

3.-5. AUGUST 1973 · START 9⁰⁰ UHR

MZ
TS 250

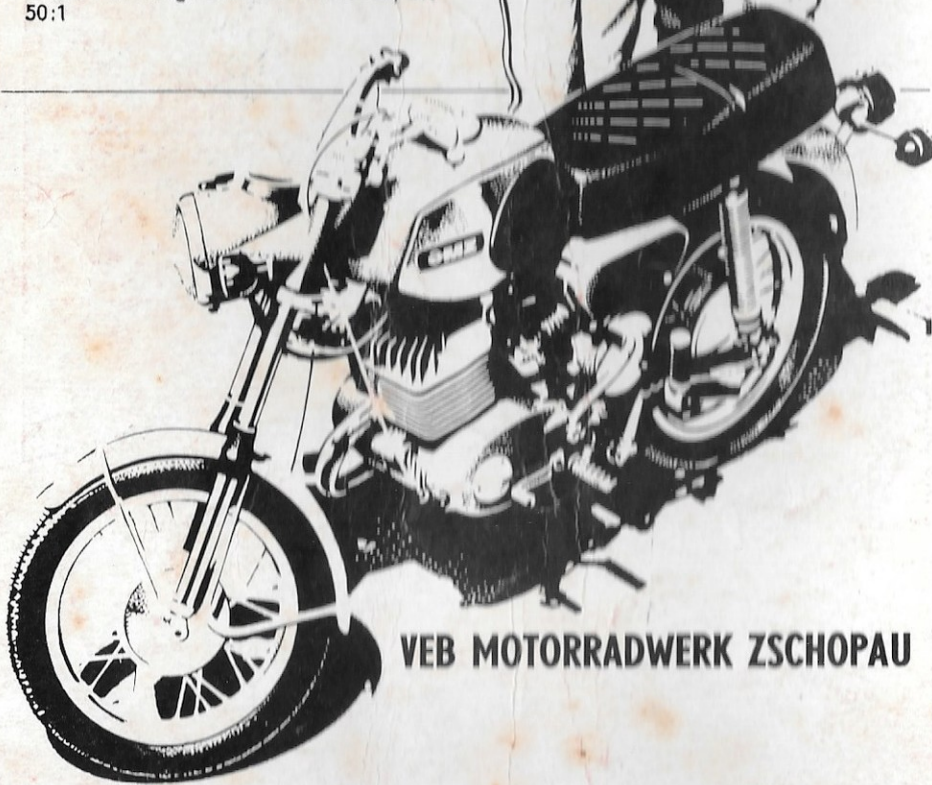
Das ist das neue Spitzenmodell im MZ-Fertigungsprogramm. Die TS 250 ist eine moderne Gebrauchsmaschine mit sportlicher Charakteristik.

Einzyylinder-Zweitaktmotor; 21 SAE-PS bei 5700–5900 min⁻¹; Vierganggetriebe; Parallelrohrrahmen, Federung/Federweg: Teleskopgabel vorn, 185 mm; Schwinge hinten, 105 mm; Bereifung: 3,00 x 16 vorn, 3,50 x 16 hinten.

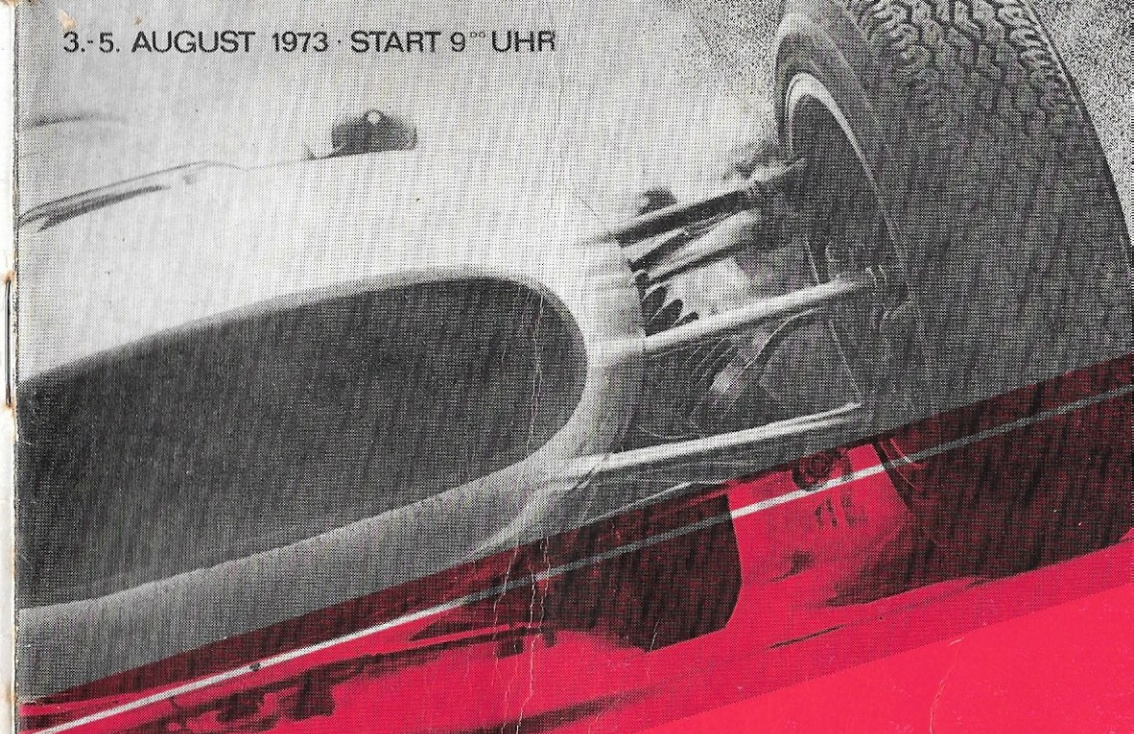
Vierleuchtenblinkanlage serienmäßig.

Leermasse (trocken): 130 kg.

Kraftstoffverbrauch: 3,5–5,5 l/100 km, neues Mischungsverhältnis Kraftstoff/Öl: 50:1



VEB MOTORRADWERK ZSCHOPAU



50 JAHRE SCHLEIZER DREIECK RENNEN

№ 21208



INTERNATIONALE AUTOMOBIL- und MOTORRADRENNEN
POKALLAUF SOZIALISTISCHER LÄNDER
MEISTERSCHAFTSLÄUFE der DDR

VERANSTALTER: ALLGEMEINER DEUTSCHER MOTORSPORTVERBAND der DDR



SICHER KOSTEN
FAHREN SPAREN
REIFENPFLEGE!

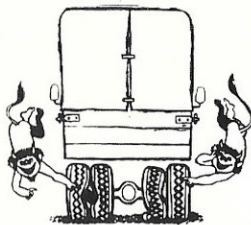
Haben Ihre Reifen Asthma?

Untrügerisch durchs Stethoskop das Reifen-Wimmern dringt.
Denn er ist zu schwach gepumpt, sein Lebenszeichen sinkt.
Das Sprichwort fordert Konsequenz: Aus Schaden wird man klug!
Doch fragt man sich: Muß das erst sein? Ratschläge gibt's genug!



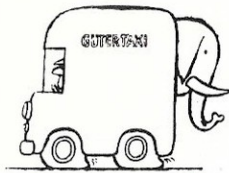
Müssen Zwillinge Stiefkinder sein?

Das siamesisch' Zwillingsspaar nur leben konnt' zu zweit.
Für Zwillingssreifen analog die Regel gilt noch heut!
Wenn Größe, Luft, Beschaffenheit nicht miteinander gleich,
des Teufels Zwillingsskinderpaar spielt garantiert 'nen Streich!



Darf der Wagen in die Knie gehen?

Der Reifen knallt, die Achse bricht. Die Ladung ist zu schwer.
Die Latschen haben ausgehaucht, da hilft kein Zetern mehr.
Verwundert blickt der Elefant, er kann das nicht verstehen.
Ihm war das ohnehin riskant, er wollte lieber gehen.



Offizielles Programm mit Jubiläumsbeilage – Preis 1,50 M einschließlich Tombola. Nachdruck, auch auszugsweise, verboten!

Veranstaltungsprogramm



Läufe um den „Pokal der Freundschaft“ für Spezial-Tourenwagen der Kategorie A 2 bis 1600 ccm und der Rennwagen Formel C 9 (Stichläufe) mit internationaler Besetzung.

Läufe um die Meisterschaft der Deutschen Demokratischen Republik für Rennwagen der Formel C 9, Spezial-Tourenwagen A 2 bis 1300 ccm und Motorräder der Klassen bis 50 ccm, 125 ccm und 250 ccm (Lizenz) mit internationaler Besetzung.

Läufe um den „Pokal des Präsidiums des ADMV der DDR“ für Motorräder der Klassen bis 50 ccm, 125 ccm und 250 ccm (Ausweis) und Spezial-Tourenwagen bis 850 ccm.

Internationales Sportwagenrennen der Kategorie B 5 bis 2000 ccm und Tourenwagenrennen bis 1600 ccm.

Traditionsveranstaltung mit Veteranenfahrzeugen am 3., 4. und 5. August 1973.

Organisationskomitee des 40. Internationalen Schleizer Dreieckrennens

Herr Günther Schubert, Vorsitzender des Rates des Kreises und Leiter des Organisationskomitees

Herr Gerhard Elschner, Rennleiter und Sekretär des Organisationskomitees

Herr Hans Donig, Leiter des VPKA Schleiz

Herr Dieter Poser, Vorsitzender des DTSB-Kreisvorstandes

Frau Marlies Schley, 1. Kreissekretär der FDJ-Kreisleitung

Frau Ilse Murrmann, Vorsitzende des FDGB-Kreisvorstandes

Herr Rudi Bachmann, Kreissekretär der Nationalen Front

Herr Jürgen Kukafka, Vorsitzender der Kommission Jugend und Sport der SED-Kreisleitung

Herr Jürgen Geipel, Abteilungsleiter für JKS beim Rat des Kreises

Herr Hans Günther, Bürgermeister der Stadt Schleiz

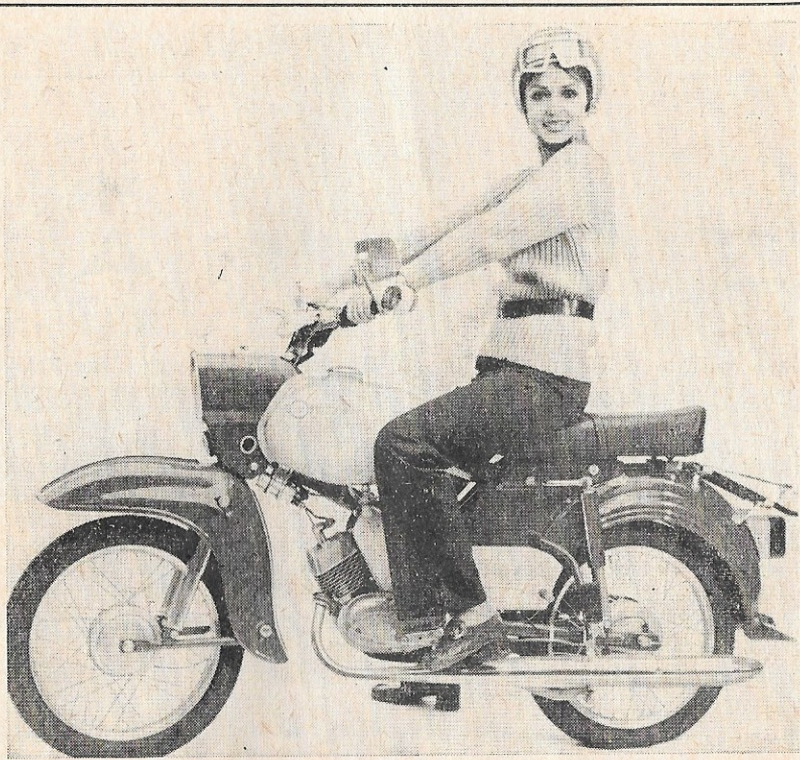
Herr Kurt Wagner, Bürgermeister der Gemeinde Oberböhmendorf

Herr Heinz Falke, Geschäftsführer der BL Gera des ADMV

Herr Heinz Reifarth, Vorsitzender des MC Schleizer Dreieck und Organisationsleiter

Herr Hermann Kiss, Rennsekretär

Herr Erich Lehnhus, Leiter für Finanzen



KONSUM



Freizeit aktiv erleben!
Entdecken Sie die Schönheiten des Thüringer Landes! Erleben Sie Ihre Freizeit aktiv mit einem schnittigen und zuverlässigen Zweiradfahrzeug. Die KONSUM-Fachgeschäfte für Zweiradfahrzeuge im Bezirk Gera erwarten Ihren Besuch. Das Verkaufspersonal wird Sie gern beraten. Ein umfangreiches Ersatzteilprogramm hilft kleine Pannen sofort zu beheben!
Merken Sie sich deshalb:
KONSUM-Fachgeschäfte für Zweiradfahrzeuge gibt es in Gera, Lobenstein, Pößneck, Triptis, Bad Blankenburg, Saalfeld, Schleiz, Stadtroda, Hermsdorf, Zeulenroda, Pausa, Triebes und Neustadt/O.

Liebe Freunde des Motorrennsports!

Liebe Besucher unserer Rennstadt Schleiz!

Anlässlich des 40. Internationalen Schleizer Dreieckrennens und des 50jährigen Bestehens unserer Rennstrecke heiße ich alle Gäste, Zuschauer und Aktiven herzlich willkommen.

Unser diesjähriges Schleizer Dreieckrennen, welches sich bereits seit 1923 bei der Elite des Straßenrennsports einen guten Klang erworben hat, steht in diesem Jahr ganz im Zeichen von zwei großen Ereignissen. Einmal sind dies die beiden Jubiläen unseres Dreieckkurses und zum anderen die zur gleichen Zeit in unserer Hauptstadt Berlin stattfindenden X. Weltfestspiele der Jugend und Studenten.

Diese beiden Ereignisse sind uns Anlaß gewesen, durch eine enge Zusammenarbeit zwischen Parteiführung unseres Kreises, staatlichen Organen und Funktionären, Hunderten Helfern des MC „Schleizer Dreieck“ und der Rennleitung, ein weiteres motorsportliches Großereignis vorzubereiten.

Vielfältige Verbesserungen an der Rennstrecke und darüber hinaus sind Beweis für diese gute Zusammenarbeit. So wurde die Sicherheit für die Aktiven weiter erhöht, der Start- und Zielbereich wurde noch sicherer und moderner gestaltet, eine Vielzahl kultureller und sportlicher Veranstaltungen werden unserem Jubiläumsrennen einen würdigen Rahmen geben. Für die kommenden Jahre sind weitere Verbesserungen an vielen Streckenabschnitten unseres Dreieckkurses vorgesehen, an deren Realisierung schon jetzt zielgerichtet gearbeitet wird.

Unser diesjähriges Jubiläumsrennen ist uns ein besonderer Anlaß, dem ZK der Partei der Arbeiterklasse und der Regierung für die großzügige Hilfe und Unterstützung zur Entwicklung des Motorrennsports zu danken.

Die Entwicklung des Motorrennsports wird sich vor allem auf dem Gebiet des Massensports unter immer stärkerer Teilnahme der Arbeiterjugend verbessern und konzentrieren.

In brüderlicher Verbundenheit mit allen Motorsportlern der befreundeten Länder unserer sozialistischen Staatengemeinschaft bemühen wir uns darum, ein neues Kapitel in der Geschichte des Motorrennsports aufzuschlagen. Dabei sind wir gewiß, daß die unverbrüchliche Freundschaft mit der ruhmreichen Sowjetunion und unseren sozialistischen Bruderländern auch auf dem Gebiete des Motorrennsports zu neuen Erfolgen führen wird.

Die umfangreichen Vorbereitungsarbeiten für das diesjährige 40. Internationale Schleizer Dreieckrennen sind mir Anlaß, allen Helfern, den Mitgliedern und Funktionären des MC „Schleizer Dreieck“, den Kollektiven der Organisationskommission und der Rennleitung für ihre aufopferungsvolle Arbeit recht herzlich zu danken.

Allen Besuchern und Zuschauern wünsche ich angenehme Renntage in Schleiz und sportlich interessante Stunden beim 40. Internationalen Schleizer Dreieckrennen.

Allen Aktiven wünsche ich einen unfallfreien Verlauf des Rennens, große sportliche Leistungen, und den Besten den Sieg.

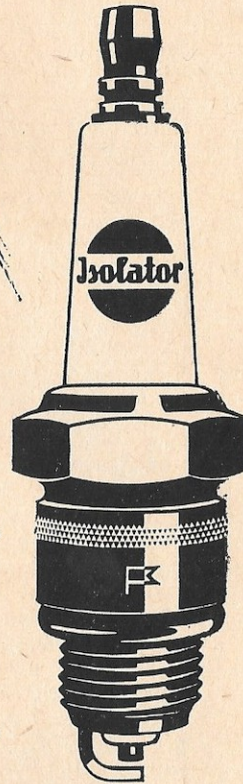
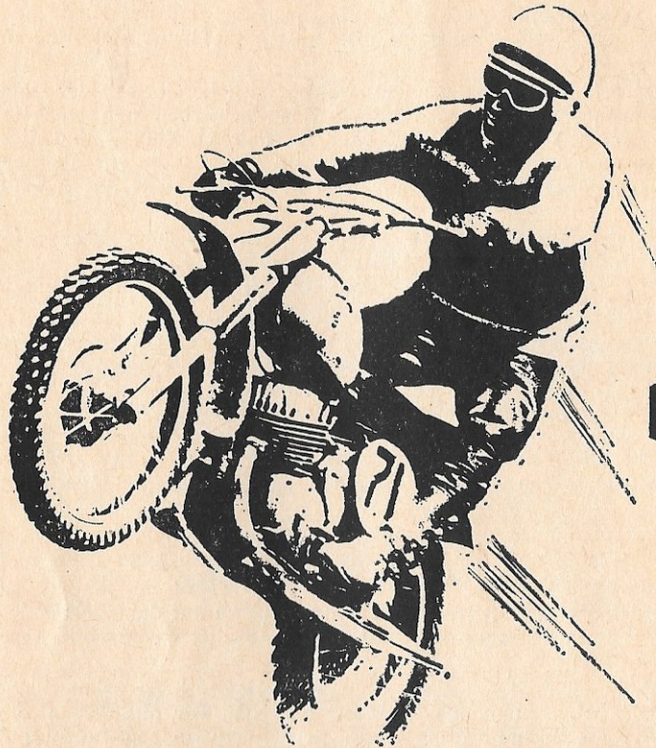
Schubert

Vorsitzender des Rates des Kreises Schleiz



VEB ELEKTROKERAMISCHE WERKE SONNEBERG

Betrieb des Kombinates VEB Keramische Werke Hermsdorf



Isolator
ZÜNDKERZEN
-VITALE
ZÜNDKRAFT

Rennleitung

Veranstalter: Allgemeiner Deutscher Motorsportverband der DDR

Mit der Durchführung beauftragt: MC Schleizer Dreieck im ADMV der DDR

Rennleiter
 Rennsekretär
 Sekretärinnen

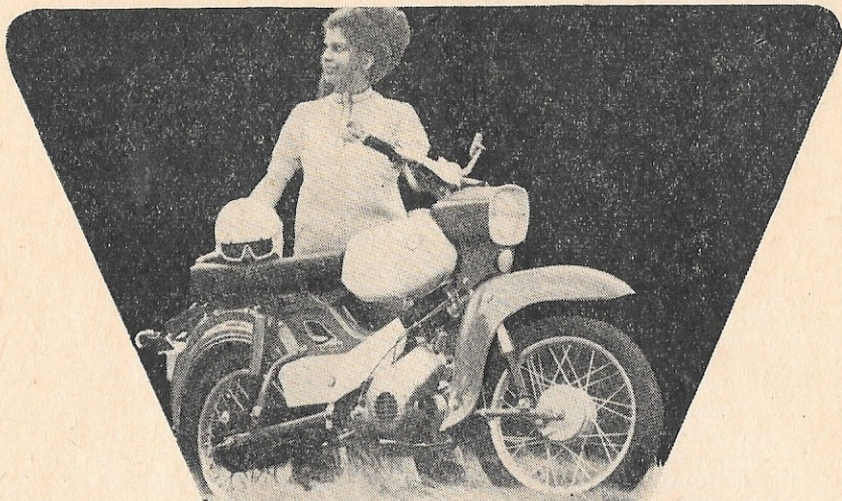
Org.-Leiter
 Fahrerpapiere
 Leiter für Finanzen
 Streckenbeobachter-Obmann und Absperrung
 Fahrerlager-Obmann
 Start- und Ziel-Obmann
 Boxen-Obmann
 Maschinenabnahme-Obmann
 Trainingsleiter
 Vorstarter
 Agit.-Prop.
 Ehrenpreise
 Aufbauleiter
 Quartiere
 Kassierung und Programme
 Zeitnahme
 Pressedienst
 Streckenreportage
 Sanitätsdienst
 Rennarzt
 Streckentelefon/Beschallung
 Handel und Versorgung
 Land- und Forstwirtschaft
 VP-Einsatz
 Campingplätze
 Parkplätze
 Straßenunterhaltung
 Kultur
 Veteranen-Veranstaltung

Sportkommissare

Gerhard Elschner, Schleiz
 Hermann Kiss, Schleiz
 Heide-Sigrun Köhler, Schleiz
 Helga Martin, Schleiz
 Heinz Reifarth, Schleiz
 Dieter Fischer, Schleiz
 Erich Lehnuss, Schleiz
 Gerhard Fleck, Schleiz
 Joachim Hirsch, Schleiz
 Edgar Müller, Schleiz
 Dietger Puhlfürst, Frösßen
 Hermann Bauer, Neustadt
 Arthur Krings, Schilbach
 Dieter Bartholdt, Schleiz
 Heinz Walther, Schleiz
 Joachim Wolf, Schleiz
 Enno Schilling, Tanna
 Klaus Wolf, Schleiz
 Günther Stollenmeier, Schleiz
 Martin Freund, Greiz
 Fritz Tischendorf, Schleiz
 Joachim Eisold, Wernsdorf
 Joachim Kirchner, Schleiz
 Oberarzt Dr. med. Weidner, Gera
 Rudolf Gärtner, Schleiz
 Manfred Ludwig, Schleiz
 Dieter Ullrich, Oettersdorf
 Major Donig, Schleiz
 Roland Körner, Schleiz
 Walter Schröpfer, Schleiz
 Helmut Müller, Schleiz
 Kurt Limprecht, Schleiz
 Horst Geilsdorf, Kümla

Heinz Lindner, Leipzig
 Max Haufe, Meissen
 Gerhard Johst, Frohburg
 Albert Gärtner, Zittau
 Kurt Greiner, Jena

Die Veranstaltung wurde von der Fédération Internationale Motocycliste (FIM) unter der Nummer FIM 2 B/57, von der Fédération Internationale de l'Automobile und von der Sportkommission des ADMV der DDR unter der Nummer AE/1/5/73 genehmigt. Lizenz-Nr. M 179 Rat des Bezirkes Gera. V-5-1 4523



Ein Haus, das allen Käuferwünschen entspricht. Eine moderne Einrichtung, fachmännische Beratung und viele Kundendienste erleichtern den Einkauf. Aus unserem Angebot: Motor- u. Kleinkrafträder, Fahrräder, Ersatzteile u. Zubehör.
 Telefon: 2 32 53
 rufen Sie an

KONSUM

FAHRZEUGHAUS
 Gera, Schmelzhüttenstr. 24

Bekanntmachung der Deutschen Volkspolizei

Auf der Grundlage des Gesetzes über die Aufgaben und Befugnisse der Deutschen Volkspolizei vom 11. Juni 1968 wird zur Gewährleistung der Ordnung und Sicherheit während des Schleizer Dreieckrennens 1973 folgendes angeordnet:

1. Sperrung der Rennstrecke

Während des Trainingstages und am Renntag wird die Rennstrecke am 3. August 1973 von 6.00 Uhr, bis 5. August 1973, 20.00 Uhr, durchgehend für den gesamten Fahr- und Fußgängerverkehr gesperrt.

Die durch Verkehrszeichen und Leiteinrichtungen getroffenen Festlegungen sind strikt einzuhalten.

2. Verhalten der Zuschauer

a) Das Überqueren der Rennstrecke ist in dieser Zeit für Fußgänger nur an den eingerichteten Schleusen gestattet.

b) Aus Sicherheitsgründen ist ein Herantreten an die Fahrbahn für die Zuschauer beim Rennen bis in Höhe der Seil- oder Barrierenabsperrung bzw. der Sicherheitsposten gestattet. Die Zuschauer haben gegebenen Anweisungen der DVP und der durch Armbinden gekennzeichneten Ordner unbedingt Folge zu leisten.

c) Das Rauchen und Feuermachen im Walde sowie das Betreten der Schonungen ist untersagt.

d) Das Mitbringen von Hunden in das Renngelände ist nicht gestattet. Anlieger haben Haustiere so unterzubringen, daß eine Gefährdung der Fahrer während des Trainingstages sowie am Renntage nicht eintreten kann.

Die Nichtbefolgung der in vorstehender Bekanntmachung erhobenen Forderungen wird nach den gesetzlichen Bestimmungen geahndet.

Chef der BDVP Gera
 Schiffel, Oberst der VP

Rennbesucher, beachten Sie bitte diese Hinweise der Rennleitung!

1. Vor Beginn des Rennens wird die Strecke für das Rennen offiziell gesperrt. Nachstehende Warnstufen werden durch Einsatzfahrzeuge mit Flaggenzeichen angekündigt:

Gelbe Flagge = Achtung, Streckenabnahme
 Rote Flagge = Rennbeginn, Strecke gesperrt
 Grüne Flagge = Rennen beendet

Bei Unfällen während des Trainings oder des Rennverlaufs bleibt die Rennstrecke weiterhin gesperrt. Die Rennstrecke wird durch Einsatzfahrzeuge des DRK, der DVP und der Rennleitung befahren.

2. Überqueren der Rennstrecke während des Trainings und Rennens bedeutet Lebensgefahr für Fahrer und Zuschauer und ist untersagt. Zum Überqueren sind die gekennzeichneten Fußgänger-Schleusen in Schleiz, Luginsland, Seng und Oberböhmendorf zu benutzen.

3. Die Entfernung oder Veränderung der Strohsicherungen sowie die Beschädigung von Fernspregleitungen gefährdet das Leben der Rennfahrer.

Sicherheit zuerst!



NARVA -LICHT

VEB NARVA

Kombinat der Volkseigenen Lichtquellenindustrie

DDR - 99 Plauen, Dimitroffstr. 32, Tel. 32 67

4. Das Zelten ist nur mit Genehmigung der Rennleitung gestattet (30 m von der Absperrung).
5. Fahrzeuge aller Art dürfen nicht in den Bereich der Rennstrecke gebracht werden.
6. Das Besteigen von Bäumen, Licht- und Hochspannungsmasten, Brückengeländern sowie Verkaufsständen ist verboten.
7. Der Bau von Tribünen und Beobachtungsständen an der Rennstrecke ist nur zulässig mit Genehmigung der Rennleitung. Es dürfen nur solche Tribünen errichtet werden, die den Bestimmungen der staatlichen Bauaufsicht entsprechen und vorher durch die staatliche Bauaufsicht überprüft worden sind.

Rennbesucher!

Haltet Disziplin!

Achtet auf Kinder! Vermeidet Flurschäden!

Beachtet! Ein außer Kontrolle geratenes Automobil verhält sich anders als ein Motorrad!

ACHTUNG! Los-Nr. (siehe Titelseite)

Programm bitte sorgfältig aufbewahren und die Spielbedingungen gut durchlesen.

Tombola-Gewinne

anlässlich des 40. Internationalen Schleizer Dreieckrennen vom 3.-5. August 1973

- | | | | |
|--------------|---------------------------------|--------------|------------------------------|
| 1. Gewinn 1 | Faltboot | 11. Gewinn 1 | Campingtisch |
| 2. Gewinn 1 | Hauszelt Typ III | 12. Gewinn 1 | Campingliege |
| 3. Gewinn 1 | Schmalfilmgerät
„Admira 8G2“ | 13. Gewinn 1 | Schlafsack |
| 4. Gewinn 1 | Penti II | 14. Gewinn 1 | Liegestuhl mit
Sonnendach |
| 5. Gewinn 4 | Campingstühle | 15. Gewinn 1 | Campingkoffer |
| 6. Gewinn 1 | Sportkoffer | 16. Gewinn 1 | Reisetasche |
| 7. Gewinn 1 | Schlauchboot | 17. Gewinn 1 | Paar Schwimmflossen |
| 8. Gewinn 1 | Transistorenempfänger | 18. Gewinn 1 | Luftkoffer |
| 9. Gewinn 1 | Schlafsack | 19. Gewinn 1 | Hängematte |
| 10. Gewinn 1 | Luftmatratze | 20. Gewinn 1 | Campingbeutel |
| | | 21. Gewinn 1 | Federballspiel |

Spielbedingungen:

1. Die Verlosung findet am Renntag an der Rennstrecke statt.
2. Teilnahmeberechtigt ist jeder Programmbesitzer mit Losnummer.
3. Die Vorlage des Programms mit der Gewinn-Nummer gilt als Gewinnunterlage.
4. Die Gewinnbekanntmachung erfolgt über den Streckenfunk sowie durch die Sportpresse (Illustrierter Motorsport).
5. Die Verlosungsbedingungen für die Motorsport-Tombola sind in der Rennleitung zum Aushang gebracht und können dort eingesehen werden.
6. Soweit es möglich ist, kann Auskunft über die Gewinn-Nr. bei dem Kundendienst der Deutschen Post im jeweiligen Bezirk, in dem das Rennen stattfindet, eingeholt werden.
7. Am 28. August 1973 erlischt der Gewinnanspruch.
8. Gewinner, die ihren Anspruch nicht schon am Tage des Rennens bei der Rennleitung geltend machen können, müssen sich an den MC Schleizer Dreieck wenden.

Rennleitung Schleiz

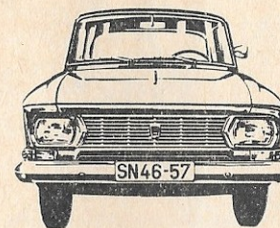


VEB
FAHRZEUGELEKTRIK
THALHEIM
Zentraler Vertrieb
9166 Thalheim/Erzg.

FAHRZEUGELEKTRIK aus der DDR

in der Erstausrüstung
sowie als Nachholbedarf.

In guter Hand
ist die elektrische Anlage
Ihres Kraftfahrzeuges,
wenn Sie sich regelmäßig
zur Überprüfung an unsere
AKA-Vertragswerkstätten
wenden.

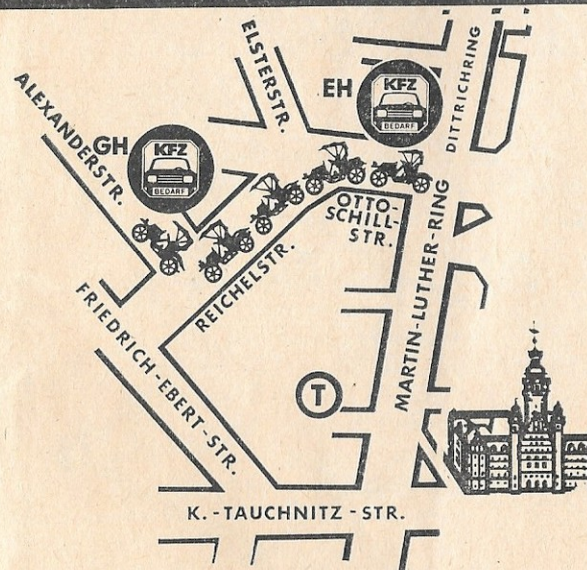
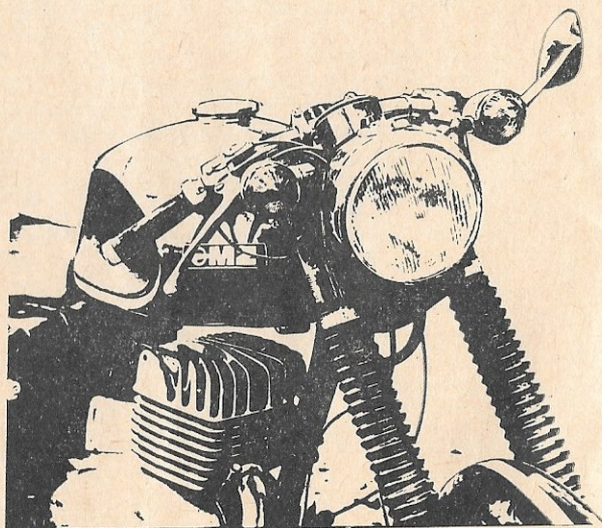


FAHRZEUGELEKTRIK in Leipzig

Ersatzteile
und Zubehör,
auch als Zusatzausrüstung
für Ihr Fahrzeug,
zweckentsprechend,
zuverlässig

AKA > ELECTRIC®

AKA > ELECTRIC®



VEB
Kfz-BEDARF
LEIPZIG
DDR – 701 Leipzig

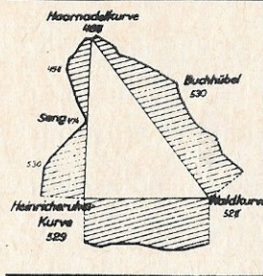
Einzelhandel (EH) Fahrzeugelektrik: Dittrichring 1, Tel. 2 23 29

Ersatzteile, Zubehör: Otto-Schill-Straße 2, Tel.: 2 13 70

Großhandel (GH) Alexanderstraße 4, Tel.: 20 02 53, Telex: 51 23 26

SCHLEIZER DREIECK

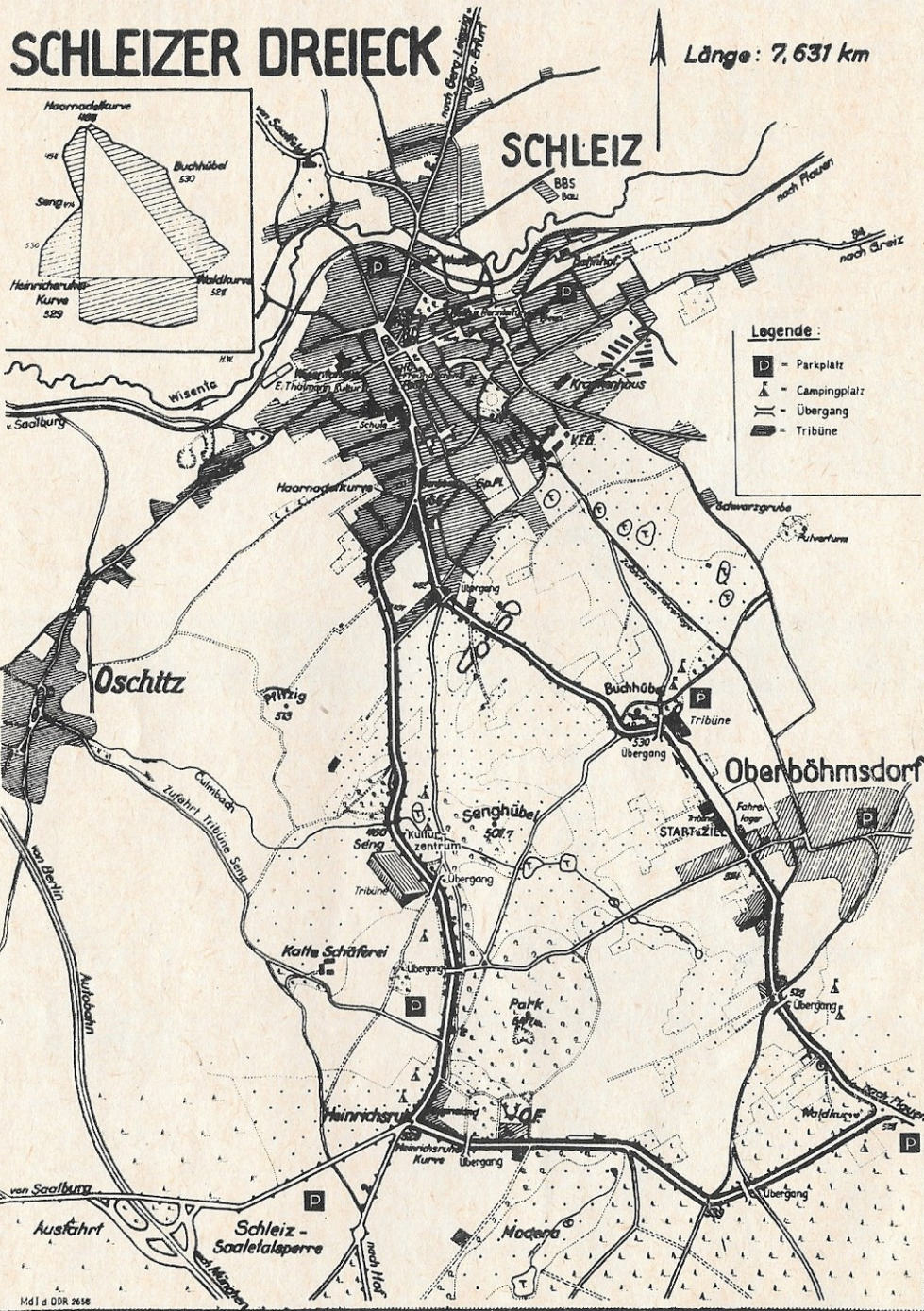
Länge: 7,631 km



SCHLEIZ

Legende:

- Parkplatz
- Campingplatz
- Übergang
- Tribüne



Die schnellsten Männer auf dem Schleizer Dreieck

A. Rundenrekorde:

Solomaschinen bis 125 ccm:

Günther Bartusch, DDR (MZ) 135,062,
gefahren 1968

bis 250 ccm:

Heinz Rosner (MZ) = 141,752 km/st

Formel III Rennwagen:

Freddy Kottulinsky, Schweden (Lotus)
= 157,883 km/st (gefahren 1969)

B. Streckenrekorde:

Solomaschinen bis 125 ccm:

Friedhelm Kohlar, DDR (MZ)
= 131,527 km/st (gefahren 1968)

bis 250 ccm:

Heinz Rosner, DDR (MZ) = 139,634 km/st
(gefahren 1969)

Formel III Rennwagen:

Freddy Kottulinsky, Schweden (Lotus)
= 154,526 km/st (gefahren 1969)

Zeiten - Zeiten - Zeiten

Die schnellsten Männer auf dem Schleizer Dreieck von 1923 bis 1972

	km/st		km/st
1923: Raebel - Apolda (Mars)	64,2	1955: Riedelbauch - Rößlau-Grün (BMW)	124,81
1924: Bauhofer - München (Megola)	78,0	1956: Brown - Australien (Matchless)	124,70
1925: Lohse - Berlin (Schüttoff)	83,1	1957: Hiller - Brackwede (BMW)	125,14
1926: Rüttchen - Erkelenz (Harley-Davidson)	88,0	1958: Klinger - Österreich (BMW)	123,198
1927: Rüttchen - Erkelenz (Harley-Davidson)	88,0	1959: Hempleman - Neuseeland (Norton)	130,205
1928: Bauhofer - München (BMW)	94,6	1960: Musiol - Babelsberg (MZ)	126,959
1929: Soenius - Köln (BMW)	99,7	1961: Lehmann - Bitterfeld (Formel Junior, Wartburg)	121,548
1930: Bauhofer - München (DKW)	91,1	1962: Riley - Südrhodesien (Cooper)	131,862
1931: Rüttchen - Erkelenz (NSU)	93,3	1963: Offenstadt - Frankreich (Lola)	138,004
1932: Rüttchen - Erkelenz (NSU)	106,5	1964: Max Byczkowski - DDR (Melkus-Wartburg)	132,250
1933: Rosemeier - Lingen (NSU)	104,5	1965: Offenstadt - Frankreich (Lola)	135,813
1934: Rosemeier - Lingen (DKW)	109,0	1966: Svensson - Schweden (Brabham)	146,016
1935: Steinbach - Neckarsulm (NSU)	116,9	1967: Chris Williams - England (Brabham)	150,550
1936: Steinbach - Neckarsulm (DKW)	115,6	1968: Heinz Rosner - DDR (MZ)	136,752
1937: Fleischmann - Amberg (NSU)	112,1	1969: Freddy Kottulinsky - Schweden (Lotus)	154,526
1949: E. Wünsche - Dresden (Norton)	107,8	1970: Roland Salomon - Schweiz	142,35
1950: S. Wünsche - Ingolstadt (DKW)	112,7	1971: Freddy Kottulinsky - Schweden (Lotus-BMW)	150,331
1951: E. Wünsche - Dresden (Norton)	114,5	1972: Bernd Tüngethal - DDR (MZ)	137,249
1952: Rührschneck - Nürnberg (Norton)	123,74		
1953: Schmid/Köle - Sindelfingen (Norton)	107,90		
1954: Riedelbauch - Rößlau-Grün (BMW)	120,99		

Traditionsveranstaltung mit Veteranenfahrzeugen

Sonnabend, 16.00 Uhr

Klasse 1	Typ	Baujahr	Typ	Baujahr	
127 Schrader	Hilla	1927	3162 Ebert	Diamant	1928
135 Schiller	NSU	1915	3163 Lawicki	O.D.	1928
147 Starke	DKW-Reichsf.	1922	931 Jaenke	Neander	1929
151 Neefe	DKW	1926	932 Klinger	Rudge	1925
182 Falkenbach	Diamant	1904	933 Müller	Schüttoff	1924
195 Lankow	Wanderer	1925	303 Kopsch	Diamant	1928
196 Etzold	Wanderer	1920	3155 Weber	Standart	1929
198 Hein		1928	3141 Koch	Victoria	1927
1108 Grosskopf	DKW	1930	367 Dwornitschak	Puch	1930
1114 Rühle	Wanderer	1920	367 Dwornitschak	BMW R 47	1927
			388 Fruh	Schüttoff	1927
			3145 Geilsdorf	BMW R 47	1927
Klasse 2	Typ	Baujahr	Typ	Baujahr	
207 Bräunig	BSA	1926			
216 Herklotz	BMW R 32	1923			
223 Frohberg	BMW R 39	1924			
246 Hortsch	BMW R 42	1926			
258 Simon	NSU	1928			
259 Gatzki	NSU	1930			
287 Maslosz	NSU-Sport	1927			
2102 Falkenbach	DKW	1927			
2114 Fatteicher	Wanderer	1927			
2130 Golle	Ernst MAG	1928			
2144 Sauer	NSU	1925			
2145 Kauf	BMW R 42	1926			
2155 Kohrt	Ardie	1929			
2173 Pratsch	Victoria	1924			
2180 Schumann	BMW R 42	1927			
2183 Schwarze	D-Rad	1928			
2188 Seebauer	Harley-D	1925			
2196 Windorf	NSU	1924			
241 Pflügner	D-Rad	1928			
Klasse 3	Typ	Baujahr	Typ	Baujahr	
300 Habne	BMW R 62	1928			
306 Lornez	Rudge	1928			
312 Fröhlich	DKW	1929			
313 Neumann	Schüttoff	1928			
Rost	Harley-D.	1928			
316 Wagelöhner	Schüttoff	1928			
317 Müller	Standart	1929			
321 Freytag	BMW	1927			
331 Matthes	Harley-D.	1929			
336 Hortsch	BMW R 47	1927			
342 Hartmann	Diamant	1929			
344 Kolbig	UT	1929			
345 Haase	Harley-D.	1930			
351 Schleicher	Schüttoff	1927			
353 Müller	DKW	1930			
354 Hock	Schüttoff	1925			
359 Steiniger	UT	1930			
375 Kühnert	BMW R 62	1928			
376 Völkner	Rudge	1927			
394 Ctibor	Harley-D.	1925			
3103 Werler	BMW R 62	1928			
3105 Schmidt	Sarolea	1930			
3109 Müller	Standart	1929			
3136 Krüger	Norton	1928			
3146 Hellwig	Imperia	1929			
3160 Schiller	BMW R 63	1928			
3161 Ebert	Imperia	1926			
Klasse 4	Typ	Baujahr	Typ	Baujahr	
424 Götze	BMW-Dixi	1928			
456 Schaaf	Opel-Sport 4/16	1926			
466 Puggel	Opel 4/16	1929			
497 Gurrulat	Dixi DA 1	1928			
4107 Stumpf	Opel 4/20	1929			
4116 Ernst	BMW DA 2	1929			
4118 Lischke	BMW DA 2	1929			
4122 Mai	BMW DA 4	1930			
4126 Heuschkel	Opel Kabriol	1929			
4132 Möckel	Freia	1926			
4141 Müller	Dixi DA 1	1928			
4142 Puggel	Opel	1923			
4146 Mainka	Dixi DA 1	1928			
941 Lischke	Dixi DA 1	1930			
4110 Schilling	BMW-Dixi	1928			
442 Rausch	Dixi DA 1	1928			
427 Mätzold	Dixi	1928			
942 Mätzold	Hanomag	1924			
460 Reichelt	Dixi	1928			
Klasse 5	Typ	Baujahr	Typ	Baujahr	
518 Schuster	Brennabor	1925			
520 Spriestersbach	Elite	1929			
575 Göckeritz	Freia-Sport	1924			
597 Fromenater	Steyr	1927			
5101 Fromenater	Steyr	1928			
5104 Fischer	Wanderer	1927			
951 Hüttig	Hanomag	1928			
540 Jonuscheit	Daimler-Benz	1930			
546 Neef	Packard	1927			
Klasse 7	Typ	Baujahr	Typ	Baujahr	
706 Ehricht	BMW R 16	1930			
708 Meier	Miele F+S	1940			
710 Bunk	Triumpf	1934			
724 Fey	Zündapp K 800	1938			
727 Zschoch	BMW R 12	1934			
756 Niese	Norton	1931			
758 Popp	Ardie	1936			
762 Alberts	BMW R 75	1941			
768 Franke	NSU-Rennmasch.	1934			
769 Diener	Harley-D.	1932			
770 Schalek	D-Rad	1931			
775 Stahlmann	DKW SB 200	1934			
781 Hempe	F+S	1931			

Typ	Baujahr	Typ	Baujahr		
784 Töpel	Imperia	1934	974 Wöllner	Norton	1958
788 Schade	Victoria	1932	975 Schirmer	Puch	1937
797 Bönisch	Zündapp KS 600	1941	976 Buchta	Standart-Rex	1935
7105 Henniger	DKW SB	1934	7111 Dietrich	Zündapp	1939
7108 Bader	BMW R8	1948			
7110 Klix	Harley-D.	1942			
7112 Semmler	Standart	1934	Klasse 8		
7116 Merkel	NSU-Quick	1939	835 Grosskopf	BMW 319	1936
7126 Trummer	Zündapp	1943	844 Bach	Cadillac	1933
7127 Böhme	BMW R 23	1938	856 Popp	Hanomag	1933
7130 Bräuer	Rudge TT	1933	861 Zschoche	NSU-Fiat	1940
7131 Kordein	DKW SB	1934	868 Woithe	BMW-Sport 328	1936
7401 Müller	Zündapp KS 600	1939	869 Stragies	EMW-Sport 315	1934
971 Bast	DKW SB 200	1939	886 Niebuhr	Adler-Sport	1935
972 Hohlbein	Ariel	1932	891 Brennecke	BMW-Sport 327	1938
973 Polenz	AWO-RS	1957	981 Lischke	Adler-Trumpf	1936
			875 Flaschenträger	BMW-Kabrio	1935

Vorschau 1974

Sportveranstaltungen auf dem Schleizer Dreieck

Nationales Training, 27. und 28. April 1974, für Automobile und Motorräder

41. Internationales Schleizer Dreieckrennen: 2., 3. u. 4. August 1974 und verschiedene Rallye-Veranstaltungen

Spezial-Tourenwagen Gruppe A 2 850 ccm

RENNEN

1

Start: Sonnabend, 13.00 Uhr

6 Runden = 45,786 km

- | | |
|---|--|
| 1 Kramer, Frieder, Zwickau, Trabant P 601/600 | 14 Georg, Andreas, Radeburg, Trabant 601/600 |
| 2 Afmann, Helmut, Gotha, Trabant 601 Sp./600 | 21 Kaufmann, Hagen, Großschweidnitz, Trabant 601/600 |
| 4 Dammann, Gerd, Gotha, Trabant 601/600 | |
| 7 Weidlich, Lutz, Leipzig, Trabant 601/600 | 24 Schröder, Detlef, Weimar, Trabant 601/600 |
| 8 Regel, Georg, Gera, Trabant P 601/596 | 28 Melkus, Peter, Dresden, Trabant 601/600 |
| 9 Golde, Dieter, Gera, Trabant P 601/600 | 33 Nitschke, Joachim, Gräfenhainichen, Trabant P 601/600 |
| 10 Schubert, Manfred, Leipzig, Trabant P 601/600 | 48 Gaida, Udo, Leipzig, Trabant 601/594 |
| 11 Reschke, Klaus, Wernigerode, Trabant 601 S/600 | 49 Möbus, Klaus-Dieter, Leipzig, Trabant P 601/600 |
| 12 Schmid, Friedwalt, Gefell, Trabant 601/600 | |

Rundenzähltabelle

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	Gefahr. Zeit	km/st
1.																						
2.																						
3.																						

Internationales Formel C 9-Rennen

RENNEN

2

Start: Sonnabend, 13.40 Uhr

10 Runden = 76,310 km

- | | |
|---|--|
| 1 Jaworowicz, Lech, VR Polen, RAK-Promot | 6 Jagielski, Stefan, VR Polen, Polski-Fiat |
| 2 Biernacki, Margin, VR Polen, Fiat-Promot | 7 Oczkowski, Aleksander, VR Polen, |
| 3 Nowak, Henryk, VR Polen, Polski-Fiat | 8 Zagorski, Konrad, VR Polen, Polski-Fiat |
| 4 Boguskawski, Maciej, VR Polen,
RAK-Polski-Fiat | 10 Bartkowiak, Otto, VR Polen, RAK Promot |
| 5 Kielbania, Jozef, VR Polen, RAK-Promot | 12 Zdrojewski, Janusz, VR Polen, Promot |

Leistungsklasse I

- | | |
|--|--|
| 81 Melkus, Heinz, DDR, Melkus-Wartburg/993 | 96 Scholz, Siegfried, DDR,
Merkus-Wartburg/1000 |
| 90 Krug, Wolfgang, DDR, SEG Lada/1200 | 100 Bubenik, Siegfried, DDR,
Shiguli-Eigenb./1200 |
| 91 Thafler, Hartmut, DDR, SEG Lada/1200 | 101 Melkus, Ulli, DDR, Melkus-Wartburg/992 |
| 92 K ppler, J rgen, DDR, SEG Shiguli/1200 | 108 K thner, Wolfgang, DDR, Shiguli 73/1200 |
| 94 Berger, Manfred, DDR,
Merkus-Wartburg/1000 | |

Leistungsklasse II

- | | |
|---|--|
| 82 Lindner, Heinee, DDR,
Merkus-Eigenbau-Shiguli | 97 Kuhn, Manfred, DDR, Fiat-Eigenbau |
| 83 Graupner, Dietmar, DDR, Melkus-Wartburg | 98 Lindner, Dieter, DDR, Melkus-Wartburg |
| 84 Sprockhoff, Wolfgang, DDR, SEG-Wartburg | 102 Markhoff, Werner, DDR, Melkus-Wartburg |
| 88 Schmidt, Lothar, DDR, SEG-Wartburg | 104 Klinger, Günter, DDR, Melkus-Wartburg |
| 89 Eschrich, Werner, DDR, Wartburg-Eigenbau | 110 Schulz, Martin, DDR, Wartburg-Eigenbau |

Rundenz hltabelle

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	Gefahr. Zeit	km/st
1.																						
2.																						
3.																						

Serien-Tourenwagen Gruppe A 1 bis 1300 und über 1300 ccm

RENNEN

3

Start: Sonnabend, 14.35 Uhr

6 Runden = 45,786 km

- | | |
|---|--|
| 37 Müller, Eberhard, DDR, Trabant 601 S/600 | 135 Swiniarski, Andrzej, VR Polen,
Fiat 128 SL/1300 |
| 38 Borvitz, Maerten, DDR, Trabant 601 S/600 | 136 Jaroszewicz, Andrzej, VR Polen,
Polski-Fiat/1300-Werk |
| 39 Hromada, Dieter, DDR, Trabant P 601/600 | 137 Frydrych, Jaroslaw, VR Polen,
Polski-Fiat/1500 |
| 42 Heinecke, Klaus, DDR, Trabant 601/600 | 138 Frank, Ksawery, VR Polen, BMW 3.OS/2986 |
| 44 Golde, Dieter, DDR, Trabant | 139 Krajewski, Marek, VR Polen,
Polski-Fiat/1500 |
| 54 Wirthgen, Volkmar, DDR, WAS 2001/1198 | 140 Olesinski, Jacek, VR Polen, BMW 2002 |
| 57 Hohl, Manfred, DDR, Wartburg 353/1000 | 141 Markowski, Wlodzimier, VR Polen,
Polski-Fiat/1480 |
| 130 Rozewski, Krzysztof, VR Polen, Seat/850 | 142 Domanski, Wladyslaw, VR Polen,
Polski-Fiat/1500-Werk |
| 131 Banaszak, Antoni, VR Polen, Seat/850 | |
| 132 Murgrabia, Jerzy, VR Polen, Syvena 104/842 | |
| 133 Grychtol, Ryszard, VR Polen,
Polski-Fiat/1300 | |
| 134 Bublewicz, Andrzej, VR Polen,
Polski-Fiat/1300 | |

Spezial-Tourenwagen Gruppe A 2 bis 1600 ccm

RENNEN

4

Pokal der Freundschaft

Start: Sonnabend, 15.30 Uhr

8 Runden = 61,048 km

- | | |
|---|---|
| 2 Kiljanczyk, Janusz, VR Polen,
Polski-Fiat 1500 | 4 Wojcieckowski, Andrzej, VR Polen,
Polski-Fiat 1500 |
| 3 Frank, Ksawery, VR Polen, Polski-Fiat 1500 | 5 Kielbania, Jozef, VR Polen, Polski-Fiat 1500 |

- | | |
|--|------------------------------|
| 20 Bobek, Jaroslav, CSSR, S 120 S 1298 | Kovar, Jaroslav, CSSR, Skoda |
| 21 Dailbor, Janek, CSSR, WAS 1300 | Zid, Milan, CSSR, Skoda |
| Horsak, Oldrich, CSSR, S 120 S 1298 | |

- | | |
|--|--|
| 71 Charitonow, Wladimir, UdSSR,
Moskwitsch 412/1500 | |
|--|--|

- | |
|---|
| 75 Andrejew, Juri, UdSSR, WAS 2101/1300 |
|---|

- | | |
|--|---|
| 80 Krause, Klaus-Peter, DDR,
Wartburg 353/1100 | 83 Zimmermann, Bernd, DDR, Wartburg 353 |
| 82 Findeisen, Peter-Frank, DDR,
Wartburg 353/1100 | 85 Gunter, Manfred, DDR, Wartburg 353 |
| | 94 Pankrath, Dieter, DDR, Wartburg 353 |

Rundenz hltabelle

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	Gefahr. Zeit	km/st
1.																						
2.																						
3.																						

Kategorie Motorräder Klasse bis 125 ccm Lizenz

RENNEN

5

Start: Sonntag, 9.00 Uhr

10 Runden = 76,310 km

- | | |
|---------------------------------------|--|
| D 6 Lenk, Jürgen, DDR, MZ RE | D 42 Bödicz, Janos, VR Ungarn, MZ |
| 7 Oelschlägel, Volkmar, DDR, MZ RE | D 43 Szabo, Peter, VR Ungarn, MZ |
| 8 Burghausen, Diemo, DDR, MZ | 44 |
| 9 Bischoff, Hartmut, DDR, MZ Eigenbau | 45 |
| 10 Schnürer, Hans-Joachim, DDR, MZ RE | 46 |
| 11 Merkel, Siegfried, DDR, MZ RE | 47 Porkolab, Gyula, VR Ungarn, MZ |
| 12 Köhler, Bernd, DDR, MZ RE | 48 Lovass, Janos, VR Ungarn, MZ |
| 15 Kuste, Siegmar, DDR, MZ | 49 Holmar, Istvan, VR Ungarn, MZ |
| 17 Wagner, Klaus, DDR, MZ RE | D 51 Sedlacek, Karel, CSSR, MZ |
| 20 Pellert, Klaus, DDR, MZ RE | D 52 Zidlik, Zdenek, CSSR, MZ |
| 22 Blodig, Günter, DDR, MZ | 53 |
| 23 Zschockelt, Fred, DDR, MZ Eigenbau | 54 |
| 24 Müller, Johannes, DDR, MZ RE | D 57 Havrda, Zbynek, CSSR, Ahra |
| 27 Siebert, Jobst, DDR, MZ RE | 58 Hlavaty, Jaroslav, CSSR, Ravo |
| D 28 Rösch, Wolfgang, DDR, MZ RE | 59 Fendrich, Bedrich, CSSR, Tatran |
| 30 Trabitzsch, Wolfram, DDR, MZ RE | D 60 Mankiewicz, Ryszard, VR Polen, MZ |
| 34 Hoffmann, Alfons, DDR, MZ RE | 61 |
| D 35 Heinrich, Frank, DDR, MZ RE | 62 Szymanski, Andrzej, VR Polen, MZ |
| D 40 Repits, Geza, VR Ungarn, MZ | 63 Szymkowiak, Jerzy, VR Polen, MZ |
| D 41 Reisz, Janos, VR Ungarn, MZ | 64 Chomko, Zbigniew, VR Polen, MZ |

Kategorie Motorräder Klasse bis 125 ccm Ausweis

RENNEN

6

Start: Sonntag, 9.55 Uhr

8 Runden = 61,048 km

- | | |
|--|---|
| 1 Ackermann, Horst, MC Frohburger Dreieck, MZ | 22 Haberer, Dietmar, MC Zwickau, MZ RE |
| 2 Valdeig, Wilfried, MC Frohburger Dreieck, MZ | 32 Kehrer, Peter, MC Zschopau, MZ RE |
| 4 Zimmer, Manfred, MC Dessau, MZ RE | 33 Henker, Dieter, MC Dresden, MZ RE |
| 7 Hilbig, Günter, MC Glauchau, MZ RE | 34 Kleindienst, Bernd, MC Merseburg, MZ |
| 8 Nowack, Günter, MC Frohburger Dreieck, MZ RE | 36 Wiemann, Günter, MC Taxi Berlin, MZ RE |
| 9 Janusch, Heinz, MC Schmölln, MZ RE | D 37 Pommer, Erhard, MC Wismut Aue, MZ RE |
| 12 Clemens, Wolfgang, MC Ueckermünde, MZ RE | 38 Raab, Günter, MC Reichenbach, MZ RE |
| 14 Otto, Gisbert, MC Lockwitzgrund, MZ RE | 39 Bildat, Rudolf, MC Leipzig, MZ RE |
| 15 Teßmann, Dieter, MC Ludwigsfelde, MZ RE | 40 Erhardt, Thomas, MC Kraftverkehr Gera, MZ RE |
| 16 Herbst, Alfred, MC Schmölln, MZ RE | 41 Engler, Dieter, MC Wismut Aue, MZ RE |
| 17 Jenkel, Horst, MC Hoyerswerda, MZ RE | 42 Müller, Rudolf, MC Stadtroda, MZ RE |
| 18 Blodig, Kurt, MC Köthen, MZ RE | 44 Weißbach, Ullrich, MC Chemie Premnitz, MZ RE |
| 20 Neuhauser, Gunter, MC Meifßen, MZ RE | 45 Planer, Bernd, MC Wismut Aue, MZ RE |
| 21 Richter, Johannes, MC Schmölln, MZ RE | 46 Narloch, Jürgen, MC Zwickau, MZ RE |
| | 48 Geier, Hans-Jürgen, MC Zwickau, MZ RE |
| | 50 Helm, Ulrich, MC Kraftverkehr Gera, MZ RE |

Rundenzähltablelle

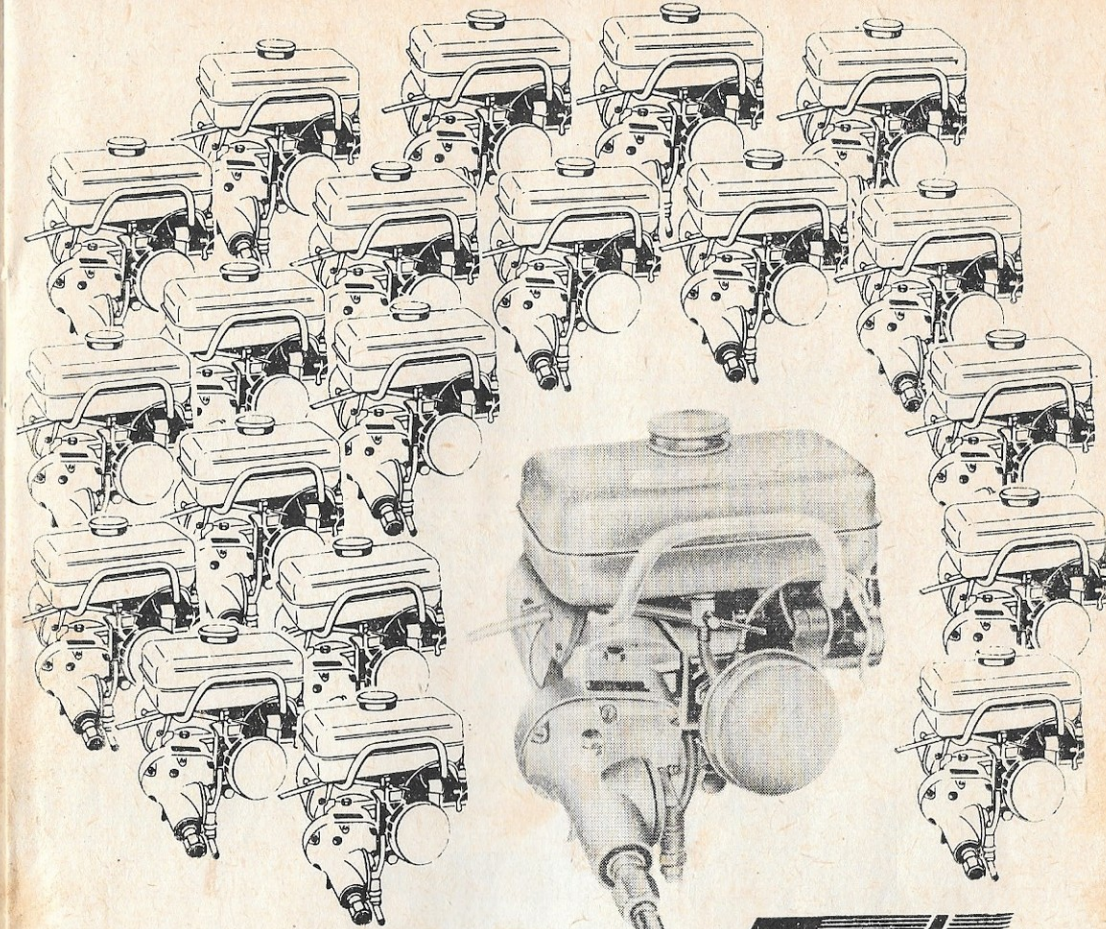
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	Gefahr. Zeit	km/st
1.	9	10	-	-	6	-	-	-	-	-	-	5	40	-	7	-	-	-	-	-	3:42	72,310
2.	10	26	-	60	-	-	-	-	-	-	-	8	22	0	40	-	-	22	-	-		
3.	30	60	22	40	70	-	22	-	-	-	-	9	7	22	-	-	40	-	-	-		
	60	66	0	12	-	-	70	-	-	-	-	22	8	-	30	-	-	-	-	-		

18

Lenk
130,395

Schnürer
133,682
schnecke R

Köhler



Tümmler

Der 100 000.

SEITENBORDMOTOR
TYP SB 75/1
LEISTUNG 2,5 PS
HUBRAUM 73 cm³

„Tümmler“ hat unser Werk verlassen.
Der überzeugendste Beweis seiner Beliebtheit!
Er ist der Welt einziger, serienmäßig
hergestellter Seitenborder.
100 000 in- und ausländischen Wassersportlern
wurde er ein unentbehrlicher Freund.
Wenden Sie sich bitte an
den Fachhandel und informieren Sie sich.

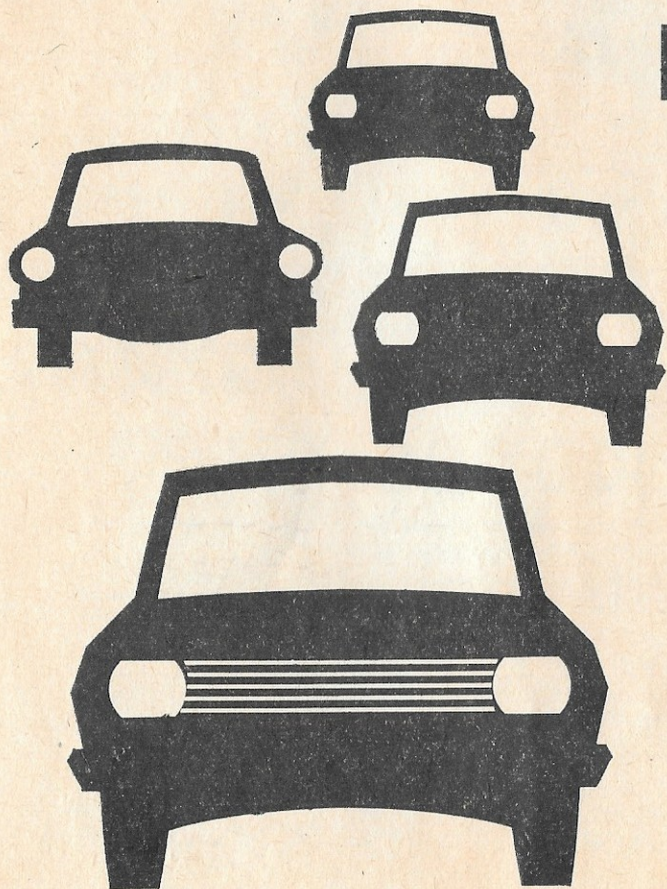


VEB Berliner Vergaser-
und Filterwerke

Betrieb des IFA-Kombinats für Kfz.-Teile
1035 Berlin, Frankfurter Allee 71

Mit

Globo-Autopflege - erhält Ihr Fahrzeug neu!



■ **Waschen**

■ **Pflegen**

■ **Polieren**

Globo-Wasch-, Pflege- und Polier-
mittel erhalten Sie in den
Tankstellen des VEB Minol
und im Fachhandel



veb aerosol automat, 901 Karl-Marx-Stadt, Postfach 164
Ruf: 3686/0

Kategorie Motorräder Klasse bis 250 ccm Ausweis

RENNEN

7

Start: Sonntag, 10.35 Uhr

8 Runden = 61,048 km

- | | |
|--|--|
| 1 Jüngling, Wolfgang, MC Sangerhausen, MZ RE | 45 Marx, Uwe, MC Schönebeck, MZ Eigenbau |
| 4 Mäder, Diethard, MC Leuna, MZ Eigenbau | 46 Fabig, Werner, MC Potsdam, MZ Eigenbau |
| 5 Nikolaus, Holger, MC Leuna, MZ RE | 47 Krieger, Joachim, MC Post Berlin, MZ Eigenbau |
| 6 Lehnert, Hans, MC Rackwitz-Delitzsch, MZ Eigenbau | 48 Urlicki, Bernhard, MC Potsdam, MZ Eigenbau |
| 7 Schulten, Erich, MC Auerbach, MZ RE | 49 Rockstroh, Klaus, MC Werdau, MZ |
| 11 Köhler, Horst, MC Karl-Marx-Stadt, MZ Eigenbau | 50 Borowski, Bernd, MC Karl-Marx-Stadt, MZ Eigenbau |
| 12 Cieplik, Steffen, MC Hohenstein-Ernstthal, MZ | 51 Hentschel, Hardy, MC Bischofswerda, MZ Eigenbau |
| 14 Christoph, Rolf, MC Karl-Marx-Stadt, MZ Eigenbau | 52 Wagner, Klaus, MC Karl-Marx-Stadt, MZ Eigenbau |
| 16 Schulz, Horst, MC Frankenberg, MZ Eigenbau | 53 Schröder, Hans-Joachim, MC Lützkendorf, MZ Eigenbau |
| 17 Wilhelm, Siegfried, MC Rothenkirchen, MZ RE | 55 Esche, Wolfgang, MC Hohenstein-Ernstthal, MZ Eigenbau |
| 18 Hennig, Frank, MC Burgstädt, MZ Eigenbau | 56 Sommer, Bernhard, MC Leipzig, MZ Eigenbau |
| 19 Bachmann, Andreas, MC Post Berlin, MZ Eigenbau | 57 Sternkopf, Roland, MC Auerbach, MZ Eigenbau |
| 20 Weber, Hubertus, MC Schmiedefeld, MZ RE | 58 Mayer, Gerd, MC Zeitz, Eigenbau |
| 21 Herbst, Dieter, MC Rathenow, MZ | 60 Liebmann, Günter, MC Karl-Marx-Stadt, MZ Eigenbau |
| 22 May, Werner, MC Stollberg, MZ Eigenbau | 61 Krause, Klaus-Dieter, MC Taxi Berlin, MZ Eigenbau |
| 23 Rudelt, Günter, MC Hohenstein-Ernstthal, MZ HB | 62 Günther, Ralf, MC Post Berlin, MZ Eigenbau |
| 24 Fuchs, Wolfgang, MC Lauchhammer, MZ Eigenbau | 63 Kehrer, Johannes, MC Zschopau, MZ Eigenbau |
| 25 Heinze, Dieter, MC Neuenhagen, MZ BM | 64 Junghans, Heinz, MC Hohenstein-Ernstthal, MZ Eigenbau |
| 29 Bornschein, Dieter, MC Sangerhausen, MZ Eigenbau | 65 Krüger, Jürgen, MC Taxi Berlin, B.M. |
| 30 Baudis, Gerald, MC Wolfen, MZ Eigenbau | 66 Fetzko, Bernd, MC Robur, Zittau, Eigenbau |
| 31 Piede, Rüdiger, MC Königs Wusterhausen, MZ Eigenbau | 67 Heine, Günter, MC Pneumant Riesa, MZ Eigenbau |
| 32 Vetter, Mathias, MC Königs Wusterhausen, MZ Eigenbau | 68 Fiedler, Klaus, MC Potsdam, Eigenbau |
| 34 Wilhelm, Peter, MC Aue, MZ Eigenbau | 70 Halbauer, Heinz, MC Wismut Aue, MZ Eigenbau |
| 35 Neubarth, Rolf-Werner, MC Gotha, MZ | 71 Lohse, Hans-Jürgen, MC Fritz Heckert, MZ Eigenbau |
| 36 Buresch, Bernd, MC Potsdam, MZ Eigenbau | 75 Wiesmann, Gerd, MC Rothenkirchen, MZ |
| 37 Mielke, Hartmut, MC Potsdam, MZ Eigenbau | 76 Gottkowski, Klaus, MC Penig, MZ Eigenbau |
| 38 Wittig, Reiner, MC Potsdam, MZ Eigenbau | 77 Peplinski, Hubert, MC Wismut Aue, MZ Eigenbau |
| 39 Gessner, Rolf, MC Potsdam, MZ RE | 79 Weißleder, Kurt, MC Schönebeck, MZ Eigenbau |
| 40 Markert, Stefan, MC Hohenstein-Ernstthal, MZ Eigenbau | |
| 41 Krause, Volkmar, MC Hohenstein-Ernstthal, MZ Eigenbau | |
| 42 Reißmann, Hans-Joachim, MC Dresden, Eigenbau | |
| 43 Kaltenbach, Hermann, MC Großenhain, MZ Eigenbau | |

Rundenzähltable

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	Gefahr. Zeit	km/st	
1.	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		72,00 95
2.	0	9	3	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
3.	7	1	0	-	1	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		

17 60 37 - -
22 17 39 10 -

1 Buresch
schnecke 228,914

2 Liebmann

3 Heine

- | | |
|---|---|
| 80 Röhlicke, Rudolf, MC Taxi Berlin, MZ Eigenbau | 90 Olbertz, Hans, MC Carl Zeiss JENA, MZ Eigenbau |
| 82 Ziegelmann, Herbert, MC Taxi Berlin, MZ Eigenbau | 91 Domin, Tassilo, MC Zeulenroda, MZ |
| 84 Schmidt, Dieter, MC Potsdam, MZ Eigenbau | 92 Groba, Gunther, MC Lauchhammer, MZ BM |
| 85 Burkschat, Gerhard, MC Autotrans Berlin, MZ | 93 Enders, Gerhard, MC Zwickau, MZ |
| 86 Buchholz, Gerhard, MC Elsterwerda, Eigenbau | 94 Prüfer, Roland, MC Greiz, MZ ETS |
| 87 Weik, Dieter, MC Nickelhütte St. Egidien, Eigenbau | 95 Berthold, Peter, MC Rothenkirchen, MZ Eigenbau |
| 88 Wilhelm, Heiko, MC Zschopau, MZ | 96 Ebert, Gerd, MC Rothenkirchen, MZ Eigenbau |
| 89 Schüler, Uwe, MC Carl Zeiss JENA, MZ Eigenbau | 97 Schmidt, Reiner, MC Weißenfels, MZ Eigenbau |
| | 101 Klassen, Klaus-Peter, MC Frankfurt, MZ Eigenbau |

Kategorie Motorräder Klasse bis 50 ccm Ausweis und Lizenz

RENNEN

8

Start: Sonntag, 11.15 Uhr

6 Runden = 45,786 km

Lizenzfahrer

- | | |
|---|--|
| 1 Weser, Gernot, MC Riesa, Kreidler Florett | 10 Franke, Kurt, MC Frohburg, FZ |
| 2 Krone, Dietrich, MC Meifen, Simson | 11 Müller, Peter, MC Frohburg, Eigenbau |
| 3 Knapp, Joachim, MC Meifen, Eigenbau | 12 Birzer, Bernd, MC Karl-Marx-Stadt, Eigenbau |
| 4 Schellig, Klaus, MC Wolmirstedt, Simson | 13 Steinert, Reiner, MC Zschopau, Eigenbau |
| 5 Kettlitz, Lothar, MC Calau, Eigenbau | 15 Scheweleit, Horst, MC Neuenhagen, Simson |
| 6 Wunderlich, Willi, MC Zwickau, MZ RE | 58 Hlavaty, Jaroslav, CSSR, Ahra |
| 7 Oelschlägel, Volkmar, MC Zwickau, Simson | 59 Fendrich, Bedrich, CSSR, Tatra |
| 8 Schelenz, Gunter, MC Zwickau, MZ RE | |
| 9 Jung, Eberhard, MC Post Berlin, Eigenbau | |

Ausweisfahrer

- | | |
|---|---|
| 42 Lumtscher, Bernd, MC Karl-Marx-Stadt, Eigenbau | 60 Mühlbach, Gunter, MC Freital, Kreidler |
| 43 Harder, Bernd, MC Zittau, Eigenbau | 61 Langer, Uwe, MC Karl-Marx-Stadt, Eigenbau |
| 45 Dittrich, Uwe, MC Hoyerswerda, Kreidler | 63 Rosse, Manfred, MC Zeulenroda, Simson |
| 46 Zöllner, Dieter, MC Meuselwitz, Kreidler | 64 Girschik, Dieter, MC Dresden, Simson |
| 47 Stehr, Fred, MC Frohburg, Simson | 65 Wolf, Jürgen, MC Erfurt, Simson |
| 48 Minschke, Peter, MC Wolmirstedt, Zündapp | 66 Fischer, Karl-Heinz, MC Hohenstein-Ernstthal, Simson |
| 49 Bielig, Detlev, MC Frohburg, Simson | 67 Müller, Dietmar, MC Hohenstein-Ernstthal, Simson |
| 51 Hauke, Bernd, MC Brand Erbsdorf, Simson | 68 Krause, Andre, MC Freital, Eigenbau |
| 52 Landwehr, Joachim, MC Frohburg, Kreidler | 69 Pihan, Siegfert, MC Wolmirstedt, Simson |
| 55 Hilbig, Günter, MC Glauchau, Kreidler | 71 Demon, Hans-Peter, MC Zwickau, Simson |
| 56 Uhlig, Ludwig, MC Zschopau, Eigenbau | 72 Häffner, Gunter, MC Meuselwitz, Simson |
| 57 Richter, Wilfried, MC Neugersdorf, Simson | 73 Püschel, Jörg, MC Brand Erbsdorf, Simson |

Rundenzähltable

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	Gefahr. Zeit	km/st	
1.	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
2.	5	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
3.	1	2	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		

59 11 - 59 11

1 Weser

2 Hlavaty

3 Fendrich

- 74 Meier, Bernd, MC Zwickau, Simson
- 76 Sauer, Winfried, MC Gotha, Eigenbau
- 77 Weißflog, Johannes, MC Brand Erbsdorf, Eigenbau
- 78 Grimm, Erhard, MC Schönebeck, Simson
- 79 Scholtys, Axel, MC Zittau, Simson
- 80 Hase, Reiner, MC Neugersdorf, Eigenbau
- 83 Görg, Benno, MC Nossen, Eigenbau
- 84 Delleng, Martin, MC Karl-Marx-Stadt, Eigenbau
- 85 Weidner, Horst, MC Guben, Simson

- 86 Schaum, Ralf, MC Halle, Rascha
- 87 Kupfer, Jochen, MC Döbeln, Eigenbau
- 88 Richter, Bernd, MC Meißen, Tattran
- 90 Weiß, Frank-Michael, MC Karl-Marx-Stadt, Eigenbau
- 91 Schönland, Detlev, MC Hohenstein-Ernstthal, Simson
- 92 Steinert, Dieter, MC Döbeln, Eigenbau
- 93 Pommer, Reiner, MC Aue, Simson
- 94 Wernicke, Dieter, MC Frohburg, Ahra
- 95 Beelitz, Horst, MC Potsdam, Kreidler

Kategorie Motorräder Klasse bis 250 ccm Lizenz

RENNEN

9

Start: Sonntag, 12.05 Uhr

12 Runden = 91,572 km

- D 6 Lenk, Jürgen, DDR, MZ RE
- 8 Krause, Dieter, DDR, MZ RE
- 9 Bischoff, Hartmut, DDR, MZ Eigenbau
- 10 Schulz, Klaus, DDR, MZ Eigenbau
- 11 Stephan, Roland, DDR, Eigenbau
- 12 Wendler, Frank, DDR, MZ/E
- 13 Dörffeldt, Bernd, DDR, MZ Eigenbau
- 14 Tüngenthal, Bernd, DDR, MZ
- 15 Langfritz, Klaus, DDR, MZ RE
- D 16 Rösch, Wolfgang, DDR, MZ RE
- 17 Lenz, Manfred, DDR, MZ Eigenbau
- 18 Tennstädt, Stefan, DDR, MZ Eigenbau
- 20 Diersch, Ronald, DDR, Fisoko Eigenbau
- 21 Sonntag, Sieghard, DDR, MZ RE
- 22 Hellwig, Eberhard, DDR, MZ RE
- 27 Zingel, Olaf, DDR, Eigenbau
- 28 Bennewitz, Roland, DDR, MZ Eigenbau
- 31 Höpfner, Jörg, DDR, Bischoff MZ
- 33 Klötzer, Klaus, DDR, MZ RE

- 54 CSSR Jawa*
- D 41 Reisz, Janos, VR Ungarn, Yamaha
 - D 42 Bördicz, Janos, VR Ungarn, MZ
 - D 43 Szabo, Peter, VR Ungarn, MZ
 - 44 Kovacs, Sandor, VR Ungarn, Bultaco
 - 45 Kohut, Pal, VR Ungarn, Bultaco
 - 46 Köver, Karoli, VR Ungarn, Bultaco
 - 47
 - 48
 - 50 Balaz, Petr, CSSR, Jawa
 - D 51 Sedlacek, Karel, CSSR, MZ
 - D 52 Zidlik, Zdenek, CSSR, Jawa
 - 53 Kral, Jiri, CSSR, Jawa
 - 54 Novotny, Jan, CSSR, Jawa
 - 55 Stasa, Bohumil, CSSR, Jawa
 - 56 Srna, Frantisek, CSSR, Jawa
 - D 57 Havrda, Zbynek, CSSR, Jawa
 - 58
 - 59
 - D 60 Mankiewicz, Ryszard, VR Polen, Yamaha
 - 61 Grzes, Stanislaw, VR Polen, Yamaha

D 35 Heinrich, Frank, DDR, MZ Eigenbau
D 40 Reptis, Geza, VR Ungarn, Yamaha
32 Richter MZ RE
48 Varga MZ RE
Rundenzähltable
24

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	Gefahr. Zeit	km/st
121	74	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	742,079	145,419
240	60	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
360	41	61	-	-	53	6	-	-	-	-	53	72	-	-	-	-	-	-	-	-		

74 80 655 - 655 - - - 655
85 40 - - - - 40
Rundenzähltable
53

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	Gefahr. Zeit	km/st
120	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
245	-	-	-	-	-	35	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
335	-	-	-	-	-	75	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		

62 - 4 - - - - 62
24

Tüngenthal *Mankiewicz* *Wendler*

Internationales Tourenwagen-RENNEN rennen Gruppe A 2 bis 1600 ccm 10

Start: Sonntag, 13.05 Uhr

8 Runden = 61,048 km

- 60 Ittryk, Peter, DDR, Wartburg 353/1118
- 62 Mücke, Peter, DDR, Wartburg 353/1100
- 64 Richter, Bernd, DDR, Wartburg 353/1000
- 67 Ostrowski, Karl-Heinz, DDR, Wartburg 353/1100
- 69 Peck, Bernd, DDR, Wartburg 353/1300
- 70 Voig, Hans-Peter, DDR, Wartburg 353/1000
- 75 Beyer, Volker, DDR, Wartburg 353/1127
- 77 Bedrich, Gerhard, DDR, WAS 2101/1300
- 78 Thomas, Lothar, DDR, Skoda S 100/1100
- 80 Krause, Klaus-Peter, DDR, Wartburg 353/1100
- 82 Findeisen, Peter, DDR, Wartburg 353/1150
- 83 Zimmermann, Bernd, DDR, Wartburg 353/1150
- 85 Günther, Manfred, DDR, Wartburg 353/1100
- 87 Hörger, Steffen, DDR, Wartburg 353/1000
- 89 Doerr, Udo, DDR, Skoda MB 1000/1100
- 92 Kraft, Wolfgang, DDR, Wartburg 353/1120

- 93 Staecker, Gottfried, DDR, Bulg. Renault/1108
- 96 Voigt, Hellmut, DDR, Wartburg 353/1000
- 97 Opuchlich, Erwin, DDR, Wartburg 353/1118
- 98 Speich, Jürgen, DDR, Wartburg 353/1150
- 99 Wisniewski, Wolfgang, DDR, Wartburg 353/1000
- 101 Korth, Werner, DDR, Wartburg 353/1120
- 102 Kochanski, Hieronim, VR Polen, Polski-Fiat/1300
- 103 Kudlaty, Tadenz, VR Polen, Polski-Fiat/1300
- 104 Palicki, Jerzy, VR Polen, Polski-Fiat/1500
- 5 Kielbania, Jozef, VR Polen, Polski-Fiat/1500
- 106 Baranski, Andrzej, VR Polen, Polski-Fiat/1500
- 3 Frank, Ksawery, VR Polen, Polski-Fiat/1600
- 2 Kiljanczyk, Janusz, VR Polen, Fiat/1500
- 165 Hak, Jiri, CSSR, Renault-Gordini/1296

Internationales Sportwagen-RENNEN rennen Gruppe B 5 bis 2000 ccm 11

Start: Sonntag, 13.55 Uhr

8 Runden = 61,048 km

- 1 Anacker, Siegfried, DDR, RS 1000/1100
- 2 Melkus, Heinz, DDR, RS 1000/1100
- 3 Zimmermann, Bernd, DDR, RS 1000/1100
- 5 Gerlach, Gert, DDR, RS 1000/1150
- 9 Grüner, Eberhard, DDR, RS 1000/1100
- 10 Günther, Klaus, DDR, RS 1000/1100
- 11 Heinrich, Helga, DDR, RS 1000/1100
- 12 Schulze, Karl-Heinz, DDR, RS 1000/1100
- 14 Rädlein, Frieder, DDR, RS 1000/1150
- 15 Ludwig, Klaus, DDR, RS 1000/1100
- 16 Schröder, Detlef, DDR, RS 1000/1000
- 17 Henker, Rüdiger, DDR, RS 1000/1000
- 19 Lätzsch, Manfred, DDR, RS 1000/1150
- 20 Reichelt, Klaus, DDR, RS 1000/1000
- 21 Jakob, Norbert, DDR, RS 1000/1000
- 24 Schäfer, Axel, DDR, RS 1000/1150
- 26 Danielowski, Willfried, DDR, RS 1000/1100
- 27 Geisendorf, Lothar, DDR, RS 1000/1000
- 28 Pocher, Lothar, DDR, RS 1000/1100
- 29 Schönbrodt, Ralf-Achim, DDR, RS 1000/1000

- 32 Greve, Wilhelm, DDR, RS 1000/1000
- 33 Anger, Joachim, DDR, RS 1000/1120
- 34 Kurze, Volker, DDR, RS 1000/992
- 35 Scharfe, Hans-Joachim, DDR, RS 1000/1000
- 36 Schröder, Horst, DDR, RS 1000/1100
- 37 Dietel, Hans-Eberhardt, DDR, RS 1000/1000
- 39 Melkus, Ulli, DDR, Melkus-Wartburg Spyder/1120
- 41 Haase, Christian, DDR, Bulgar-Renault Alpine/1300
- 42 Krug, Wolfgang, DDR, BT 73/1100
- 136 Jaroszewicz, Andrzej, VR Polen, Polski-Fiat/1300-(Werk)
- 142 Domanski, Wladyslaw, VR Polen, Polski-Fiat/1500-(Werk)
- 150 Mucha, Robert, VR Polen, Polski-Fiat/1500-(Werk)
- 151 Smid, Jiri, CSSR, MTX-Spyder/1600-(Werk)
- 152 Bervid, Vaclaw, CSSR, MTX-Spyder/1600-(Werk)

Rundenzähltable

754 Bobek Skoda

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	Gefahr. Zeit	km/st
175	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
239	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
342	74	-	-	-	33	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		

33 33 233 - 74 -
233 42 - - 2

Bobek 730,752 *Anger* *Rädlein*



*Immer
zur
Verfügung*

steht Ihnen der IFA-Fachhandel in allen Fahrzeugfragen, denn das weitgespannte Verkaufstellennetz gibt die Möglichkeit individueller Beratung.

Die Fahrt zu Sportveranstaltungen und in den Urlaub macht doppelte Freude, wenn durch rechtzeitig beschaffte Ersatzteile und praktisches Zubehör die Sicherheit und Zuverlässigkeit der Fahrzeuge gewährleistet ist.

In nahezu 70 Fachgeschäften der Bezirke Erfurt, Gera und Suhl bietet Ihnen der IFA-Vertrieb Erfurt an:



**Automobile
Motorräder
Fahrräder
Wohnanhänger
Ersatzteile
Zubehör**

VEB IFA-VERTRIEB ERFURT

DIREKTION

50 Erfurt, Petersberg, Haus 1, Tel. 6 61 66

Meisterschaftslauf des polnischen Motorsportverbandes

RENNEN

11a

14.45 Uhr

Rennwagen Formel C 9

RENNEN

12

Pokal der Freundschaft

Start: Sonntag, 15.35 Uhr

10 Runden = 76,310 km

5 Kielbania, Jozef, VR Polen, RAK-Promot
6 Jagielski, Stefan, VR Polen, Polski-Fiat

7 Oczkowski, Aleksander, VR Polen,
10 Bartkowiak, Otto, VR Polen, RAK-Promot

22 Dr. Friedl, Jvan, CSSR, MTX 1107
23 Patlejh, Albin, CSSR, MTX 1107
25 Vancura, Juri, CSSR, MTX
26 Smid, Jiri, CSSR, MTX 1107
27 Ing. Rosicky, Jiri, CSSR, MTX 1107

30 Polivca Zdenek, CSSR, MTX
35 Panozka, Joseph, CSSR, MTX
101 Hustak, Jan, CSSR, MTX
115 Cerva, Juri, CSSR, MTX
119 Sustr, Jaroslav, CSSR, MTX

62 Griffel, Enn, UdSSR, Estonia-18
63 Saarm, Henri, UdSSR, Estonia-18
64 Lukaschewitsch, Waleri, UdSSR, Estonia-18

67 Alchamowitsch, Anatoli, UdSSR, Estonia-18
70 Reintam, Jukk, UdSSR, Estonia-18

81 Melkus, Heinz, DDR, Melkus-Wartburg
90 Krug, Wolfgang, DDR, SEG Lada
94 Berger, Manfred, DDR, Melkus-Wartburg

101 Melkus, Ulli, DDR, Melkus-Wartburg
108 Küther, Wolfgang, DDR, Shiguli 73

Rundenzähltable

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	Gefahr. Zeit	km/st
108	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-												
290	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-												
394	1	2	3	-	-	-	-	-	-	01												

2694--01--
9401--94--

Nachfolgend aufgeführte Betriebe stifteten bis zur Drucklegung des Programms zum 40. Internationalen Schleizer Dreieckrennen Erinnerungsgeschenke.

SED-Kreisleitung Schleiz	VEB Fahrzeugelektric Ruhla
Rat des Bezirkes Gera	VEB Straßen- und Tiefbau Schleiz
Rat des Kreises Schleiz	VEB Rotasym Pöfneck
Rat der Stadt Schleiz	VEB Narva Berliner Glühlampenwerk Berlin
Nationale Front Schleiz	Verlag Volkswacht Gera
FDGB-Kreisvorstand Schleiz	Konsumgenossenschaft Schleiz
DTSB-Kreisvorstand Schleiz	HO-Kreisbetrieb Schleiz
VEB (B) Blewa Schleiz	Staatl. Forstwirtschaftsbetrieb Schleiz-Oberoschitz
VEB Fleischkombinat Gera	HDR Schleiz – Hauswirtschaftliche Dienstleistungen – Schleiz
VEB Kombinat Getreidewirtschaft Gera	PGH Glückauf – Dachdecker-genossenschaft – Schleiz
VEB Kraftverkehr Schleiz	Herr Dr. med. Heidelauf, Magdeburg
VEB Marmorwerk Saalburg	Herr Rolf Lieske, Berlin
VEB Münchenbernsdorfer Teppichfabrik	Herr Heinz Quermann, Berlin
VEB Großbuchbinderei Schleiz	Herr August Rückert, Schleiz
VEB Milchhof Saalburg	VEB Carl Zeiss JENA
VEB Alben und Mappen Schleiz	VEB Ingenieurhochbaukombinat Gera, Betriebsschule Schleiz
VEB Betonwerk Schleiz	VEB Modedruck Gera, Geschwister-Scholl-Straße 22
VEB Jenaer Glaswerke Schott & Gen.	Gesellschaft zur Förderung des Olympischen Gedankens, Berlin, Chausseestraße 29
VEB Elektrokeramische Werke Sonneberg	VEB MEWA Lobenstein
VEB Spitzen- und Stickereien Mühltroff	Lederfabrik Hirschberg
VEB Reifenwerk Fürstenwalde Pneumant	Industrie- und Handelskammer Gera
VEB Spanpreßwerk Lössau	Bezirkshandwerkskammer Gera
Post Schleiz	
Felix Schlott, Zwota	

Zum 40. Mal Schleizer Dreieck

Am 5. August, auf dem Höhepunkt der X. Weltfestspiele der Jugend und Studenten in unserer Hauptstadt Berlin, donnern zum 40. Male auf dem Schleizer Dreieck-Kurs die Motoren der Motorräder, der Touren-, Sport- und Rennwagen in internationaler Konkurrenz und als Meisterschaftsläufe der DDR.

In den 50 Jahren von 1923 bis 1973 zog der Schleizer Dreieck-Kurs Hunderttausende von motorsportbegeisterten Zuschauern an, die an diesem Ereignis teilnehmen wollten.

Es ist sicher unbestritten, daß die 1923 entdeckte Schleizer Rennstrecke mit ihrem interessanten mehr als 7 km langen Straßen-Dreieck, ihren 28 Kurven, den Steigungen und dem Gefälle, mit zu den ältesten Rennstrecken gehört.

Es ist auch kein Zufall, daß sich gerade in diesem Jahre des 50jährigen Bestehens und des 40. Rennens das Dreieck in einem neuen Gewande präsentiert. Unter Einsatz unzähliger freiwilliger Arbeitsstunden, geleistet von Helfern mit größtem Idealismus für den Wettkampf der Technik auf dieser schönen Rennstrecke, ist der Kurs für Aktive und Zuschauer sicherer, interessanter und nicht zuletzt auch schneller und moderner geworden.

Die Schleizer haben erkannt, daß der Dreieck-Kurs eine solide Grundlage für solche technische Vergleichskämpfe ist und daß der gesamte Streckenausbau, die weitestgehende Beibehaltung der herrlichen Landschaft und die Durchführung interessanter Motorsportveranstaltungen auch zum technischen Nutzen der Millionen Fahrerlaubnisbesitzer und für Hunderttausende begeisterte Sportanhänger in der DDR ist.

Der verstärkte Einsatz von Touren-, Sport- und Rennwagen wird gerade in Schleiz beweisen, welchen Aufschwung das Automobilwesen und der Automobilsport unter der Initiative des ADMV der DDR in unserer Republik genommen hat. Die Spitzenleistungen unserer Rennfahrer im fairen Wettstreit mit den Fahrern unserer sozialistischen Bruderländer werden erneut unter Beweis stellen, daß unsere Automobil- und Motorradindustrie eine gute Entwicklung nimmt.

Diese Demonstration der Technik, des Kraftfahrzeugwesens, der Erziehung zum verkehrssicheren Fahren, zur Ausdauer und Fairness auf dem traditionsreichen Schleizer Dreieck-Kurs, sie soll, gemeinsam mit unseren Sportfreunden aus unseren sozialistischen Bruderländern ausgetragen, Sinn und Ziel der großen Rennsportveranstaltung des Motorsportclubs „Schleizer Dreieck“ im ADMV der DDR sein und der Jubiläumsveranstaltung den tragenden Rahmen geben.

Dr. Egbert von Frankenberg
Präsident des ADMV der DDR

Premiere der PS-Leidenschaft

Mein erstes Schleizer Dreieckrennen / Von K.-H. Edler, Erfurt

Als Steppke auf das Rennkissen von Vatis 500er Rudge geklemmt, erlebte ich 1929 meine erste Fahrt nach Schleiz und das erste Rennen auf dem Dreieck. Da mein Vater viele damalige Rennfahrer persönlich kannte, hatte ich auch schon etwas Tuchfühlung mit den Männern in Leder und ihren donnernden Apparaten. Start und Ziel befand sich am alten Palais, und so war meine Beobachtungsstrecke der Waldstreifen von Luginsland zur Seng, aber auch andere Stellen wurden angelaufen. Die Rennstrecke von damals war natürlich nicht mit dem heutigen Kurs zu vergleichen; der Straßenbelag war unterschiedlich, die Bäume standen unmittelbar an der Straße. Der schmale und sandige Prinzessinnenweg war eine bessere Geländeprüfung. Später wurde mir klar, warum man das Schleizer Dreieckrennen mit der sizilianischen Targa Florio verglich. Und die Motorräder jener Zeit hatten ja auch nicht die Straßenlage der modernen Rennmaschinen. Sprünge und das seitliche Wegsetzen der Maschinen-Hinterhand waren an der Tagesordnung. Aber die Jungens haben hingehalten.



Der stets lächelnde, unverwundliche Toni Bauhofer, immer kampfbereit.

Tolle Gerüchte rankten sich um den Nichtstart



Bernd Tüingenthal aus Gotha fährt die schnelle Werks-MZ.

(Fotos: Edler, Fichtelmann)

kamen nicht ganz mit, obwohl Giggenbach (Bayerland) mit dem V-Zweizylinder-Racingmotor von JAP schon damals zwischen 55 und 60 PS leistete. Weyres mit der Harley-Davidson war ausgefallen. Es gab eine Reihe von Stürzen, mußten doch Bussinger mit seiner AJS und Wiese mit der BMW zu Boden. Gefährlich sah der Unfall von Frentzen und Zündorf aus, war doch der DKW-Mann mit vollem Zunder in den seine UT anschiebenden Frentzen hineingekracht.

des Schleizer Lieblings (und meines Favoriten) Anton Bauhofer, nüchtern besehen war es nur ein Startverbot von BMW, weil der Toni die Marke wechselte (er ging zu DKW nach Zschopau). Der Kampf um die Tagesbestzeit entbrannte nun zwischen Karl Stegmann, Hans Soenius, Ernst Zündorf, Josef Klein, Paul Rüttchen und Erich Paetzold. BMW hatte in Schleiz zum erstenmal die Kompressormaschinen unter Stegmann und Soenius eingesetzt, die aber den Ladepumpen-DKW's nicht weit weglaufen konnten. Rüttchen fuhr in jenem Jahr eine der schnellen Standard mit dem Original-Königswellen-Werksrennmotor von Moto-sacoche. Auch Toni Fleischmann saß auf einer Triumph mit MAG-Motor. Paetzold brachte eine saubere Sunbeam an den Start. In Führung liegend, flog an der BMW des Neu-ölsnitzer Stegmann der Protektor des Hinterreifens weg; Klein und Soenius waren nun die Kampfhähne. Die Fahrer der 1000er-Klasse

Maschinen und Fahrer flogen einige Meter hoch in die Luft. Ich habe es damals nicht fassen können, daß die beiden kurze Zeit darauf schon wieder Rennen fuhren. Als Seppl Kleins durstige DKW-Hornisse am Depot aufgetankt werden mußte, war der Weg für den eleganten Kölner Soenius frei. 100 km/h war sein Siegesdurchschnitt.

Die größte Freude hatte ich als lokalpatriotischer Benzinschnüffler hinsichtlich des Abschneidens der Erfurter Rennfahrer, konnten doch allein zwei Bekannte, deren Maschinen ich oft auf der Straße und auf der Zementrennbahn bewundert hatte und denen ich in Schleiz heftig die Daumen drückte, als Klassensieger bei den Ausweisfahrern hervorgehen. Eberhard Scheller auf Standard gewann die 500er-Klasse, und Kurt Falkenberg auf Schüttoff siegte bei den 350ern vor meinem väterlichen Freund Karl Fuchs auf Diamant. Schnellster Ausweisfahrer war der Mühlhäuser Erich Hennicke, der mit seiner 750er BMW auf 89 km/h Durchschnitt kam.

Mit meinem Vater besuchte ich damals auch die Rennen am Gabelbach, auf dem Boxberg und in Naumburg, aber mein erstes Schleizer Rennen bleibt mir unvergeßlich. Im Laufe der Zeit folgten dann noch weitere 29 Rennen auf dem Dreieck, die ich als Zuschauer, Fahrerhelfer, Rennleiter und Rennberichterstatter erlebte. Sicher auch ein Rekord.

Zum Fünfzigsten

KAMPF ist das hehre Losungswort an diesem superschnellen Ort, den man in ganz Europa kennt und stolz das „Schleizer Dreieck“ nennt.

Hier ist die Motor-Welt zu Gast und Campingfreunde halten Rast, zum Rennerlebnis stets bereit – wir sind die Kinder unsrer Zeit.

Die Strecke ist ganz große Klasse, echter Prüfstein für die Motor-Asse. Nur die Besten können hier bestehn, wenn „heiße Öfen“ volle Touren drehn.

Das bunte Rudel steht am Start: Können, Mut und Kraft gepaart. Die Startampel kündigt: rot – gelb – grün!

Donnernd die Cracks davon nun ziehn.

Die Jagd um Meter und Sekunden hat unsern Beifall stets gefunden – kein Zureden gibt's bei diesem Hetzen, wenn Meister um die Kurven wetzen.

Bauhofer, Fleischmann, Fügner, Anderson . . .

der Fahrer Namen ist Legion –

auch Kluge, Meier rollten mit „full speed“, wie man's am Buchhübel gerne sieht.

Ob Bagge oder Melkus vorn, sie fuhrn in jeder Lage volles Korn; 'n schneller Puls war ihnen allen eigen, zielbestimmend für den tollen Reigen.

Unvergessen sind die flotten

Knaben, die alles für den Rennsport gaben – ihnen war der Wettstreit immer ein Final, uns ist ihr Fortschrittsstreben ewiges Signal.

Zu ihrer Ehre wollen wir's bekunden, daß diese Rennsport-Feierstunden mit dem sportlich fairen Ringen uns die höchste Freude bringen.

Darum soll auch unser Applaus rauschen, wenn in Schleiz sich Siegesfahnen bauschen.

Millionen haben's schon vernommen: das Dreieck ruft –

„Herzlich willkommen!“

Karl-Heinz Edler

Reifen, Regen, Rekorde

Ein kurzer Rückblick auf die vergangenen 10 Jahre

Seit 1962 werden die Rekorde auf dem Schleizer Dreieck von Wagenrennfahrern gehalten

Weshalb heute, zum 50jährigen Jubiläum, nur ein Rückblick in Schlagzeilen auf die letzten zehn Jahre? Einfach deswegen, weil viele tausend Motorsportfreunde unsere Festbroschüre anlässlich des „Vierzigjährigen“ mit einer umfassenden Darstellung von 1923 bis 1962 schon besitzen. Wenn Sie zur ganz jungen Generation gehören und diese Broschüre noch nicht haben, dann versuchen Sie diese jetzt noch zu kaufen – soweit der Vorrat reicht. Dann ist Ihre Übersicht komplett.

Weil es zeitlich nahe zusammenliegt, bliebe einleitend für diesen letzten Abschnitt der Renngeschichte noch zu erwähnen, daß im Jahre 1961 die Geburtsstunde für die Wagenrennen auf dem Schleizer Dreieck schlug. An dieser Stelle ein herzliches Dankeschön unserem Heinz Melkus aus Dresden, dessen Versuchsrunden und dessen Urteil im Jahre 1960 mit ausschlaggebend dafür waren, die Rennwagen ins Programm aufzunehmen. Obwohl der Auftakt 1961 von ungünstigen Umständen begleitet war (infolge Nebels mußten der Lauf für die ausländischen Gäste und das Finalrennen abgesagt werden), gab es kein Zurück mehr. Der DDR-Meisterschaftslauf konnte ausgetragen werden, erster Sieger wurde Willy Lehmann aus Bitterfeld auf Scampolo-Wartburg. Der erste absolute Strecken- und Rundenrekordhalter am Volant wird 1962 der Südrhodesier David Riley auf Cooper.

1963: Rekorde, Rekorde

Start- und Zielplatz erstmals mit dem neuen Zielrichterhaus. Zu den vielen Gästen zählt auch der 71jährige Toni Bauhofer, langjähriger Publikumsliebhaber auf dem Schleizer Dreieck. In der 125er-Klasse dreifacher MZ-Erfolg durch Szabo (Ungarn), Krumpholz und Musiol (DDR). In der Viertelliterklasse schraubt Luigi Taveri (Schweiz) den Rundenrekord von 132,9 km/st. auf 139,81 km/st. Bei den Rennwagen stehen ein Lola (Offenstadt/Frankreich), ein Cooper (Franck/Belgien) und ein Lotus (Mattila/Finnland) in der ersten Startreihe, und in dieser Reihenfolge macht das Trio auch das Ende unter sich aus. Ein kurzer Boxenstop wirft Franck auf die zweite Position zurück, doch nach dem Rennen kann sich der Belgier als neuer Rekordhalter feiern lassen. Mit einem „Schnitt“ von 143,53 km/st. dreht er die schnellste Runde. Eric Offenstadts Streckendurchschnitt von 138,004 km/st. wird ebenfalls in der Rekordstatistik registriert.

1964: DDR-Fahrer erfolgreich

Nur 25 000 Zuschauer nach fast tropischen Wärmegraden an den Tagen vor dem Rennen. Jochen Leitert und Hartmut Bischoff (DDR) heißen die Erstplatzierten in der Klasse bis 125 ccm, noch vor dem Honda-Werksfahrer Bruce Beale aus Rhodesien. Auch in der 250er-Klasse kann Beale nicht mit den MZ mithalten und muß Dieter Krumpholz einen klaren Sieg überlassen.

Bei den Wagen hat auch diesmal ein Ausländer für die beste Trainingszeit gesorgt – Bruce Eglinton (USA) auf Lotus. Aber er sieht zum Rennen keine Zielflagge. Nach acht Runden ist für ihn das Rennen zu Ende – der Motor streikt. Im Kampf um die Spitze duellieren sich Max Byczkowski und Willy Lehmann (DDR). Den gleichen Einlauf gibt es nach der 91,6-km-Gesamtdistanz.

1965: Komplette neue Straßendecke

Nachdem die Streckenteile vom Heinrichsruher Berg bis zur Spitzkehre in Oberschütz und von der Waldkurve bis Start und Ziel eine neue Decke erhielten, ist der neue Straßenbelag auf der gesamten Strecke komplett. Am Buchhübel steht, wenn auch noch nicht ganz fertiggestellt, die erste Naturtribüne. An der Strecke doch wiederum nur knapp 30 000 Zuschauer.

In der kleinen Klasse wieder ein großer Tag für MZ. Kohlar, Bartusch, Lenk, Leitert u. a. verweisen den besten Ausländer, „Ginger“ Molloy aus Neuseeland auf der Bultaco, auf den 9. Platz. Mit Jochen Leitert und Klaus Enderlein gibt es mit großartigen 132,266 km/st. gleich zwei neue Rundenrekordhalter. In der Viertelliterklasse scheiden die Werks-MZ infolge von Defekten aus, so daß diesmal der Weg frei ist für den Neuseeländer „Ginger“ Molloy.

Zehn renommierte ausländische Formel-III-Piloten haben sich in die Starterliste eintragen lassen, doch nur drei von ihnen beenden die 12-Runden-Jagd über Berg und Tal. Hinter dem Franzosen Offenstadt, der einige Jahre später auf ein Zweiradfahrzeug umsteigt, und dem US-Amerikaner Haworth belegt der 42jährige Finne Leo Mattila auf Cooper wie schon 1963 den 3. Rang. Ein junger Schweizer, Jürg Dubler, der bald noch von sich reden macht, fällt schon in der 1. Runde aus. Bester DDR-Fahrer wird wieder einmal Willy Lehmann, inzwischen 40 Jahre alt.

1966: Neuer phantastischer Rekord

Die Naturtribünen an Start und Ziel sowie am Buchhübel sind fertiggestellt. An der Haarnadelkurve enthüllen am 13. August Werner Musiol (DDR) und Eric Offenstadt (Frankreich) den Erinnerungsstein. Eine schöne Geste der Stadt Schleiz für die schnellen Männer seit 1923.

Gutes Rennwetter, aber nur noch 20 000 Zuschauer. In der Achtelliterklasse gelingt Hartmut Bischoff auf MZ endlich der große Wurf. Er erkämpft sich einen Start-Ziel-Sieg. Die Klasse bis 250 ccm ist schwach besetzt. Es ist ein sehr farbloses Rennen, das „Ginger“ Molloy aus Neuseeland gewinnt.

Bei den Rennwagen geht es in Schleiz zum erstenmal um den Pokal der Freundschaft der sozialistischen Länder. Spannender Rennverlauf, Sieger Jankowski (Polen) vor unseren Wartburg-Fahrern Willy Lehmann und Heinz Melkus.

Ein schlanker Blondschof aus Varberg (Schweden), der auf Honda- und Yamaha-Maschinen seine Visitenkarte in Schleiz bereits abgegeben hat, kreuzt mit einer roten Brabham-„Zigarre“ in Schleiz auf und schraubt den absoluten Streckenrekord auf 146,016 km/st.: Ulf Svensson. Jürg Dubler (Schweiz) kann auch bei seinem zweiten Start auf dem Schleizer Dreieck nicht abgewinkt werden, doch mit 148,736 km/st. übernimmt er den absoluten Rundenrekord. Willy Lehmann kann sich zum zweiten Mal über einen 2. Platz freuen.



Heinz Melkus aus Dresden, Wegbereiter für den Wagenrennsport und zugleich der einzige Wagenrennfahrer, der seit 1961 immer dabei war und sich oft plazieren konnte.

1967: Erstmals über 150 km/st.

Anläßlich des zehnjährigen Bestehens des ADMV zeigt ein Korso alle im Bezirk Gera betriebenen Motorsportarten. Im Rennen hält sich in der Klasse bis 125 ccm Klaus Enderlein 14 Runden lang hinter Jürgen Lenk (beide MZ) und zieht dann in der letzten Runde vorbei. Viel Jubel beim Ausweissfahrerrennen bis 125 ccm, denn mit Helga Steudel (DDR) siegt erstmals eine Frau. Bei den Viertellitermaschinen wird „Ginger“ Molloy aus Neuseeland nach dem Ausfall der beiden Werks-MZ ungefährdet Sieger. Nach Arthur Geiß und Paul Rüttchen gelingt ihm als Dritten mit drei aufeinanderfolgenden Siegen in dieser Klasse der Hat-Trick.

Die Zeittabelle im Programm muß überholt werden. Sie beginnt mit einer Rundenzeit von drei Minuten, doch bereits im Training bleibt der Engländer Chris Williams mit seinem dunkelgrünen Repco-Brabham rund zwei Sekunden

darunter. Im Rennen wiederholt er das Kunststück und stellt Strecken- und Rundenrekorde ein, von denen man in Schleiz vor Jahren kaum zu träumen gewagt hatte: 150,55 km/st. bzw. 153,30 km/st. Eine Traumgrenze ist durchbrochen. Williams verunglückt leider zwei Jahre danach bei Probefahrten in Silverstone tödlich.

1968: Dieser Rekord war fällig

Der Forderung nach größerer Sicherheit Rechnung tragend, sind Bäume gefällt und Aufschüttungen für einen verbreiterten Randstreifen vorgenommen worden. Zuschauertendenzen wieder steigend – 35 000!

Erstmals 50-ccm-Maschinen auf dem Dreieck. In der Achttelliterklasse überfährt Friedhelm Kohlar wenige Meter vor Günter Bartusch (DDR) die Ziellinie. Neuer Streckenrekord für Kohlar (131,527 km/st.) und Rundenrekord für Bartusch (135,062 km/st.). Großartiger Heinz Rosner in der Viertelliterklasse. Nach siebenmaligem Ausscheiden in den vorangegangenen Jahren fährt er auf und davon, „Ginger“ Molloy keine Chance lassend. Trotz regennasser Bahn auf den letzten zwei Runden neuer Klassenrekord mit 136,752 km/st. Der Held des Tages aber ist der kleine Laszlo Szabo aus Ungarn, der sich auf der MZ zweimal bis auf den 2. Platz vorkämpft und mit 140,808 km/st. neuen Rundenrekord fährt.

Im nationalen Meisterschaftslauf der Wagen triumphiert überraschend Peter Findeisen vor Heinz Melkus und Wolfgang Krug. Im Rennen der ausländischen Gäste wird nicht allzuviel geboten. Bereits in der 1. Runde formiert sich die Spitze zum „großen Einlauf“: Allan Rollinson aus England bringt seinen Chevron-Ford dreieinhalb Sekunden vor dem Brabham des Schweizer Bernhard Baur ins Ziel. Dessen Landsmann Jean Blanc wird Dritter.



Jürg Dubler aus der Schweiz, der auf dem Schleizer Dreieck nicht nur seine Runden drehte, sondern sich auch als guter Sportfreund erwies.

Fotos: Jochen Frank

1969: Und wieder schneller

Weiterer Ausbau des Randstreifens am Heinrichruher Berg. An beiden Renntagen 35 000 Zuschauer. In der Klasse bis 125 ccm ist Vorjahrsieger Friedhelm Kohlar wieder an der Spitze vor Köhler und Heuschkel. In seinem letzten Rennen in Schleiz gelingt Heinz Rosner aus Hundshübel im Erzgebirge auf der 250er Werks-MZ abermals ein überzeugender Sieg. Neuer Klassen- und Rundenrekord (139,634 km/st. und 141,752 km/st.).

Nach dem Wettbewerb um Punkte für die DDR-Meisterschaftswertung, in dem Melkus vor Rädlein und Krause die Nase vorn hat, sehen die Zuschauer das spannendste und schnellste Formel-III-Rennen, das es hier jemals gab. Im ständigen Positionskampf, oft nicht einmal einen Meter voneinander getrennt, rauft sich eine Dreiergruppe um die Spitze. Am Ende kann Freddy Kottulinsky (Schweden) den Siegerkranz entgegennehmen. Neben ihm stehen sein Landsmann Svensson und der Schweizer Baur auf dem Podest. Freddys neue Bestmarken: 154,526 km/st. bzw. 157,883 km/st.

1970: Pokalendlauf der sozialistischen Länder

Repräsentativeres Aussehen des Start- und Zielplatzes, vergrößertes Fahrerlager. Diesmal drei Tage Motorenlärm, erstmals nach vier Jahren wieder Pokalendlauf der sozialistischen Länder, erstmals Rennen der RS 1000 zusammen mit Rallyefahrern. In der Klasse bis 125 ccm Überraschungssieger Hartmut Wrensch vor Hartmut Bischoff. Bei den 250-ccm-Maschinen gewinnt Günter Bartusch vor dem jungen Bernd Tüngethal.

Jürg Dubler, Jahrgang 1941, bleibt das Pech in Schleiz treu. Ein Zündungsdefekt im Vorlauf bringt den Schweizer um alle Chancen. Sein Landsmann Roland Salomon gewinnt den Paul-Greifzu-Gedächtnislauf. Ausgezeichnet hält sich der Prager Vladislav Ondrejik, der auf einem vier Jahre alten Lotus-Ford Rang 2 belegt und im Lauf um den Pokal der sozialistischen Länder vor Hubacek, ebenfalls CSSR, triumphiert. Klaus-Peter Krause aus Arnstadt holt sich im Lauf, in dem die DDR-Elite unter sich ist, weitere neun Punkte zum Titelgewinn.

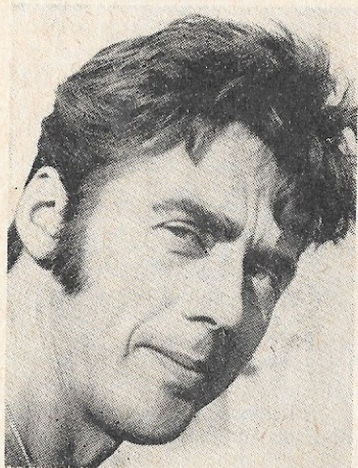


Wolfgang Küther vom MC Dresden. Wird ihm nach seinen zweimaligen Siegen bei den DDR-Meisterschaftsläufen als Nächstem auf dem Schleizer Dreieck der Hat-Trick gelingen?

1971: Und wieder Kottulinsky

Von der Seng bis zur Waldkurve weiter verbesserter Randstreifen und auch bessere Sichtmöglichkeiten für die Zuschauer. Nach wochenlangem Sonnenschein abermals Regen beim Start der 125-ccm-Maschinen, die wie jedes Jahr den Renntag eröffnen. Schwache Besetzung, nach dem Ausfall von Jürgen Lenk ist der Weg frei für Hartmut Bischoff auf MZ. Spannend geht es dagegen in der Klasse bis 250 ccm zu. Bernd Tüngethal auf der Werks-MZ rutscht in der Buchhübelkurve weg und muß aufgeben. Helten (Österreich), Kangasniemi (Finnland), Bachmann und Heinz Schmid (Schweiz) sorgen für Stimmung, dazu unser Frank Wendler, der auf seiner Eigenbau-MZ Helten sogar überholt, aber dann ausfällt. Sieger Heinz Schmid vor Bachmann und Helten.

DAS PORTRÄT: **Freddy Kottulinsky**



Freddy Kottulinsky aus Schweden, der absolute Rekordhalter auf unserer Rennstrecke.

Wer hätte es mehr verdient, in dieser Rubrik gewürdigt zu werden, als jener Mann, der auf dem Schleizer Dreieck die absoluten Rekorde für Strecke und Runde hält? Jener Mann, der bisher viermal in unserem Land startete – zweimal in Schleiz, zweimal in Dresden –, und der viermal mit einem Lorbeerkrans im Gepäck nach Hause fuhr: Winfried „Freddy“ Kottulinsky.

Der 41jährige Schwede, Vater von drei Kindern, gehört zu den Fahrertypen, die aus Berufung Rennen fahren, das Rennenfahren aber nicht als Beruf auffassen. Er ist gelernter Automechaniker und „Chef“ einer kleinen Werkstatt in Stockholm. Seinen Sport betrachtet er als Hobby. „Ich möchte gern einmal Formel II oder Prototypen fahren, wenn es finanziell irgendwie möglich sein sollte, doch niemals würde ich einen Werkvertrag unterschreiben. Dann muß man gewinnen, weil die Existenz davon

abhängen könnte. Gibt es etwas Häßlicheres für einen Sportler, als siegen zu müssen?“, sagte er uns, als er zum ersten Mal in Schleiz zu Gast war. Worte, die seine Einstellung kennzeichnen.

Daß Freddy Kottulinsky fahren kann und daß er siegen kann, hat er bewiesen. Nicht nur in Schleiz. Die Liste seiner Erfolge ist lang und beeindruckend. Als eine seiner wertvollsten Trophäen bezeichnet er den Europacup, den er 1969 gemeinsam mit dem heutigen Formel-I-Piloten Ronnie Peterson in Karlskoga für die blaugelben Farben gewann.

Sein erstes Auto hatte sich Kottulinsky 1957 gekauft. Es machte ihm Spaß, schnell zu fahren, doch auf der Straße war ihm das – wie er einmal erzählte – zu gefährlich. Er sagte sich, es sei besser, das auf einer Rennbahn zu tun. 1960 meldete er seinen 1500er MG-GT zum ersten Mal zu einem Rennen. 1963 saß er zum ersten Mal im Cockpit eines Formel-Junior-Rennwagens, und seitdem begann für ihn der Weg nach oben. Er schob sich in die erste Reihe der Formel-III-Elite.

Nach der Saison 1971 trennte sich Freddy Kottulinsky von der Formel III. Er begründete seinen Entschluß damals mit folgenden Worten: „1970 waren alle Motoren ziemlich gleich schnell, ein Erfolg ging zugunsten des Fahrers. 1971, als der Hubraum auf 1600 ccm erweitert wurde, war in erster Linie der Motor ausschlaggebend. Jeder ‚Trottel‘ konnte vorn mitfahren, gesetzt den Fall, er hatte einen guten Motor.“

An seine Starts in Schleiz erinnert sich Kottulinsky auch heute noch gern: „Nicht nur wegen der guten Strecke oder weil ich dort zweimal gewinnen konnte, sondern vor allem, weil ich stets sehr nett empfangen wurde und alles getan wurde, damit man sich wohlfühlen kann. Das findet man nicht überall.“ Gibt es ein besseres Kompliment eines ausländischen Aktiven für Schleiz und die Schleizer?

jonk



Sport und Technik

Diese vielseitige Jugendzeitschrift ist überall dabei, wo es Interessantes und Wissenswertes über die GST und deren Bruderorganisationen sowie über das Leben in der NVA zu berichten gibt. Sie bringt Beiträge über die vormilitärische Ausbildung der Jugendlichen, über Training und Wettkampf in wehrsportlichen Disziplinen, stellt militärtechnische Neuheiten vor und informiert über wichtige Ereignisse in Politik, Kultur und Sport. Auch Unterhaltung und Humor kommen nicht zu kurz. „Sport und Technik“ erscheint monatlich zum Preis von 0,30 Mark. Bestellungen nimmt jedes Postamt entgegen.



**MILITÄRVERLAG
DER DEUTSCHEN DEMOKRATISCHEN REPUBLIK**

Ulf Svensson (Schweden), mittlerweile Schleizer „Stammgast“ geworden, muß sich wie zwei Jahre zuvor mit dem Ehrenplatz hinter seinem Landsmann Kottulinsky begnügen. Andersson macht den dreifachen schwedischen Erfolg perfekt. Der Sieger driftet seinen Lotus-BMW wieder in sehenswertem Stil durch die 28 Kurven des Dreiecks, bleibt jedoch auf feuchter Piste unter seinen Rekordzeiten von 1969. Im Lauf um den Pokal der Freundschaft geben die DDR-Fahrer klar den Ton an. Wolfgang Küther feiert seinen ersten Sieg in der Leistungsklasse 1 vor Krause und Ulli Melkus. Bei den Tourenwagen siegt Klaus-Peter Krause auf Wartburg mit dem beachtlichen „Schnitt“ von 111,260 km/st.

1972: Großes CSSR-Aufgebot

Neuer Straßenbelag ausgangs Schleiz bis zur Heinrichsruher Kurve, fertiggestellte Naturtribüne in der Seng für 3000 Zuschauer. Die Boxen wurden zwecks größerer Sicherheit zurückgesetzt und auf das Doppelte erweitert, davor Schutzmauer von 57 m Länge. 30 000 Zuschauer.

Klarer Sieg von Hartmut Bischoff (MZ) in der Achtteliterklasse. Der Sieger begeht an diesem Tag seinen 36. Geburtstag. Das Rennen der 250er Maschinen ist eines der schönsten der letzten Jahre. Sicherer Sieg für Bernd Tüngethal auf der Werks-MZ, dahinter Giger (Schweiz), Minich (Österreich) und Schmid (Schweiz). Beachtliche Steigerung unserer MZ-Privatfahrer, die nicht weit hinter den Yamahas zurückliegen.

Bei den Rennwagen erstmals Formel C 9 (bis 1300 ccm und 60 PS). Der 32jährige Autoschlosser Wolfgang Küther (DDR) wiederholt seinen Vorjahrs Erfolg in eindrucksvoller Manier mit sicherem Vorsprung vor Heinz Melkus, der sich rühmen darf, als einziger Aktiver bei allen Rennwagenläufen in Schleiz seit 1961 dabei gewesen zu sein. Auch ein Rekord, der Anerkennung verdient. Im internationalen Lauf erweist sich Jaroslav Bobek aus der CSSR in zwei Konkurrenzen mit Bewerbern aus der UdSSR, der CSSR und der DDR (einer ist als Pokallauf ausgeschrieben) allen anderen überlegen. Einmal siegt er vor Griffel (UdSSR), einmal vor seinem Landsmann Jilek.

Das interessanteste Rennen des Tages ist die erstmals startende Klasse B 5, Sportwagen bis 2000 ccm. Für Aufsehen sorgen die beiden Prototypen des Skoda-Spyder. Mit Vaclav Bervid und Karel Jilek siegen sie überlegen. Beachtlich auch die beiden Skoda-Limousinen mit ihren etwa 120 PS starken Motoren. Im Lauf der Tourenwagen bis 850 ccm ist Vorjahressieger Helmut Afmann mit seinem Trabant um 7 km/st. schneller als im Vorjahr und erreicht 108,14 km/st.

*

Liebe Rennbesucher! Unsere kurze Chronik hat sicherlich manches wieder in Erinnerung gebracht. Hinter wenigen Zeilen verbirgt sich zugleich die aufopferungsvolle und zielstrebige Arbeit für den weiteren Ausbau dieses schönen Kurses, der wohl wie keine andere Rennstrecke auf eine so lange Tradition zurückblicken kann. Die Rennleitung Schleiz schätzt sich glücklich, bei der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands, den staatlichen Dienststellen und anderen gesellschaftlichen Institutionen eine ganz hervorragende Unterstützung zu finden. Es geht systematisch weiter voran auf dem Schleizer Dreieck, und unsere treuen Rennbesucher werden auch in den kommenden Jahren immer etwas Neues und Besseres vorfinden.

(Diese Chronik gestalteten Jochen Frank, Dresden, und Heinz Fleck, Schleiz.)

DAS INTERVIEW: Gleiche Chance für jeden

Frage-Antwort-Spiel mit Wolfgang Uhlemann,
Mitglied des Büros des ADMV-Präsidiiums

In der Entwicklung unseres Automobilrennsports zeichnet sich bereits seit einiger Zeit ein neuer Weg ab, den man mit den Stichworten „gleiche Ausgangsposition für jeden, gleiche Chance für jeden“ kennzeichnen könnte. Würden Sie die Hauptursachen dieser Profیلänderungen erklären?

Vereinfacht ausgedrückt, ging es einfach darum, unseren Automobilrennsport wieder in vernünftige Bahnen zu lenken. Es ist ja kein Geheimnis, daß sich im internationalen Maßstab die Entwicklung von ihrem Grundanliegen, nämlich durch den Rennsport Erkenntnisse für die Serienproduktion zu gewinnen, mehr und mehr entfernt hat. Diesen Weg konnten wir – und darin waren wir uns mit den Verbänden der anderen sozialistischen Länder einig – nicht länger mitgehen.

Könnten Sie die „vernünftigen Bahnen“ – wie Sie es formulierten – etwas präzisieren?

Natürlich, gern. Ich sagte bereits: Der Rennsport soll eine Brücke zum Serienautomobil schlagen. Aber das ist nur auf breiter Basis möglich. Jeder soll Gelegenheit haben, sich in diesem Metier zu versuchen. Deshalb wurden für die laufende Saison neben Rennen für die Formel C 9, für Rennsport- und Spezialtounrenwagen beispielsweise auch Wettbewerbe für Serientounrenwagen, das ist die Klasse A 1, ausgeschrieben. Andererseits haben wir das ewige Hinterherlaufen in der Formel III endgültig beendet. In dieser Kategorie, die unter dem Einfluß westlicher Automobilkonzerne ständigen Änderungen unterworfen ist, wurde ja für 1974 der Hubraum sogar auf 2000 ccm erweitert. Gerade das Schleizer Publikum wird sich ja am besten daran erinnern können, wie sehr unsere Fahrer unter dem Hubraumhandikap zu leiden hatten, von den Reifenproblemen ganz zu schweigen.

Die Formel C 9 stützt sich auf die Serienproduktion der RGW-Länder?

Ja, also auf Shiguli, Polski-Fiat, Skoda, Dacia und Wartburg, wobei jedoch Ansaugsystem vor dem Vergaser und Abgassystem vollständig frei sind.

Die Erfahrungen des vergangenen Jahres und die bisherigen Rennen in dieser Saison haben die Vorteile der neuen Formel bereits bestätigt.

Auf jeden Fall. Die Rennen sind spannender geworden. Das Wichtigste jedoch ist der sportliche Wert. Ausschlaggebend war früher in der Formel III in erster Linie der Motor. Dadurch gab es oft ein verschobenes Bild über das wahre Leistungsvermögen der Bewerber. Jetzt entscheidet tatsächlich das fahrerische Können. Das wird Ihnen übrigens auch jeder Fahrer bestätigen. Der Vergleich ist realer geworden.

Hat sich durch die Formel C 9 nun das Projekt des sogenannten Gemeinschafts-Rennwagens der sozialistischen Länder, von dem schon einmal die Rede war, erübrigt?

Im Gegenteil. Experten der Verbände der CSSR und der DDR erarbeiten gegenwärtig auf Wunsch der Verbände der anderen sozialistischen Länder gemeinsam ein Projekt für solch einen Rennwagen der Formel C 9. Um ein wirklich modernes und leistungsfähiges Fahrzeug auf die Räder zu stellen, werden zur Auswahl der Aggregate und Triebwerke die geeignetsten Erzeugnisse aller sozialistischen Ländern herangezogen.

(Das Gespräch führte J. Frank)



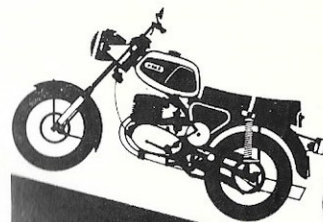
militärtechnik

Diese Fachzeitschrift für technische Fragen der Land-, Luft- und Seestreitkräfte vermittelt fundiertes Wissen über den aktuellen technischen Entwicklungsstand sozialistischer und anderer Armeen und dokumentiert am Beispiel der Militärtechnik die Überlegenheit der sozialistischen Staaten. Sie erläutert Entwicklung, Konstruktion und Einsatz von Waffen, Fahrzeugen und technischen Einrichtungen. „militärtechnik“ erscheint monatlich zum Heftpreis von 2,50 Mark. Bestellungen nehmen die Deutsche Post und der Buch- und Zeitschriftenvertrieb Berlin, 102 Berlin, Rungestraße 20, entgegen.

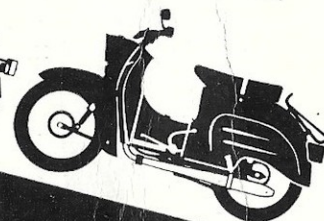


MILITÄRVERLAG
DER DEUTSCHEN DEMOKRATISCHEN REPUBLIK

MEZ
Motorräder



simson
Kleinkrafträder



IFA
Fahrräder



**Konzentriertes Angebot
international
geschätzter Markenerzeugnisse
aus dem**

IFA-KOMBINAT
VEB FAHRZEUG- UND
JAGDWAFFENWERK
ERNST THÄLMANN SUHL



DEWAG DRESDEN ECKART



Jagdwaffen · Sportwaffen

