

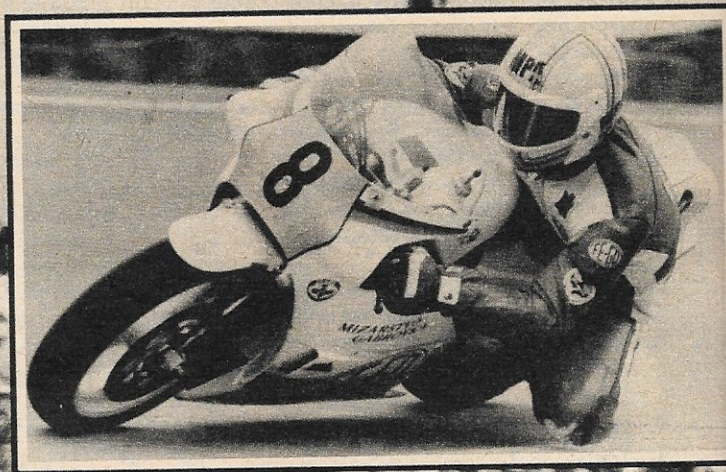
# **iMS**

**illustrierter motorsport**

9 · 88

0,75 M  
38. Jahrgang  
September 1988  
ISSN 0442-3054

**In dieser Ausgabe:  
Der neue Wartburg**



**Schleizer  
Dreieck 88**

# **Klassiker-Trümpfe**

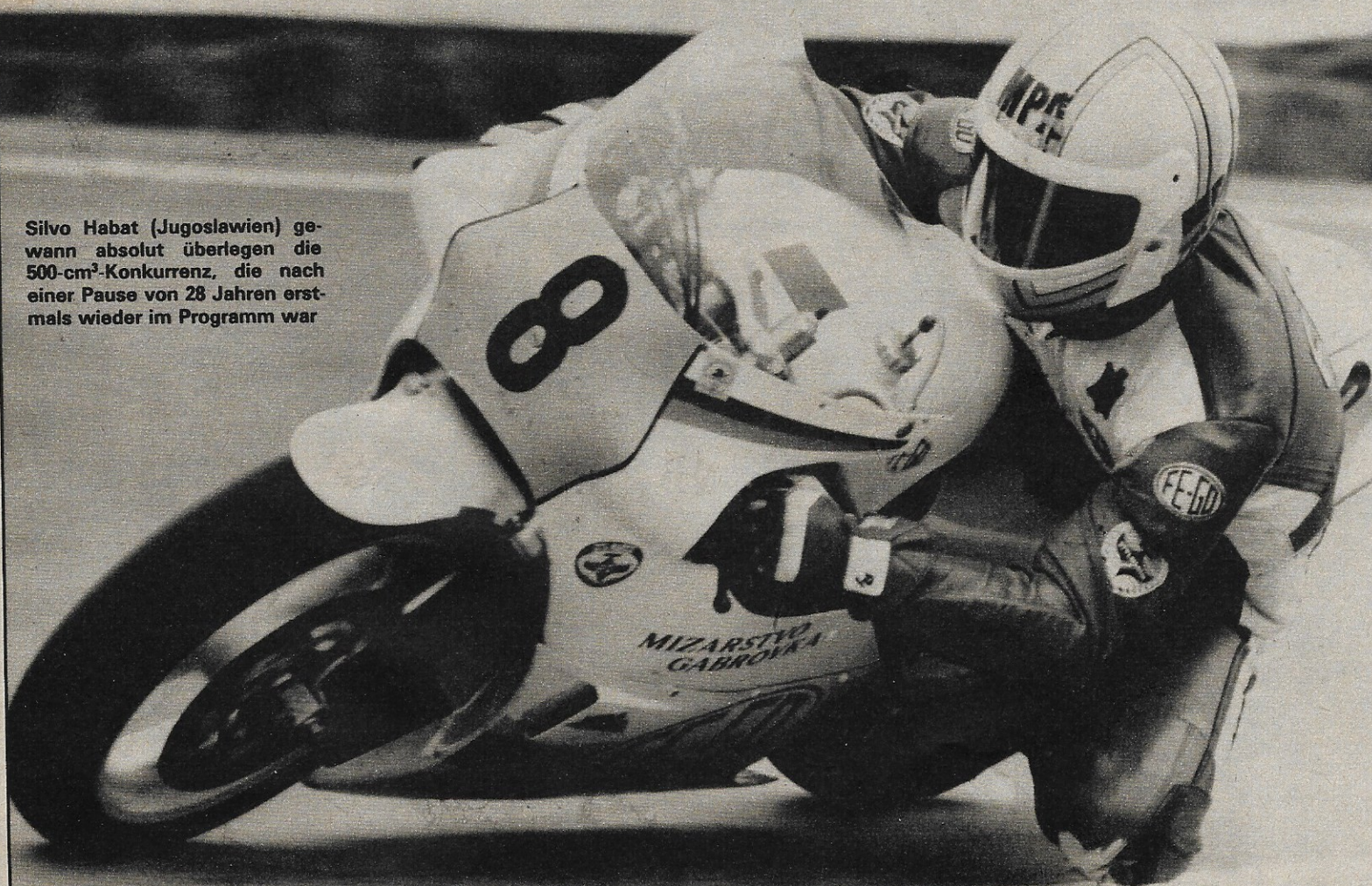


**Schleizer Dreieck 88**

# Klassiker- Trümpfe

In Schleiz feierte man doppelt Geburtstag, denn beim 55. Internationalen Rennen wurde die klassische Naturliste 65 Jahre alt. Diese Fete hatte Dimensionen: An den drei Tagen waren am Dreieck über 210 000 (!) Zuschauer dabei, und insgesamt 13 Motorrad- und Automobilwettbewerbe boten bei Rekordbeteiligung tolle PS-Vorstellungen am laufenden Band. FIM-Präsident Nicolas Schmit (Luxemburg): „Ich bin beeindruckt von der großen Motorsportbegeisterung und den fahrerischen Leistungen.“

Silvo Haba (Jugoslawien) gewann absolut überlegen die 500-cm<sup>3</sup>-Konkurrenz, die nach einer Pause von 28 Jahren erstmals wieder im Programm war



**M**ichael Freudenberg beschäftigte nach der Viertelliter-Einzyylinderjagd ein Problem: „Wo bekomme ich jetzt eine Flasche Sekt her?“. Der 33jährige Schmiedefelder wollte am liebsten die ganze Welt umarmen. Denn mit über 30 Sekunden hatte er die kubanische Eliteriege distanziert. Allerdings waren die Fahrkünstler von der Freiheitsinsel auch nicht gerade in Hochform. Lediglich ihr Trumpf-As Eduardo Cenzano konnte unserem DDR-Meister ein Weilchen den Auspuff zeigen, dies aber nur bis zur dritten Runde. Da verhedderte sich der ungestüme Cenzano nämlich in einer Kurve und verlor beim neuen Einfädeln etliche Sekunden.

„Dann riß mein Kupplungsbowdenzug, und schließlich brach sogar noch die Befestigung des Lenkungsdämpfers“, so der Kubaner, der in der sechsten Runde total enttäuscht zur Box rollte und zum Dauerparker avancierte. Was er von dort aus sah, konnte ihn auch nicht aufmuntern: Seine Kameraden Nirio Rivero und Jesus La Rosa kamen an Freudenberg nicht mehr heran, und Ramon

Delgado riß mit seinem sechsten Platz ebenfalls keine Bäume aus.

Michael fuhr locker und souverän einem glänzenden Sieg entgegen. „Dabei hatte ich einen miserablen Start gehabt, weil mein Triebwerk nicht gleich auf Touren kam“, kommentierte er nach der Siegerehrung. Übrigens: Nur die Insider wußten, daß unser „Eintopf“-Spezialist mit Mechaniker Christian Heiduschke noch bis um ein Uhr früh an der Maschine geschraubt hatte. „Am Freitag war in der letzten Trainingsrunde das Schaltrad des ersten Gangs gebrochen“, verriet man.

Natürlich muß auch die feine Leistung Uwe Wächtlers erwähnt werden. Der Sachsenring-Held wurde hinter Rivero Dritter und war etwas unzufrieden, „weil die Motoreinstellung offensichtlich nicht optimal war“. Und Wolfgang Endler, der auf den ersten Kilometern die zweite Position hielt, war richtig sauer, weil ihn ein kaputtes Schaltgestänge aus dem Rennen warf.

Hochstimmung herrschte hingegen bei den Jugoslawen, die diesmal überraschend in drei Klassen trium-

phierten. Den Anfang machte der bestens bekannte Janez Pintar, der in der 125-cm<sup>3</sup>-Kategorie zum fünften (!) Mal in Folge seine MBA zum Siegesritt trieb. „Über diese Erfolgsserie bin ich selbst erstaunt“, sagte der 31jährige Kämpfer vom MC Triclav Kranj, der im Bulgaren Bogdan Nikolow bis zur siebenten Runde einen verbissenen und hochklassigen Duellpartner hatte. Dann bekam Pintar plötzlich einen ziemlichen Vorsprung.

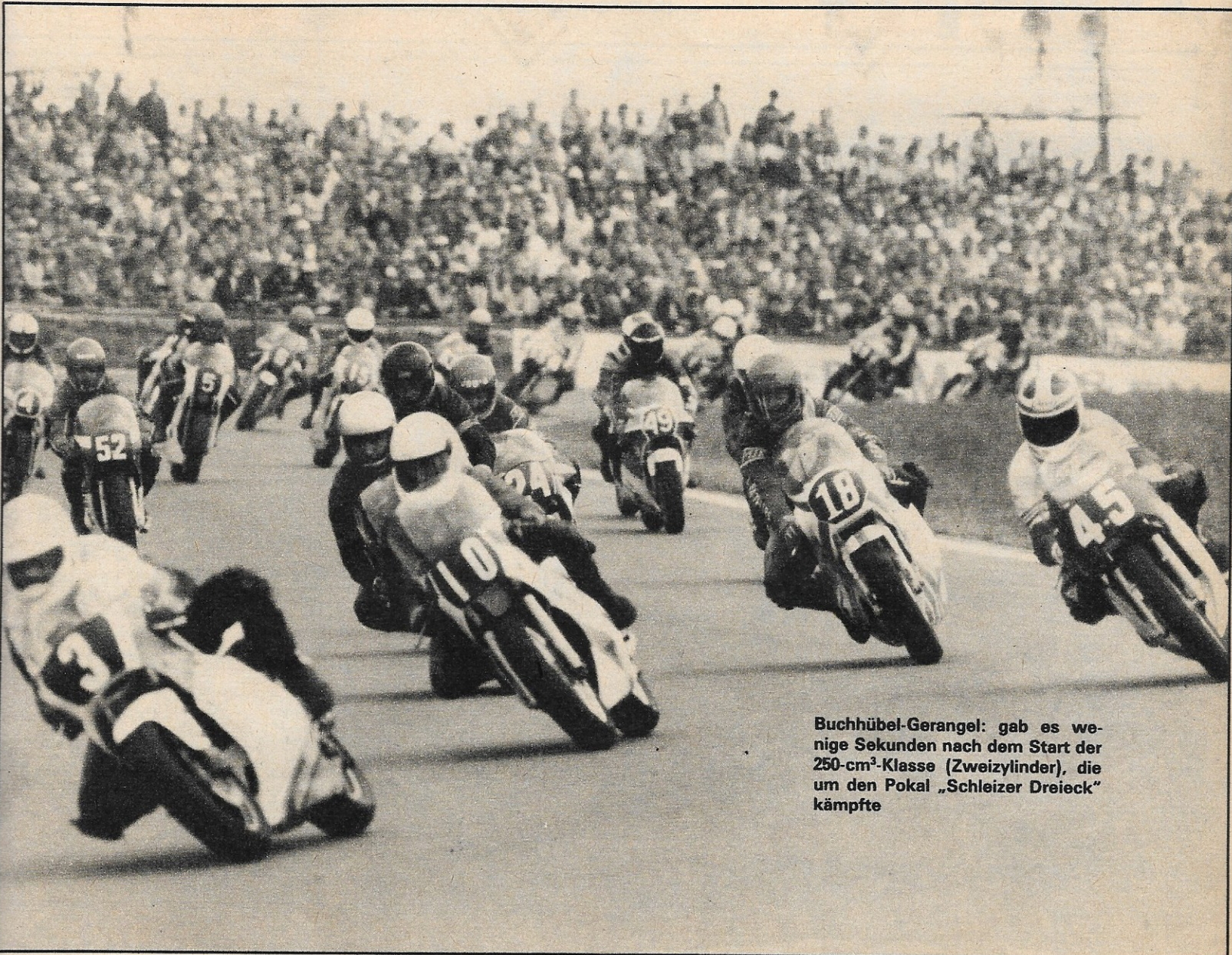
„Ich dachte, Bogdan läßt sich aus taktischen Gründen zurückfallen“, sagte der Jugoslawe im Ziel. Sein Kontrahent, der am Ende nur Fünfter wurde, beendete das Rätselraten mit einer knappen Bemerkung: „Eine Zündkerze war defekt.“ Erfreulich, daß der Gräfenhainicher Frank Rien die Gunst der Stunde nutzte und sich hinter dem Ungarn Lajos Hagymasi auf dem dritten Rang einrichtete. Peter Junghans, der ja seit geraumer Zeit für den MC Schleizer Dreieck startet, wurde Siebenter.

Und damit wären wir beim Wettbewerb der 250er Zweizylinder angekommen, bei dem die Thüringer Organisatoren seit 1983 mit dem wert-

vollen Pokal „Schleizer Dreieck“ wanken. 1986 und 1987 hieß der Sieger hier Janos Szabo, und auch diesmal wollte der Ungar, der hobbymäßig Moto-Cross fährt, die Nummer eins sein. „Dann kann ich mir das Ding endgültig mit nach Hause nehmen“, hoffte er.

Einmal dürfen Sie raten, wer ihm den entscheidenden Triumph vermasselte. Richtig, ein schneller Jugoslawe. Und zwar Zdravko Leljak (Honda), dessen druckvoller Stilschon 1986 begeisterte und der für Szabos Wünsche verständlicherweise kein Verständnis hatte. Bereits in der zweiten Runde verdrängte er den ungarischen Nachwuchskader Istvan Lovasi (Yamaha) zum erstenmal aus der Spitzenposition.

Lovasi blieb wie eine Klette in Leljaks Windschatten, und die beiden Vollgas-Flieger spielten dann an jeder Ecke atemberaubend Katz und Maus, bis der Jugoslawe in der vierten Runde ernst machte, worauf Lovasi Stück für Stück den Anschluß verlor. Szabo indes mußte an die Box und blies Trübsal: „Zündkerzenschaden“. Das war's.



**Buchhübel-Gerangel:** gab es wenige Sekunden nach dem Start der 250-cm<sup>3</sup>-Klasse (Zweizylinder), die um den Pokal „Schleizer Dreieck“ kämpfte



**Gelungene Premiere: An der neuen Schikane herrschte Hochstimmung**

Unsere Akteure konnten in diesem Feld heuer nicht in den Spitzenkampf eingreifen. Der Zschopauer Johannes Kehrer wurde Sechster. Ihm hatte übrigens Lothar Neukirchner kräftig eingeheizt. „Es wird langsam“, freute sich der 29jährige Thalheimer, der nun auch international immer besser in Schwung kommt.

Jetzt aber die entscheidende Frage: Was tat sich in der „Königsklasse“? Nach 28jähriger Pause (letzter Sieger war der Neuseeländer Norton-Pilot John Hempleman) war die 500-cm<sup>3</sup>-Konkurrenz erstmals wieder im Programm, und dies allein machte 110 000 Fans am Motorrad-Sonnabend ziemlich heiß.

Die Sache ging denn auch wirklich per Volldampf los, obwohl die Wei-

chen schon im Training gestellt worden waren. Der Jugoslawe Silvo Habat hatte nämlich am Freitag mit seiner 130 PS starken Dreizylinder-Honda gleich für klare Verhältnisse gesorgt. Im Rennen brauchte der Maler (!) aus Ljubljana nur eine Minute, um den anfangs führenden ČSSR-Kämpen Pavel Dekanek locker zu überholen. Dann hatte er viel Luft und sogar noch Zeit für publikumswirksame Hinterradartistik.

Silvo Habat: „Mir hat die Sache viel Spaß gemacht“. Rennleiter Gerhard Elschner versprach ihm für 1989 stärkere Konkurrenz, und in der riesigen Gemeinde der Zweirad-Enthusiasten wurde das 500er Thema noch bis in die späten Abendstunden diskutiert. Erst nach Mitternacht kehrte auf den Zeltplätzen Ruhe ein.



**Lothar Neukirchner: kommt nun auch international gut in Schwung**

## Drei Fragen an Nicolas Schmit

Seit 1983 führt der 70jährige Luxemburger als Präsident die Geschicke der Internationalen Motorradföderation FIM. In Schleiz verfolgte er als Gast sehr interessiert die Motorrad- und Automobilrennen.

**Welche Eindrücke nehmen Sie als FIM-Präsident von den Schleizer Motorradrennen mit?**

Diese Rennen haben mich sehr beeindruckt. Die fahrerischen Leistungen, die hier geboten wurden, haben sich sehr verbessert. Und in der 500-cm<sup>3</sup>-Klasse wurde ja ein neuer, erfolgreicher Anfang gemacht, der bestimmt noch ausgebaut werden kann.

**Wie beurteilen Sie das motorsportliche Fluidum am Dreieckkurs?**

Der Motorrad-Sonnabend war für mich ein sehr schöner Tag. Ich muß sagen, daß mich die riesige

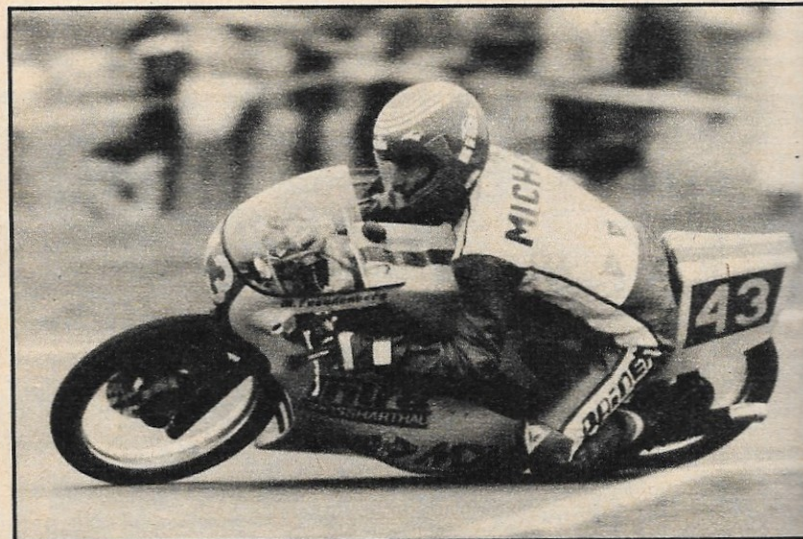
Zuschauerresonanz und die in Schleiz überall spürbare Motorsportbegeisterung erstaunten. Denn selbst Veranstalter von Weltmeisterschaftsläufen bringen nur selten so viele Zweirad-Enthusiasten auf die Beine. In diesem Zusammenhang ist festzustellen, daß in Schleiz wirklich Leute mit Organisationstalent am Werk sind und daß sich die neuen Verbesserungen an der Strecke sehr positiv auswirken. Ich meine, daß das Schleizer Dreieck zu den schönsten Naturrennstrecken gehört.

**Mit welchen Aufgaben beschäftigt sich die FIM gegenwärtig?**

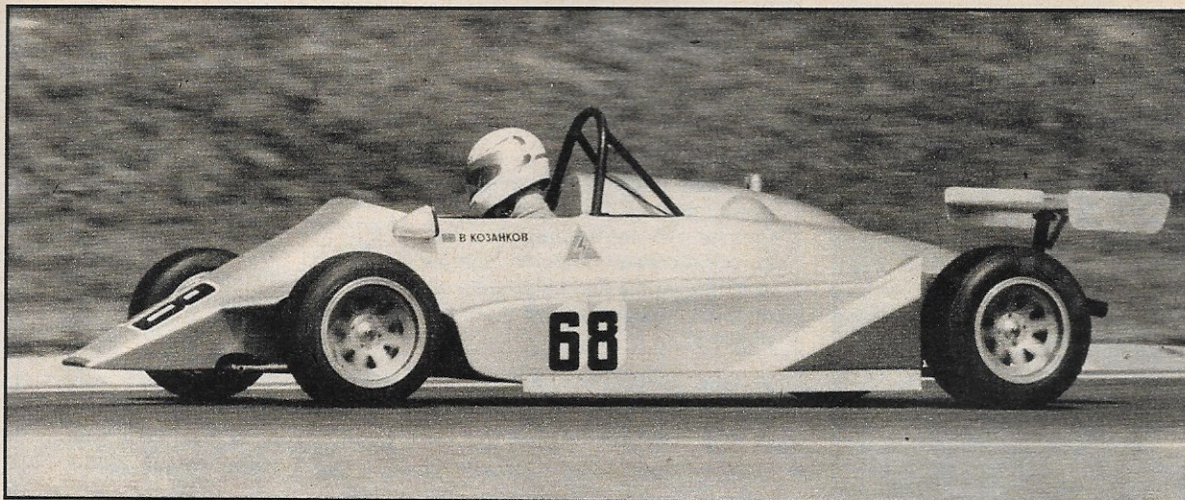
Wir wollen besonders den Rennsport in den WM-Klassen bis 125, 250 und 500 cm<sup>3</sup> für das große Publikum attraktiver machen. Die 80-cm<sup>3</sup>-Klasse soll gestrichen werden, weil sich dafür nicht mehr genügend WM-Veranstalter finden. Trotzdem könnte die 80-cm<sup>3</sup>-Klasse noch weiterexistieren – beispielsweise in Pokalwettbewerben – falls dafür Interesse vorhanden ist. Die Tendenz indes geht zu hubraumgrößeren Maschinen.



**Zdravko Leljak (67) bezwang Istvan Lovasi (41) erst nach vier Runden**



**Michael Freudenberg: fuhr der kubanischen Eliteriege auf und davon**



**Viktor Kosankow (UdSSR): überragender Schleiz-Sieger und Pokal-Gewinner nach vier Wertungsläufen**

Die Nacht war kurz, denn schon um 7 Uhr morgens dröhnten auf dem Dreieck wieder die Motoren. Das letzte Automobiltraining war angesagt, und da wurde mächtig draufgedrückt, denn bei den Touren- und Rennwagen bis 1300 cm<sup>3</sup> Hubraum lief ja das Finale der Pokalserie der sozialistischen Länder „Für Frieden und Freundschaft“. Auffallend: Die DDR-Fahrer gaben in den Qualifikationsrunden bedingungslos Vollgas. Zwar waren sie an der vorherigen UdSSR-Pokalrunde nicht beteiligt gewesen (Terminüberschneidung mit dem Sachsenringrennen), doch trotzdem wollte man in Schleiz vorn landen.

Das klappte in der Rennwagenhatz ganz erfreulich, obwohl am überlegenen Sieg des UdSSR-Champions Viktor Kosankow überhaupt nicht zu rütteln war. Doch hinter Kosankow wurde der bestens aufgelegte DDR-Meister Bernd Kasper („Mehr war heute wirklich nicht drin“) abgewinkt. Dann folgte der Zwickauer Manfred Günther, der in der 14-Runden-Distanz geradezu über sich hinauswuchs.

Pech aber, daß Ulli Melkus nach kapitalen Technik-Problemen im Training („Wir mußten schließlich den Reservemotor einbauen“) erneut gehandicapt wurde. Nachdem sich der Dresdener auf die fünfte Position vorgekämpft hatte, ging's ein paar Runden ganz flott und am Schluß

fast gar nicht mehr, „weil der Motor eine halbe Runde vor dem Ziel schon ständig aussetzte“. Henrik Opitz indes, sicherer Zweiter im Meisterschaftsrennen, demolierte bei einem Rutscher sein Auto und mußte aufgeben.

Viktor Kosankow zeigte beim Siegerinterview Selbstbewußtsein: „Ich wollte in Schleiz klar gewinnen“. Der 29jährige Moskauer, der seit 1981 im Rennwagen-Cockpit sitzt, begann seine Laufbahn übrigens im Kart-Flitzer und schwört auf seine spezielle Konditionierung. Auch bei den Pokalläufen in Most (ČSSR) und Riga (UdSSR) war er der überragende Mann gewesen.

Viele Fans werden in den Rennwagenwettbewerben den Hans-Dieter Kessler vermißt haben. Der starke Merkerer Akteur, dessen Mobil mit einer unkonventionellen Karosserie Aufmerksamkeit erregte, kam nur bis zum Training, weil ihn ein Motorkollaps mattsetzte und ein Reservetriebwerk nicht zur Hand war.

Im Tourenwagen-Pokalfinale, das mit einem Fehlstart begann, machte der gestandene ČSSR-Pilot Petr Bold mächtig Dampf. Bold, 44 Jahre alt und Chefingenieur der bekannten Prager Tuningfirma Metalex, mußte bis zur 11. Runde einen Bord-an-Bord-Kampf mit dem UdSSR-As Juri Kacai bestehen. Erst wenige Kilometer vor dem Ziel konnte er sich den Rücken etwas frei machen. Bold: „Das war ganz schön aufreibend für

meine Nerven.“ Bester DDR-Fahrer war hier Hans-Joachim Gorgel vom MC Zehdenick, der als Fünfter über die Linie raste.

Wirklich schade, daß der talentierte Arnsgrüner Bernd Müller (MC Greiz), der den Meisterschaftslauf ganz knapp vor Klaus Gohlke gewann, durch die Defektheze kurzzeitig ins Aus geriet: „Mein Schalthebel war abgebrochen.“ Dem Berliner Klaus Gohlke erging's nicht viel besser, denn er verlor den Auspuff und plagte sich mit Motoraussetzern. Und der Großenhainer Manfred Krug bekam den zweiten Gang nicht mehr rein.

Was war noch interessant? Sicherlich, daß bei den Trabis überragend Altmeister Klaus Schumann die Nase vorn hatte und daß bei den Rennwagen der Leistungsklasse II eine packende Auseinandersetzung lief, die erst in den letzten Sekunden entschieden wurde. (Sieger: Jürgen Burkhardt). Keine Frage: Auch der automobile Sonntag hatte viele Höhepunkte.

Wolfgang Eschment

Zu einem bedauerlichen Unfall kam es beim Motorradrennen der Klasse bis 250 cm<sup>3</sup>/Einzyliner. Der DDR-Fahrer Günter Groba stürzte durch einen Motorradschaden so schwer, daß er später trotz aufopferungsvoller Bemühungen seinen Verletzungen erlag.

## Dreiecknotizen

Historie: Am 10. Juni 1923 fand mit der „Brennstoffüberprüfung bei Schleiz“ das erste Dreieckrennen statt. Der Auftakt-Sieger bei den Motorrädern hieß Karl Raebel, der auf einer weißen Mars den phantastischen Schnitt von 64,2 km/h fuhr. Bei den Autos triumphierten die Werksfahrer der Apoldaer Apollo-Betriebe.

Zum ersten Warmwerden gab es am Donnerstagabend für die PS-Fans ein zünftiges Motoballspiel. Vor über 2000 Zuschauern bezwang die Spitzentruppe Dynamo Apolda den MC Halle-Neustadt ganz klar mit 6:1.

Der Ungar Karoly Juhasz, der bei den 80ern mit der Konkurrenz geradezu spielte, liegt derzeit auf dem siebenten WM-Rang und ist in der Europameisterschaft hinter dem Bulgaren Bogdan Nikolow Zweiter. Sein 34 PS starkes Krauser-Werksmotorrad wiegt nur 55 Kilogramm und fährt 230 km/h Spitze.

Mit einer Enttäuschung endete der 80-cm<sup>3</sup>-Wettbewerb für das Suhlner Simson-Team, denn Jürgen Hofmann, Siebenter im Training, avancierte in der dritten Runde durch Motormacken zum Zuschauer. Immerhin: Derzeit ist man bei 27 PS Motorleistung angelangt, und bis zum Frohburger Dreieckrennen soll das Motorrad weiter optimiert werden. Langfristig ist auch ein neues Fahrgestell geplant.

Manfred Günther (MC Zwickau), der am Schleiz-Sonntag seine große Stunde hatte, fährt schon seit 1969 Autowettbewerbe. Der 46jährige Handwerksmeister, „Senior“ unserer Rennwagen-Elite, hält sich offensichtlich topfit. Im Pokallauf agierte er mit bewundernswerter Übersicht, obwohl ihm zeitweise fünf hochklassige Kontrahenten im Nacken saßen. „Da der Fernsehubschrauber öfter über mir flog, mußte ich eben Ordentliches bieten“, kommentierte er lachend bei der Siegerehrung.

Der Dreieckkurs hat veränderte Maße. Durch den neuen Streckenteil ist der Klassiker um 840 Meter kürzer geworden. Die Länge einer Runde beträgt nur noch 6,791 Kilometer. Übrigens: Die neue Schikane bestand ihre Feuertaufe mit Bravour, und auf der daneben aufgeschütteten Tribüne sollen bis zum nächsten Jahr 5000 Sitzplätze geschaffen werden.

Stefan Tennstädt hatte in Schleiz wenig Freude. Im ersten Training ging das Kurbelwellenlager entzwei, im zweiten Training quittierte ein Kolben seinen Dienst. Und im Rennen kam der schnelle Hohenstein-Ernstthaler nur bis zur dritten Runde: Motorschaden.

Schleiz 88 in drei Zahlen: Zum Training am Freitag kamen 20 000, zu den Motorradrennen 110 000 und zu den Automobilwettbewerben 80 000 Zuschauer.



Fotos: KUPHAL (2), G. SCHWARZ

**Bernd Müller: gewann den Tourenwagen-Meisterschaftswettbewerb und holte auch im Pokalteam Punkte**

**OFFIZIELLES ERGEBNIS**

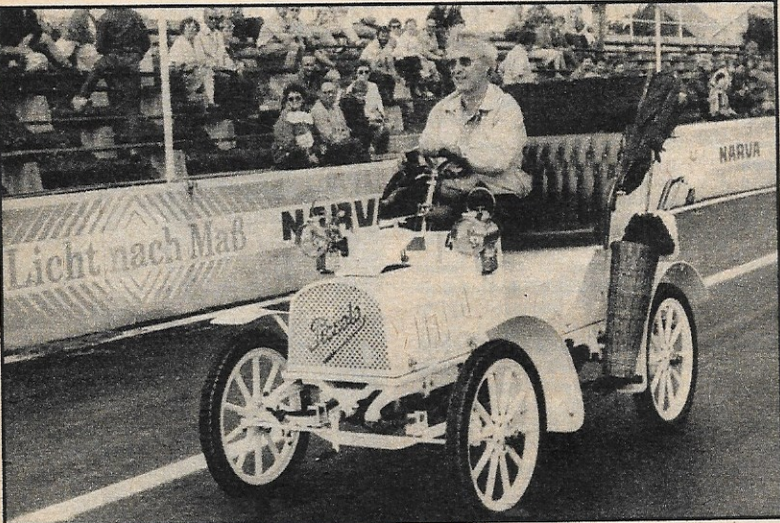
**Eine Runde = 6,791 km**  
**MOTORRÄDER, Lizenzfahrer, Läufe zur DDR-Meisterschaft, Klasse bis 80 cm<sup>3</sup> (mit Ausweisfahrrn), 8 Runden = 54,328 km, am Start 38, am Ziel 26 Fahrer:** 1. Juhasz, 22:46,81 min = 143,093 km/h; 2. Szabo (beide Ungarn) 22:48,30; 3. Pintar, 23:52,58; 4. Pavlic (beide Jugoslawien); 5. Veneček (ČSSR); ... 9. Müller; 10. Czech; 12. Schulz; 13. Meißner; 15. Wazlawek; 16. Broja; 17. Schwind; 18. Weidner; 19. Keller; 20. Pfäucht (alle DDR). — Schnellste Runde: Juhasz in 2:45,88 min = 147,381 km/h. — Schnellster DDR-Fahrer: Müller mit 131,957 km/h (keine Zeitangabe).  
**Klasse bis 125 cm<sup>3</sup>, 13 Rd. = 88,283 km, am Start 30, am Ziel 22 Fahrer:** 1. Pintar (Jugoslawien) 36:36,77 min = 144,676 km/h; 2. Hagymasi (Ungarn) 37:00,51; 3. Rien (DDR) 37:14,57; 4. Petr (ČSSR); 5. Nikolow (Bulgarien); ... 7. Jungmans; 9. Hofmann; 10. Schirmer; 13. Meißner; 16. Krauß; 18. Siebert; 19. Janusch; 20. Hopp; 21. Freitag (alle DDR). — Schnellste Runde: Pintar in 2:46,48 min = 146,850 km/h. — Schnellster DDR-Fahrer: Rien in 2:49,07 min = 144,600 km/h.  
**Klasse bis 250 cm<sup>3</sup>/Einzylinder, 11 Rd. = 74,701 km, am Start 37, am Ziel 23 Fahrer:** 1. Freudenberg (DDR) 32:19,43 min = 138,661 km/h; 2. Rivero (Kuba) 32:51,40; 3. Wächtler (DDR) 33:05,89; 4. La Rosa (Kuba); 5. Hösel; ... 7. L. Brandenburger; 8. Strobel; 9. Weinitzke; 10. Holstein; 11. Weiske; 12. Tinius; 13. Berlach (alle DDR). — Schnellste Runde: Freudenberg in 2:53,20 min = 141,152 km/h.  
**Klasse bis 250 cm<sup>3</sup>/Zweizylinder, Lauf um den Pokal „Schleizer Dreieck“, 14 Rd. = 95,074 km, am Start 39, am Ziel 36 Fahrer:** 1. Lejāk (Jugoslawien) 36:16,31 min = 157,269 km/h; 2. Lovasi, 36:55,70; 3. Nagy, 37:02,99; 4. Czószy (alle Ungarn); 5. Stancovic (Jugoslawien); 6. J. Kehrer; 7. Neukirchner; ... 9. D. Kaduk; 11. Lucas; 13. Leonhardt; 14. Brandt; 15. Eisenhut; 16. P. Kehrer; 17. Hösel; 18. Hoffmann (alle DDR). — Schnellste Runde: Lejāk in 2:33,39 min = 159,382 km/h. — Schnellster DDR-Fahrer: Kehrer in 2:38,18 min = 154,556 km/h.  
**Klasse bis 500 cm<sup>3</sup>, 12 Rd. = 81,492 km, am Start 21, am Ziel 16 Fahrer:** 1. Habat (Jugoslawien) 30:59,59 min = 157,761 km/h; 2. Hlavatka (ČSSR) 32:31,12; 3. Nagy (Ungarn) 32:32,39; 4. Medek; 5. Pertlíček (beide ČSSR); 13. Rien (DDR). — Schnellste Runde: Habat in 2:30,95 min = 161,958 km/h. — Schnellster DDR-Fahrer: Neukirchner in 2:53,17 min = 141,177 km/h.  
**Ausweisfahrer, Läufe zur DDR-Bestenermittlung, Klasse bis 125 cm<sup>3</sup>, 8 Rd., am Start 29, am Ziel 23 Fahrer:** 1. J. Weller (MC Cottbus) 26:12,02 min = 124,414 km/h; 2. Diecke (MC Seiffen) 26:13,42; 3. Englisch (MC Meißen

26:16,96; 4. Dr. Stingl (MC Aue); 5. W. Weller (MC Cottbus); 6. Riebel (MC Grünhain); 7. Schloddarick (MC Cottbus); 8. Arlt (MC Großenhain); 9. Feldner (MC Cottbus); 10. Sander (MC Zwickau). — Schnellste Runde: Englisch in 3:07,42 min = 129,066 km/h.  
**Klasse bis 250 cm<sup>3</sup>, 8 Rd., am Start 37, am Ziel 30 Fahrer:** 1. Pohle (MC Gera) 24:53,64 = 130,942 km/h; 2. Rothe (MC Markranstädt) 24:57,37; 3. Wernecke (MC Wernigerode) 25:07,12; 4. Freund (MC Gera); 5. Schiemank (MC Auerbach); 6. Meuche (MC Leipzig); 7. Illgen (MC Hohenstein-Ernstthal); 8. Hühn (MC Schleizer Dreieck); 9. Böhning (MC Heiligenstadt); 10. Schaarschmidt (MC Marienberger Dreieck). — Schnellste Runde: Rothe in 3:02,84 min = 133,710 km/h.  
**AUTOMOBILE, Läufe zur DDR-Meisterschaft, Tourenwagen A bis 600 cm<sup>3</sup>, 8 Rd., am Start 25, am Ziel 19 Fahrer:** 1. Schumann (MC Lützkendorf) 26:43,55 min = 121,967 km/h; 2. Nickoleit (MC Diethensdorf) 26:56,89; 3. Unbehau, 26:58,46; 4. Kögler (beide MC VK Erfurt); 5. Gaida; 6. Kunadt (beide MC Leipzig); 7. Römhild (MC Bad Salzungen); 8. Schröder (MC Carl Zeiss Jena); 9. Scheytza (MC Lützkendorf); 10. Merey (Ungarn); 11. Güttler (MC VK Erfurt). — Schnellste Runde: Schumann in 3:17,29 min = 123,917 km/h.  
**Tourenwagen A bis 1300 cm<sup>3</sup>, 9 Rd. = 61,1 km, am Start 18, am Ziel 12 Fahrer:** 1. Müller (MC Greiz) 27:49,26 min = 131,812 km/h; 2. Gohlke (MC FSE Berlin) 27:49,92; 3. Gorgel (MC Zehdenick) 27:50,25; 4. Krug (MC Großenhain); 5. Hahnel (MC Wiehe); 6. Limmer (MC Naumburg); 7. Röhke (MC Gotha); 8. Strauß (MC Freiberg); 9. Nedbalek; 10. Karašek (beide ČSSR); 11. Faber (MC Schleizer Dreieck); 12. Wetterau (MC Halle). — Schnellste Runde: Gorgel in 3:03,32 min = 133,360 km/h.  
**A bis 1300 cm<sup>3</sup>, alte Homologation, 9 Rd., am Start 6, am Ziel 5 Fahrer:** 1. Kernchen (MC Hildburghausen) 29:23,90 min = 124,740 km/h; 2. Hartung (MC Naumburg) 29:44,13; 3. Grüner (MC Hermsdorfer Kreuz) 29:56,49; 4. B. Sonntag (MC Marienberger Dreieck); 5. Gerl (MC Potsdam). — Schnellste Runde: Selke (MC Potsdam) in 3:12,46 min.  
**Rennwagen E bis 1300 cm<sup>3</sup>, LK I, 10 Rd. = 67,9 km, am Start 23, am Ziel 19 Fahrer:** 1. Kasper (MC Dresden) 26:21,00 = 154,634 km/h; 2. Günther (MC Zwickau) 26:22,99; 3. Opitz (MC Dresden) 26:27,07; 4. Isensee (MC Stendal); 5. Fesarek (ČSSR); 6. Melkus (MC Post Dresden); 7. Meißner (MC Dresden); 8. Göpel (MC Leipzig); 9. Perner (MC Dresden); 10. Vogel (MC Jena); 11. Smollich (MC Leipzig). — Schnellste Runde: Kasper in 2:35,33 min = 157,391 km/h.  
**Rennwagen E bis 1300 cm<sup>3</sup>, LK II (DDR-Bestenermittlung), 8 Rd., am Start 28, am Ziel 24 Fahrer:** 1. Burkhardt (MC Borna) 24:12,42 min = 134,659 km/h; 2. Schmiedt (MC Bad Frankenhäusen) 24:13,16; 3. Weiser (MC Bernburg

24:21,15; 4. Hänsel (MC GV Mittellausitzer Bergland); 5. Stiebritz (MC Gräfen-tonna); 6. Ahlert (MC Beelitz); 7. Gerstberger, 8. Jurisch; 9. Schulze (alle MC Bautzen); 10. Hinz (MC Sangerhausen). — Schnellste Runde: Weiser in 2:57,65 min = 137,617 km/h.  
**Finalläufe zum Pokal für Frieden und Freundschaft, Tourenwagen A bis 1300 cm<sup>3</sup>, 13 Rd. = 88,2 km, am Start 30, am Ziel 22 Fahrer:** 1. Bold (ČSSR) 39:51,69 min = 132,885 km/h; 2. Kacai, 39:55,61; 3. Grigoriew, 40:08,68; 4. Taranow (alle UdSSR); 5. Gorgel (DDR); 6. Antow (Bulgarien); ... 9. Krug; 12. Gohlke (beide DDR). — **Mannschaftswertung:** 1. UdSSR 130 Punkte, 2. ČSSR 125, 3. DDR 108, 4. Bulgarien 100, 5. Rumänien 92, 6. Ungarn 59, 7. Polen 0. — **Endstand der UdSSR 473 Punkte, 2. ČSSR 429, 3. Bulgarien 416, 4. Rumänien 288, 5. DDR 219, 6. Ungarn 124, 7. Polen 57.** — **Endstand der Einzelwertung:** 1. Kacai 170, 2. Taranow 164, 3. Antow 155.  
**Rennwagen E bis 1300 cm<sup>3</sup>, 14 Rd. = 75,07 km, am Start 30, am Ziel 22 Fahrer:** 1. Kosankow (UdSSR) 36:17,39 min = 157,191 km/h; 2. Kasper, 36:52,72; 3. Günther (beide DDR) 37:04,34; 4. Asmer (UdSSR); 5. J. Vesely (ČSSR); 6. Isensee; 9. Melkus (beide DDR). — **Mannschaftswertung:** 1. UdSSR 129 Punkte, 2. DDR 115, 3. ČSSR 108, 4. Polen 94; 5. Ungarn 92. — **Endstand:** 1. UdSSR 486, 2. ČSSR 441, 3. Ungarn 372, 4. DDR 300, 5. Polen 197, 6. Rumänien 179, 7. Bulgarien 102. — **Endstand der Einzelwertung:** 1. Kosankow 196, 2. Asmer 170, 3. J. Vesely 168.  
**Jury-Entscheidung am Sonntag:** Die Fahrer Juri Kacai (UdSSR) und Bernd Müller (DDR), die im Tourenwagen-Pokallauf den Fehlstart verursachten, bekommen zu ihrer gefahrenen Zeit eine Strafmminute hinzuaddiert.  
**Ergebnis-Nachträge: Bergrennen Glasbach-Bergrennen am 5. Juni (MC Moorgrund Bad Salzungen)**  
**AUTOMOBILE, Wertungsläufe zur DDR-Meisterschaft und -Bestenermittlung, Tourenwagen A bis 600 cm<sup>3</sup>:** 1. Römhild (MC Bad Salzungen), 2. Kögler (MC VK Erfurt), 3. Kunadt, 4. Schumann (beide MC Lützkendorf), 5. Unbehau (MC VK Erfurt), 6. Brand (MC Gotha), 7. Nickoleit (MC Diethensdorf), 8. Gaida (MC Leipzig), 9. Grünewald (MC Sonneberg).  
**A bis 1300 cm<sup>3</sup>:** 1. Käßler (MC Brand-Erbisdorf), 2. Gorgel (MC Zehdenick), 3. Hahnel (MC Wiehe), 4. Limmer (MC Naumburg), 5. Müller (MC Greiz), 6. Krug (MC Großenhain), 7. Strauß (MC Freiberg), 8. Faber (MC Schleizer Dreieck), 9. Berkner (MC KV Leipzig).  
**A bis 1300 cm<sup>3</sup>, alte Homologation:** 1. Winkler (MC Hildburghausen), 2. Hartung (MC Naumburg), 3. Tschasche (MC Barkas Karl-Marx-Stadt), 4. B. Sonntag (MC Marienberger Dreieck), 5. Selka (MC Kleinmachnow), 6. Gerl (MC IFA Beelitz).

**Rennwagen E bis 1300 cm<sup>3</sup>, LK II:** 1. Stiebritz (MC Gräfen-tonna), 2. Brendecke (MC Elan Karl-Marx-Stadt), 3. Stockmann (MC Burgstädt), 4. Gerstenberger (MC Bautzen), 5. Englowski (MC Großenhain), 6. Blütchen (MTC Dresden), 7. Georg (MC Greiz), 8. Saupe (MC Zwickau), 9. Burkhardt (MC Borna).  
**Heubergrennen am 25. Juni (MC Gotha)**  
**MOTORRÄDER, Klasse bis 50 cm<sup>3</sup> Lizenz:** 1. Liebe (MC Nossen), 2. Müller (MC Borna), 3. Kötting (MC Eilenburg), 4. Broja (MC Dresden), 5. Ziprian (MC Rochlitz), 6. Kupfer (MC Leisnig), 7. Klampfl (MC Rochlitz), 8. Zöllner (MC Schmölln), 9. Wissel (MC Schleizer Dreieck). — **Ausweis:** 1. Hunger (MC Hohenstein-Ernstthal), 2. Brummer (MC Wismut Aue), 3. Aurich (MC Polytechnik Karl-Marx-Stadt), 4. Schneider (MC Wasungen), 5. Födisch (MC Rochlitz), 6. Hummel (MC Oelsnitz/V.), 7. Uebigau (MC Weinböhla), 8. Langer (MC Polytechnik Karl-Marx-Stadt), 9. Görg (MC Nossen).  
**Bis 80 cm<sup>3</sup> Ausweis und Lizenz:** 1. Schneider (MC Wasungen), 2. Brink (MC ST Leipzig), 3. Taischek, 4. Stammberger (beide MC Schleizer Dreieck).  
**Bis 125 cm<sup>3</sup> Ausweis:** 1. Grämer (MC Brand-Erbisdorf), 2. Helm (MC Wismut Aue).  
**AUTOMOBILE, Tourenwagen A bis 600 cm<sup>3</sup>:** 1. Unbehau (MC VK Erfurt), 2. Römhild (MC Bad Salzungen), 3. Nickoleit (MC Diethensdorf), 4. Schumann (MC Lützkendorf), 5. Kögler (MC VK Erfurt), 6. Kunadt (MC Lützkendorf), 7. Brand (MC Gotha), 8. Scheytza (MC Lützkendorf), 9. Gaida (MC KV Leipzig).  
**Schwartenbergrennen am 26. Juni (MC Scheibenberg)**  
**MOTORRÄDER, Klasse bis 250 cm<sup>3</sup>/Zweizylinder:** 1. Lucas (MC Freiberg), 2. J. Kehrer (MC Zschopau), 3. Neukirchner (MC Wismut Aue), 4. D. Kaduk, 5. Brandt (beide MC Post Berlin), 6. Leonhardt, 7. Stübner (beide MC Wismut Aue), 8. Bauer (MC Leipzig), 9. Tennstädt (MC Hohenstein-Ernstthal).  
**Bis 250 cm<sup>3</sup> Ausweis:** 1. Freund (MC KV Gera), 2. Lehmann (MC Seelow), 3. N. Illgen (MC Hohenstein-Ernstthal), 4. Albrecht (MC Barkas Karl-Marx-Stadt), 5. Bach (MC Marienberger Dreieck), 6. T. Illgen (MC Hohenstein-Ernstthal), 7. Fromm (MC Heiligensadt), 8. Wernecke (MC Wernigerode), 9. Hofmann (MC Reichenbach).  
**AUTOMOBILE, Tourenwagen A bis 1300 cm<sup>3</sup>:** 1. Limmer (MC Naumburg), 2. Krug (MC Großenhain), 3. Käßler (MC Brand-Erbisdorf), 4. Hahnel (MC Wiehe), 5. Berger (MC Potsdam), 6. Müller (MC Greiz), 7. Strauß (MC Freiberg), 8. Wetterau (MC Halle), 9. Berkner (MC Leipzig).  
**A bis 1300 cm<sup>3</sup>, alte Homologation:** 1. Tschasche (MC Barkas Karl-Marx-Stadt), 2. Winkler (MC Hildburghausen), 3. Selke (MC Kleinmachnow), 4. B. Sonntag (MC Marienberger Dreieck).

**Knüller: Geburtstags-Parade mit über 250 Oldtimern**



Eine Woche vor dem Jubiläumrennen hatten sich in Schleiz die Oldies zur Gratulationscours eingefunden. Über 250 PS-Ahnen und fast 20 000 Zuschauer – das waren die Relationen bei Bergprüfung, Kors-

fahrt und Fahrzeugausstellung. So manch gestandener Motorsport-Enthusiast zeigte sich rundum gerührt, und einigen ehemaligen Spitzenpiloten juckte bei den Dreieckrunden das Gashand...