entschied, und das bei diesem Wetter!

### 1962: Zschopauer Maschinen bestimmten das Geschehen

Großartiger Doppelsieger dieses schönen Renntages war Hans Fischer aus Gele-  
nau auf der Werks-MZ. In der kleinen Klasse verwies er seine Stallkameraden  
Moses und Bischoff auf die Plätze, im Lauf der Klasse bis 250 ccm nach großem  
Kampf Werner Musiol und Klaus Enderlein.

### 1963: Ein Rennen der Rekorde

Das neue Zielrichterhaus sah zum 30. Rennen hervorragenden Sport. Nach  
einem interessanten Auto- und Motorradkorso begann der Renntag mit einem  
dreifachen MZ-Erfolg in der Klasse bis 125 ccm durch Laszlo Szabo, Dieter  
Krumpholz und Werner Musiol, der nicht gleich vom Start weggekommen ist und  
dem Feld hinterher fuhr. In der Klasse bis 250 ccm fuhr Weltmeister Luigi Taveri  
(Schweiz) auf Honda als eindeutiger Sieger neuen Runden- und Streckenrekord.  
Stark gefeiert wurde auch Helga Heinrich (damals Helga Steudel) für ihren  
2. Platz bei den Ausweisklassen bis 125 ccm.

### 1964: MZ-Privatfahrer sprangen in die Bresche

Bei nur 25 000 Zuschauern war es ein Rennen ohne Höhepunkte. Nach dem Aus-  
fall aller Werks-MZ in der kleinen Klasse sprangen mit Jochen Leitert und Hart-  
mut Bischoff zwei Privatfahrer in die Bresche und verwiesen den Honda-Fahrer  
Bruce Beale aus dem damaligen Rhodesien auf Platz Drei. Und in der 250er  
Klasse mußte Beale unserem Dieter Krumpholz den Sieg überlassen.

### 1965: Kleine MZ immer schneller

Das spannendste Rennen gab es wieder in der Klasse bis 125 ccm.  
Bartusch, Kohlar, Lenk, Leitert und Enderlein sorgten für nunmehr kompletter  
neuer Straßendecke in großem Maße dafür. Mit Jochen Leitert und Klaus Ender-  
lein gab es gleich zwei neue Rekordhalter mit 132,266 (!) km/h. „Ginger“ Molloy  
aus Neuseeland auf der Bultaco, der im vorangegangenen Rennen nicht zur Gel-  
tung kam, siegte in der Viertelliterklasse nach dem Ausfall von MZ-Werksfahrer  
Heinz Rosner ganz überlegen.

### 1966: Zum zweiten Male „Ginger“ Molloy

Nur noch etwa 20 000 Zuschauer bei recht schwacher Besetzung. In der Achtel-  
literklasse entschieden unsere MZ die Auseinandersetzung mit den spanischen  
Bultaco-Maschinen wieder eindeutig zu ihren Gunsten, Hartmut Bischoff hier mit  
einem Start-und-Ziel-Sieg. Im Lauf der 250er-Maschinen drehten die Ausländer  
den Spieß um. Molloy, Smith (England) und Dickson (Neuseeland) war die Rei-  
henfolge in Abwesenheit unserer Werksfahrer von MZ.

### 1967: Klaus Enderlein – kluger Taktiker

Und wieder machten die 125er Maschinen, bei eiskaltem Wind und Regen waren  
wieder nur 20 000 Zuschauer gekommen, Stimmung. Klaus Enderlein auf der MZ  
hielt sich fast die gesamte Distanz im Windschatten von Jürgen Lenk (MZ) und  
zog dann in der letzten Runde vorbei. In der Klasse Ausweis bis 125 ccm fuhr  
Helga Heinrich (ehemals Steudel) sogar als Sieger über den Zielstrich. Den  
Hat-Trick vollbrachte nach Artur Geiß und Paul Rüttchen in der Viertelliterklasse  
nun der Neuseeländer Molloy mit dem dritten aufeinanderfolgenden Sieg. Eber-  
hard Hellwig auf MZ-Eigenbau belegte einen guten 3. Platz.

### 1968: Und wieder die 125er Maschinen

Bei schönem Rennwetter begeisterten die Fahrer der Achtelliterklasse ein weite-  
res Mal, vor allem Kohlar, Bartusch, Köhler, Bischoff und Lenk. Neue Rekorde  
blieben nicht aus. Siebenmal hatte der aus dem Erzgebirge stammende MZ-  
Werksfahrer Heinz Rosner in Schleiz mit seiner 250er Maschine Pech. Der achte  
Anlauf gelang: Rosner siegte überlegen und löschte den seit 1963 von Taveri  
gehaltenen Streckenrekord aus. Held des Tages aber wurde der kleine Ungar  
Laszlo Szabo, der bei einer tollen Verfolgungsjagd nach einem Boxenaufenthalt  
Rundenrekord fuhr (140,808 km/h) und noch Zweiter wurde.

### 1969: Heinz Rosner mit neuen Rekorden

Friedhelm Kohlar, mit einer Handverletzung fahrend, wiederholte in der Klasse  
bis 125 ccm seinen Vorjahressieg, wenn auch nur ganz knapp vor Bernd Köhler  
und Thomas Heuschkel. Bei den Viertellitermaschinen lief es erneut sehr gut für  
unseren Heinz Rosner auf der MZ. Mit einem überlegenen Sieg erkämpfte er  
zugleich Runden- und Streckenrekord.

### 1970: Und wieder bei Regenwetter

Nach dem Ausfall des „Regenspezialisten“ Bernd Döhnert (Vergaserschaden)  
wurde Hartmut Wrensch Überraschungssieger in der Achtelliterklasse vor Bischoff  
und dem Polen Mankiewicz. Auch in der Viertelliterklasse setzten sich die von  
Bartusch und Tüngethal gesteuerten MZ gegen die Ausländer durch. Bereits der  
vierte Fahrer in diesem Feld, Kriwanek aus Österreich, war überrundet.

### 1971: Bisher größte Anzahl von Aktiven

Der souverän fahrende Jürgen Lenk (125 ccm) fiel in der vorletzten Runde aus.  
Damit war der Weg frei für Hartmut Bischoff. Endlich wieder ein interessantes  
Rennen bei den 250ern: Unser MZ-Privatfahrer E. Hellwig lag einige Runden an  
der Spitze und behauptete sich am Schluß als Vierter. Auch Frank Wendler  
mischte bis zu einem Maschinendefekt in der Spitzengruppe mit. Es siegten die  
Schweizer Schmid und Bachmann vor dem Österreicher Helten.

### 1972: MZ vor den japanischen Yamaha

Und wieder stand nach dem Rennen der Achtelliterklasse Hartmut Bischoff auf  
dem Siegerpodest. Er hatte in einem Lauf, dem die Dramatik vergangener Jahre  
fehlte, Jürgen Lenk sicher auf den 2. Platz verwiesen. Bei den 250ern siegte  
Tüngethal auf MZ vor Giger (Schweiz), Minich (Österreich) und Vorjahressieger  
Schmid. Ganz bravourös schlug sich in diesem Lauf Frank Wendler auf seiner  
Ein-Zylinder-MZ.

### 1973: Interessante Jubiläumsrennen

Guter Sport zum fünfzigjährigen Jubiläum der Strecke. Nach vier Ausweisklassen-  
rennen nun erstmals auch ein Lizenzrennen für die 50-ccm-Maschinen. Nach  
zwei Siegen in den Ausweisklassen schaffte es Gernot Weser aus Riesa auch in  
diesem Lauf. Jürgen Lenk, Hans-Joachim Schnürer, Bernd Köhler und der Pole  
Mankiewicz lieferten sich einen großen Kampf im Lauf der 125er; sie fuhren auch  
in dieser Reihenfolge über den Zielstrich. Im großen Feld der 250er Maschinen  
siegte Tüngethal auf der Werks-MZ souverän, eine Rekordrunde nach der ande-  
ren zurücklegend. Der stark fahrende Mankiewicz auf Yamaha wurde Zweiter.  
In einem tollen Endspurt holte sich der erstmals auf einer Werks-MZ startende  
Frank Wendler noch den 3. Platz.

#### 1974: Renntag der Rekorde

Wohl niemand hatte damit gerechnet, daß in allen Läufen neue Klassenrekorde und Rundenrekorde aufgestellt würden, und das vor ansteigender Zuschauerkulisse. In der Achttelliterklasse hatte der alte Stratege Hartmut Bischoff, sich in der Führung ständig mit Jürgen Lenk abwechselnd, am Ende die Nase knapp vorn. In der Klasse bis 50 ccm kam es zur Neuauflage des Duells zwischen den Fahrern der DDR und der CSSR. Diesmal mußten Gernot Weser und Ludwig Uhlig dem CSSR-Fahrer Bedrich Fendrich den Vortritt lassen. Große Spannung bei den 250ern zum Duell MZ – Yamaha, aber nach dem Ausfall aller vier Werks-MZ war der Weg frei für Janos Drapal (UVR).

#### 1975: Diesmal klappte es bei MZ

In der „Schnapsglasklasse“ hieß die Reihenfolge diesmal Joachim Knapp vor Gernot Weser und Bedrich Fendrich aus der CSSR. Die 114,9 km/h für den Sieger waren neuer Klassenrekord. Den fuhr auch Jürgen Lenk bei den 125ern, unbedrängt gegen die Zeit. Er machte es gleich doppelt, nämlich auch auf der werksbetreuten MZ in der Klasse bis 250 ccm. Peter Balaz (CSSR) auf MZ fuhr eine neue Rekordrunde. Ein Defekt an seiner Maschine in der vorletzten Runde brachte ihn nach großer Fahrt um den möglichen Sieg.

#### 1976: Janos Drapals Rekordfahrt

Die weiter gewachsene Zuschauerkulisse sah wiederum neue Rekorde. Das begann schon in der Klasse bis 50 ccm durch den CSSR-Fahrer Bedrich Fendrich, der mit 118,216 km/h vor seinem Landsmann Zbynek Havrda und Gernot Weser gewann. Frank Wendler und Bernd Köhler sorgten in der Klasse bis 125 ccm für einen DDR-Doppelerfolg. Mit 147,470 km/h stellte Janos Drapal in der Viertelliterklasse einen neuen Rekord auf. Nach dem Ausscheiden von Mati Reynyp (UdSSR) auf der MZ wurde es erstmals ein dreifacher Erfolg für Ungarn.

#### 1977: Janos Drapal bestimmte das Geschehen

Janos Drapal und Zbynek Havrda (CSSR) unterbrachen die MZ-Siegesserie in der Klasse bis 125 ccm. Der unverwundliche R. Mankiewicz aus der VR Polen wurde Dritter auf der MZ-HB. Auch bei den 50-ccm-Maschinen gab es durch Havrda und Fendrich (beide CSSR) einen Ausländersieg. In der Viertelliterklasse dominierte der ungarische Meisterfahrer Janos Drapal eindeutig, sein vorjähriger Rundenrekord wurde Klassenrekord: 149,852 km/h. Peter Balaz (CSSR) auf der Werks-Jawa wurde nach schönem Kampf Zweiter.

#### 1978: Noch einmal MZ an der Spitze

Im immer wieder interessanten Duell der alten Kampfahne in der Klasse bis 50 ccm war diesmal Gernot Weser der Sieger vor Zbynek Havrda. Ein viel bejubelter Sieg gelang unserem Frank Wendler bei den 125ern, mit K. Juhacz (UVR), B. Dörrfeldt, W. Rösch und W. Trabitisch wurde es sogar ein fünfacher Erfolg für MZ. Zuverlässig wie ein Uhrwerk fuhr Janos Drapal in der Klasse bis 250 ccm auf der Yamaha einem erneuten Sieg entgegen. Nur R. Mankiewicz als Zweiter schob sich zwischen vier Ungarn.

#### 1979: Großartiger Frank Wendler

Gernot Weser und P. Müller sorgten für einen DDR-Doppelsieg in der Klasse bis 50 ccm. Dafür revanchierten sich die CSSR-Fahrer im Lauf der Klasse bis 125 ccm gleich mit einem dreifachen Erfolg durch Z. Havrda, K. Sedlacek und B. Fendrich. Drapals dritter Anlauf für den Pokal „Schleizer Dreieck“ gelang

nicht. Regenreifen waren am Start im Interesse der Sicherheit verlangt, er aber konnte nicht mehr umrüsten. Besondere Anerkennung für Frank Wendler, der in diesem Lauf und bei den 125ern mit seiner unterlegenen Maschine nach großem Kampf zweimal den 4. Platz belegte.

#### 1980: Wieder drei neue Klassenrekorde

Die Jugoslawen machen von sich reden: Bei den 50-ccm-Maschinen gewann Miklos Boja denkbar knapp vor unserem Gernot Weser und vor P. Müller. Janos Drapal in der Klasse bis 125 ccm wieder souverän mit Klassenrekord: 143,649 km/h. Dahinter gab es spannende Kämpfe – auch hier bereichert durch die Jugoslawen. Drapal wurde wiederum eindeutiger Sieger bei den 250ern; CSSR-Fahrer Bohumil Stasa sorgte im spannenden Kampf um die Plätze dafür, daß die Ungarn nicht ganz unter sich blieben, er wurde Dritter.

#### 1981: Held des Tages – Roland Rentsch

In der Klasse bis 50 ccm sogar jugoslawischer Doppelsieg durch Peter Verbic und Miklos Boja – Gernot Weser diesmal Dritter. In der Klasse bis 125 ccm wurde unser Roland Rentsch stürmisch gefeiert. Mit seiner Eigenbau-Rennmaschine ließ er lediglich dem einen neuen Rekord fahrenden Janos Drapal den Vortritt. In neuer Rekordzeit gewann Drapal auch den Lauf der Viertellitermaschinen. Ganz großartig hier Frank Wendler mit einem dritten Platz. Auch er wurde stürmisch gefeiert.

#### 1982: Der Pokalgewinner heißt Janos Drapal

Ein Rennen wieder mit mehr als 200 000 Zuschauern. Erneut jugoslawischer Sieg in der Klasse bis 50 ccm: Peter Verbic – knapp vor dem CSSR-Fahrer Havrda (Junior). Janos Drapal auch in diesem Jahr souverän in den Klassen bis 125 ccm und 250 ccm. Roland Rentsch lag in der Klasse bis 125 ccm wieder an 2. Stelle; ein Schaden warf ihn dann an die 7. Stelle zurück. Bei den 250ern trugen Karoly Juhasz und L. Harsfai zum dreifachen ungarischen Erfolg bei.

## Seit 1961 nun auch Automobile

Nach dem mißlungenen Automobilstart im Jahre 1933 gestaltete sich die Rennwagenpremiere am 4. Juni 1961 zu einem ansprechenden Erfolg. Das Rennen der Formel-Junior-Wagen als Lauf zur DDR-Meisterschaft übertraf sogar die Erwartungen. Der erste Sieger: Wili Lehmann (Bitterfeld) mit 121,548 km/h.

#### 1962: Riley kam, sah und siegte

David Riley, der Mann aus dem damaligen Süd-Rhodesien, fuhr auf Anhieb mit seinem Cooper mit 131,862 km/h neuen absoluten Streckenrekord, und zwar nur im Kampf gegen die Uhr; denn seine größten Widersacher, unsere DDR-Fahrer Heinz Melkus und Max Byczkowski, waren mit Maschinenschaden ausgefallen.

#### 1963: Diesmal war es Eric Offenstadt

Ein neuer Mann machte bei den Formel-Junior-Rennwagen von sich reden: Eric Offenstadt aus Frankreich. Er verbesserte Rileys Rekord gleich um 6 km/h, während der Belgier Jean Claude Franck mit 143,53 km/h eine kaum für möglich gehaltene Rekordrunde fuhr.

#### 1964: Erstmals Formel-III-Rennwagen

Nach der Umstellung von Formel Junior auf Formel III gab es durch Max Byczkowski (Melkus-Wartburg) und Willi Lehmann (SEG-Wartburg) erstmals einen DDR-Sieg. Die rundenlang führenden beiden USA-Fahrer mußten infolge Maschinenschadens vorzeitig aufgeben.

#### 1965: Wieder Eric Offenstadt

Gleich nach dem Start der 25 Wagen gab es eine Kollision, nach der vier Fahrer, darunter auch der schnelle US-Amerikaner Peterson, ausscheiden mußten. Im verbissenen Kampf zwischen Offenstadt und Dal Bo (beide Frankreich), Dubler (Schweiz) und Haworth (USA) konnte sich der Vorjahressieger knapp vor Haworth durchsetzen. Dubler und Dal Bo waren ausgeschieden.

#### 1966: Erstmals Pokal der Freundschaft

Der Sieger des ersten Laufes um den Pokal der Freundschaft hieß nach spannendem Verlauf Jankowski (VR Polen) auf Rak-Ford. Willi Lehmann und Heinz Melkus folgten auf den Plätzen. Im internationalen Lauf gab es einen neuen absoluten Streckenrekord durch den Schweden Ulf Svensson auf Brabham mit 146,016 km/h. Der Schweizer Juerg Dubler, bis zum Ausscheiden mit ganz vorn, holte sich mit 148,736 km/h den absoluten Rundenrekord.

#### 1967: Chris Williams (England) neuer Rekordhalter

Es war wieder ein dramatisches Rennen. Der als klarer Favorit gekommene Engländer Chris Williams mußte sein ganzes Können aufbieten, um Juerg Dubler (Schweiz) „in Schach zu halten“. Rekordhalter Ulf Svensson konnte diesem Tempo nicht folgen. Neuer Rekord: 150,550 km/h. Bester DDR-Fahrer in diesem Klassefeld Frieder Rädlein vor Heinz Melkus.

#### 1968: Start-Ziel-Sieg von Rollinson

Nach einer 90minütigen Zwangspause infolge Regens gingen die Formel III (nationaler Lauf) an den Start. Wolfgang Krug, Heinz Melkus, Peter Findeisen und Jürgen Käppler lieferten sich ein schönes Rennen, bei dem sich am Schluß Peter Findeisen vor Heinz Melkus durchsetzte. Im Lauf der Formel III (Ausland) standen leider nur neun Fahrzeuge am Start. Hier fuhr Rollinson (England) einen Start-Ziel-Sieg vor Bauer (Schweiz) heraus.

#### 1969: Großartiger Freddy Kottulinsky

Den Lauf der Rennwagen – Leistungsklasse II – gewann Wolfgang Küther vom MC Betonwerke Dresden. Bei der Leistungsklasse I holte sich Altmeister Heinz Melkus einen überlegenen Sieg vor Frieder Rädlein. Im Lauf der Ausländer schraubte Freddy Kottulinsky (Schweden) den Streckenrekord auf 154,526 km/h. Im Endlauf der 18 zeitschnellsten Rennwagen gab es viel Dramatik und Begeisterung. Acht Fahrer hatten sich das ganze Rennen über in Sichtweite – die ersten vier (Kottulinsky, Svensson, Bauer und Vejlund – Dänemark –) mit nur wenigen Metern Abstand.

#### 1970: Pokalendlauf der sozialistischen Länder

Nach vierjähriger Pause wieder Pokallauf auf dem Schleizer Dreieck. Mit Abstand siegten die beiden CSSR-Fahrer Ondrejik und Hubacek auf Ford-Lotus und Juri Andrejew aus der UdSSR, der nach Überfahren des Zielstriches noch verunglückte und schwer verletzt wurde. Im Hauptlauf der Formel-III-Rennwagen

gewann der Schweizer Juerg Dubler souverän. Um die Plätze gab es mit Vladislav Ondrejik (CSSR), Peter Korda, Rudolf Gygax (beide Schweiz) und Vladimir Hubacek (CSSR) dramatische Positionskämpfe. Zieleinlauf in der genannten Reihenfolge. Durch die Wertung beider Läufe wurde aber Roland Salomon (Schweiz) Gesamtsieger.

#### 1971: Nun auch mit Tourenwagen

Das Programm der Automobile war nach den Sportwagen im Vorjahr nun noch um die Tourenwagen bereichert worden. Der Pokallauf der Rennwagen sah diesmal drei DDR-Fahrer an der Spitze: Wolfgang Küther, Klaus-Peter Krause und Ulli Melkus, alle auf Melkus-Wartburg. Das erste Tourenwagenrennen gewann Klaus-Peter Krause (Wartburg) mit 111,260 km/h. Das internationale Formel-III-Rennen stand im Zeichen des Rekordhalters Freddy Kottulinsky aus Schweden vor seinem Landsmann Ulf Svensson, der gegen Schluß des Rennens noch stark aufkam.

#### 1972: Stimmungsvoller Pokallauf

Sie schenken sich nichts – Jaroslav Bobek (CSSR), der Sieger, Karel Jilek (CSSR), Enn Griffel (UdSSR) sowie Wolfgang Küther und Klaus-Peter Krause. In diesem mitreißendem Kampf konnte sich Griffel sogar noch zwischen die beiden CSSR-Fahrer schieben, die in den ersten Runden schon wie die Sieger aussahen. Im nationalen Lauf der Rennwagen setzte sich wiederum Wolfgang Küther vor Altmeister Melkus und dem noch zur Leistungsklasse II gehörenden Hartmut Thabler durch. Für Aufsehen sorgten die erstmals startenden Rennsportwagen, besonders die Skoda-Spyder mit Bervid und Jilek.

#### 1973: Fünffacher DDR-Erfolg bei den Rennwagen

Frieder Kramer war Schnellster bei den Trabant-Fahrzeugen mit 110,9 km/h. Im internationalen Lauf der Formel C 9 gab es einen fünffachen DDR-Erfolg durch W. Küther, W. Krug, H. Melkus, U. Melkus und M. Berger. W. Küther, erstmals mit einem „Shiguli 73“, feierte einen Start-Ziel-Sieg. Brunlik, Bobek und Zid machten mit ihren starken Skodas im Lauf um den Pokal der Freundschaft bei den Tourenwagen den Sieg unter sich aus. Mit seinem Sieg im Pokallauf der Rennwagen schaffte nun auch Wolfgang Küther den Hat-Trick. Durch W. Krug, U. Melkus und M. Berger gab es hier einen vierfachen DDR-Erfolg.

#### 1974: Schnelle Skoda-Spyder

29 Rennwagen beim internationalen Lauf der Formel C 9. Wolfgang Küther jagte sich neun Runden lang bis zur Aufgabe wegen Keilriemendefekts mit Karel Jilek aus der CSSR. Beim Pokalrennen der Tourenwagen wieder überlegener Sieg der drei Skodas aus der CSSR mit Bobek, Zid und Brunlik. Für das schnellste Rennen des Tages sorgten die beiden Skoda-Spyder von J. Bobek und K. Jilek. Viel fehlte nicht am absoluten Rekord. Großer Kampf im Pokallauf der Rennwagen: W. Küther schied vorzeitig aus, so war Ulli Melkus allein noch gegen die CSSR-Übermacht. Er überließ nach hervorragender Fahrt nur Karel Jilek den Vortritt.

#### 1975: Hartmut Thabler kämpfte sich durch

Diesen Lauf der Rennwagen Formel C 9 (Pokallauf) wird man lange in Erinnerung behalten: Nach dem Ausfall von U. Melkus und H. Lindner war H. Thabler, an 5. Stelle liegend, allein gegen vier CSSR-Fahrer. Wie er sich dann an die Spitze kämpfte und alle Angriffe abwehrte, dabei noch Rekordrunden fahrend, das riß die Zuschauer von den Plätzen.

#### 1976: Diesmal Melkus vor Jilek

Frieder Kramer, jetzt Rennwagen fahrend, schon mit zweitbesten Zeit hinter Ulli Melkus im nationalen Lauf der Formel B 8. Wie gewohnt beim Pokalrennen der Tourenwagen die CSSR mit den Fahrern Brunlik, Zid, Horsak und Vojtech an der Spitze. Im Pokallauf der Rennwagen B 8 gab es wieder dramatische Positionskämpfe. Diesmal hatte unser Ulli Melkus gegenüber Karel Jilek (CSSR) das bessere Ende mit drei Zehntelsekunden für sich, vier Zehntel dahinter Wolfgang Günther auf dem neuen SEG-Shiguli. Bei den Sportwagen B 6 bis 2000 ccm löschte Miran Velkoborsky (CSSR) auf dem BMW-Spyder mit kaum glaublichen 164,995 km/h den Kottulinsky-Rundenrekord.

#### 1977: Und wieder Ulli Melkus

Schnell geworden sind die Trabant: H.-D. Kessler mit 118,361 km/h. Im Pokallauf der Tourenwagen erneut ein ganz klarer Erfolg für die Skoda-Wagen aus der CSSR mit den acht ersten Plätzen. Doch beim Pokallauf der Rennwagen war es Ulli Melkus, der wieder für einen DDR-Sieg sorgte, diesmal mit Abstand vor Jiri Cerva (CSSR) und Heiner Lindner.

#### 1978: Doppelsieg für Heiner Lindner

Nachdem Heiner Lindner bei den Rennwagen B 8 den DDR-Meisterschaftslauf gewonnen hatte, wenn auch nur mit Vierzehntel Sekunden vor Ulli Melkus, holte er sich nach großem Kampf mit Ulli Melkus und den CSSR-Fahrern Cerva und Jilek auch den Sieg beim Pokalrennen. Im Pokallauf der Tourenwagen waren die Skoda RS 130 abermals nicht zu schlagen.

#### 1979: Überlegener Vaclav Lim aus Prag

Trabant-Sieger K. Schumann (MC Lützgendorf) gewann mit 117,058 km/h. Bei den Tourenwagen A 2 zeigten sich die CSSR-Fahrer auch auf WAS 21011 mit Bold, Bares und Tomasek überlegen. Immerhin wurde Peter Mücke auf dem Zastava Zweiter hinter Bold. Bei den Rennwagen zeigte sich der kleine Vaclav Lim mit seiner Eigenbaukonstruktion ganz überlegen.

#### 1980: Peter Mücke begeisterte Zuschauer

Beim Pokalrennen der Tourenwagen gab es zum ersten Male einen begeistert gefeierten DDR-Sieg durch Peter Mücke, der mit seinem Zastava zuvor schon den nationalen Lauf gewonnen hatte. Beim Pokallauf der Rennwagen fuhr Frieder Kramer auf dem MT 77 (Mekus/Thaßler) 151,973 km/h. Auf den Plätzen mit Sekundenabstand Moskal und Vesely (CSSR), Melkus und Lindner.

#### 1981: DDR-Doppelsieg bei den Rennwagen

Karl Hiemisch (MC Greiz) bei den Trabant-Wagen jetzt mit 120,103 km/h. Im Pokalrennen der Tourenwagen wieder Peter Mücke, wenn auch ganz knapp vor Tomasek (CSSR). Bei den Rennwagen wurde es diesmal ein Doppelsieg für die DDR durch Frieder Kramer und Ulli Melkus. Hartmut Thaßler hatte sich nach bravouröser Fahrt noch auf den 4. Platz vorgekämpft.

#### 1982: Und wieder Frieder Kramer

Bei den Tourenwagen (Pokallauf) nun wieder ein CSSR-Doppelsieg durch V. Tomasek und Th. Bychl vor unserem K.-P. Schachtschneider. Dafür machten es im Pokallauf der Rennwagen unsere Fahrer durch Kramer, Kasper, Thaßler und Melkus gleich vierfach. Im nationalen Lauf der Tourenwagen hatte H.-D. Keßler mit Peter Mückes Zastava neuen Klassenrekord (132,139 km/h) gefahren.

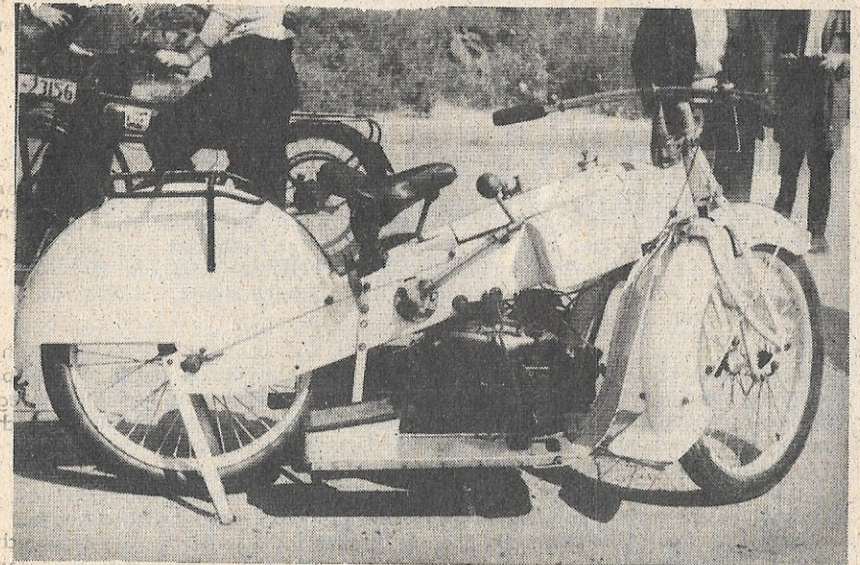
## Revue der 100 000 PS:

### Rennmaschinenpotential in Schleiz von 1923–1983

Von Karl-Heinz Edler

Daß ich die ersten Schleizer Dreieckrennen nicht selbst erleben konnte, ist die Schuld meines Vaters, der damals selbst Motorsportler war und dessen Wunsch auf zünftigen Nachwuchs etwas zu spät erfüllt wurde. Viele seiner Erfurter Rennfahrerfreunde (Rannacher, Hackel, Lohfeld, Stahlschmidt u. a.) waren bei den ersten Veranstaltungen auf der süd-thüringischen Targa-Florio-Piste 1923 und 1924 dabei. Aber bereits 1929 bestaunte ich erstmals Rennfahrer und Rennmaschinen in Schleiz, und seitdem hat mich die Rennatmosphäre nicht wieder losgelassen. Von 50 Schleizer Rennen konnte ich 42 erleben. Das ist wohl ein absoluter Journalistenrekord! Bunt, sehr bunt ist die Palette der Rennmaschinen, die im Laufe der Jahre den Schleizer Kurs befuhren. Technisch interessant war diese Zeit schon, so viele Motorradmarken zu sehen, die inzwischen längst vergessen sind. Über einige, deren Leistungen in Schleiz besonders herausragten, soll kurz berichtet werden:

Die erste Siegermaschine von Schleiz war die weiße Mars mit dem 956-ccm-Zweizylinder-Maybachmotor und dem markanten Kastenrahmen. Aus Suhl kam die Cito-KG (Krieger-Gnädig) mit dem OHV-Einzylindermotor und (erstmalig) Kardanantrieb. 1924 war Bauhofers Megola mit dem fünfzylindrigen Umlaufsternmotor im Vorderrad die originellste und auch erfolgreichste Rennmaschine. BMW bot mit den quergestellten, sauberen Boxermotoren im Doppelrohr-



Die Siegermaschine von 1923: 1000-cm<sup>3</sup>-Mars mit liegendem Zweizylindermotor. (Foto: Edler)

rahmen die neue Schule. Von Mitte bis Ende der 20er Jahre rückten als Gesamtsieger die großen Modelle von Harley-Davidson, Mabeco und Standart in den Vordergrund. Die Indian-Nachbildung Mabeco besaß wie die Harley einen wuchtigen sv-Zweizylinder-V-Motor. Bei Standart kamen die vom Genfer Werk leihweise überlassene originalen MAG-Königswellenmaschinen zum Einsatz, ebenso wie bei Triumph. Sehr erfolgreich waren in der 350er Klasse die kopfgesteuerten Schüttoff. In Rennausführung leisteten sie 18 PS. Unschlagbar in den Klassen bis 175 und bis 250 ccm waren schon damals die Zschkopauer Rennzweitakter. Diese wassergekühlten Einzylindermotoren mit Nasenkolben und Ladepumpe mittels gegenläufigen Hilfskolben leisteten als 175er (ARe) und 250er (ORe) anfänglich 6 bzw. 8 PS, konnten aber innerhalb eines halben Jahrzehntes auf 14 bzw. 18 PS gebracht werden. Auch 500er Zweizylinder mit doppelt wirkenden Hilfskolben wurden von DKW eingesetzt, wobei diese wie ein Schwarm wilder Hornissen brummenden Dreigangmaschinen 30 PS abgaben.

Inzwischen hatte BMW seine von Ingenieur Schleicher überarbeiteten 500er und 750er Werksrennmaschinen mit Kompressor (über dem Getriebe liegend) ausgerüstet und auch in Schleiž an den Start gebracht. Die BMWs waren sehr schnell und verfügten über 45 Pferdestärken, bescherten ihren Fahrern jedoch auf Rundstrecken viele Ausfälle. Auch NSU hatte 1930 neue Rennmaschinen herausgebracht, die von William Moore (dem früheren Norton-Konstrukteur) als Einzylinder-Königswellenmodelle mit Haarnadelventilfedern geschaffen wurden. Da diese Maschinen mit dem fabelhaften Fahrwerk (geschlossener Rahmen) in der ersten Zeit von dem aus England mitgekommenen Tom Bullus erfolgreich gefahren wurden, erhielt dieser Typ die ehrenvolle Bezeichnung „Bullus-NSU“. In der 350er Klasse behaupteten zu dieser Zeit die Imperias mit den viertaktigen Python-Motoren (Rudge) das Geschehen. Bei den Viertaktermaschinen zeigten die Zschkopauer ab 1932 ihre neuen Doppelkolbenmodelle mit Ladepumpe vor dem Kurbelgehäuse.

In den Gespannklassen, die seit Mitte der 30er Jahre durch DKW, BMW, NSU und Harley gut besetzt waren, traten die 600er und 800er Horex-Maschinen mit den OHC-Zweizylinder-Columbus-Motoren in Erscheinung.

Nach dem 1948er Proberennen sahen wir dann in den folgenden Jahren auf dem Schleizer Dreieck alte, aber verbesserte Vorkriegsmaschinen wieder, denn bis 1950 waren noch die Kompressormodelle zugelassen. Dieses letzte Kompressorjahr brachte den gigantischen Zweikampf zwischen Meier auf der 80-PS-BMW und Fleischmann auf der 98-PS-NSU in der Halbliterklasse. Mit 1951 begann die Saugmotor-Ära mit neuen Typen: Norton-Federbett, BMW-RS, Velocette-KTT, AJS „Boy racer“, Parilla-OHC, Schnell-Horex, DKW-3, Moto Guzzi, NSU-Twin, Matchless-G 45 u. a.

In der Spanne von Mitte der 50er bis Mitte der 60er Jahre waren die MZ-Rennmaschinen wieder die schnellsten Zweitakter der Welt. Die von Ingenieur Kaaden entwickelten 125er Einzylindertypen (mit Zimmermann-Drehschieber) waren von 15 auf 30 PS gebracht worden. Das 250-ccm-Modell hatte zuerst zwei gekuppelte 125er Aggregate als Antriebsquelle, danach wurden neue Twins mit beiderseitigen Drehschiebern und Vergasern in die Kämpfe geschickt. Diese Silberpfeile, die zuletzt über 55 PS leisteten und eine Spitzengeschwindigkeit von etwa 240 km/h erreichten, erzielten Seriensiege am laufenden Band (auch unter ausländischen Fahrern) und stellten viele Strecken- und Rundenrekorde auf.

Für unsere Republik errangen die MZ schließlich die Vizeweltmeisterschaft unter Horst Fügner.



Die kleine 50-cm<sup>3</sup>-Simson von heute  
(Foto: Edler)

Die technische Sportart „Motorrennsport“, und dabei besonders die Disziplin Automobilrennsport, war und ist für mich als ehemaligen passionierten Leistungssportler und heutigen Sportfunktionär eine der reizvollsten Freizeitbeschäftigungen. Höhepunkte dabei sind natürlich Rennsportveranstaltungen, die ein breites Fluidum an Aktive, Zuschauer und an die Bevölkerung des jeweiligen Territoriums vermitteln. Eine solche Veranstaltung ist das Schleizer Dreieckrennen, das von den Automobilsportlern recht gern besucht wird. Die Rennstrecke stellt mit ihrer territorialen Lage, mit den Höhenunterschieden und mit einigen weitgestreckten langen Kurven höchste Ansprüche an jeden Fahrer. Ein gewisses Sicherheitsgefühl wird dem Rennfahrer mit der in den letzten Jahren ständig verbesserten Sicherheitszone zu beiden Seiten der Strecke gegeben. Diese Tatsache beruhigt, und gute Fahrer werden dadurch in die Lage versetzt, genau und gleichmäßig zu fahren, ohne auch nur eine Zehntelsekunde zu verschenken. Gleichzeitig wird die physikalische Grenze, die dem betreffenden Wagen gesetzt ist, gerade so erreicht, aber niemals überschritten.

In dieser Zeit rückten auch die Suhler Simson-Viertaktermaschinen in den Vordergrund. Zu Beginn in Einzylinder-Stoßstangen-Ausführung, im allradgedeferten Teleskopfahrgerüst, dann als OHC-Zweizylinder mit Kettenantrieb im Schwingenfahrwerk. Jüngste DDR-Rennmaschinenkonstruktionen gibt es z. B. mit der wassergekühlten 50-ccm-Simson RS 51, die jetzt schon 16,5 PS abgibt. Voll ausgereift soll sie 20 PS leisten. Im letzten Jahrzehnt behaupteten neben MZ und Jawa die italienischen und japanischen Rennmaschinen das Feld. Vor allem die Yamaha macht dabei manche Metamorphose durch, kam sie doch als luft- und wassergekühlte Twins mit Schlitz-, Drehschieber- und Membran-Einlaßsteuerung sowie in verschiedenen Fahrwerksversionen zum Einsatz.

Läßt man den Rennfilm „60 Jahre Schleizer Dreieck“ am geistigen Auge vorüberziehen, erkennt man deutlich, daß die Rennstrecke immer ein prakti-

ches Versuchslaboratorium und der Motorsport immer ein Schrittmacher der Kraftfahrzeugtechnik gewesen ist. Vom simplen Nasenkolbenmotor zum Hochleistungsweitakter, vom Riemen- zum Kettenantrieb, von der getriebebelosen bis zur Sechsgangmaschine, vom seitengesteuerten Viertakter zum Doppelnocken-antrieb, von der Klotz- zur Scheibenbremse, vom Starrahmen zur Cantilever-Federung, vom Brettsattel zur Sitzbank, vom Drahtspeichenrad zum Gußrad, vom Hochdruck-Wulstreifen zum Ballon-Slick reicht die Entwicklung des modernen Motorradbaues. Welcher Entwicklungsstand der Rennmaschinen wird sich beim nächsten Schleizer Jubiläum zeigen?

## Was die Wagenrennen attraktiv machte –

### Betrachtungen eines ehemaligen Rennfahrers

Die technische Sportart „Motorrennsport“, und dabei besonders die Disziplin Automobilrennsport, war und ist für mich als ehemaligen passionierten Leistungssportler und heutigen Sportfunktionär eine der reizvollsten Freizeitbeschäftigungen. Höhepunkte dabei sind natürlich Rennsportveranstaltungen, die ein breites Fluidum an Aktive, Zuschauer und an die Bevölkerung des jeweiligen Territoriums vermitteln. Eine solche Veranstaltung ist das Schleizer Dreieckrennen, das von den Automobilsportlern recht gern besucht wird. Die Rennstrecke stellt mit ihrer territorialen Lage, mit den Höhenunterschieden und mit einigen weitgestreckten langen Kurven höchste Ansprüche an jeden Fahrer. Ein gewisses Sicherheitsgefühl wird dem Rennfahrer mit der in den letzten Jahren ständig verbesserten Sicherheitszone zu beiden Seiten der Strecke gegeben. Diese Tatsache beruhigt, und gute Fahrer werden dadurch in die Lage versetzt, genau und gleichmäßig zu fahren, ohne auch nur eine Zehntelsekunde zu verschenken. Gleichzeitig wird die physikalische Grenze, die dem betreffenden Wagen gesetzt ist, gerade so erreicht, aber niemals überschritten.

Im Reglement der einzelnen Klassen werden die Parameter vorgegeben, um möglichst gleichwertiges Maschinenmaterial zu haben. Das wird auch in vielen Fällen erreicht, wobei dem Hersteller der Wagen oder einzelner Baugruppen überlassen bleibt, aus technischem Wissen und daraus resultierenden Zusammenhängen die größte technische Überlegenheit zu erlangen. Es ist jedoch eine irri- ge Annahme, daß die Spitzenfahrer nur deshalb so schnell und überlegen sind, weil sie einen besonders guten Wagen fahren.

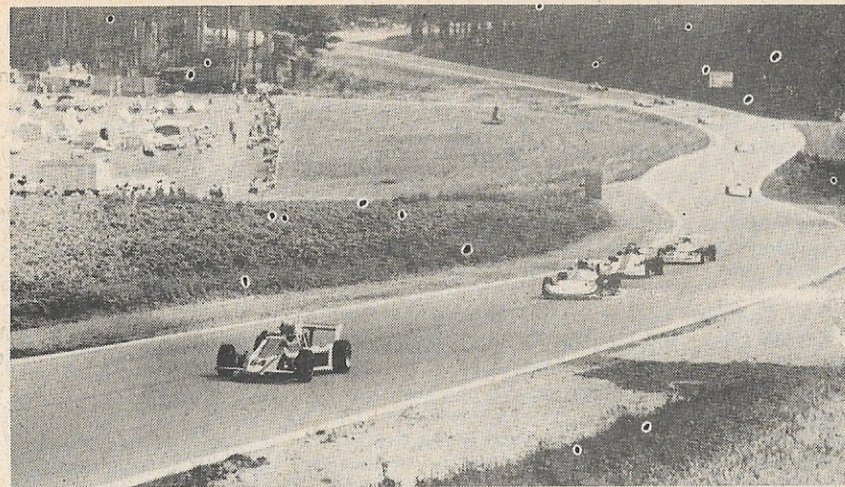
Aus meiner eigenen Erfahrung und aus langjährigen Beobachtungen kann ich bestätigen, daß man trotz unterschiedlicher Begabung einige Jahre Erfahrung braucht. Das trifft speziell zu auf anspruchsvolle Rennstrecken wie z. B. auf das Schleizer Dreieck, um Spitzenfahrer zu werden. Als ich das erste Mal in den 60er Jahren die Schleizer Strecke befuhr, sagte mir damals ein bekannter Sportfreund: „Du schießt auf der Strecke herum!“ Wenngleich mich diese harte und kritisierende Formulierung zum Nachdenken brachte – ich nutzte danach das angesetzte Training voll aus, studierte Kurve um Kurve, verfolgte gemessene Zeiten und beachtete vor allem die gut gemeinten Hinweise von meinem damaligen Lehrer und Sportkameraden Heinz Melkus. Zwei Jahre danach konnte ich dann auf dem Siegerpodest stehen.

Das systematische Erarbeiten der Strecke versuche ich auch unseren Nachwuchssportlern immer wieder begreiflich zu machen. Da auf dem Schleizer Kurs – besonders im Abschnitt vom Buchhübel bis zur Stadtkurve oder vom Eingang zur Seng bis zu „Luginsland“ – eine Kurve die andere ablöst, kann nur der Fahrer eine gute Rundenzeit erreichen, der die Ideallinie gefunden hat und nur der, der die letzten 20 bis 30 cm der Straße ausnutzt. Dabei ist aber die Kurvengeschwindigkeit entscheidend für das Durchfahren der nächsten. Der meist unkundige Zuschauer meint nunmehr, daß der Wagen des Schnelleren einen besseren „Abzug“ hat. In Wirklichkeit unterscheidet sich an solchen markanten Stellen wie den Kurven die „Spitze“ von den Nachwuchsfahrern – das kann ja auch nicht anders sein! Selbstverständlich haben auch solche Faktoren einen wesentlichen Einfluß wie bestimmte Einstellwerte des Wagens oder das Getriebe.

Ich hoffe, daß das 50. Schleizer Dreieckrennen 1983 wieder ein Höhepunkt für die große Rennsportfamilie einschließlich der Zuschauer bringen wird. Daß die Entwicklung, die der Automobilrennsport in der DDR in den Jahren nahm, richtig ist, bestätigen die ständig anwachsenden Zuschauerzahlen. Auf der Grundlage der Motorsportordnung des ADMV der DDR, des Anhangs für die Sportdisziplin „Automobilrennsport“ und der Beratungen mit Vertretungen der sozialistischen Länder werden Voraussetzungen geschaffen, um internationale Wettkämpfe mit den Mannschaften sozialistischer Staaten zu einem sportlichen Höhepunkt werden zu lassen.

In Schleiz wird der dritte Lauf des Pokals der sozialistischen Länder des Sportjahres 1983 ausgetragen. Die bewährte Klasse der Tourenwagen bis 1300 ccm sowie des einsitzigen Rennwagens der Gruppe B 8 werden an den Start gehen. Dabei werden dramatisch, aber fair ausgetragene Wettkämpfe die Zuschauer begeistern.

1983 können in der Kategorie Tourenwagen Fahrzeuge bis 1300 ccm eingesetzt werden, deren Grundmodell in einem sozialistischen Land in Serie einschließlich Lizenzproduktion hergestellt wird. Es muß vom Hersteller in der Gruppe A homologiert sein. Bei wahlfreien Variationen ohne Homologation sollen umfangreiche Vorschriften für Karosserie, Fahrwerk und Triebwerk sichern, daß die Starter zum Lauf um den Pokal für Frieden und Freundschaft mit angeglichenem Maschinenmaterial an den Start gehen. Großes Augenmerk wird z. B. auch auf den „Sicherheitskäfig“ gelegt. Die Bauvorschriften für ihn sind so ausgelegt, daß Ausrutscher oder Karambolagen weitestgehend ohne Schaden für den Fahrer ausgehen.



Von Jahr zu Jahr sorgen die Rennwagen, hier ausgangs der Waldkurve in Richtung Start und Ziel für Spannung, Dramatik und Begeisterung

Bei der Kategorie B/Gruppe 8 der Leistungsklasse 1 werden den Zuschauern an den Fahrzeugen veränderte Äußerlichkeiten nicht auffallen. Diese Rennwagen sind in den letzten Jahren zunehmend ausgereift. Die Wettbewerbe dieser Klasse haben einen hohen sportlichen Wert. Um die Kontrollmöglichkeiten für die Sport- und technischen Kommissare eindeutig und den Aufwand der Kontrolle vertretbar zu machen, auch schnell zum Ergebnis zu kommen, dürfen lediglich für das Triebwerk die Teile weitestgehend bearbeitet werden. Ein Hinzufügen von Material ist untersagt. Diese Maßnahme sichert einen weiteren Leistungsanstieg bei den Rennwagen. Die Meßwerte auf den Prüfständen lassen einen Leistungsanstieg von mindestens 10 % erwarten.

Neben dem bewährten Feld der Tourenwagen bis 600 ccm, deren Fahrer durch ihr technisches Können und mit ihrem sportlichen Einsatz einen Renntag in Schleiz zum Erlebnis werden lassen, werden auch auf Bemühen der Fachkommission Rennwagen bis 600 ccm an den Start gehen. Seit ein paar Jahren gibt es einige Sportfreunde, die mit viel Enthusiasmus Rennwagen dieser Kategorie herstellen. Bewiesen wurde bereits bei zahlreichen Berg- aber auch Rundstreckenrennen, daß diese Gruppe im Rennsportgeschehen einen guten Platz finden wird.

Sie sehen, liebe Motorrennsportfreunde, daß wir im Automobilrennsport sehr vielseitig bemüht sind, sowohl in technischer als auch in sportlicher Hinsicht auch den Bedürfnissen und Interessen der Zuschauer Rechnung zu tragen. Wir dürfen alle für die bevorstehenden Jahre recht optimistisch sein, interessante Automobilrennen zu erleben. In diesem Sinne verbleibe ich

Ihr Peter-Frank Findeisen,  
Sportkommissar,  
Arbeitsgruppenleiter Auto-  
mobilrennsport der DDR

# Schleizer ABC

**A = Auftakt, Anfang** – den gab es zweimal in Schleiz: 1922 entdeckt und 1923 erstmals Motorradrennen in 4 Klassen; 1949 Wiederbeginn nach dem zweiten Weltkrieg mit Rennen in 5 Motorradklassen (160 000 Zuschauer)

**B = Boxen** – Vorrichtung im Start-und-Ziel-Bereich parallel zur Rennstrecke für Helfer und Monteure zur Behebung von Mängeln an Motorrädern und Automobilen während des Trainings und des Rennens; insgesamt 26 voneinander getrennte und überdachte Boxen; 1973 fertiggestellt

**C = Camping** – rings um die Strecke seit 1973 jährlich zugenommen; auf 6 Plätzen (Seng, am Goethestein, am Oberschitzer Berg, bei Luginsland, an der Waldkurve und am Buchhübel), 1982 z. B. etwa 30 000 Camper in Zelten und Wohnwagen; dabei Familien aus Rostock, Dresden, Eisenach

**D = Dreieck** – Schleizer Dreieck = 7,631 km lang mit 26 Kurven; Spitzkehre (Haarnadelkurve) in der Stadt tiefste Stelle: Seng mit 460 m – höchste Erhebung: Schauerschacht = 539 m; Tribünen: Start-und-Ziel-Bereich, Buchhübel, Seng; Tribünensitzplätze: 7500 Personen; höchste Geschwindigkeit: 1923 = 51,4 km/h (250er) 1982 = 154,9 km/h (Drapal–250er)

**E = erfolgreich** – erfolgreichster Fahrer seit 1923: Janos Drapal, VR Ungarn; insgesamt für ihn 11 Siegerkränze und Gewinn des Pokals „Schleizer Dreieck“; weiter: Geiß (1928–1935 = 6 Siege), Winkler (1927–1949 = 6mal), Rüttchen (1925–1932 = 5mal), Kluge (1936–1952 = 5mal), und bei den Automobilen: Kramer (1973–1982 = 7mal), Küther (1971–1973 = 6mal) und Mücke (1977–1981 = 5mal)

**F = Fahrerlager** – ständig gewachsener Platz bei Start und Ziel als sichere Unterbringung von Fahrern und Helfern in Zelten und Wohnwagen; jährlich etwa 300 Motorrad- und 150 Wagenfahrer; auch Platz unzähliger Fachsimpeleien, Basteleien an Maschinen; stationiert: Kraftstoff-Versorgung, Feuerwehr, Rennarzt und DRK, Werkstatt, Prüfstände, Ersatzteilversorgung, Maschinenabnahme

**G = Gesundheitsbetreuung** – ist gewährleistet von 100 Kameradinnen und Kameraden des DRK rings um die Strecke für Fahrer und Zuschauer; 13 Unfall-Hilfsstellen sind ausgerüstet mit Sauerstoffgeräten, Mund-zu-Mund-Beatmungsgeräten und erforderlichen Medikamenten für Erste Hilfe; für schnelle Hilfe: 13 Krankenwagen zur Verfügung mit je einem Arzt in Bereitschaft

**H = Helga** – seit 1960 auf dem Dreieck dabei: Helga Heinrich, damals bekannt geworden als die Steudel's Helga (jahrelang bei 125ern mit der „112“); die Rennfahrerin aus Mylau stieg 1970 auf Rennsportwagen, 1979 auf Rennwagen B 8 um und fährt seit 1980 in dieser Kategorie Leistungsklasse I

**I = international** – ist seit Jahrzehnten die Fahrerbeteiligung; 1931 z. B. der engl. Meisterfahrer Tom Bullus (NSU) verpflichtet; 1936 Rennfahrer aus England, Belgien, Spanien, Österreich, Holland – erst 1952 ging es international weiter: erste Gäste die Motorsportfreunde aus der ČSSR; später z. T. Fahrer aus 21 Nationen; seit 1966 Pokalmannschaften aus sozialistischen Staaten

**J = Jugend** – von Schleiz und Umgebung zeigt jedes Jahr große Begeisterung für den Motorsport und das Schleizer Rennen, sie ist tüchtige Stütze bei der Organisation und Durchführung der Rennveranstaltungen – Bravo! Schleizer Jugend!

**K = Karl-Braun-Höhe** – eingangs von Oberböhmendorf (aus Richtung Waldkurve) zum Ort abfallende Höhe, im Ausgang einer Rechtskurve; nach dem an dieser Stelle verunglückten Seitenwagenfahrer Karl Braun benannt

**L = Lindenwegkurve** – eine Rechtskurve am Stadteingang von Schleiz; hat vielen Fahrern „Kopferbrechen“ und Unannehmlichkeiten bereitet; 1931 stürzte der Weltrekordmann Ernst Henne (BMW); auch unser „Petrus“, Bernhard Petruschke, machte Bekanntschaft mit ihr; in zwei aufeinander folgenden Jahren lernte sie Karl-Heinz Kirchner (Erfurt) von der schlechtesten Seite kennen (siehe Episoden...)

**M = Modernisierung** – ständige Verbesserung der Bedingungen für Fahrer und Zuschauer; 1952–1961: Etappenweise Verbreiterung der Strecke, Verbesserung der Straßendecke, der Sicherheit und Sichtverhältnisse; bis dahin 1,6 Millionen Mark aufgewendet; Bau von Naturtribünen; 70er: Anlage von Sicherheitszonen beiderseits der Straße; Ausbau von Zufahrten zum Fahrerlager, Bau der Rücklaufstrecke; 1977: Modernes Gebäude für Maschinenabnahme, Betonschutzschalen für Streckenbeobachter, Erdschutzwälle und Fangzäune an gefährdeten Stellen

**N = Nachwuchs** – als Erfordernis bereits 1929 erkannt; deshalb: Rennen für Ausweisfahrer (Nachwuchs); junge Motorrennsportler, die sich auf Meisterschaftsstrecken (Schleiz, Sachsenring, Frohburg) qualifizieren können; 1982 z. B. über 150 Nachwuchsfahrer der 3 Motorradklassen (66 allein bei 250 ccm)

**O = Organisation** – seit 2 Jahrzehnten vom MC „Schleizer Dreieck“ und vielen Schleizern gewährleistet; 1961 noch mit der Durchführung beauftragt: Veranstaltungsdienst des ADMV in Zusammenarbeit mit der BL Gera des ADMV; 1963 damit beauftragt der MC „Schleizer Dreieck“ mit Rennleiter Kurt Uibel;

1973: Ein Organisationskomitee im Kreis gebildet; Vorsitzender wird der Vorsitzende des Rates des Kreises; als Rennleiter und Sekretär des Komitees beauftragt: Gerhard Elschner; das Komitee arbeitet mit 16 Kommissionen und mit zunehmend guter Qualität; es wirken mehr als 1000 Funktionäre und Helfer mit großem Einsatz

**P = Pokalläufe** – seit 1966 in Schleiz: Pokallauf „Für Frieden und Freundschaft“ der sozialistischen Länder für Rennwagen (3 Jahre Unterbrechung bis 1970); seit 1974 auch Pokallauf für Tourenwagen bis 1300 ccm – vertreten die Mannschaften aus der UdSSR, VR Polen, VR Ungarn, VR Bulgarien, der ČSSR und der DDR (Mannschaftswertungen): „Pokal Schleizer Dreieck“: seit 1978 für die Sieger der 250er Klasse vom Rat des Kreises gestiftet; jährlich: Miniatúrausführung; bei 3 aufeinander folgenden Siegen der große Pokal; der zweite Gewinner in Schleiz: Janos Drapal (VR Ungarn); von 1974–1982 = 11mal auf dem Siegerpodest! Erster und vorher einziger Gewinner: Paul Rüttchen (Erkelenz), von 1925–1932 = 5mal Sieger in Schleiz

**Q = Qualifikation** – für all jene erforderlich, die als ein „Meister“ in der jeweiligen Lizenzklasse starten wollen; entscheidend dafür: Sieg und Plätze bei den Ausweisrennen: Erfolgsweg z. B. von Roland Rentzsch: 1963 bereits große Erfolge (125er Ausweis) beim Nachwuchs; seit 1964 fuhr er schon in der Lizenzklasse; Bernd Dörrfeld (250er): Mitte der 60er Jahre Ausweisfahrer in Schleiz; seit 70er Jahren fuhr er in der Lizenzklasse



**R = Rettungsfahrzeuge** – 1978 bei Wagenrennen erstmals in Schleiz dabei; tätiges Team: 2 Tatra 623 und ein Lancia Beta (CSSR); Unter Verantwortung des Redakteurs von „Signal“ (Karel Hrubec) ein mobiles Rettungsteam geschaffen; Einsatz leitet ehemaliger Automobilrennfahrer Cyril Svoboda; Ausstattung: Feuerlöscher, Brandschutzkanone (100 at); 2 handgesteuerte Pulver-Feuerlöscher; mechanische Freimachungsschere mit Hydraulik und Trennscheibe, Fahrer mit Funktion des Feuerwehrmannes und ein Arzt mit Ausstattung für Erste Hilfe; Geschwindigkeit des Fahrzeuges bei Belastung: 200 km/h

**S = Streckenrekorde** – auf dem Dreieck schnelle Zeiten zuerst auf holpriger Landstraße: 1923 = 64,2 km/h; 1929 = Soenius mit 500er BMW 99,7 km/h; 1932 erreichte Rüttchen 105,1 km/h; erst 1952 (mit durchgehend asphaltierter Strecke) größere Geschwindigkeiten (122,4 km/h – Kluge); 1959 erreichte Hempelman (NZ) 130,2 km/h; ab 1961 bestimmten die Rennwagen die Höchstgeschwindigkeiten: 1961 = Lehmann (DDR) mit 122,5 km/h; 1969 = Kottulinski (Schweden) mit 154,5 km/h; seit 1972 wieder von Motorrädern schnellste Zeiten: 1982 z. B. absoluter Rekord von Janos Drapal mit 154,9 km/h; wer durchbricht als erster die „160er-Schallmauer“?

**T = technische Überprüfung** – geleitet von Kfz-Ingenieur Hans Kießling (Schleiz); 12 Mitarbeiter kontrollieren den technischen Zustand der Motorräder und Wagen; erste gründliche Abnahme der Rennmaschinen und -autos beim zentralen nationalen Training im Mai mit wichtigstem Anliegen: Verkehrs- und Betriebssicherheit; vor jedem Trainings- und Rennlauf eine Prüfung der Technik auf „Herz und Nieren“

**U (U) = Übertragung** – von Fernsehbildern aus Schleiz seit 1977; rings um die Strecke verteilt: 13 stationäre Kameras und eine Handkamera (Start und Ziel), die zusammen bisher 95% der gesamten Strecke etwa einsahen; 1982 rund 120 Sendeminuten über Pokalläufe; mitgeliefert vom Fernsehfunk (gratis!); herrliche Farbbilder von der walddreichen und abwechslungsreichen Gegend um Schleiz

**V = Versorgung** – ist während des Rennens fester Bestandteil der Organisation: Seit 20 Jahren; wird gesichert von etwa 480 Mitarbeitern – 12 bis 15 Stunden täglich; etwa 120 W 50 Fahrzeuge liefern 240 000 Flaschen alkoholfreie Getränke, 100 000 Schokomilchtüten u. a.; 1982 allein z. B. 246 000 belegte Brötchen zubereitet – großen Dank an die Versorgung!

**W = wir** – älteren und jüngeren, wir Funktionäre und begeisterten Anhänger des Motorrennsports in Schleiz sind stolz auf unsere Schleizer Dreieckrennen und heißen alle Gäste zum 50. herzlich willkommen!

**Z = Zukunft** – gibt es auch für den Motorrennsport in Schleiz; Partei der Arbeiterklasse, staatliche Organe, gesellschaftliche Kräfte und die vielen fleißigen Helfer sichern das Weiterbestehen der wohl schönsten und der ältesten Rennstrecke Europas sowie des fairen sportlichen Wettstreits um Meter und Sekunden

## Galerie der Sieger

### Motorräder

Lohfeldt NSU	51,4	250 ccm	1923
Hackel NSU	48,0	350 ccm (Kl. C 1)	1923
Hucke Behamo	56,4	350 ccm (Kl. D 1)	1923
Krieger Cito KG	64,0	500 ccm	1923
Raebel Mars	64,2	1000 ccm	1923
Letnar Cockerell	57,0	175 ccm	1924
v. König-Fachsenfeld Cotton	64,0	250 ccm	1924
Pätzold Imperia	75,0	350 ccm	1924
Bieber, jun. BMW	82,1	500 ccm	1924
Bauhofer Megola	82,7	750 ccm	1924
	84,6	1000 ccm	1928
	91,1	500 ccm	1930
Wucher EWU	67,9	175 ccm	1925
Gehrung Hirth	78,2	250 ccm	1925
Lohse Schüttloff	83,1	350 ccm	1925
Reich BMW	71,8	500 ccm	1925
Klein Mabeco	60,0	750 ccm	1925
Rüttchen Harley Davidson	82,1	1000 ccm	1925
	88,0	1000 ccm	1926
	88,8	1000 ccm	1927
	93,3	1000 ccm	1931
	105,1	1000 ccm	1932
Magnus DKW	68,5	175 ccm	1926

Islinger NSU	80,0	250 ccm	1926
Ihle Schüttoff	81,0	350 ccm	1926
Bussinger Ardie-Sport	84,1	500 ccm	1926
Stegmann AJS	85,0	750 ccm	1926
Henkelmann DKW	73,6	175 ccm	1927
Winkler, W. DKW	79,5	250 ccm	1927
DKW	85,5	250 ccm	1928
DKW	93,3	250 ccm	1932
DKW	?	250 ccm	1933
DKW	100,8	250 ccm	1934
DKW (K)	101,6	250 ccm	1949
Dom Standart	84,2	350 ccm	1927
Standart	90,2	500 ccm	1928
Wetzel BMW	86,7	500 ccm	1927
Geiß DKW	80,0	175 ccm	1928
DKW	84,7	250 ccm	1930
DKW	86,6	250 ccm	1931
DKW	93,9	250 ccm	1932
DKW	?	250 ccm	1933
DKW	107,5	250 ccm	1935
Dobberkau Ardie-Jap	81,3	350 ccm	1928
Friedrich DKW	84,8	250 ccm	1929
Barthels DKW	90,0	350 ccm	1929
Soenius BMW	99,7	500 ccm	1929
NSU	105,7	1000 ccm	1934
Giggenbach Bayernland	83,8	1000 ccm	1929
Hiller Montgomery	80,0	350 ccm	1930
Möntgomery	85,8	500 ccm	1931

Kratz BMW	90,4	1000 ccm	1930
Loof Imperia	92,3	350 ccm	1931
Imperia	99,3	350 ccm	1932
Imperia	104,0	350 ccm	1934
Rosemeyer NSU	101,0	500 ccm	1932
NSU	104,5	1000 ccm	1933
DKW	109,1	500 ccm	1934
Richnow Rudge	?	350 ccm	1933
Ley Norton	?	500 ccm	1933
Steinbach NSU	111,8	350 ccm	1935
NSU	116,9	500 ccm	1935
DKW	115,6	500 ccm	1936
Mellmann NSU	111,8	350 ccm	1935
Kluge DKW	110,6	250 ccm	1936
DKW	111,3	250 ccm	1937
DKW (m. L.)	108,7	250 ccm	1950
DKW	122,4	350 ccm	1952
DKW	117,2	250 ccm	1952
Mellors (GB) Velocette	108,5	350 ccm	1936
Fleischmann NSU	112,1	350 ccm	1937
NSU	101,1	500 ccm	1937
Flemming NSU (o. K.)	93,7	250 ccm	1949
Limmer (DDR) NSU	99,3	350 ccm	1949
Wünsche, E. (DDR) Norton	107,8	500 ccm	1949
Norton	114,5	500 ccm	1951
Eisner (DDR) DKW	84,2	125 ccm	1949
Gablentz (BRD) Parilla (o. K.)	107,8	250 ccm	1950
Wünsche, S. (BRD) DKW (m. L.)	112,7	350 ccm	1950

Knees, R. (BRD)			
AJS (o. K.)	110,5	350 ccm	1950
AJS	113,7	350 ccm	1951
Norton	?	350 ccm	1953
Norton	?	500 ccm	1953
Meier (BRD)			
BMW (m. K.)	111,2	500 ccm	1950
Zeller (BRD)			
BMW (o. K.)	103,2	500 ccm	1950
Müller (BRD)			
DKW (m. K.)	91,1	125 ccm	1950
Mondial	107,7	125 ccm	1952
Dietrich			
Puch (o. K.)	84,2	125 ccm	1950
Krumpholz (DDR)			
Ifa-DKW	95,8	125 ccm	1951
Hoffmann (DDR)			
DKW (m. L.)	107,5	250 ccm	1951
Kirchner (DDR)			
NSU (o. L.)	100,0	250 ccm	1951
Rührschneck (BRD)			
Norton	123,7	500 ccm	1952
Haase (DDR)			
Ifa	91,0	125 ccm	1953
Thorn-Pricker (BRD)			
Moto-Guzzi	?	250 ccm	1953
Petruschke (DDR)			
Ifa	108,4	125 ccm	1954
Reichert (BRD)			
NSU	120,3	250 ccm	1954
NSU-RS	101,7	350 ccm	1954
Riedelbauch (BRD)			
BMW	120,9	500 ccm	1954
BMW	124,8	500 ccm	1955
Fügner (DDR)			
Ifa	109,5	125 ccm	1955
Kläger (BRD)			
NSU	119,3	250 ccm	1955
Hallmeier (BRD)			
NSU	116,3	350 ccm	1955
NSU-Sp	117,0	250 ccm	1957
NSU-Sp.	125,0	350 ccm	1957
NSU-Max	121,5	350 ccm	1958

Lottes (BRD)			
DKW	108,6	125 ccm	1956
DKW	119,0	250 ccm	1956
Brown (Aus)			
AJS	123,2	350 ccm	1956
Matchless	124,7	500 ccm	1956
Degner			
MZ	113,1	125 ccm	1957
MZ	117,8	125 ccm	1959
Hiller (BRD)			
BMW-RS	125,1	500 ccm	1957
Brehme (DDR)			
MZ-RE	111,0	125 ccm	1958
MZ-RE	117,8	125 ccm	1961
Falk (BRD)			
Adler-RS	121,5	250 ccm	1958
Klinger (A)			
BMW-RS	123,9	500 ccm	1958
Taveri (CH)			
MZ	117,8	125 ccm	1959
Honda	135,6	250 ccm	1963
Weber (DDR)			
Simson	120,0	250 ccm	1959
Redman (Rh)			
Norton	126,2	350 ccm	1959
Hempelman (NZ)			
Norton	130,2	500 ccm	1959
Norton	120,5	350 ccm	1960
Norton	109,6	500 ccm	1960
Fischer (DDR)			
MZ-RE	110,5	125 ccm	1960
MZ-RE	121,8	125 ccm	1962
MZ-RE	127,8	250 ccm	1962
Musiol (DDR)			
MZ-RE	126,9	250 ccm	1960
Bischoff			
MZ	127,6	125 ccm	1966
MZ	110,8	125 ccm	1971
MZ	129,9	125 ccm	1972
MZ-Eigenbau	135,2	125 ccm	1974
Szabo (VR Ungarn)			
MZ	119,3	125 ccm	1963
Leitert (DDR)			
MZ	124,0	125 ccm	1964

Krumpholz (DDR)				
MZ	131,3	250 ccm		1964
Kohlar (DDR)				
MZ	129,4	125 ccm		1965
MZ-RE	131,5	125 ccm		1968
MZ-RE	130,8	125 ccm		1969
Molloy (NZ)				
Bultaco	122,5	250 ccm		1965
Bultaco	130,0	250 ccm		1966
Bultaco	128,9	250 ccm		1967
Enderlein (DDR)				
MZ	117,8	125 ccm		1967
Rosner (DDR)				
MZ	136,7	250 ccm		1968
MZ	139,6	250 ccm		1969
Wrensch (DDR)				
MZ	113,3	125 ccm		1970
Bartusch (DDR)				
MZ	126,7	250 ccm		1970
Schmid (CH)				
Yamaha	126,2	250 ccm		1971
Tüngethal				
MZ	137,2	250 ccm		1972
MZ	142,6	250 ccm		1973
Lenk (DDR)				
MZ-RE	130,3	125 ccm		1973
MZ-RE	135,7	125 ccm		1975
MZ-RE	144,5	250 ccm		1975
Knapp (DDR)				
Eigenbau	114,9	50 ccm		1975
Wendler (DDR)				
MZ-RE	133,2	125 ccm		1976
MZ	135,0	125 ccm		1978
Drapal (VR Ungarn)				
Yamaha	142,7	250 ccm		1974
Yamaha	147,4	250 ccm		1976
Yamaha	137,6	125 ccm		1977
Yamaha	149,8	250 ccm		1977
Yamaha	148,9	250 ccm		1978
Yamaha	143,6	125 ccm		1980
Yamaha	152,1	250 ccm		1980
Morbidelli	145,6	125 ccm		1981
Yamaha	153,0	250 ccm		1981
Morbidelli	143,4	125 ccm		1982
Yamaha	154,9	250 ccm		1982

Fendrich (ČSSR)				
Kreidler	118,2	50 ccm		1976
Havrdá (ČSSR)				
Kreidler	118,3	50 ccm		1977
Morbidelli	136,9	125 ccm		1979
Weser (DDR)				
Kreidler	123,4	50 ccm		1978
Eigenbau	118,6	50 ccm		1979
Juhász (VR Ungarn)				
Yamaha	132,1	250 ccm		1979
Boja (YU)				
Kreidler	121,6	50 ccm		1980
Verbic (YU)				
Kreidler	122,4	50 ccm		1981
Kreidler	115,3	50 ccm		1982
Holstein (DDR)				
HB-Eigenbau (Einzyl.)	132,0	250 ccm		1981
Brandenburger (DDR)				
HB-Eigenbau (Einzyl.)	125,7	250 ccm		1982

m. K. = mit Kompressor  
o. K. = ohne Kompressor

m. L. = mit Ladepumpe  
o. L. = ohne Ladepumpe

#### Gespanne:

Schumann/Böhm				
NSU	98,4	600 ccm		1935
Schumann/Höller				
NSU	103,1	1000 ccm		1936
Braun/Badsching				
Horex	98,4	1000 ccm		1935
DKW	102,4	600 ccm		1936
Böhm/Fuchs				
NSU	94,0	600 ccm		1937
NSU (m. K.)	108,2	600 ccm		1950
Zimmermann/Höller				
NSU	95,5	1000 ccm		1937
Ebersberger/Strauß (BRD)				
BMW	94,4	600 ccm		1949
BMW (o. K.)	?	600 ccm		1950
BMW	109,4	750 ccm		1952
Kraus/Huser (BRD)				
BMW (o. K.)	96,1	1000 ccm		1950
Kaul/Läuber (BRD)				
BMW	98,4	1000 ccm		1949

Krause/Trinkhaus (Berlin-West)				
BiMW	96,7	500 ccm	1951	
Weißmeier/Kupfer (BRD)				
BMW	103,9	750 ccm	1951	
Eberlein/Sauer (BRD)				
BMW	106,0	500 ccm	1952	
Schmid/Kölle (BRD)				
Norton	?	500 ccm	1953	
Norton	107,8	500 ccm	1954	
BMW-RS	111,4	500 ccm	1956	
Hillebrandt/Barth (BRD)				
BMW	?	750 ccm	1953	
Fath/Ohr (BRD)				
BMW	112,1	500 ccm	1955	
Ritter/Blauth (BRD)				
BMW-RS	114,6	500 ccm	1958	
Scheidegger/Burkhardt (CH)				
BMW	118,0	500 ccm	1959	
<b>Automobile</b>				
Kohlrausch				
Austin	96,6	750 ccm	1933	
Götze				
BMW	?	1100 ccm	1933	
Wojcikowski (DDR)				
AWE	92,6	750 ccm	1958	
Lehmann (DDR)				
Wartburg	121,5	Rw Kl. I	1961	
Riley (Süd-Rh)				
Cooper	131,8	Rw Kl. I	1962	
Norrmann (S)				
Cooper	117,5	Rw Kl. II	1962	
Offenstadt (F)				
Lola	138,0	Rw F. Junior	1963	
Lola	135,8	Rw F. III	1965	
Byczkowski (DDR)				
Melkus-Wartburg	132,2	Rw F. III	1964	
Svensson (S)				
Brabham	146,0	Rw. F. III	1966	
Williams (GB)				
Brabham	150,0	Rw F. III	1967	
Rollinson (GB)				
Chevrolet Ford	124,7	Rw F. III	1968	

Findeisen (DDR)				
Melkus-Wartburg	110,2	Rw F. III Kl. I	1968	
Kottulinski (S)				
Lotus	154,5	Rw F. III	1969	
Lotus-BMW	150,3	Rw F. III	1971	
Melkus, Heinz (DDR)				
Melkus-Wartburg	136,3	Rw F. III Kl. I	1969	
Ondrejik (ČSSR)				
Ford-Lotus	142,1	Rw F. III (Pokal)	1970	
Salomon (CH)				
Tecno	139,5	Rw F. III	1970	
Krause (DDR)				
Melkus-Wartburg	116,4	Rw F. III Kl. I	1970	
Wartburg	127,8	Tw	1975	
Küther (DDR)				
Melkus-Wartburg	134,0	Rw F. III (Pokal)	1971	
Melkus-Wartburg	134,1	Rw F. III Kl. I	1971	
Melkus-Wartburg	132,4	Rw C 9	1972	
Shiguli-Lada	135,1	Rw C 9 (Pokal)	1973	
Shiguli-Lada	132,1	Rw C 9 Kl. I	1973	
Bobek (ČSSR)				
Skoda	134,3	Rw C 9 (Pokal)	1972	
Skoda S 120	133,3	Tw (Pokal)	1974	
Kramer (DDR)				
Trabant	107,7	A 2	1972	
MT 77-1	151,9	Rw B 8 (Pokal)	1980	
MT 77-1	151,7	Rw B 8 Kl. I	1980	
MT 77-1	150,2	Rw B 8 (Pokal)	1981	
MT 77-1	150,7	Rw B 8 Kl. I	1981	
MT 77-1	150,3	Rw B 8 (Pokal)	1982	
MT 77-1	149,7	Rw B 8 Kl. I	1982	
Jilek (ČSSR)				
MTX 1107	136,9	Rw C 9 (Pokal)	1974	
Assmann (DDR)				
Trabant	111,2	A 2	1974	
Trabant	116,9	A 2	1978	
Thaßler (DDR)				
HTS-Shiguli	138,8	Rw C 9 (Pokal)	1975	
HTS-Shiguli	135,7	Rw C 9 Kl. I	1975	
Vojtech (ČSSR)				
Skoda S 120	132,7	Tw (Pokal)	1975	
Melkus, Ulli (DDR)				
HTS-Shiguli	139,4	Rw B 8 (Pokal)	1976	
HTS-Shiguli	138,5	Rw B 8 Kl. I	1976	
Shiguli M 77	144,9	Rw B 8 (Pokal)	1977	
SRG M 77	146,7	Rw B 8 Kl. I	1979	

Kessler (DDR)			
Trabant	114,7	A 2	1976
Trabant	118,3	A 2	1977
Zastava	132,1	Tw	1982
Brunslík (ČSSR)			
Skoda	135,0	Tw (Pokal)	1976
Thomas (DDR)			
• Skoda	128,9	Tw	1976
Skoda RS 130	131,4	Tw	1978
Günther (DDR)			
SEG-Shiguli	141,7	Rw B 8 Kl. I	1977
Horsák (ČSSR)			
Skoda RS 130	139,6	Tw (Pokal)	1977
Mücke (DDR)			
Zastava	128,6	Tw	1977
Zastava	134,6	Tw (Pokal)	1980
Zastava	131,6	Tw	1980
Zastava	137,4	Tw (Pokal)	1981
Zastava	131,9	Tw	1981
Lindner (DDR)			
SRG-Shiguli	147,7	Rw B 8 (Pokal)	1978
SRG-Shiguli	147,9	Rw B 8 Kl. I'	1978
Tomásek (ČSSR)			
Skoda RS 130	137,1	Tw (Pokal)	1978
WAS 21011	134,6	Tw (Pokal)	1982
Lim (ČSSR)			
Aria	149,3	Rw B 8 (Pokal)	1979
Schumann (DDR)			
Trabant	117,0	A 2	1979
Trabant	120,1	A 2	1981
Hiemisch (DDR)			
Trabant	119,7	A 2	1980
Trabant	121,6	A 2	1982
Bold (ČSSR)			
WAS 21011	131,2	Tw (Pokal)	1979
Sonntag (DDR)			
Lada 21011	128,3	Tw	1979

#### Abkürzungen:

Rw – Rennwagen, Tw – Tourenwagen, Kl. I bzw. Kl. II – Leistungsklasse I bzw. II

