

IMS

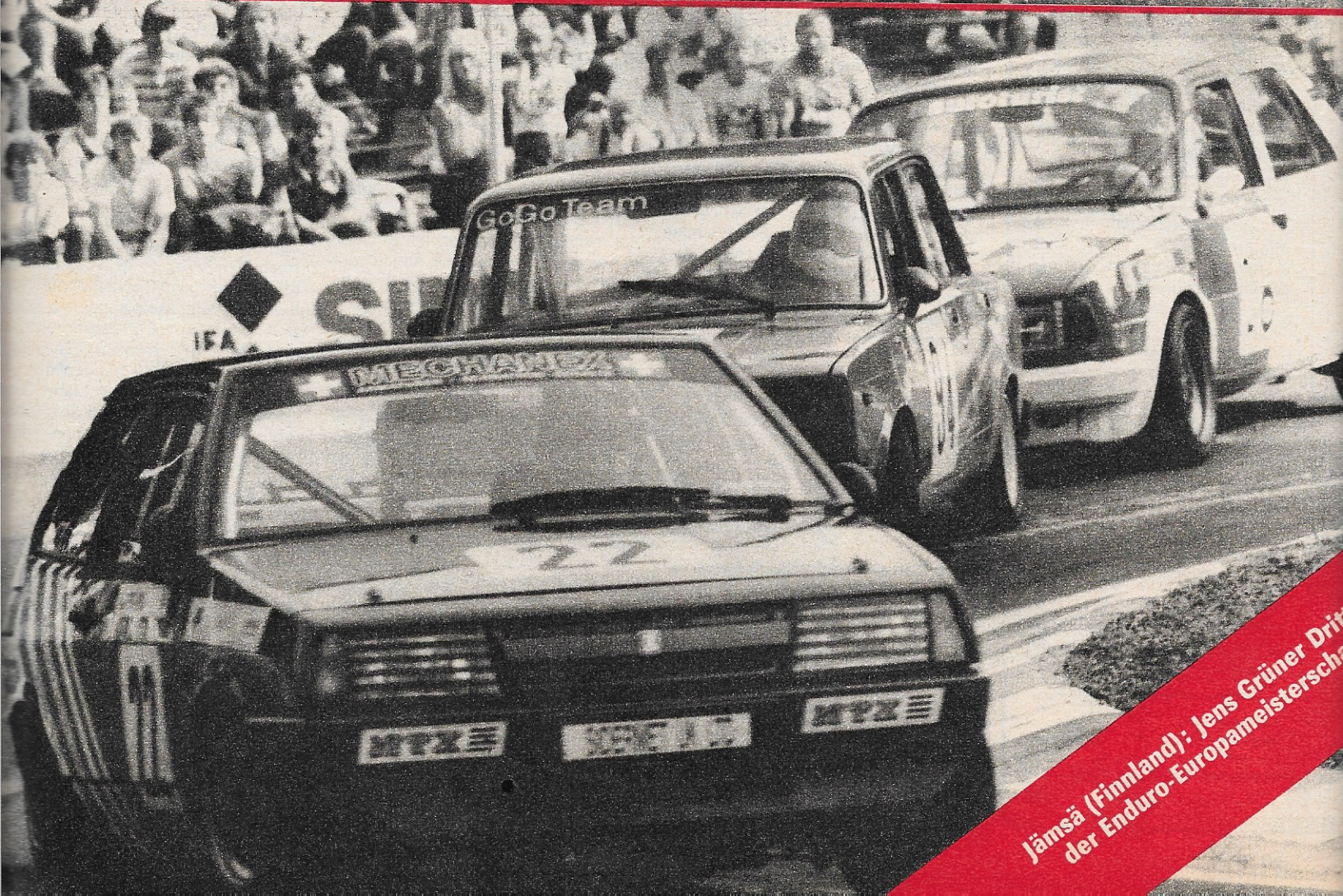
9 · 89

0,75 M
39. Jahrgang
September 1989
ISSN 0442-3054

illustrierter motorsport

Schleizer Dreieck '89

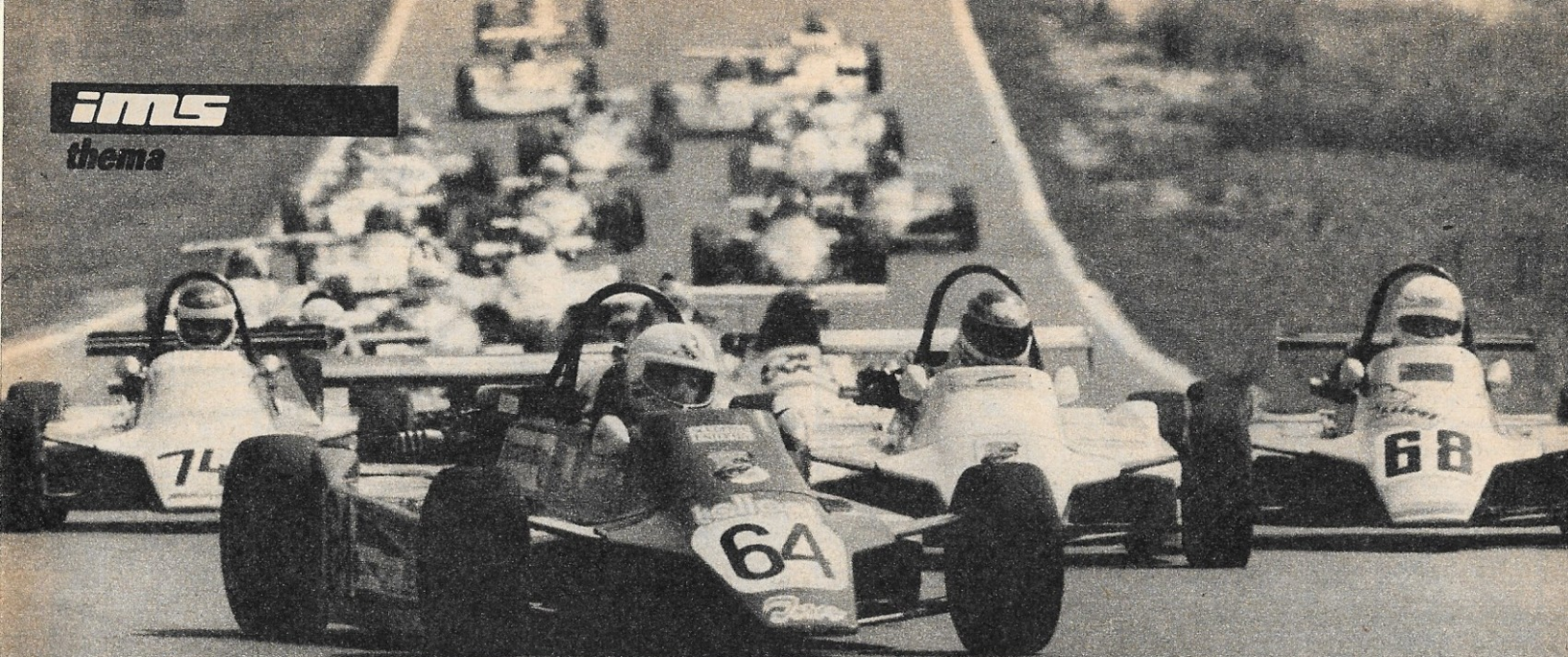
Riesig: Rennsport-Festival!



Jämsä (Finnland): Jens Grüner Dritter
der Enduro-Europameisterschaft

ims

thema

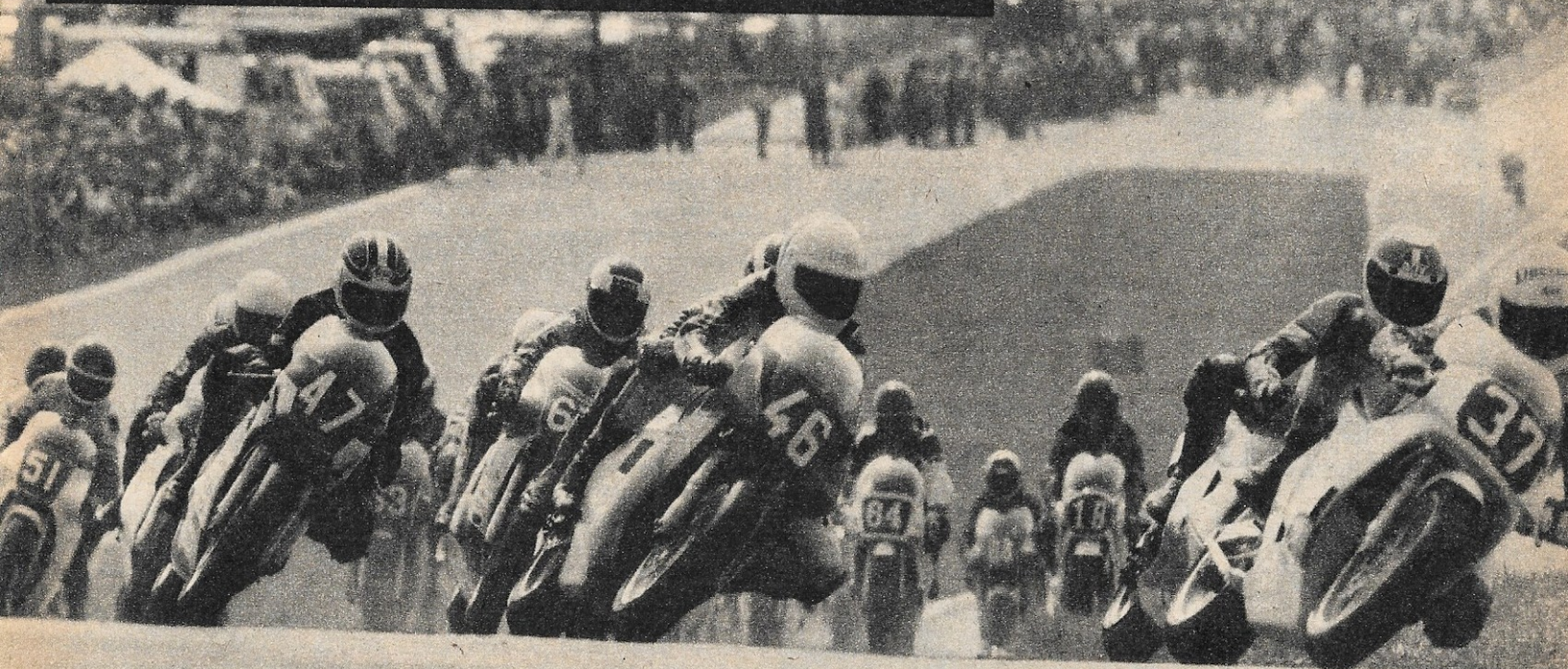


Schleizer Dreieck '89

Riesig: Rennsport-Festival!

Da kam Freude auf: Über 220 000 begeisterte Zuschauer, unter ihnen DTSB-Präsident Klaus Eichler, erlebten am weiter modernisierten Klassiker-Kurs ein überdimensionales Rennsport-Festival mit 481 Fahrern aus 14 Ländern. *ims* war rund um die Uhr an allen Brennpunkten des Geschehens. Überzeugen Sie sich – blättern Sie einfach um.

Text: Wolfgang Eschment, Fotos: Guntmar Schwarz



Interview mit dem Präsidenten des DTSB der DDR, Klaus Eichler

Ist der Besuch des Schleizer Dreieckrennens deine erste Begegnung mit dem Motorsport unserer Republik?

Ich war schon in den 50er Jahren begeisterter Zuschauer bei den Rennen an der Halle-Saale-Schleife und selbst ein ausgesprochener Motorradfan. Maschinen wie die RT 125, die Touren-AWO oder die 350er EMW waren mir durchaus vertraut. Übrigens habe ich die Gefährte – wie wohl jeder junge Bursche – nicht nur als Transportmittel angesehen. Im jugendlichen Überschwang bewegte ich mich manchmal fast an der Grenze des Erlaubten. Zuletzt besuchte ich die Pneumant-Rallye im vergangenen Jahr. Vor den Leistungen der Fahrer ziehe ich den Hut.

Du warst in Schleiz ein sehr interessierter Zuschauer. Welche Eindrücke und Anregungen nimmst du von dieser großen Motorsport-Veranstaltung mit?

Wenn mehr als 100 000 Menschen sich bei einem Motorradrennen versammeln, dann kann ich natürlich nur beste Eindrücke haben. Sie kommen ja auf Zuruf, zum Veranstaltungstermin sind sie alle zur Stelle – und es hat mir großes Vergnügen bereitet, dabeizusein. Anregungen gibt ein solcher Aufenthalt immer, allgemein zum Sport als auch im besonderen zum Motorsport. Wir haben hier interessante Gespräche gehabt mit den verantwortlichen Schleizer Organisatoren und auch mit der Leitung unse-

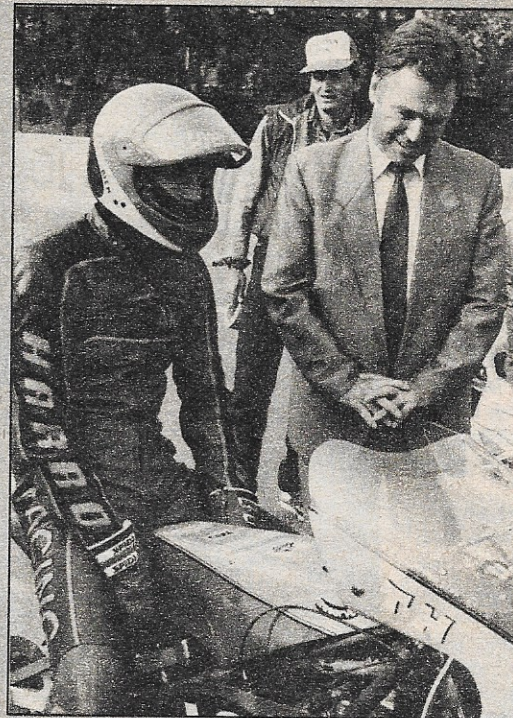
res ADMV. Ich denke, daß wir auf beiden Schienen weiterfahren, sowohl im Massensport, wo ja Zehntausende von Bürgern ständig aktiv sind, als auch speziell im Motorrennsport, der so eine hohe Attraktivität hat.

Hattest du am Sonnabend Zeit für persönliche Kontakte mit den aktiven Motorsportlern?

Es gab ein sehr informatives Gespräch mit Ulli Melkus, der mir den neuen Rennwagen-Prototyp vorstellte. Es ist beeindruckend, mit welcher Einsatzbereitschaft sich hier ein großes Kollektiv engagiert. Von den vielen dabei zu lösenden technischen Entwicklungsaufgaben – so hörten wir – könnten vielleicht nicht nur die Betriebe unserer Fahrzeugindustrie, sondern auch andere Produktionszweige profitieren. Ich denke, deshalb ist es verständlich, daß die Sportfreunde nach weiteren Partnern suchen.

Bei deinem Rundgang durch das Fahrerlager hast du die Rennfahrzeuge aus nächster Nähe kennengelernt ...

Der Blick zur Motorsporttechnik im Fahrerlager hat schon eine Faszination, weil so viel Ideenreichtum hinter dem steht, so viel Kreativität und ganz offensichtlich sehr viel Fleiß vieler Motorsportbegeisterter, sowohl der Rennsportler als auch der vielen Sportfreunde, die da mitwirken. Es ist zu wünschen, daß das ausstrahlt und vielen Menschen in unserem Lande



Interessierter Zuschauer am Schleizer Motorrad-Sonnabend: DTSB-Präsident Klaus Eichler

Erfüllung und Befriedigung bei diesem schönen Sport gibt.

Werden wir dich auch in Zukunft bei Motorsporthöhepunkten sehen?

Wer die Rennatmosphäre erlebt, die Begeisterungsfähigkeit der Zuschauer gesehen hat, kommt nicht mehr davon los. Auch ein Präsident nicht.

Die Rennveranstaltungen prägen nicht allein die Wettbewerbsbilanz des ADMV. Welche Rolle spielt er aus deiner Sicht im 40. Jahr unserer Republik?

Herausstellen möchte ich den großen

Beitrag für das Gemeinschaftsleben seiner Mitglieder in den Motorsport-Clubs. Den Rahmen kann man weiter stecken: Zwei Millionen Zuschauer jährlich an den Wettkampfstrecken sind ein zugkräftiger Teil des gesellschaftlichen Lebens in der DDR. Und – der ADMV bietet vielfältige Dienstleistungen, nimmt technische Überprüfungen von Fahrzeugen vor, unterstützt die Fahrerschulung, führt

Verkehrsteilnehmerschulungen durch, organisiert die Motortouristik und wirkt beim Umweltschutz mit. Das Gespräch führte W. Eschment

machte hierbei (wieder einmal) keine Ausnahme: Im ersten Training ging der Motor fest, die zweite Qualifikationstour lief ganz ordentlich und im Rennen mußten bereits in der zweiten Runde die Segel gestrichen werden. Technischer Ausfall. Man darf nun wirklich gespannt sein, wie es mit der avisierten 125-cm³-Entwicklung weiterlaufen soll.

Blieben wir gleich bei der Achttelliterklasse. Was hier losging, war nämlich auch ganz schön aufregend. In einem Satz: Attila Csösz entthronte den Schleiz-Seriensieger Janes Pintar, der auch heuer als Doppelstarter agierte. Und dies passierte eigentlich schon in der dritten Runde, weil sich da der kleine dunkelhaarige Ungar mit seiner 89er Production-Honda vom Rest des Feldes auf Nimmerwiedersehen verabschiedete, während sich Pintar mit Attilas Landsleuten Lajos Hagymasi und Janos Szabo (!) herumschlagen mußte. Attila: „Wenn ich nicht so mies vom Start weggekommen wäre, dann hätte ich's sogar noch eher geschafft.“

In der sechsten Runde hatte der Spitzenreiter dann schon acht Sekunden Vorsprung, und vier Runden später stellte Lajos Hagymasi vergnügt seine Morbidelli an der Box ab, „weil mir

durch einen Zündungsschaden ein Zylinder ausfiel.“

Attila Csösz ließ nun nichts mehr anbrennen. Der 24jährige Budapester, der seine PS-Laufbahn übrigens vor acht Jahren auf einer Simson-Enduro begann, konnte sich mit dem komfortablen Vorsprung von 20 Sekunden abwinken lassen.

Dagegen kam Janos Szabo hier zu keinem Erfolgserlebnis, „denn vier Runden vor Schluß hatte die Rotax einen leichten Kolbenklemmer und danach sah es mit der Motorleistung nicht mehr so gut aus.“ Deshalb konnte Pintar seinen Endspurtrick wiederholen und an Szabo vorbei auf die zweite Position flitzen. Etwas Ähnliches wollte auch der Jugoslawe Robert Hmeljak, Siebenter, auf den letzten Metern probieren, doch sein Vordermann Bogdan Nikolow schlug – in höchster Not – mit seiner Maschine Haken wie ein Hase, so daß Hmeljak die Überholspur regelrecht verbaut war. Naja ...

Beste DDR-Fahrer war Frank Rien, der als Achter aus der Oberböhmischer Kurve auftauchte. „Im nächsten Jahr werde ich wohl in die 250er Klasse wechseln. Gegenüber den kleinen und leichten Fahrern bei den 125ern habe ich durch meine Körpermaße echte Nachteile, und Mittel-

plätze reichen mir nicht“, so der lange Gräfenhainicher, im Vorjahr noch Schleiz-Dritter.

Und nach dem Achttelliterwettbewerb hatten die über 120 000 Zuschauer, unter ihnen am Motorrad-Sonnabend auch DTSB-Präsident Klaus Eichler, endlich Grund, einen rasanten ADMV-Fahrer zu feiern. Gemeint ist natürlich Michael Freudenberg, zweifacher DDR-Meister, der nach einem etwas verkorksten Start („die Zündkerze hatte sich am Vorstart zugesetzt und mußte dann erst freibrennen“) schnell die Führung übernahm und dem 36köpfigen Feld ungehindert auf und davon fuhr.

Nachdem der schnelle ČSSR-Pilot Puskar mit einer Kupplungsmacke an der Box aufgegeben hatte, hießen die Freudenberg-Verfolger bis zur fünften Runde dann Uwe Göttlich und Günter Hösel. Die beiden kämpften hartnäckig, was ihnen im sechsten Umlauf zum Verhängnis wurde. Göttlich stürzte in der Waldkurve und sein Kontrahent kullerte drüber. Erklärung von Hösel: „Uwe hat sich unmittelbar vor mir quer hingelegt, und da konnte ich nicht mehr ausweichen.“

Passieren tat dabei nichts Schlimmes, ja Hösel, dessen Motorrad weniger zerbeult war, konnte sich sogar noch einmal in den Sattel schwingen und

eine Runde dranhängen. Doch das war's denn auch. Freudenberg siegte mit dem astronomischen Vorsprung von über einer Minute, Zweiter wurde Bernd Schneider.

Michael jubelte: „In der Nacht habe ich mit meinem Mechaniker Christian Heiduschke den Motor noch einmal total auseinandergenommen und alles penibel inspiziert. Es hat sich gelohnt, denn das Motorrad ging phantastisch!“ Übrigens: Nach langer Durststrecke konnte sich nun auch Lutz Brandenburger mal wieder freuen, denn am Ende war er Dritter.

Wer am Dreieckkurs dabei war, wird's bestätigen: Knapp zwei Stunden später lag der zweite DDR-Erfolg in greifbarer Nähe. Richtig, die Rede ist vom Wettbewerb der Viertelliter-Zweizylinder, der sich zum echten Krimi entwickelte. Los ging's aber erst einmal mit einem Wheelie-Raketenstart des ungarischen Zweiradtalents Istvan Lovasi (28), der nach Einschätzung von Teamchef Robert Rendek „fahrerisch am stärksten ist“. Also Lovasi gab so kräftig Gas, daß hinter ihm bald eine ziemliche Lücke klaffte. Wer gleich die Klette war? Lothar Neukirchner! Der 30jährige DDR-Meister vom MC Wismut Aue, gelernter Schmied und Kfz-Schlosser, ließ sich auf der 75-PS-Honda von der Meute

hinter ihm nicht nervös machen und hatte zeitweise sogar „Luft im Rücken“.

Doch dann überschlugen sich die Ereignisse. In Runde zehn rückte der ČSSR-Fahrer Imro Majoros dem Lothar auf den Pelz, ließ am Eingang der Waldkurve das Gas zwei Sekunden länger stehen und rutschte – mit schlingerndem Vorderrad – an Neukirchner geradeso vorbei.

Eine Runde darauf signalisierte Lovasi der Box akuten Wassermangel. Seine Yamaha hatte ein Leck im Kühlsystem! Was dazu führte, daß der Magyare immer langsamer rollte und in der Schlußrunde wütend und enttäuscht zum Dauerparken in die Boxengasse donnerte.

Vorn hatten nun drei Fahrer Siegeschancen: Majoros, Neukirchner und der Jugoslawe Martin Sraj. Und Sraj packte es. Aus der Lauerlage heraus eroberte er die Spitze und rettete sich über die Linie. Sein Kommentar: „Nach meinem Trainingssturz bin ich sehr vorsichtig losgefahren, doch dann habe ich gemerkt, daß ich wieder voll da bin.“ Und Lothar: „Ich bin zufrieden, denn mehr war am Ende wirklich nicht drin. Außerdem bin ich beim Überunden abgeschlagener Fahrer mehr als notwendig aufgehalten worden.“ Fest steht: Unser Titelverteidiger hatte bei dieser Hitzeschlacht gekämpft wie ein Löwe, und die Fans machten – wie sich das gehört – bei der Siegerehrung anständig Radau.

Doch in Schleiz ging's ruckzuck weiter. Kaum war bei den 250ern die jugoslawische Nationalhymne verklungen, rollte die „Königsklasse“ an den Start. Als Trainingsschnellster platzierte sich Pavel Dekanek mit der Dreizylinder-Wernberger-Honda auf dem Schokoladenplatz, neben ihm der Österreicher Rudolf Zeller auf einer Dreizylinder-Suzuki. Und dies war denn auch das vorprogrammierte Duellpärchen, das im 24-Fahrer-Feld für Stimmung sorgte.

Zeller, 1986 österreichischer Meister bei den 350ern und 1988 „Vize“ bei den 500ern, war Starterster und führte bis zur dritten Runde. Dann machte Dekanek ernst, fuhr vorbei und zum Sieg. So einfach sah das aus, zumal Dekanek zur Freude des Publikums noch ein bißchen Hinterradartistik einbaute. Der 37jährige Pilot aus der Enduro-Hochburg Březová pod Bradlom, der für dem AMK Pisarki Brno fährt, meinte im Ziel lakonisch: „Ich habe nur so lange gewartet, bis meine Reifen richtig warm waren.“ Er gewann wirklich problemlos, hinterher kam allerdings raus, daß seinen österreichischen Gegner ein technischer Defekt bremste. „Der Lenkungsdämpfer funktionierte nicht mehr“, so der Versicherungskaufmann Zeller, der sich freute, „vor so einer riesigen Kulisse von Zweiradfans fahren zu dürfen.“ Bemerkenswert: Lothar Neukirchner kam hier mit einer 350er Yamaha auf den siebenten Rang.

Der Automobil-Sonntag

*Tourenwagen bis 1 300 cm³
Meisterschaftslauf*

Klaus Gohlke nicht zu bremsen

*Tourenwagen bis 1 300 cm³
Internationaler Pokallauf*

Großer Zweikampf: Bares kontra Gohlke

*Rennwagen bis 1 300/1 600 cm³
Meisterschaftslauf*

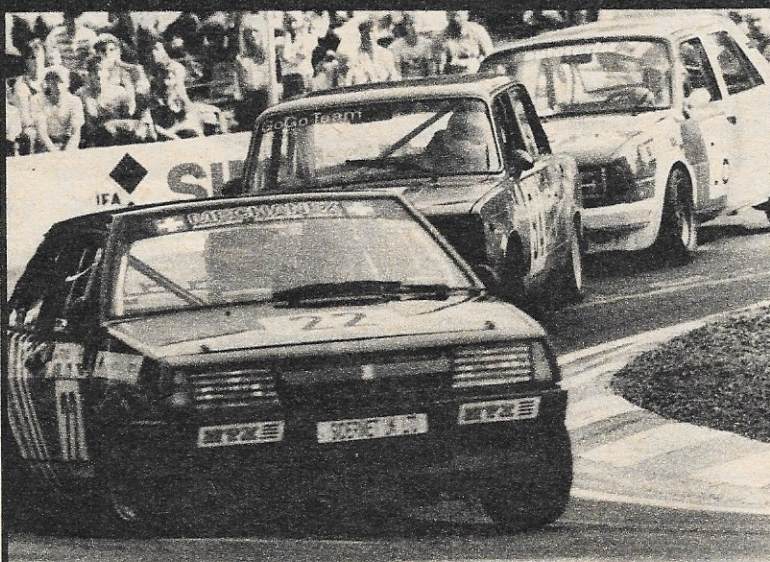
Gästesieg im Titelkampf: Adolf Fesarek (ČSSR)

*Rennwagen bis 1 600 cm³
Internationaler Pokallauf*

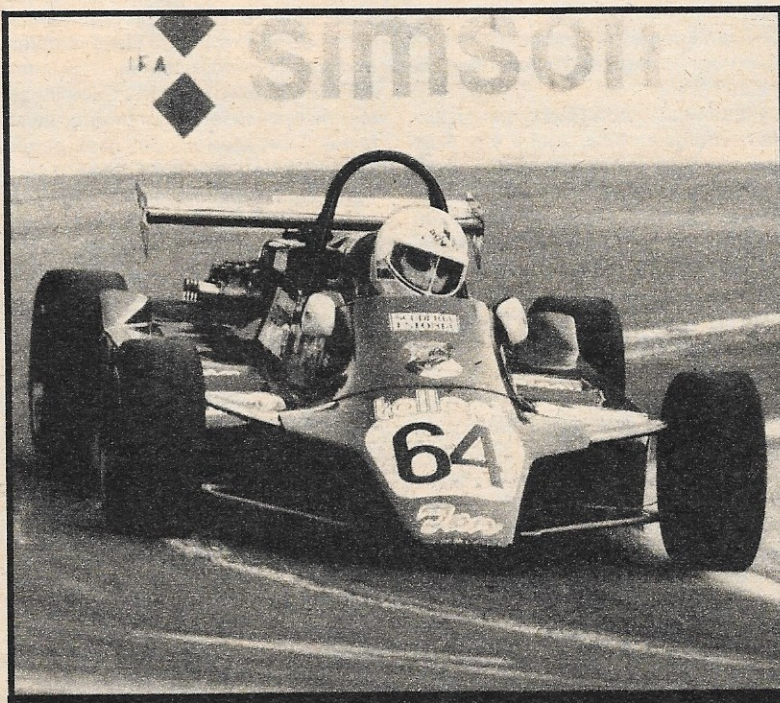
Klare Verhältnisse: Die sowjetischen Akteure fuhrten auf und davon

*Tourenwagen bis 600 cm³
Meisterschaftslauf*

Klaus Schumann wie in Glanzzeiten: Sieg vor Kai Kögler



Schwitzkasten: Gohlke zwischen den ČSSR-Fahrern Bold und Došek



Toivo Asmer: durchbrach alle Schallmauern

Der automobile Sonntag begann genauso heiß wie der Motorrad-Sonabend. Bereits in den Morgenstunden wurde die Piste von der Sonne mächtig aufgeheizt, und in den beiden internationalen Pokal-Läufen begann sogar die Luft zu knistern. Vor Spannung nämlich.

Versuchen wir es chronologisch. Das Vierrad-Festival startete mit der Meisterschaftslauf der Tourenwagen bis 1 300 cm³ Hubraum, in der sich der Berliner Klaus Gohlke ohne viel Mühe die dickste Punktebeute einheimste, obwohl ihm anfangs noch der ČSSR-Gast Karol Patocha mit einem Škoda vor der Nase herumfuhr. Doch nur bis kurz hinter dem Buchhübel, da zog nämlich Gohlke mit seinem Lada 2105 ohne viel Gewese vorbei, bastelte sich kontinuierlich einen schönen Vorsprung zusammen und gewann nach 61 Kilometern sicher vor dem Greizer Bernd Müller. Dritter wurde DDR-Meister Wolfgang Krug, der in diesem Jahr bereits seinen 53 (!) Geburtstag feiert. Dahinter landete der Marienberger Sieghard Sonntag, den dieses Ergebnis – wie Gohlke, Müller und Krug – für die Pokalmannschaft qualifizierte. Seine Tochter Bettina indes fuhr zwar mit einem potenten Lada herum, konnte aber (wieder einmal) nicht viel bestellen.

Im Pokal-Rennen hätte es dann beinahe geklappt. Für Klaus Gohlke. In der ersten Runde schoß unser Lada-Spezialist immerhin als Vierter vorbei, in Runde zwei war er schon Dritter. Vor ihm ein inniger Zweier: Ladislav Bares (Lada 2105) und František Došek (Škoda 130).

Danach gab es zwischen Bares und Došek mehrere Führungswechsel und eine Zuspitzung dieses internen ČSSR-Spitzenduells, das in der neunten Runde wieder einmal Bares gewann. Und in dieser Situation griff Klaus Gohlke an, denn vorher lief für ihn nichts zusammen, weil das ČSSR-Duo die Ideallinie (und noch ein bißchen mehr) mit konstanter Regelmäßigkeit einfach dicht machte. Gohlke nutzte nun eine Unachtsamkeit von Došek aus: Als dieser sich in der Schikane übernahm, stieß der Berliner druckvoll vorbei. Das war erst einmal geschafft, doch die härtere Nuß fuhr 30 Meter vor ihm.

Gohlke schob und drängelte wie ein Räumflug, versuchte alle Tricks und Haken, aber Bares wollte sich nun unter keinen Umständen überholen lassen, obwohl er sogar die blaue Flagge gezeigt bekam. Höhepunkt: In der Waldkurve bumsten ihre Fahrzeuge leicht gegeneinander. Gelassener Kommentar Gohlkes: „Das kommt im Eifer des Gefechts schon mal vor, und wir waren uns deshalb nicht böse, sondern sind darüber hinterher in eine lockere Fachsimpelei geraten.“

Wie dem auch sei, jedenfalls war Bares nicht zu bezwingen, „zumal ich am Schluß auch nicht mehr Kopf und Kragen riskieren wollte“. Nebenbei bemerkt: Vlastimil Tomašek, der zehnfache ČSSR-Meister,

Randnotizen

Weitere Verbesserungen am Klassiker-Kurs: Die Tribüne an der Schikane ist fertiggestellt (fast 5 000 Sitzplätze), und vor der Schikane gibt es jetzt eine zusätzliche (Stehplatz-)Tribüne, die bis zum 90er Rennen komplettiert wird. Die Piste selbst ist zum Beispiel zwischen Heinrichsruher und Waldkurve auf 10 Meter verbreitert worden.

*

Vincenzo Mazzi (51), seit zehn Jahren Generalsekretär des italienischen Motorsport-Verbandes, kam diesmal als Delegationsleiter mit fünf Zweirad-Akteuren. „Wir sind gern in Schleiz. Die Aufnahme war sehr freundlich, und die Atmosphäre ist wunderbar. Meine Fahrer sind darüber sehr zufrieden.“

*

Mit der Vorjahresmaschine von Uwe Schelter gewann der 24jährige Krankpfleger(!) Thorsten Walther vom MC Döbeln das Ausweisrennen bis 125 cm³. Bis zur sechsten Runde führte allerdings noch Maik Orth (22), den dann Technikprobleme bremsen: „Der Motor ging fest.“ In der 250er Ausweisklasse gab es ein Dauerduell zwischen Achim Gündel (Sieger) und Bernd Klockmann.

*

Bei den Trabis konnte Altmeister Klaus Schumann noch einmal voll zulangen. Mit lediglich 0,14 s Vorsprung fuhr er vor dem jungen Erfurter Kai Kögler über die Ziellinie. Klaus Schumann: „Ich bin sehr glücklich über diesen Erfolg, aber dies ist nun wirklich meine letzte Saison.“

*

Für die medizinische Betreuung sorgen in Schleiz 17 Ärzte und etwa 120 DRK-Helfer. Zur Verfügung standen an allen wichtigen Streckenpunkten 17 Sanitätskrankswagen.

*

Johannes Kehrer hatte diesmal schon im Training Sorgen. An der 350er Yamaha ging das Getriebe entzwei, und an der 250er Maschine, die jetzt mit zwei Zimpel-Zylindern (!) arbeitet, streikte die Zündung.

*

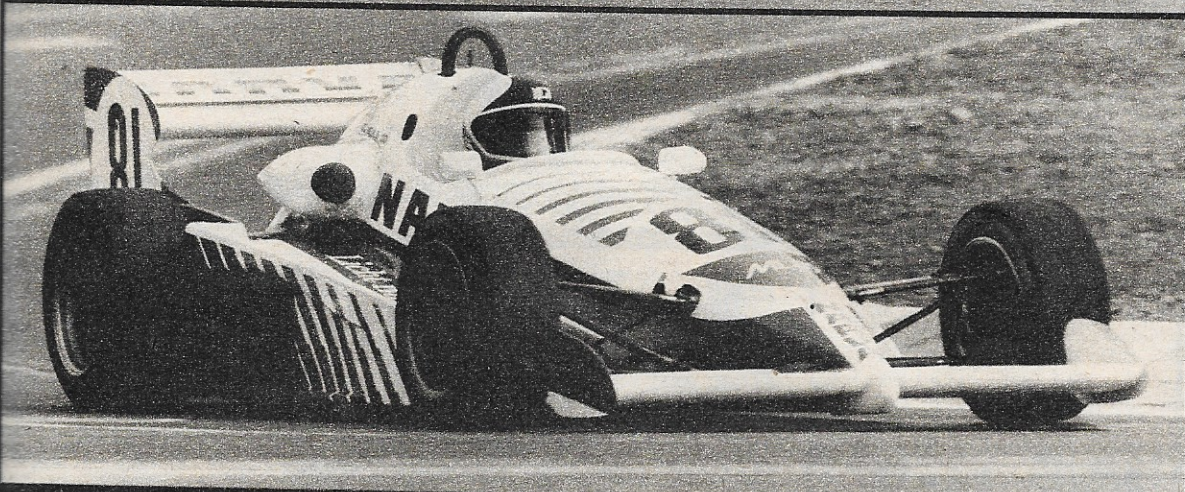
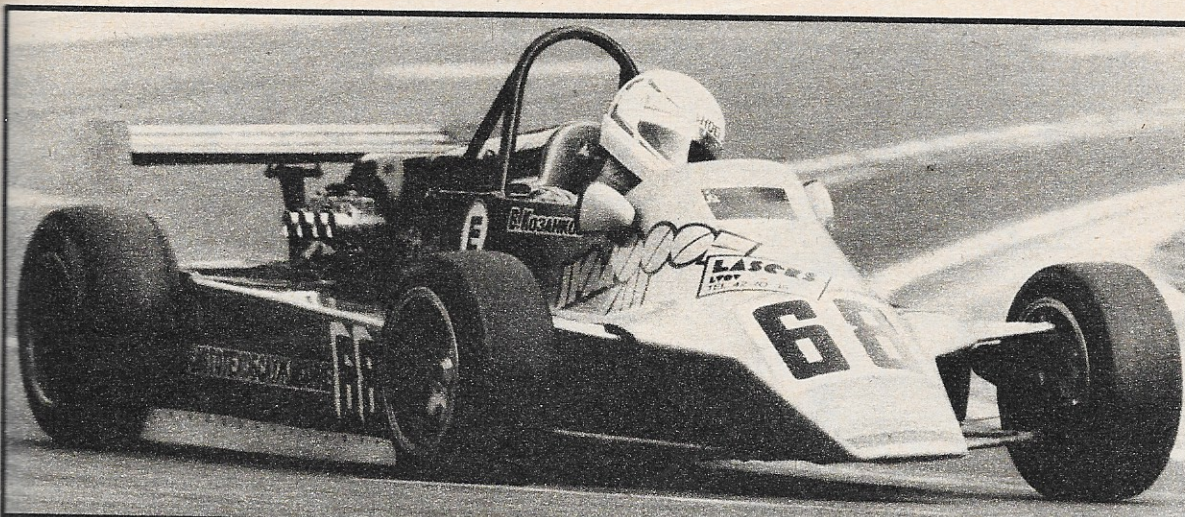
„Mach' bloß nicht soviel Reklame.“ Mit diesen Worten kommentierte Uwe Elschner (29) seinen fünften Platz im Ausweisrennen bis 250 cm³. Der Sohn von Rennleiter Gerhard Elschner fuhr in Schleiz mit der Einzylinder-Maschine ein ziemlich flottes Rennen. Noch vor Jahresfrist war er im Moto-Cross aktiv.

*

Die Rundenrekorde purzelten in Schleiz gleich serienweise. Super: Bei den Rennwagen schraubte UdSSR-Pilot Toivo Asmer die Marke von 159,958 auf 169,024 km/h!

*

Für 1990 gibt es neue Renn-Überlegungen. Vorgeesehen sind für den 12. und 13. Mai nationale Wettbewerbe (DDR-Meisterschaft und -Bestenerrmittlung), und vom 3. bis 5. August soll's dann beim 57. Rennen nur international zugehen.



Viktor Kasankow (oben): erst Duell-Held, dann Getriebeprobleme. – Ulli Melkus: hetzte den neuen Formel-Prototyp

konnte mit dem brandneuen Gruppe-A-Škoda Favorit (106 PS bei 7500 Touren) noch nicht zum Zuge kommen, und der Samara von Juri Kacai war Sekunden vor dem Start an die Box geschickt worden, weil aus dem Motor Öl auf die Piste tropfte.

Und was besahen die anderen DDR-Fahrer? Wolfgang Krug wurde Neunter. Hans-Joachim Gorgel dahinter Zehnter. Hingegen „stolperte“ Bernd Müller durch einen rumänischen Fahrer leider ins Wiesen-Aus. Sieghard Sonntag wiederum eliminierte sich selbst, als er hinterm Buchhübel ohne ersichtlichen Grund von der Bahn flog und – trotz hektischer Kurbelei – einen Kopfstand nicht verhindern konnte. Folge: Wichtige Mannschaftspunkte waren einfach futsch.

Bleibt noch das Rennwagen-Thema. Ein scharf gewürztes, aber einseitiges, denn das Sagen hatte die hochklassige Konkurrenz aus Freundsland. Was schon im Meisterschafts-Lauf (!) begann, als nämlich ČSSR-Gast Adolf Fesarek unserem Titelverteidiger Bernd Kasper deutlich das Nachsehen gab, und sich hinter dem Dresdener sogar noch ein weiterer Ausländer, Igor Kruminski aus der UdSSR, plazierte. So etwa 11 Sekunden später wurde dann Hans-Dieter Kessler abgewinkt, der sich in den zehn Runden um vier Plätze verbessert hatte, aber dennoch unzufrieden war, „weil ich mit dem Auto ständig Temperatur- und Ölprobleme hatte“.

Bernd Kasper: „Im zweiten Training nervte mich ein verdächtiges Geräusch aus der Triebwerksgegend, doch die Ursache ließ sich nicht mehr finden. Zur Sicherheit haben wir dann etwas länger übersetzt, wodurch der Wagen nun insgesamt langsamer wurde. Jetzt im Rennen hat mich dieses Geräusch immer noch beunruhigt...“

Probleme gab's auch bei Ulli Melkus. Der Dresdener testete ja den neuen Formel-Prototyp, der mit Unterstützung unserer Fahrzeugindustrie das Laufen lernt. Aber das gute Stück zeigte noch Fahrwerksmacken. Ulli: „In schnellen Kurven und bei Unebenheiten liegt das Auto nicht optimal. Da müssen wir am Federungssystem vielleicht noch einiges verändern.“

Also gedämpfte Erwartungen vor dem internationalen Pokal-Rennen (aktuelles Hubraumlimit: 1600 cm³). Was sich dann in diesem Lauf tatsächlich abspielte, das überraschte zumindest die Zuschauer: Nach nur zwei Runden hatten sich die sowjetischen Starpiloten Toivo Asmer und Viktor Kasankow dermaßen von der Truppe entfernt, daß es aussah, als ob die beiden in einem anderen Rennen fuhren. Hinter ihnen war weit und breit nichts zu sehen, ja nicht einmal zu hören, und in der dritten Runde begann dieses traumhafte Duo mit den ersten Überwindungen!

Das Tollste an der Sache war: Asmer und Kasankow lieferten sich einen so

aufregenden Zweikampf, daß es viele Fans buchstäblich vom Hocker riß. In jeder Runde wechselte mindestens einmal die Führung, und manchmal fuhren sie fast übereinander. „Wir haben nicht gespielt, sondern wirklich gekämpft“, versicherte Asmer (42), seines Zeichens fünffacher UdSSR-Meister und Chef einer Industrievereinigung (!). Erst in Runde neun drängelte sich der Tallinner knapp an Kasankow vorbei – und siegte mit einer halben Minute Vorsprung vor seinem Landsmann Alexander Potehin, denn Kasankow stoppten Getriebeprobleme, wobei er seinen Estonia allerdings wieder flott bekam und sogar noch über die Linie brachte – fünfter Platz. Als schnellster DDR-Fahrer glänzte dann wenigstens Manfred Günther, der (mit einem 1300er Motor) als Sechster das Ziel erreichte. Bernd Kasper dagegen, anfangs Fünfter, hatte sein Auto in der zehnten Runde abstellen müssen. Kupplungsschaden. Bei Ulli Melkus wiederum, der außerhalb der Mannschaftswertung fuhr, knickte rechts hinten eine Strebe der Radaufhängung ab. Ulli: „Vielleicht war ein Stoßdämpferdefekt die Ursache.“

Dennoch: Optimismus ist weiterhin angesagt, denn das Melkus-Projekt befindet sich ja noch im Probiestadium, und da geht's nicht wie beim Brezelbacken.

OFFIZIELLES ERGEBNIS

(Eine Runde = 6,791 km)

MOTORRÄDER, Lizenzfahrer, Läufe zur DDR-Meisterschaft, Klasse bis 80 cm³ (Pokal „Für Frieden und Freundschaft der Rennstadt Schleiz“), 10 Runden = 67,910 km, am Start 50, am Ziel 35 Fahrer: 1. Szabo (Ungarn) 28:52,17 min = 141,139 km/h; 2. Dünki 28:56,76 min; 3. Koster (beide Schweiz) 28:57,03 min; 4. Pintar (Jugoslawien); 5. Bernard (Belgien); 6. Sassone (Italien); ... 14. Müller; 15. Junghans; 17. Gäbler; 18. Czech; 20. Wazlawek; 21. Schulze (alle DDR). – Schnellste Runde: Szabó in 2:50,35 min = 141,514 km/h. – Schnellster DDR-Fahrer: Hofmann in 2:57,56 min = 137,686 km/h.

Mannschaftswertung: 1. Schweiz 56 Punkte, 2. ČSSR I 25, 3. Italien 25, 4. DDR I 10, 5. DDR II 10.

Klasse bis 125 cm³, 13 Runden = 88,283 km, am Start 44, am Ziel 30 Fahrer: 1. Csósz (Ungarn) 35:39,14 min = 148,573 km/h (neuer Streckenrekord); 2. Pintar (Jugoslawien) 35:59,71 min; 3. Szabo (Ungarn) 36:02,45 min; 4. Gorec (Jugoslawien); 5. Heider (Schweiz); 6. Nikolow (Bulgarien); ... 8. Rien (DDR). – Schnellste Runde: Csósz in 2:41,34 min = 151,526 km/h (neuer Rundenrekord). – Schnellster DDR-Fahrer: Rien in 2:45,74 min = 147,306 km/h.

Klasse bis 250 cm³/Einzyylinder, 11 Runden = 74,501 km, am Start 39, am Ziel 20 Fahrer: 1. Freudenberg 32:09,91 min = 139,345 km/h (neuer Streckenrekord); 2. Schneider 33:10,21 min; 3. L. Brandenburger 33:24,04 min; 4. Tinius; 5. Englisch; 6. Ranacher; 7. Grund; 8. Weinitzke; 9. Holstein; 10. Brandt (alle DDR). – Schnellste Runde: Freudenberg in 2:52,84 min = 142,104 km/h (neuer Rundenrekord). – Schnellster DDR-Fahrer: Freudenberg in 32:09,91 min = 139,345 km/h.

Klasse bis 250 cm³/Zweizylinder, Lauf um den Pokal „Schleizer Dreieck“, 14 Runden = 95,074 km, am Start 44, am Ziel 30 Fahrer: 1. Sraj (Jugoslawien) 36:49,05 min = 154,938 km/h; 2. Majoros (ČSSR) 36:49,28 min; 3. Neukirchner (DDR) 36:51,39 min; 4. Sinko (Ungarn); 5. Preobrasenski (UdSSR); 6. Partlíček (ČSSR); 7. Kaduk; 8. Lucas; ... 10. Brandt; 13. Tennstädt; 14. Leonhardt; 17. Müller; 18. Hola; 19. Böge (alle DDR). – Schnellste Runde: Lovasi in 2:33,46 min = 159,309 km/h. – Schnellster DDR-Fahrer: Neukirchner in 2:33,61 min = 157,108 km/h.

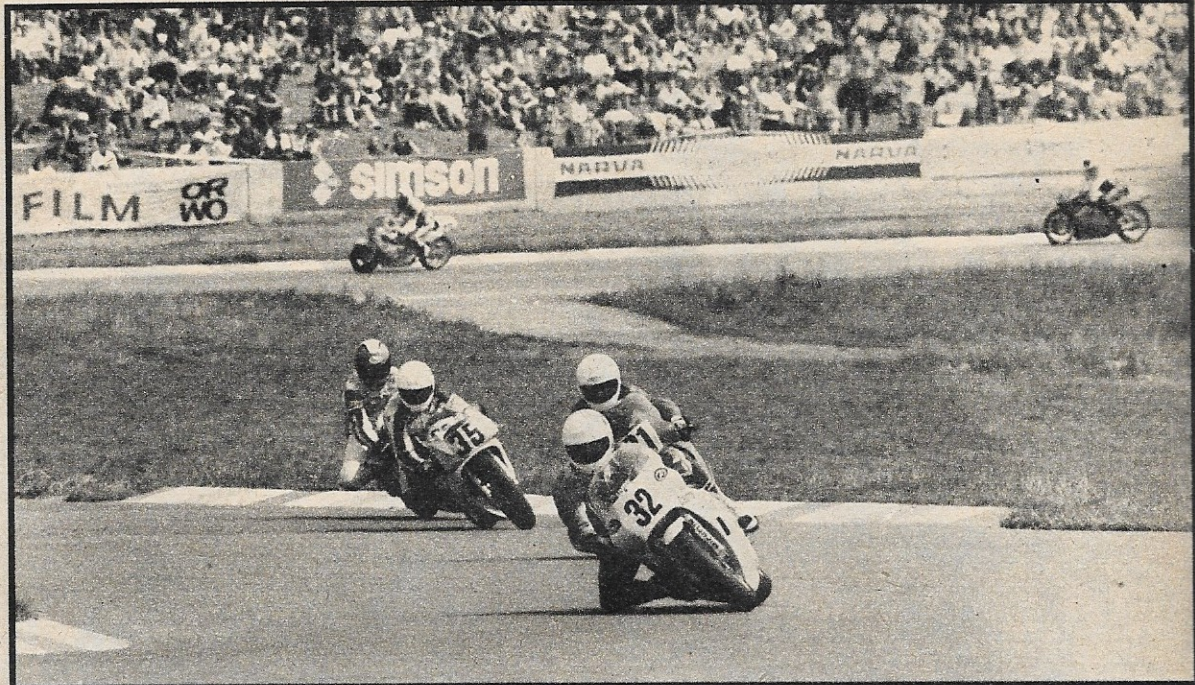
Klasse bis 500 cm³, 14 Runden = 95,074 km, am Start 24, am Ziel 19 Fahrer: 1. Dekanek (ČSSR) 36:06,32 min = 157,994 km/h; 2. Zeller (Österreich) 36:44,19 min; 3. Lovasi (Ungarn) 36:50,44 min; 4. Heutmerkers; 5. Stammsnyder (beide Niederlande); 6. Medek (ČSSR); 7. Neukirchner; ... 11. Kaduk; 15. Rien; 16. Leonhardt; 18. Eisenhut (alle DDR). – Schnellste Runde: Dekanek in 2:31,56 min = 161,306 km/h. – Schnellster DDR-Fahrer: Neukirchner in 37:58,55 min = 150,212 km/h.

Ausweisfahrer, Läufe zur DDR-Bestermittlung, Klasse bis 80 cm³, 8 Runden = 54,328 km, am Start 20, am Ziel 10 Fahrer: 1. Schneider (MC Wasungen) 28:12,94 min = 115,527 km/h; 2. Kunzmann (MC Zittau); 3. Schreck (MC Schleizer Dreieck); 4. Spalteholz (MC Grimma); 5. Hunger (MC Hohenstein-Ernstthal); 6. Wetzlin (MC Grimma); 7. Boing (MC Sangerhausen); 8. Görg (MC Nossen); 9. Leick (MC Poly. K.-M.-Stadt); 10. Steltner (MC Carl Zeiss Jena). – Schnellste Runde: Schneider in 3:26,46 min = 118,413 km/h.

Klasse bis 125 cm³, 8 Runden = 54,328 km, am Start 27, am Ziel 8 Fahrer: 1. Walther (MC Döbeln) 25:22,04 min = 128,499 km/h; 2. Stingel (MC Wismut Aue) 25:46,12 min; 3. Schreiber (MC Zwickau) 26:25,67 min; 4. Schulze (MC Leipzig); 5. Hödl (MC „Fritz Heckert“ Karl-Marx-Stadt); 6. Arit (MC Großenhain); 7. Sander (MC Zwickau); 8. Palutke (MC Leipzig); 9. Mandel (MC Marienberger Dreieck); 10. Orth (MC Cottbus). – Schnellste Runde: Orth in 3:04,81 min = 132,285 km/h.

Klasse bis 250 cm³, 8 Runden = 54,328 km, am Start 42, am Ziel 31 Fahrer: 1. Gündel (MC Wismut Aue) 25:24,16 min = 128,320 km/h; 2. Klockmann (MC Schönebeck) 25:25,42 min; 3. Illgen (MC Hohenstein-Ernstthal) 26:02,86 min; 4. Schumann (MC Greiz); 5. Elschner (MC Schleizer Dreieck); 6. Britting (MC Post Berlin); 7. Elstner (MC Robur Zittau); 8. Förster (MC Leipzig); 9. Bach (MC Marienberger Dreieck); 10. Neuhe (MC Touring Leipzig). – Schnellste Runde: Klockmann in 3:03,19 min = 133,455 km/h.

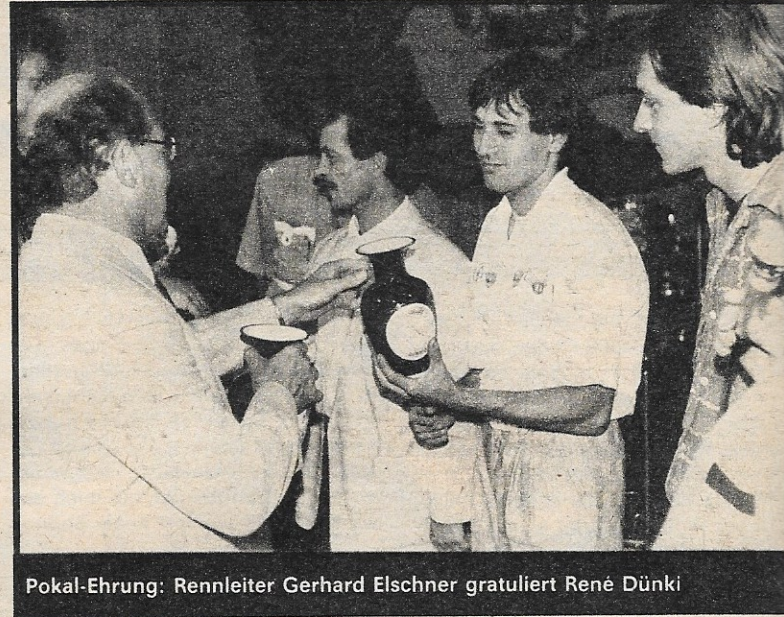
AUTOMOBILE, Läufe zur DDR-Meisterschaft, Tourenwagen A bis 600 cm³, 8 Runden, am Start 30, am Ziel 25 Fahrer: 1. Schumann (MC



Hochstimmung an der neuen Schikane: Zeller (Österreich) vor Dekanek (ČSSR) und Lovasi (Ungarn)



Sehr erfolgreich: Klaus Gohlke



Pokal-Ehrung: Rennleiter Gerhard Elschner gratuliert René Dünki

Neumark) 26:31,82 min = 122,866 km/h (neuer Streckenrekord); 2. Kögler (MC VK Erfurt) 26:31,96 min; 3. Kunath (MC Lützkendorf) 26:35,54 min; 4. Unbehau (MC VK Erfurt); 5. Gaida (MC Molkau); 6. Mossler (MC Magdeburg); 7. Hoffmann (MC Gotha); 8. Els (MC Elan Karl-Marx-Stadt); 9. Scheytza; 10. Rauer (beide MC Lützkendorf). – Schnellste Runde: Schumann in 3:14,96 min = 125,398 km/h (neuer Rundenrekord).

Tourenwagen A bis 1300 cm³, 9 Runden = 61,119 km, am Start 26, am Ziel 21 Fahrer: 1. Gohlke 27:32,38 min = 133,158 km/h (neuer Streckenrekord); 2. Müller 27:49,54 min; 3. Krug 27:52,99 min; 4. Sonntag; 5. Gorgel; ... 7. Schröder; 10. Strauss; 11. Käßler; 12. Seyfarth; 13. Limmer (alle DDR). – Schnellste Runde: Gohlke in 3:01,58 min = 134,638 km/h (neuer Rundenrekord).

Rennwagen E bis 1300 cm³, 10 Runden = 67,910 km, am Start 18, am Ziel 15 Fahrer: 1. Siegert (MC Greiz-Döhlau) 26:34,33 min = 155,341 km/h; 2. Günther (MC Zwickau) 26:41,56 min; 3. Göpel (MC KV Leipzig) 26:44,59 min; 4. Juppe; 5. Perner (beide MC Dresden); 6. Wilms (MC IFA Kerosierwerke Dresden); 7. Maik (MC KV Leipzig); 8. Thalmann (MC KV Leipzig); 9. Stiebitz (MC Gräfen-tonna); 10. Stark (MC Greiz-Döhlau). – Schnellste Runde: Günther in 2:36,56 min = 156,155 km/h.

Rennwagen E bis 1600 cm³, 10 Runden, am Start 12, am Ziel 10 Fahrer: 1. Fesarek (ČSSR) 25:48,91 min = 157,836 km/h; 2. Kasper (DDR)

25:50,13 min; 3. Kruminschi (UdSSR) 26:00,35 min; 4. Kessler; 5. Schwalbe; 6. Opitz; 7. Isensee; 8. Smollich; ... 10. Vogel (alle DDR). – Schnellste Runde: Kessler in 2:31,78 min = 161,073 km/h (neuer Rundenrekord).

Rennwagen E bis 1300 cm³, LK II (DDR-Bestermittlung), 8 Runden = 54,328 km, am Start 28, am Ziel 22 Fahrer: 1. Ahlert (MC IFA Beelitz) 23:49,05 min = 136,861 km/h; 2. Bredecke (MC Elan Karl-Marx-Stadt) 23:49,24 min; 3. Hän-sel (MC GV Mittellausitzer Bergland) 23:57,17; 4. Peter (MC KV Leipzig); 5. Saupe (MC Borna); 6. Wunderlich (MC BKK Borna); 7. Kraft (MC Fortschritt Neustadt); 8. Jurthe (MC Kahsel); 9. Georg (MC Greiz); 10. Schmiedt (MC Sangerhausen). – Schnellste Runde: Worm (MC Leipzig) in 2:54,51 min = 140,893 km/h.

Tourenwagen A bis 1300 cm³, Lauf zum Pokal „Für Frieden und Freundschaft“, 14 Runden = 95,074 km, am Start 28, am Ziel 20 Fahrer: 1. Bar-es (ČSSR) 42:32,25 min = 134,104 km/h (neuer Streckenrekord); 2. Gohlke (DDR) 42:33,40 min; 3. Došek 42:37,15 min; 4. Tomašek (beide ČSSR); 5. Judejks (UdSSR); 6. Golc (ČSSR); ... 9. Krug; 10. Gorgel (beide DDR). – Schnellste Runde: Tomašek in 2:59,01 min = 136,571 km/h (neuer Rundenrekord). – Schnellster DDR-Fahrer: Gohlke in 3:06,35 min = 135,556 km/h. – Mannschaftswertung: 1. ČSSR 132 Punkte, 2. Bulgarien 91, 3. DDR 82, 4. Rumänien 80, 5. UdSSR 77. – Stand nach 3 Läufen: 1. UdSSR 342 Punkte, 2. ČSSR 335, 3. DDR 286, 4. Bulgarien 279, 5. Polen 167, 6. Ungarn 61.

Rennwagen E bis 1600 cm³, Lauf zum Pokal „Für Frieden und Freundschaft“, 14 Runden, am Start 29, am Ziel 17 Fahrer: 1. Asmer 34:33,91 min = 165,034 km/h (neuer Streckenrekord); 2. Potehin 35:04,74 min; 3. Pyld (alle UdSSR) 35:16,31 min; 4. Lim (ČSSR); 5. Kasan-kow (UdSSR); 6. Günther; 7. Siegert; ... 9. Opitz; 11. Smollich; 12. Vogel (alle DDR). – Schnellste Runde: Asmer und Kasanow in 2:24,64 min = 169,024 km/h (neuer Rundenrekord). – Schnellster DDR-Fahrer: Kasper in 2:32,46 min = 160,354 km/h.

Mannschaftswertung: 1. UdSSR 139 Punkte, 2. DDR 113, 3. Polen 66, 4. Bulgarien 62, 5. Rumänien 57. – Stand nach 3 Läufen: 1. UdSSR 278 Punkte, 2. DDR 225, 3. Polen 136, 4. Rumänien 120, 5. Bulgarien 62.

Nachtrag – zweiter Lauf zum Pokal „Für Frieden und Freundschaft“ am 22./23. Juli in Riga (UdSSR), Tourenwagen A bis 1300 cm³, 26 Runden = 95,212 km: 1. Kacai 44:11,4 min; 2. Grigo-riew (beide UdSSR) 44:30,5 min; 3. Došek (ČSSR) 44:32,8 min; ... 5. Gohlke; 12. Gorgel; 15. Käßler; 23. Krug (alle DDR). – Mannschaftswertung: 1. UdSSR 137 Punkte, 2. ČSSR 117, 3. DDR 103, 4. Rumänien 80, 5. Polen 78, 6. Bulgarien 69, 7. Ungarn 61.

Rennwagen E bis 1600 cm³, 26 Runden = 95,212 km: 1. Kasanow 35:40,2 min; 2. Asmer 35:43,9 min; 3. Potehin (alle UdSSR) 36:12,9 min; ... 6. Kasper; 7. Melkus; 10. Gün-ther (alle DDR). – Mannschaftswertung: 1. UdSSR 139 Punkte, 2. DDR 112, 3. Polen 70, 4. Rumänien 63.

Lothar Neukirchner
(MC Wismut Aue)

Größte sportliche Erfolge:
DDR-Meister 1987
und 1988

Geboren: 26. Mai 1959
Beruf: Schmied und Kfz-Schlosser
Aktiv seit: 1978

straßenrennsport

