





























36 INTERNATIONALES SCHLEIZER DREIECK RENNEN





PNEU MANT

OR WO FILM OR WO

OR WO

KA FAHRZEUGELEKTRIK

28

7

64

64

67

22

15

10

54









Continental Reifen

Conti
Re

Continental





**50 JAHRE
SCHLEIZER
DREIECK**



50 Jahre Schleizer Dreieck

1922 als Rundkurs für die Durchführung von Brennstoffprüfungen „entdeckt“, entwickelte sich das Schleizer Dreieck in seiner 50jährigen Geschichte zu einer modernen, international anerkannten und bewährten Straßenrennstrecke für Wagen und Motorräder.

Durch die interessante Streckenführung und die landschaftlich schöne Lage im Thüringer Oberland ist das Dreieck eine der schönsten Straßenrundstrecken Europas. Die 26 Kurven des 7,631 km langen Kurses erfordern bei Höchstgeschwindigkeiten bis zu 220 km/h höchste Fahrkunst, Mut und sportliche Ausdauer und kennzeichnen das Schleizer Dreieck als „Fahrerstrecke“.

Anlässlich des 10. Internationalen Jubiläumsrennens 1932 wurde mit dem Besuch von 120 000 Zuschauern ein vorläufiger Höhepunkt erreicht. Die Hitlerfaschisten hatten keine Mittel für friedlichen, völkerverbindenden Sport. Sie stürzten die Völker Europas in den verbrecherischen 2. Weltkrieg, und so wurde bereits im Jahre 1938 auch das Schleizer-Dreieck-Rennen ein Opfer dieser wahnsinnigen Aufrüstung der faschistischen Machthaber.

Nach der Zerschlagung des Hitlerfaschismus durch die ruhmreiche Sowjetarmee entstand 1945 ein neues demokratisches Deutschland und mit ihm eine demokratische Sportbewegung. Im Rahmen der jungen Sektion Motorrennsport bestand bereits in den ersten Nachkriegsjahren der Wunsch vieler ehemaliger Motorrennsportler, das Schleizer Dreieck wieder für den Motorrennsport zu nutzen. 1948 war es dann soweit, als sich etwa 20 Rennfahrer zum ersten inoffiziellen Motorradrennen nach dem Kriege

trafen und sich damit als Pioniere des Motorsports der DDR verdient machten.

Im Jahre 1950 wurde ein neuer Zuschauerrekord in Schleiz mit 250 000 Sportbegeisterten erreicht. Seit 1952 wurde die Rennstrecke im Interesse der Sicherheit systematisch rekonstruiert, die Straßenbäume und -steine wurden entfernt, die Fahrbahn auf 8–10 m verbreitert, der Belag verbessert, ein Start- und Zielrichterhaus gebaut, feste Boxen und Naturtribünen geschaffen.

Diese Maßnahmen waren möglich durch eine großzügige Unterstützung von Partei und Regierung beim Wiederaufbau und weiteren Ausbau dieser klassischen und zugleich modernen sozialistischen Sportstätte. Dabei stand immer im Vordergrund, eine zweckmäßige Verbindung von Hauptverkehrsstraßennetz und Rennstrecke zu schaffen.

Heute besitzt unsere Republik im Schleizer Dreieck eine den internationalen Anforderungen entsprechende Rennstrecke, die in Zukunft größere Aufgaben im Rahmen der Motorsportverbände der sozialistischen Länder und des ADMV der DDR übernehmen kann. 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 Geschwindigkeits- sowie Geschicklichkeitswettbewerben und vielfältigen motorsportlichen Veranstaltungen teilzunehmen. Damit wird auf dem Gebiet des Motorsports dazu beigetragen, die Beschlüsse des VIII. Parteitages der SED zu erfüllen. H. Kiss

Zeittafel des Schleizer Dreieckrennens

- 1922 Entdeckung des „Straßendreiecks“
- 1923 1. offizielle Veranstaltung: Brennstoffprüfung und Motorradrennen
- 1924–25 Austragung der Deutschen Straßenmeisterschaft. Bauhofer und Lohse siegen

- 1926 14.000 Zuschauer, Rüttchen siegt mit 85 km/h über 200 km Distanz
- 1927 Erstmals international. Südschenkel ohne Asphalt, aber über 100 km/h
- 1928 Bauhofer (Rundenrekord 113,0 km/h vor Rüttchen. Klassen: 175, 250, 350, 500 1000 ccm
- 1929 120.000 Zuschauer. Soenius siegt mit 99,7 km/h. Erstmals Ausweisfahrer
- 1930 „Dreiecksspezialist“ Bauhofer gewinnt mit 1 Minute Vorsprung vor Kratz
- 1931 Zweikampf Bullus-Bauhofer endet mit Stürzen. Rüttchen Tagesbester
- 1932 Bernd Rosemeier siegte. Spannende Zweikämpfe Geiß-Winkler
- 1933 Ein Versuch: Rennwagen bis 1100 ccm. Kohlrausch (97 km/h) vor Delius
- 1934 Rosemeiers Rekord: 109,1 km/h, schlägt Ley, Rührschneck, Herz, Steinbach
- 1935 Erstmalsig Seitenwagen! Braun und Schumann siegen
- 1936 Sieger: Steinbach, Mellors, Kluge, Braun, Badsching, Schumann, Höller
- 1937 Regendoppelsieg H. Fleischmann, Europameister Braun tödlich verunglückt
- 1948 1. offizielles Motorradrennen in der damaligen Sowjetischen Besatzungszone. Schnellster: S. Wünsche
- 1949 Fahrer aus „Ost und West“ am Start. Held des Tages: Matthias Berger (500 ccm – Ausweis)
- 1950 Zuschauerrekord 250000! Georg Meier (BMW schlägt Heiner Fleischmann (NSU)
- 1951 Weiterer Rennwagenversuch – Einziger am Ziel: W. Lehmann (Bitterfeld)
- 1952 Beginn der Streckenrekonstruktion. CSR-Fahrer starten. Kluge siegt zweimal
- 1953 Großartiger Kampf Scheel (AWO) Thorn-Prikker (Guzzi). Knees (Doppelsieg

- 1954 Doppelsieg Reichert, Rundenrekorde
Riedelbauch, Reichert, Petruschke
- 1955 Bauhofer (63) zu Besuch. Riedelbauchs
Streckenrekord 124,8 km/h (ohne Brille)
- 1956 Wieder international! Zwei Doppelsieger
Brown (Australien), Lottes (B. & D)
- 1957 Tropenhitze! Zweimal Hallmeier
- 1958 Wieder Sport- und Tourenwagen. Brehme,
Falk, Hallmeier, Klinger siegen
- 1959 Nr. 1 – John Hempleman (Neuseeland)
- 1960 Ohne Gespanne! Zweimal Hempleman
spannende Zweikämpfe Musiol–Fischer
- 1961 Ohne 350 und 500 ccm. Dafür Formel-
Junior-Rennwagen
- 1962 Riley – Rhodesien (Cooper) 135,4 Run-
den – 131,9 km/h Streckenrekord – zwei-
mal Fischer (MZ)
- 1963 Die Ersten: Szabo (Ungarn), Taverie
(Schweiz), Offenstadt (Frankreich)
- 1964 Byczkowsky–Wartburg (DDR) schlägt
stärkste ausländische Wagenkonkurrenz
- 1965 Schleiz – anerkannte F 3-Kennstrecke.
Offenstadt (Frankreich) gewinnt
- 1966 Pokallauf sozialistischer Länder! Zwei-
kampf Dal Bo–Dubler, aber Svensson
gewinnt
- 1967 Chris Williams unter 3 Minuten! Ginger
Molloys dritter Sieg in Schleiz
- 1968 Regensieg Rollinsons. Rosner (M?)
schlägt Szabo (Ungarn) und Anderson
(Schweden)
- 1969 Klassenrennen: Kottulinsky vor Svensson
und Baur, Vejlund, Campbell
- 1970 Pokallaufsieger: Ondrejka (CSSR). Dub-
ler Vorlaufsieger, Salomon siegt
- 1971 Schwedensiege: Freddy Kottulinsky vor
Ulf Svensson und Conny Anderson
- 1972 Großartige „Rennen der Freundschaft“.
Erstmals Spyder aus der CSSR am Start