

Shell. Ein Motor des Fortschritts.

## MOTORRÄDER

Yamaha-Castrol-Cup,  
80, 125, 250, und  
500 ccm Lizenz,  
Superbike

## AUTOMOBILE

Internationale Formel-Ford-  
Meisterschaft,  
ONS-Renault 5-elf-Pokal,  
Tourenwagen A 1600,  
Rennwagen E 1600



# 57. INTERNATIONALES SCHLEIZER DREIECKRENNEN

3. BIS 5. AUGUST 1990

SCHLEIZER DREIECK -



IMMER EIN ERLEBNIS

Bitburger SPORT SERVICE



RENAULT  
Autos zum Leben.



Shell. Ein Motor des Fortschritts.

# AUTOS TRENDS IDEEN



# AAA'90

## AUTO-AUSSTELLUNG

# BERLIN

6.-14. OKTOBER 1990 • 9-18 UHR Auf dem Messegelände der 



SCHLEIZER DREIECK -

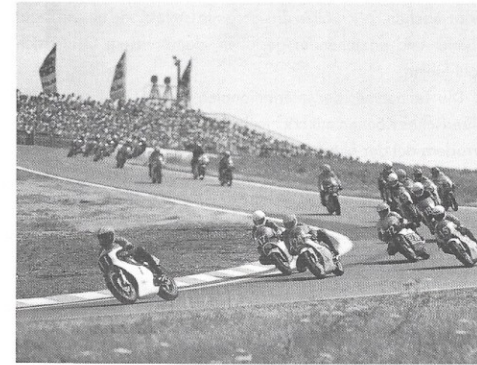


IMMER EIN ERLEBNIS



## 57. INTERNATIONALES SCHLEIZER DREIECKRENNEN FÜR MOTORRÄDER AM 3. UND 4. AUGUST 1990

- ▲ Internationale Motorradrennen der Klassen bis 80 ccm, 125 ccm, 250 ccm/Einzylinder, 250 ccm/Zweizylinder, 500 ccm und Superbikes.
- ▲ 8. Lauf zum Yamaha-Castrol-Cup 1990
- ▲ Die Veranstaltung wurde vom ADMV der DDR unter der Nr. 1/00/04 und im FIM-Sportkalender unter der Nr. 07/44 registriert.



## 33. INTERNATIONALES SCHLEIZER DREIECKRENNEN FÜR AUTOMOBILE AM 4. UND 5. AUGUST 1990

- ▲ Lauf zum ONS-Renault 5-elf-Pokal
  - ▲ Lauf zur Internationalen Formel Ford 1600 Meisterschaft
  - ▲ Tourenwagenrennen der Gr. A bis 1600 ccm (international)
  - ▲ Rennwagenlauf der Gr. E bis 1600 ccm (international)
- Die Veranstaltung wurde vom ADMV der DDR unter der Nr. 9-00/02 registriert und ist im FIA-Sportkalender aufgeführt.



VERANSTALTER: MC SCHLEIZER DREIECK

## DER INHALT

Grüßworte	Seite 4	<b>RENNEN 7</b> Motorräder	Seite 23
Zeitplan	Seite 4	Marlboro-Racing-Team	Seite 26
Wichtige Hinweise	Seite 6	Auftakt am Dreieck	Seite 28
Organisation	Seite 8	Geschichte des Dreiecks	Seite 30
Infos	Seite 10	RENAULT 5-elf-POKAL	Seite 32
Tombola	Seite 10	<b>RENNEN 1</b> Automobile	Seite 34
<b>RENNEN 1</b> Motorräder	Seite 12	<b>RENNEN 2</b> Automobile	Seite 36
<b>RENNEN 2</b> Motorräder	Seite 14	Formel Ford	Seite 38
<b>RENNEN 3</b> Motorräder	Seite 16	<b>RENNEN 3</b> Automobile	Seite 40
<b>RENNEN 4</b> Motorräder	Seite 18	<b>RENNEN 4</b> Automobile	Seite 42
<b>RENNEN 5</b> Motorräder	Seite 19	Fahrerportraits	Seite 44
HB-Racing-Team	Seite 21	Ehrenbuch	Seite 49
<b>RENNEN 6</b> Motorräder	Seite 22	Neues vom Dreieck	Seite 50

## IMPRESSUM

**Herausgeber** MC Schleizer Dreieck

**Marketing** Butz, Krämer & Partner  
Südl. Münchner Str. 8  
D-8022 Grünwald  
Telefon 0 89 / 6 41 34 00

**Redaktion, Gestaltung und Anzeigenverwaltung** »die agentour«  
Rückertstraße 4  
D-8000 München 2  
Telefon 0 89/53 09 97-0

**Texte** MC Schleizer Dreieck  
Industrie

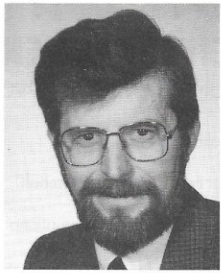
**Fotos** MC Schleizer Dreieck  
ATP, Industrie

**Anzeigen-Repräsentanz** Uwe Bentz  
Idastraße 13  
D-8000 München 71  
Telefon 0 89 / 7 91 84 77

**Satz** TYPOART GmbH, München

**Litho** PHG Lithos, Martinsried

**Druck** Peschke-Druck, München



### Grußwort des Landrates

Als Schirmherr heiße ich alle Freunde des Motorsport- sportes aus nah und fern zum 57. Internationalen Schleizer Dreieckrennen auf das herzlichste willkommen.

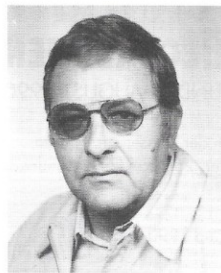
Dieses Rennen findet nicht nur statt auf der ältesten Rennstrecke Europas, sondern unter wahrhaft freien Bedingungen im Herzen Deutschlands.

Nie wieder soll es zu einer Bevormundung des Sportes, zur Ausgrenzung von Aktiven und Zuschauern kommen. Hohe motorsportliche Leistungen und fahrerisches Können sind allein der Gradmesser für eine Teilnahme der Motorsportler.

Ich bin mir gewiß, daß unter diesen neuen Bedingungen sich das Internationale Schleizer Dreieckrennen zu einem Motorsportereignis entwickeln wird, welches einen großen internationalen Ruf besitzt, an dem deutsche und internationale Motorsportler gern teilnehmen und den Zuschauern hohe sportliche Leistungen in fairen Rennen geboten werden.

In diesem Sinne wünsche ich allen Aktiven ein gutes Rennen, den Zuschauern begeisternde Stunden beim 57. Internationalen Schleizer Dreieckrennen und einen angenehmen Aufenthalt in Schleiz.

Siegfried Wetzal  
Landrat des Kreises Schleiz



### Grußwort des Bürgermeisters

Als Bürgermeisters der Rennstadt Schleiz begrüße ich alle Freunde des Motorsportes und Gäste aus Deutschland und heiße Sie recht herzlich willkommen.

Eine neue Zeit ist angebrochen, die nun auch für den Motorsport keine Grenzen mehr kennt. Tradition und Zeitgeist verbindet das 57. Internationale Schleizer Dreieckrennen. Den Organisatoren ist es gelungen, die Strecke attraktiver und sicherer zu machen. Wir wollen das gesamte Umfeld und unsere Stadt schöner und anziehender gestalten, damit unsere Gäste sich wohl fühlen.

Die Teilnehmer der internationalen Rennfahrereleite, die ihr fahrerisches Können mit hochtechnisierten Rennwagen und Motorrädern auf der ältesten Straßenrennstrecke Deutschlands zeigen, werden ihr Bestes geben und Ihnen spannenden Motorsport bieten.

Ich wünsche allen Aktiven gute Rennen und den Zuschauern sowie Gästen einen angenehmen Aufenthalt in Schleiz.

Ott  
Bürgermeister der Stadt Schleiz

**Die Zukunft heißt: Ein geeinigtes Deutschland im gemeinsamen Europa!**

## DER ZEITPLAN

### Freitag 3. August 1990

7.00 bis 16.00 Uhr	Training Motorräder
16.15 Uhr	<b>RENNEN 1</b> bis 250 ccm, 1 Zyl.
17.15 Uhr	<b>RENNEN 2</b> Yamaha-Castrol-Cup

### Samstag 4. August 1990

9.00 Uhr	<b>RENNEN 3</b> bis 80 ccm
10.00 Uhr	<b>RENNEN 4</b> bis 125 ccm
11.00 Uhr	<b>RENNEN 5</b> bis 250 ccm, 2 Zyl.
12.15 Uhr	<b>RENNEN 6</b> bis 500 ccm
13.30 Uhr	<b>RENNEN 7</b> Superbike
14.45 bis 17.15 Uhr	Training Automobile

### Sonntag 5. August 1990

8.00 bis 10.30 Uhr	Training Automobile
11.15 Uhr	<b>RENNEN 1</b> ONS-Renault 5-elf-Pokal
12.15 Uhr	<b>RENNEN 2</b> Int. Formel Ford 1600 Meisterschaft
13.15 Uhr	<b>RENNEN 3</b> Int. Tourenwagen Gr. A bis 1600ccm
14.30 Uhr	<b>RENNEN 4</b> Int. Rennwagen GR. E bis 1600ccm

# Wir machen den Weg frei

 **Raiffeisenbank Köditz · Selbitz · Naila**

## WICHTIGE HINWEISE

### Die Polizei informiert

**Auf der Grundlage des Gesetzes über die Aufgaben und Befugnisse der DVP vom 11.6.1968 (GBl., S.232) wird zur Gewährleistung der Ordnung und Sicherheit während des 57. Internationalen Schleizer Dreieckrennens 1990 folgendes angeordnet:**

▲ Vor Beginn des Trainings bzw. Rennens wird die Strecke offiziell gesperrt. Nachstehende Informationen und Weisungen werden durch Einsatzfahrzeuge mit Flaggenzeichen gegeben.

**Rote Flagge = Strecke gesperrt!**

**Grüne Flagge = Übergänge geöffnet!**

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.

▲ Überqueren der Rennstrecke während des Trainings und Rennens bedeutet Lebensgefahr für Fahrer und Zuschauer und ist untersagt. Zum Überqueren sind die gekennzeichneten Fußgänger-Schleusen Kohlbachstraße, Sengtribüne, Palais, Forsthaus, Waldkurve, Zielkurve Oberböhmendorf und Buchhübel während der Trainings- und Rennpausen zu benutzen.

### Sperrung der Rennstrecke

- ▲ Die Rennstrecke wird für den gesamten öffentlichen Fahrzeugverkehr vom 3.8.1990 5.00 Uhr bis 5.8.1990 17.00 Uhr und für den Fußgängerverkehr während der Trainings- und Rennveranstaltungen gesperrt.
- ▲ Das Befahren der Rennstrecke nach der Sportveranstaltung ist nur in Rennrichtungen mit Sondergenehmigung und unter Einhaltung der festgelegten Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h gestattet.
- ▲ Die durch Verkehrszeichen und -einrichtungen getroffenen Festlegungen der Verkehrsführung sind einzuhalten.
- ▲ Das Überqueren der gesamten Rennstrecke ist nur an den Übergängen nach Freigabe gestattet.

### Verhalten der Zuschauer

- ▲ Das Herantreten an die Rennstrecke während der Veranstaltungen ist nur

bis zur Seil- oder Barriereabspernung gestattet. Gegebenen Weisungen der DVP und der Ordner ist unbedingt Folge zu leisten.

- ▲ Das Rauchen und der Umgang mit offenem Feuer ist in und an Wäldern, Flächen mit leicht brennbarem Bewuchs, Getreidefeldern, Lagern von Stroh, Heu u.a. brennbaren Stoffen verboten.
- ▲ Auf den Campingplätzen sind die Forderungen der Verkehrsordnung Brandschutz vom 8.6.1982, Anlage 3, insbesondere der Abstand der Zelte zueinander und zu Nebeneinrichtungen, die getrennte Abstellung der Kfz, die ungehinderte Abfahrt der Feuerwehr einzuhalten.
- ▲ Das Betreiben von offenen Feuerstätten ist nur an den dafür vorgesehenen Stellen gestattet.
- ▲ Das Mitbringen von Hunden, auch an der Leine, in den Veranstaltungsraum ist nicht gestattet.

Chef der BDVP Gera

## ES GEHT UM IHRE SICHERHEIT

▲ Die Entfernung oder Veränderung der Sicherheitseinrichtungen, der Reifen-/Strohsicherungen, Verschmutzen der Rennstrecke bzw. Sicherheitsstreifen, die Beschädigung von Fernspreitleitungen gefährden das Leben der Rennfahrer.

▲ 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 gesetzlichen Bestimmungen entspre-

chen und vorher von der staatlichen Bauaufsicht überprüft worden sind. Der Standort der Tribüne wird von der Rennleitung angewiesen und muß mindestens 10 m hinter der Abspernung liegen. Das Aufstellen von Hängern und Fahrzeugen an der Rennstrecke, insbesondere zur Benutzung der Tribüne, ist strengstens untersagt.

### NIE OHNE EINTRITTSKARTE

**Erwerben Sie Ihre Eintrittskarte unbedingt vor Veranstaltungsbeginn und tragen Sie die Karte stets bei sich. Werden Zuschauer von den Kontrollgruppen der Rennleitung ohne Eintrittskarte angetroffen, wird neben dem Preis für die Karte eine Kontrollgebühr von 20,- DM erhoben. Diese Gebühr haben auch Besucher zu zahlen, die sich ohne Tribünenkarte auf einer Tribüne oder ohne Fahrerlagerkarte im Fahrerlager aufhalten. Sie werden zudem von der Tribüne oder aus dem Fahrerlager verwiesen.**

# DER CORSA ZUM JUBELN.



Für den Fall, daß Sie demnächst ein größeres Tennis-Turnier gewinnen, empfehlen wir Ihnen den Corsa Steffi Special mit elektrischem Faltschiebedach. Es ist 70 x 69 cm groß und gibt Ihnen damit Gelegenheit, sich gebührend bejubeln zu lassen. Falls Sie weniger öffentlich jubeln wollen, verzichten Sie auf das Faltschiebedach und feiern - hinter der Colorverglasung - mit den speziell gestylten Sitzbezügen, dem Stereo-Cassetten-Radio und dem munteren 1.4i-Motor mit geregelter Kat. Blieben noch die tollen Leasing- und Finanzierungsangebote des freundlichen Opel Händlers. Falls Sie Ihr Preisgeld schonen wollen. **OPEL**

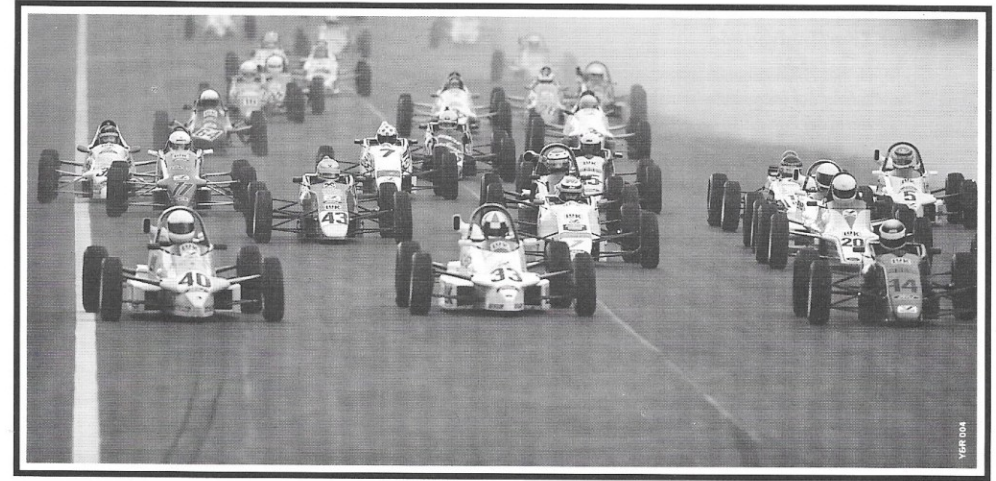
und feiern - hinter der Colorverglasung - mit den speziell gestylten Sitzbezügen, dem Stereo-Cassetten-Radio und dem munteren 1.4i-Motor mit geregelter Kat. Blieben noch die tollen Leasing- und Finanzierungsangebote des freundlichen Opel Händlers. Falls Sie Ihr Preisgeld schonen wollen. **OPEL**

DER OPEL CORSA. TECHNIK, DIE BEGEISTERT.

## ORGANISATION

<b>Schirmherr</b> Siegfried Wetzel	Landrat des Kreises Schleiz	<b>Boxen</b> Rudolf Gräsel	MC Schleizer Dreieck	<b>DRK der DDR</b> Joachim Kirchner	Schleiz
<b>Rennleiter</b> Gerhard Eischner	MC Schleizer Dreieck	<b>Maschinenabnahme</b> Hans Kießling	Schleiz	<b>Rennerzt</b> Dr. Klaus Appelt	Schleiz
<b>Rennsekretär</b> Hermann Kiss	MC Schleizer Dreieck	<b>Vorstart</b> Dieter Bartholdt	MC Schleizer Dreieck	<b>Handel u. Versorgung</b> Manfred Ludwig	Schleiz
<b>Organisationsleiter</b> Gerald Glück	MC Schleizer Dreieck	<b>Öffentlichkeitsarbeit</b> Dieter Zscherpel	Schleiz	<b>Land- u. Forstwirtschaft</b> Dr. Herbert Winkler	Mühltroff
<b>Stellv. Rennleiter</b> Waldemar Klemm	MC Schleizer Dreieck	<b>Ehrenpreise</b> Joachim Wolf	MC Schleizer Dreieck	<b>Straßenunterhaltung</b> U. Schulze-Könitzner	Schleiz
<b>Trainingsleiter</b> Arthur Krings	MC Schleizer Dreieck	<b>Streckenbau</b> Peter Leistner	MC Schleizer Dreieck	<b>Kultur</b> Dieter Baumgärtel	Schleiz
<b>Rennbüro</b> Wolfgang Frank	MC Schleizer Dreieck	<b>Tribünenbau</b> Burghard Tiersch	Schleiz	<b>Souvenire</b> Bruno Rauh	MC Schleizer Dreieck
<b>Finanzen</b> Dieter Macht	MC Schleizer Dreieck	<b>Camping</b> Rolf Müller	MC Schleizer Dreieck	<b>Gebäude</b> Dieter Gernandt	MC Schleizer Dreieck
<b>Ökonomie</b> Dr. Dietrich Raboldt	MC Schleizer Dreieck	<b>Quartiere</b> Klaus Wolf	MC Schleizer Dreieck	<b>Touristik</b> Bernd Kaiser	MC Schleizer Dreieck
<b>VP-Einsatz</b> Polizeirat H. Schusser	Schleiz	<b>Kassierung</b> Roland Heller	Schleiz	<b>Sportordner</b> Peter Grumpmann	Jena
<b>Leiter Streckensicherung</b> Wilfried Gruhl	MC Schleizer Dreieck	<b>Parkplätze</b> Karl-Heinz Röhlig	Schleiz	<b>Brandbek. Strecke</b> Horst Geilsdorf	MC Schleizer Dreieck
<b>Dispatcher</b> Rudolf Gottschild	MC Schleizer Dreieck	<b>Zeitnahme</b> Hermann Schmeißer	Schleiz	<b>Versicherungen</b> Siegfried Wilfert	MC Schleizer Dreieck
<b>Vorverkauf</b> Ingeborg Glück	Schleiz	<b>Computertechnik</b> Wolfgang Pohl	Schleiz	<b>Archiv</b> Klaus Schreiner	MC Schleizer Dreieck
<b>Fahrexpapiere</b> Klaus Hebenstreit Klaus Höfer	MC Schleizer Dreieck	<b>Presse</b> Peter Stoppe	MC Schleizer Dreieck	<b>Sportkommissare</b> Albert Gärtner Klaus Brummer Reinhard Diemke Rolf Schmidt Köln Volker Carius Schlangenberg Erfstadt	Zittau Grimma Leipzig Köln Schlangenberg Erfstadt
<b>Fahrauszahlung</b> Rolf Bräutigam	Volkmannsdorf	<b>Streckenreportage</b> Hartmut Wagner Eddi Koopp (F-Ford)	Freiburg Köln	<b>Beschallung</b> Rudolf Gärtner	MC Schleizer Dreieck
<b>Fahrerlager</b> Joachim Hirsch	MC Schleizer Dreieck	<b>Streckentelefon</b> Eberhard Schulz	MC Schleizer Dreieck		
<b>Start und Ziel</b> Edgar Müller	Schleiz				

## DER GANZ LEGALE FRÜHSTART.



Früh übt sich, wer ein Meister werden will. Ein Grundsatz, der im modernen Motorsport mehr denn je seine Gültigkeit besitzt. Ganz besonders trifft das auf die Formel Ford 1600 zu. Denn knapp ein Drittel der Teilnehmer ist erst zwischen 17 und 20 Jahre alt.

Ob Ayrton Senna, Nigel Mansell, Thierry Boutsen oder Bernd Schneider – wie für viele Weltklassepiloten zuvor bildete die Formel Ford 1600 auch für sie die erste Stufe ihrer Karriereleiter im Automobilsport. Eine Tatsache, auf die wir bei Ford auch ein bißchen stolz sein können.

Relativ gering ist der Kostenaufwand, den man hat, um mit der Formel Ford 1600 Motorsport zu betreiben. Dafür sorgt nicht zuletzt die einheitliche Verwendung eines fast serienmäßigen Ford-Escort-Motors. Somit stellt die Formel Ford 1600 nicht nur ein Sprungbrett für ambitionierte Talente dar, sondern auch ein Betätigungsfeld für den routinierten Breitensportler.

Doch ist die Formel Ford 1600 nicht das einzige Engagement, mit dem Ford 1990 den Breitensport fördert. Und wenn Sie mehr wissen wollen, dann schreiben Sie uns doch: Ford-Werke AG, Abt. Motorsport, Emdener Straße 70, 5000 Köln 60.



## Maßarbeit

Wir halten nichts von Konfektion.  
Wir leisten Maßarbeit, wenn es darum geht,  
die Anlage- oder Kreditwünsche unserer Kunden zu erfüllen.

Seit mehr als 150 Jahren sind wir die persönlichen Berater  
unserer Kunden. Sprechen Sie mit uns über Ihre Pläne,  
wir finden sicher gemeinsam einen Weg.

Weil Ihr Geld Ihre private Sache ist

## SchmidtBank

Privatbankhaus seit 1828  
90 Niederlassungen

## DIE FORMEL FORD 1600.



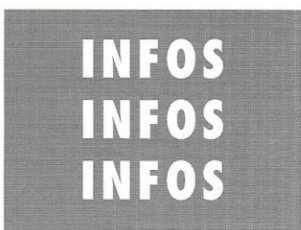
**Hinweise für Campingfreunde**

Camping ist nur mit Zellplatzgenehmigung der Rennleitung auf freigegebenen Campingplätzen in der Zeit von Donnerstag, dem 2. August bis Sonntag, dem 5. August 1990, gestattet. Campingplätze befinden sich in der Seng, am Goethestein, an der Luginslandkurve, der Waldkurve und am Buchhübel. Außerhalb der angegebenen Zeiten ist Camping an der Rennstrecke unzulässig. Beim Aufbau der Zelte ist den Anweisungen der Campingplatz-Ordner unbedingt Folge zu leisten. Es ist ein Mindestabstand von 10 m zu den Absperrungen einzuhalten. Das Anlegen von Lagerfeuern ist im gesamten Bereich der Rennstrecke sowie Nebenanlagen verboten!

Das Anlegen von Kochstellen auf den Campingplätzen ist nur an den freigegebenen und beschilderten Stellen gestattet. Zuwiderhandlungen werden mit Strafe belegt und mit einem Streckenverweis geahndet.

**RENAULT-MOTOR-SHOW**

**Am Sonntag den 5. August 90 werden zwischen den Rennen die Motorsportartisten der Renault-Motor-Show mit ihren atemberaubenden Stunts auftreten.**



**Werte Rennbesucher!**

**Folgen Sie den Weisungen der Ordner und Sicherheitskräfte. Es geht um Ihre persönliche Sicherheit!**

- ▲ **Halten Sie Disziplin!**
- ▲ **Achten Sie auf Kinder!**
- ▲ **Vermeiden Sie Flurschäden!**
- ▲ **Lagerfeuer und das Zünden von Feuerwerkskörpern sind verboten!**
- ▲ **Beachten Sie: Ein außer Kontrolle geratenes Automobil verhält sich anders als ein Motorrad!**

**Verkaufsstände im Streckenbereich**

Jeglicher Verkauf im Streckenbereich ist nur mit schriftlicher Verkaufsbeurteilung der Rennleitung zulässig. Sie ist vor dem Aufbau des Verkaufsstandes im Rennbüro (Oberschule Schleiz) zu beantragen. Der Verkauf darf nur an den zugewiesenen Standorten erfolgen. Zuwiderhandlungen werden geahndet.

**Tombola anlässlich des 57. Internationalen Schleizer Dreieckrennens.**

Für die Tombola (Auslosung der auf Ihrem Rennprogramm aufgedruckten Nummern) steht eine ganze Reihe attraktiver Preise zur Verfügung. Sie werden an den Renntagen über Streckenfunk bekanntgegeben.

- ▲ Teilnahmeberechtigt ist jeder Inhaber eines Rennprogrammes mit Losnummer.
- ▲ Die Verlosung findet am 5. August 1990 an der Rennstrecke statt.

**Die Bekanntgabe der Gewinner erfolgt:**

über den Streckenfunk, in der Tageszeitung "Osthüringer Nachrichten" (in der Woche nach dem Rennen), durch Aushang an der Tankstelle Elschner, in der Konsumfachverkaufsstelle für Fahrzeuge und im Schaufenster des Rennbüros Markt 8 in Schleiz.

- ▲ Die Verlosungsbedingungen für die Tombola liegen in der Rennleitung aus.
- ▲ Ihr Gewinnanspruch wird gegen Vorlage des Programmdeckblattes mit der aufgedruckten Gewinnnummer realisiert. Er erlischt am 15. September 1990.

Bitte vormerken ... Bitte vormerken ... Bitte vormerken ... Bitte vormerken ...

**11./12. MAI 1991  
FRÜHJAHR-  
VERANSTALTUNG**

**2. - 4. AUGUST 1991  
58. INT. SCHLEIZER  
DREIECKRENNEN**

Bitte vormerken ... Bitte vormerken ... Bitte vormerken ... Bitte vormerken ...

**GRAND PRIX CSFR**

**AUTO MOTODROM  
BRNO·CSFR**

**WELTMEISTERSCHAFT DER MOTORRÄDER UND SEITENWAGEN  
23. bis 26. August 1990**

Klassen: 125 ccm, 250 ccm, 500 ccm und Seitenwagen



Das Öl, mit dem Ihr Motor lange lebt und volle Leistung bringt.

Shell TMO. Unser bestes Öl. Mit dem High Quality Grundöl aus der Shell XHVI-Synthesetechnologie garantiert es ganzjährig sichere Schmierung und hervorragende Motorsauberkeit. Und: Es schützt vor Schlamm- und Verschleißbildung. Darum ist Shell TMO ideal für alle Pkw und wird zum Beispiel in jeden Serien-Porsche ab Werk eingefüllt.

 **Shell. Ein Motor des Fortschritts.**

**KLASSE** bis **250** ccm – 1 Zylinder  
Start: Freitag, 16.15 Uhr

**RENNEN 1**  
10 Runden

Start Nr.	Bewerber/Fahrer	Ort/Land	Fahrzeug	Für Ihre Notizen
33	Endler, Wolfgang	DDR	Eigenbau	
35	Oehlschlägel, Frank	DDR	Eigenbau	
36	Ranacher, Ulrich	DDR	MZ-Eigenbau	
40	Illgen, Torsten	DDR	CZ	
41	Schiemank, Gerd	DDR	CZ	
42	Rentsch, Joachim	DDR	CZ	
43	Freudenberg, Michael	DDR	MZH	
47	Grund, Bringfried	DDR	CZ-Schulten	
51	Hollstein, Joachim	DDR	HM	
52	Tröger, Wolfgang	DDR	Eigenbau	
59	Illgen, Niels	DDR	CZ-Schulten	
64	Brandenburger, Lutz	DDR	MZ-Eigenbau	
65	Brandenburger, Gert	DDR	Eigenbau	
66	Hösel, Günter	DDR	MZ	
67	Tinius, Burkhard	DDR	CZ-Eigenbau	
68	Wächtler, Uwe	DDR	Eigenbau	
70	Wahala, Jörg	DDR	Eigenbau	
73	Narloch, Jürgen	DDR	SR	
74	Krauß, Manfred	DDR	MZ-Eigenbau	
1	Susztar, Laszlo	H	CZ	
2	Szilagyi, Zoltan	H	Cetka	
3	Orlicek, Peter	H	MZ	
4	Palyi, Jozsef	H	MZ	
5	Placak, Michal	CSFR	CZ-MTX	
6	Nechanicky, Pavel	CSFR	CZ-VJF	
7	Puskar, Michal	CSFR	CZ	
8	Stepanek, Jindrich	CSFR	CZ-MTX	
56	Weinitzke, Knut	DDR	MZ-Eigenbau	

**Runde**

Platzierung

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										



**WIE MAN DIESES JAHR  
KARRIERE MACHT.**

von links n. rechts: Matthias Neukirchen auf TZR 250, Bernd Eckenbach auf YZ 250, Udo Mark auf OW 01

Wenn man Talent hat, gibt es drei Möglichkeiten vorn zu fahren. Entweder als Einsteiger im Yamaha Castrol Cup. Oder als Moto Cross Pilot auf der YZ 125/250, die jedes Jahr in überarbeiteter Fassung den Wettbewerb belebt. Das gleiche gilt für die OW 01 bei der Deutschen Super Bike Meisterschaft. Sie gehört zum feinsten Material am Start. Will man also dieses oder nächstes Jahr ein paar Lorbeeren verdienen, ist das hier die richtige Adresse. **Yamaha. Konsequenz gedacht.**



**YAMAHA-CASTROL-CUP**

Motorräder bis 250 ccm  
Start: Freitag, 17.15 Uhr

**RENNEN 2**

8 Runden

Start Nr.	Fahrer – Ort	Händler/Sponsor – Ort	Für Ihre Notizen
1	Sturm, Roland – Oberteisendorf	Weidacher, Fritz – Traunstein	
2	Bähr, Volker – Sandhausen	Schäuble, Manfred – Ubstadt-Weiher	
3	Gassert, Thomas – Schallstadt	Martin, Berthold – Ehrenkirchen	
4	Benz, Christian – Wuppertal	Wölk, Paul – Wuppertal/Elberf.	
5	Tschierschke, Sven – Berlin	Zweirad Beinert – Gütersloh	
6	Braun, Ralf – Bexbach	Zweirad Hess – Saarbrücken	
7	Mockenhaupt, Thorsten – Elkenroth	Romero, Diego – Betzdorf	
8	Banholzer, Wolfgang – Dietingen	Grüneberg, Roland – Villingen/Schw.	
9	Ronellenfisch, Gerd – Dielheim	Motorrad Hester – Heidelberg	
10	Henning, Tino – Bad Salzschlif	H.T. Laaks – Gudensberg	
11	Kratz, Holger – Neustadt	Motorrad Hook – Harthausen	
12	Kreis, Oliver – Bornheim	AZ-Zweir.Center Faber – Alzey	
13	Wrede, Oliver – Fredeburg	Lubeley, Georg – Finnentrop	
14	Guigas, Matthias – Remchingen-Nött.	Schäuble, Manfred – Ubstadt-Weiher	
15	Bauer, Walter – Schönberg	Auto Leebmann GmbH – Passau	
16	Ungemach, Peter – Osnabrück	Romero, Diego – Betzdorf	
17	Kößler, Klaus – Legau	Rehm, Karl – Ehingen-Volkersh.	
18	Körner, Stefan – Haseldorf	Motorrad Ruser – Haseldorf/Ueters.	
19	Beyl, Joachim – Remseck	Motorradhaus M.Gross – Stuttgart	
20	Neukirch, Matthias – Lengede	Badenberg, Horst – Salzgitter-Leben.	
21	Wittl, Martin – Darshofen	Meier, Josef – Saal/Donau	
22	Frommer, Klaus-Dieter – Oberndorf	Zweirad Gäckle – Oberndorf-Hoch.	
23	Kujanek, Michael – Bochum	Kretzer, Herbert – Bochum	
24	Heidger, Frank – Bitburg/Eifel	Matthias Henn OHG – Trier	
25	Kuhn, Joe – Langenfeld	Gebr.Wegner OHG – Solingen	
26	Delschen, Volker – Meinerzhagen	D.van der Hurk – Plettenberg	
27	Kruse, Stefan – Herford	Weihe, Manfred – Löhne	
28	Maier, Karl – Murg-Nänner	Martin, Berthold – Ehrenkirchen	
29	Rebmann, Matthias – Ühl-Birkendorf	Martin, Berthold – Ehrenkirchen	
30	Wiegand, Frank – Erpolzheim	Motorrad Hook – Harthausen	
31	Raltschitsch, Ralph – Trier	Illingen, Klaus – Mertesdorf	
32	Waidelich, Uwe – Enzklösterle	Klaus Schieck GmbH – Baden-Baden	

**YAMAHA-CASTROL-CUP**

Motorräder bis 250 ccm  
Start: Freitag, 17.15 Uhr

**RENNEN 2**

8 Runden

Start Nr.	Fahrer – Ort	Händler/Sponsor – Ort	Für Ihre Notizen
33	Zeipelt, Peter – Hagen	Zweirad Krause – Dortmund	
34	Graf, Ralf – Bad Wurzach	Schmid, Jürgen – Ravensburg	
35	Novella, Martin – Siegen	Romero, Diego – Betzdorf	
36	Lempelius, Marcus-J. – Flensburg	Dohn, Johannes – Langenhorn	
37	Tonne, Christian – Kirchheim u. Teck	Motorradhaus Engelbart – Delmenhorst	
38	Neukirchen, Matthias – Großheubach	Fischer, Arnold – Seligenstadt	
39	Grosse, Armin – Düsseldorf	Bürsgens, Josef – Wassenberg	
40	Köhler, Jürgen – Dürnau	Rehm, Karl – Ehingen-Volk.	
41	Kaifel, Alexander – Illerkirchberg	Herzog-Motorrad GmbH – Ulm/Do.	
42	Schäfer, Christoph – Willmenrod	Dreyer OHG/Schnell U. – Hachenburg	
43	Kiefer, Stefan – Bad Kreuznach	Rathgeber Motorradsp. – Weinheim	
44	Schneider, Babett – Karlsdorf-Neuthard	Schäuble, Manfred – Ubstadt-Weiher	
45	Lust, Christian – Bad König	YAMAHA-Motorrad-Center – Weiterstadt	
46	Much, Thomas – Böhmfeld	Poschner, Matthias – Ingolstadt	
47	Boltenschein, Paul – Ehingen	Wagenhals, Günter – Eppingen	
48	Grassewitz, Dirk – Kassel	H.T.Laaks – Gudensberg	
49	Friedrich, Thomas – Frankfurt	Motorrad B 5 S GmbH – Hanau	
50	Eitlenhuber, Norbert – Ebenhausen	Poschner, Matthias – Ingolstadt	
51	Kaestner, Sven – DDR Chemnitz	Mitsui – DDR Chemnitz	
52	Freudenberg, Karsten – DDR Schmiedefeld	Mitsui – Bischoffwerda	
53	Englisch, Dirk – DDR Zehren	Mitsui – Meissen	

**Runde**

	1	2	3	4	5	6	7	8
Platzierung	1							
	2							
	3							
	4							
	5							
	6							
	7							
	8							



# Formel Weltmeister

**KLASSE bis 80 ccm**  
Start: Sonnabend, 9.00 Uhr

**RENNEN 3**  
10 Runden

Start Nr.	Bewerber/Fahrer	Ort/Land	Fahrzeug	Für Ihre Notizen
1	Czech, Rainer	DDR	Eigenbau	
D 2	SCHUH MOTORRAD-ZUBEHÖR-RACING-TEAM – St. Wendel			
	Scheidhauer, Reiner	D	Seel	
3	Kurzmann, Jens	DDR	Eigenbau	
4	Schellig, Klaus	DDR	Eigenbau	
5	Schneider, Frank	DDR	Simson-Eigenbau	
7	BAD.MOTORSPORTCLUB E.V. (DMV) – Hockenheim			
	Kaletka, Markus	D	Seel	
D 9	Meißner, Gerold	DDR	Eigenbau	
11	Müller, Thomas	DDR	Eigenbau	
12	Sovic, Primoz	YU	Eberhardt	
13	Wenzel, Uwe	DDR	Minimot	
14	Kötting, Harald	DDR	Kreidler	
D 15	RIKO-RACING-TEAM	Ribnica		
	Pintar, Janez	YU	Eberhardt	
D 16	DIANETIK-RACING-TEAM	Rüti		
	Dünki, Rene	CH	LCR-Krauser	
D 17	Vanacek, Jan	CSFR	Krauser	
18	Pfaucht, Juergen	DDR	ZM	
19	Deutschmann, Klaus-Dieter	DDR	ZM	
20	Kunzmann, Thomas	DDR	Eigenbau	
21	Weise, Peter	DDR	ZM	
D 22	Engl, Thomas	D	Krauser	
D 23	Maußner, Günter	D	Krauser	
D 24	Hauck, Peter	D	Ziegler	
D 25	Krmicek, Otto	CSFR	Casal	
28	Ziprian, Frank	DDR	Eigenbau	
D 29	Baert, Chris	B	Bultaco	
30	Samak, Kvetoslav	CSFR	Huvo Casal	
31	Wittel, Andreas	DDR	Simson	
D 32	Lovas, Janos	H	Honda	
D 33	Junghans, Peter	DDR	Seel	
34	Brink, Wolfgang	DDR	Eigenbau	
35	Lohmann, Siegfried	D	Seel	
36	Havrdá, Zbynek	CSFR	Casal	
D 37	TEAM DMV	Frankfurt		
	Koch, Fritz	D	Honda	
D 47	Brandenburger, Lutz	DDR	Eigenbau	
26	Seidel, Uwe	DDR	Eigenbau	

## SAE 10W-60

Das neue FORMULA RS RACING SYNTEC von Castrol. Überragend in einem der härtesten Testlabore der Welt, dem SAUBER MERCEDES. Aktueller Team-Weltmeister der Sportprototypen.

Ein Erfolg auch des voll-synthetischen Tuning-Konzeptes von Castrol. Mit der einzigartigen RACING-Viskosität SAE 10W-60.

Spitzenleistung jenseits der Belastungsgrenzen: Mehr PS durch geringeren Reibungswiderstand. Maximale Sicherheit durch extreme Hochtemperatur-Stabilität. Bester Schutz vor Kaltstart-Verschleiß. Modernster Umweltstandard. Garantiert kein Schwarzschlamm.

### Motor-Tuning durch Öl.

sag: Ich will...  
**Castrol**  
...nichts anderes.



**Runde**

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										

Platzierung

**KLASSE bis 125 ccm**  
 Start: Sonnabend, 10.00 Uhr

**RENNEN 4**  
 12 Runden

Start Nr.	Bewerber/Fahrer	Ort/Land	Fahrzeug	Für Ihre Notizen
1	Keller, Harald	DDR	Eigenbau	
D 2	Junghans, Peter	DDR	Honda	
4	Orth, Maik	DDR	Rotax	
D 6	SCHUH-MOTORRAD-ZUBEHÖR-RACING-TEAM – St. Wendel			
	Scheidhauer, Reiner	D	Honda	
8	Helm, Ullrich	DDR	Eigenbau	
D 9	Meißner, Gerold	DDR	Eigenbau	
* 10	Hoffmann, Juergen	DDR	Rotax	
11	Hules, Jaroslav	CSFR	MBA	
D 12	Rien, Frank	DDR	MBA	
D 14	Peir, Dusan	CSFR	Honda	
D 15	Krmicek, Otto	CSFR	Honda	
16	Lucas, Juergen	DDR	Rotax-Eigenbau	
D 17	Baert, Chris	B	Honda	
18	Reif, Michael	DDR	Eigenbau	
19	Hopp, Karl-Heinz	DDR	Rotax	
20	Brink, Wolfgang	DDR	Eigenbau	
21	Hobl, Ralf	D	Honda	
22	Schulze, Thomas	DDR	Suzuki-Eigenbau	
D 23	RIKO-RACING-TEAM	Ribnica		
	Pintar, Janes	YU	Honda	
24	AMZS LJUBJANA			
	Stern, Albin	YU	Honda	
D 25	DIANETIK-RACING-TEAM	Rüti		
	Dünki, Rene	CH	Honda	
26	Wagenführer, Thomas	D	Honda	
27	Weller, Jens	DDR	Eigenbau	
D 29	Vanecek, Jan	CSFR	Honda	
30	FA. RUBEL u. TRIMPOP	Wermelskirchen		
	Wandler, Joerg	D	Honda	
31	Schulz, Peter	D	Bender	
32	Freundenberg, Michael	DDR	Honda	
33	Minschke, Peter	DDR	Suzuki	
35	Heider, Uwe	D	Honda	
D 36	Engl, Thomas	D	Honda	
37	Bertsch, Udo	D	Siku-Rotax	
D 38	Maußner, Guenter	D	Cagiva	
D 39	Hauck, Peter	D	Bender	
40	RIKO-RACING-TEAM	Ricnica		
	Pavlic, Alojz	YU	Honda	
41	DEUTSCHER MOTORSPORTVERBAND e.V.			
	Fuchs, Oliver	D	Honda	
D 42	Morschner, Gerhard	A	Honda	
43	Schwarzenbrunner, Johann	A	MBA	
45	Zimmermann, Josef	A	Honda	
D 47	Zwidl, Robert	A	OKM-Rotax	
D 48	Pristavnik, Heinz	A	MBA	
49	Stasa, Bohumil	CSFR	Honda	
50	Kacko, Miroslav	CSFR	Honda	
D 51	Szabo, Janos	H	Rotax	
52	Nagy, Zsolt	H	Rotax	
53	Csösz, Attila	H	Honda	
D 54	Lovas, Ajnos	H	Honda	
55	Orosz, Robert	H	MBA	
56	CINTULA BERLIN			
	Majoras, Imrich	CSFR	Honda	

**KLASSE bis 125 ccm**  
 Start: Sonnabend, 10.00 Uhr

**RENNEN 4**  
 12 Runden

Start Nr.	Bewerber/Fahrer	Ort/Land	Fahrzeug	Für Ihre Notizen
D 57	TEAM DMV	Frankfurt		
	Koch, Fritz	D	Honda	
58	SCHUH-MOTORRAD-ZUBEHÖR-RACING-TEAM – St. Wendel			
	Thurmayer, Manfred	D	Honda	
59	Hmeljak, Robert	YU	Honda	

**Runde**

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
<b>1</b>												
<b>2</b>												
<b>3</b>												
<b>4</b>												
<b>5</b>												
<b>6</b>												
<b>7</b>												
<b>8</b>												

Platzierung

**KLASSE bis 250 ccm – 2 Zylinder**  
 Start: Sonnabend, 11.00 Uhr

**RENNEN 5**  
 14 Runden

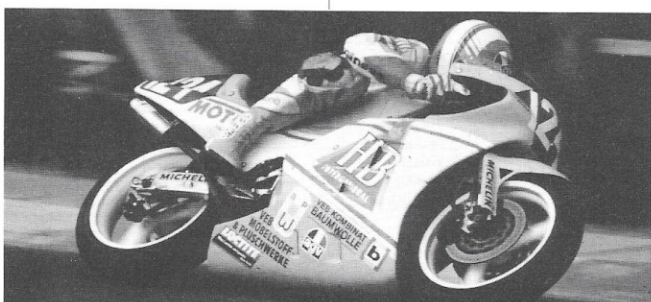
Start Nr.	Bewerber/Fahrer	Ort/Land	Fahrzeug	Für Ihre Notizen
D 1	Gächter, Ruedi	CH	Yamaha	
2	Sraj, Martin	YU	Yamaha	
3	Lucas, Thomas	DDR	Rotax	
4	Weingärtner, Norbert	A	Yamaha	
D 5	Böge, Guido	DDR	Yamaha	
6	Kirsch, Sven	D	Suzuki	
7	Dietz, Ulrich	DDR	Yamaha	
D 8	Müller, Robby	DDR	Yamaha	
9	Kattner, Karl	A	Yamaha	
10	HB RACING TEAM	Hamburg		
	Srdoc, Drazen	YU	Yamaha	
D 11	Kaduk, Dirk	DDR	HB-Honda	
12	Eisenhut, Thomas	DDR	Yamaha	
D 14	Kehrer, Johannes	DDR	Honda	
15	Kehrer, Peter	DDR	Honda	
16	Pohle, Michael	DDR	Krauser	
17	Fritzsch, Dieter	DDR	Yamaha	
D 18	Wild, Michael	D	Honda	
20	Souvignier, Jean-Marc	L	Yamaha	
21	Broutchoux, Francis	L	Yamaha	
D 22	Hlavatka, Petr	CSFR	Honda	
23	Oehlschlägel, Frank	DDR	Yamaha	
D 24	Neukirchner, Lothar	DDR	Honda	

**KLASSE bis 250 ccm – 2 Zylinder** **RENNEN 5**  
 Start: Sonnabend, 11.00 Uhr 14 Runden

Start Nr.	Bewerber/Fahrer	Ort/Land	Fahrzeug	Für Ihre Notizen
25	WERNBERGER KONSERVENFABRIK B. KOCH – Wernberg			
	Bischoff, Evren	D	Bischoff-Yamaha	
26	Krause, Volkmar	DDR	Yamaha	
27	Hirschbeck, Wolfgang	D	Rotax	
28				
29	VRP. GUASTALLA REGGIO EMILIA			
	Marchetti, Dario	I	Honda	
30	YAMAHA LAAKS RACING TEAM – Gudensberg-Deute			
	Schlieper, Kai	D	Yamaha	
31	Pertlicek, Jiri	CSFR	Rotax	
D 32	Rien, Frank	DDR	Yamaha	
D 33	Stasa, Bohumil	CSFR	Honda	
D 34	WERNBERGER KONSERVENFABRIK B. KOCH – Wernberg			
	Troliga, Marian	CSFR	Yamaha	
35	TEAM DINO JOLLYMOTO			
	Rötig, Ulli	Albstadt	Honda	
36	PROJEKT RACING TEAM			
	Nebel, Uwe	D	Yamaha	
37	Ten Tije, Guus	NL	Yamaha	
38	Gaßmann, Uwe	D	Yamaha	
39	DOCSHOP/WEVAMED			
	Holtrigter, Johan	NL	Yamaha	
40	Popovic, Predrag	YU	Yamaha	
41	Offenhauser, Gerhard	A	Yamaha	
42	Leljak, Zdravko	YU	Honda	
43	Stamsnyder, Andre	NL	Honda	
44	Szilagyi, Zoltan	H	Yamaha	
D 45	Lovasi, Istvan	H	Yamaha	
46	Vasko, Jozsef	H	Yamaha	
48	Gradwohl, Günter	D	Yamaha	
50	Boudik, Jiri	CSFR	Jawa HH	
54	Reiman, Axel	D	Yamaha	
49	Sinko, György	H	Yamaha	
57	HMF-SEEL-RACING			
	Einermann, Georg	D	HMF-Seel	
58	HMF-SEEL-RACING			
	Seel, Jörg	D	Seel-Yamaha	
51	RACING TEAM MOTORRAD BECK – Nürnberg			
	Zellhöfer, Gerhard	D	Honda	
52	Szabo, Laszlo	H	Yamaha	
53	Hörhager, Wilhelm	A	Euro Rotax	
55	Niederkirchner, Ossi	A	Rotax Aprilia	
56	SCHUH-MOTORRAD-ZUBEHÖR-RACING-TEAM – St. Wendel			
	Herrmann, Bernd	D	Yamaha	

		Runde													
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Platzierung	1														
	2														
	3														
	4														
	5														
	6														
	7														
	8														

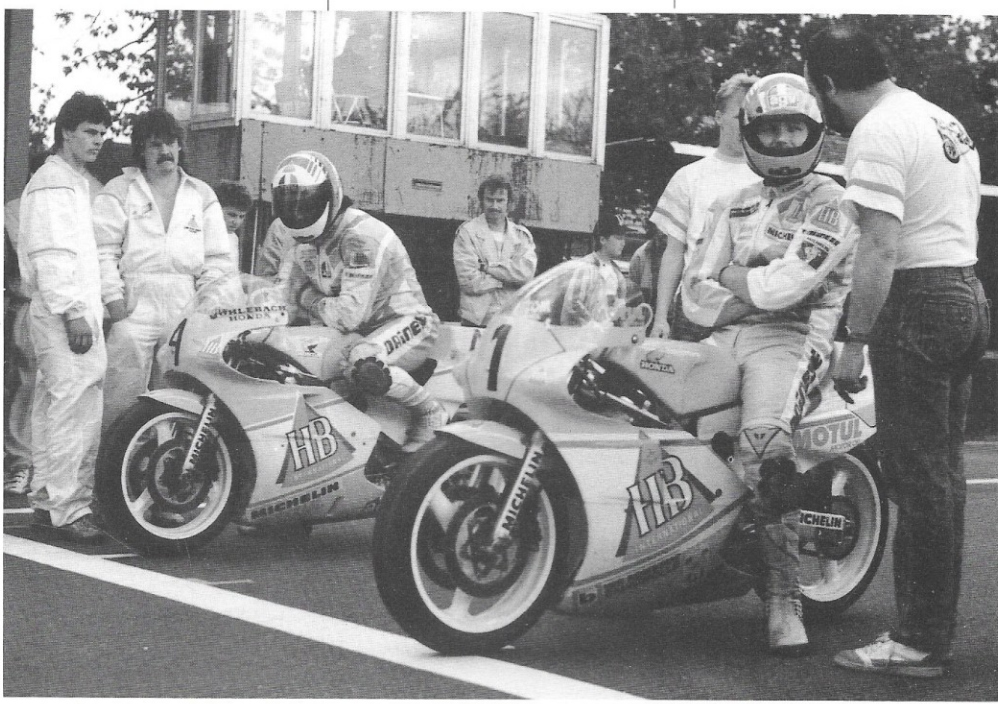
**HB RACING TEAM**



**Abb. oben:**  
Dirk Kaduk beim EM-Lauf in Ungarn.

**Abb. mitte:**  
Lothar Neukirchner im Training zum nationalen Rennen in Schleiz.

**Abb. unten:**  
Start zum 500 ccm Rennen in Schleiz.



**KLASSE bis 500 ccm**

Start: Sonnabend, 12.15 Uhr

**RENNEN 6**

14 Runden

Start Nr.	Bewerber/Fahrer	Ort/Land	Fahrzeug	Für Ihre Notizen
1	Neukirchner, Lothar	DDR	Honda	
2	WERNBERGER KONSERVENFABRIK B. KOCH	Wernberg		
3	Dekane, Pavol	CSFR	Honda	
D 4	Eisenhut, Thomas	DDR	Yamaha	
D 4	Kaduk, Dirk	DDR	HB-Honda	
D 5	Gächter, Ruedi	CH	Yamaha	
6	Zeller, Rudolf	A	Manhattan	
7	Guendel, Achim	DDR	Yamaha	
D 8	Müller, Robby	DDR	Yamaha	
D 9	Böge, Guido	DDR	Yamaha	
D 10	Kehrer, Johannes	DDR	Yamaha	
D 11	Günther, Norbert	D	Spondon	
12	Dietz, Ulrich	DDR	Yamaha	
16	Zwidl, Robert	A	OKM-Rotax	
D 17	Pristavnik, Heinz	A	Yamaha	
D 18	Wild, Michael	D	Suzuki	
19	LUCAS GIRLING RACING TEAM Heiles, Norbert	Koblentz D	Suzuki	
20	MSC ROTTENBURG/NECKAR Funke, Michael	D	Yamaha	
21	Berghammer, Anton	A	Suzuki	
D 22	Hlavatka, Petr	CSFR	Suzuki	
D 23	Marschner, Gerhard	A	Honda	
24	TRIUMPF CLUB Ryda, Christian	Wien A	Yamaha	
25	SCHUH MOTORRAD ZUBEHÖR RACING TEAM Dauer, Karl	St. Wendel A	Honda	
D 26	VRP GUASTALLA REGGIO EMILIA Marchetti, Dario	I	VRP-Honda	
28	Klingekeil, Hans	D	Honda	
D 29	WERNBERGER KONSERVENFABRIK B. KOCH	Wernberg		
30	Troliga, Marian	CSFR	Suzuki	
31	Junek, Ladislav	CSFR	Honda	
31	Pecen, Milan	CSFR	Suzuki	
33	Krachowitz, Juergen	D	Suzuki	
34	Klett, Volker	D	Yamaha	
35	Carey, Toni	IRL	Spondon-Hummel	
36	Ehrhardt, Manfred	D	Honda	
37	Fabbri, Albano	I	Honda	
38	Hedegard, Dick	S	Suzuki	
39	ARENA-RACING-TEAM Hennemann, Karl-Heinz	Ebensfeld D	Yamaha	
40	Tews, Reiner	D	Cotter-Sue	
41	Lovasi, Istvan	H	Yamaha	
45	Boudik, Jiri	CSFR	Suzuki	
80	Heutmekers, Harry	CSFR	Suzuki	
42	AUTOHAUS BUTZ RACING TEAM – Aspisheim Butz, Heiner	D	Honda	
43	AUTOHAUS BUTZ RACING TEAM – Aspisheim Butz, Hansjörg	D	Honda	
44	HMF-SEEL-RACING Einzmann, Georg	Kitzingen D	HMF-Seel	

**KLASSE bis 500 ccm**

Start: Sonnabend, 12.15 Uhr

**RENNEN 6**

14 Runden

Start Nr.	Bewerber/Fahrer	Ort/Land	Fahrzeug	Für Ihre Notizen
46	MSC ROTHENEGER Rechberger, Toni	Linz A	Yamaha	
47	R.S. RALLYE SPORT Schütz, Helmut	Garmisch-Partenkirchen D	Honda	
48	MOTORRADCLUB UNTERKOCHEN E.V. – Aalen-Unterk. Starz, Ulrich	D	Suzuki	

**Runde**

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
<b>Platzierung</b>														
<b>1</b>														
<b>2</b>														
<b>3</b>														
<b>4</b>														
<b>5</b>														
<b>6</b>														
<b>7</b>														
<b>8</b>														

**SUPERBIKES**

Motorräder bis 750 ccm

Start: Sonnabend, 13.30 Uhr

**RENNEN 7**

14 Runden

Start Nr.	Bewerber/Fahrer	Ort/Land	Fahrzeug	Für Ihre Notizen
1	RH-JF-TEAM WELLBROCK & CO Möckel, Wolfgang	Lilienthal D	Honda	
2	RH-JF-TEAM WELLBROCK & CO Armbruster, Jochen	Lilienthal D	Honda	
3	RH-JF-TEAM WELLBROCK & CO Willmes, Peter	Lilienthal D	Honda	
D 4	Günther, Norbert	D	Suzuki	
5	Weingärtner, Walfried	A	Honda	
6	Shery, Ron	IRL	Suzuki	
7	Bauer, Wolfgang	D	Yamaha	
8	Hintenaus, Roland	A	Kawasaki	
D 9	Schulz, Peter	D	Suzuki	
10	YAMAHA-LAAKS-RACING TEAM Karthin, Detlef	Gudensberg D	Yamaha	
11	RS RALLYE-SPORT Rudroff, Michael	Garmisch-Partenkirchen D	Bimota	
12	HAGMANIT FIACHDACH Krummenacher, Peter	Ennetbürgen CH	Hostettler Yamaha	
15	THIEDE-POWER-RACING TEAM Fahr, Lutz	Berlin D	Honda	

**SUPERBIKES**

Motorräder bis 750 ccm  
Start: Sonnabend, 13.30 Uhr

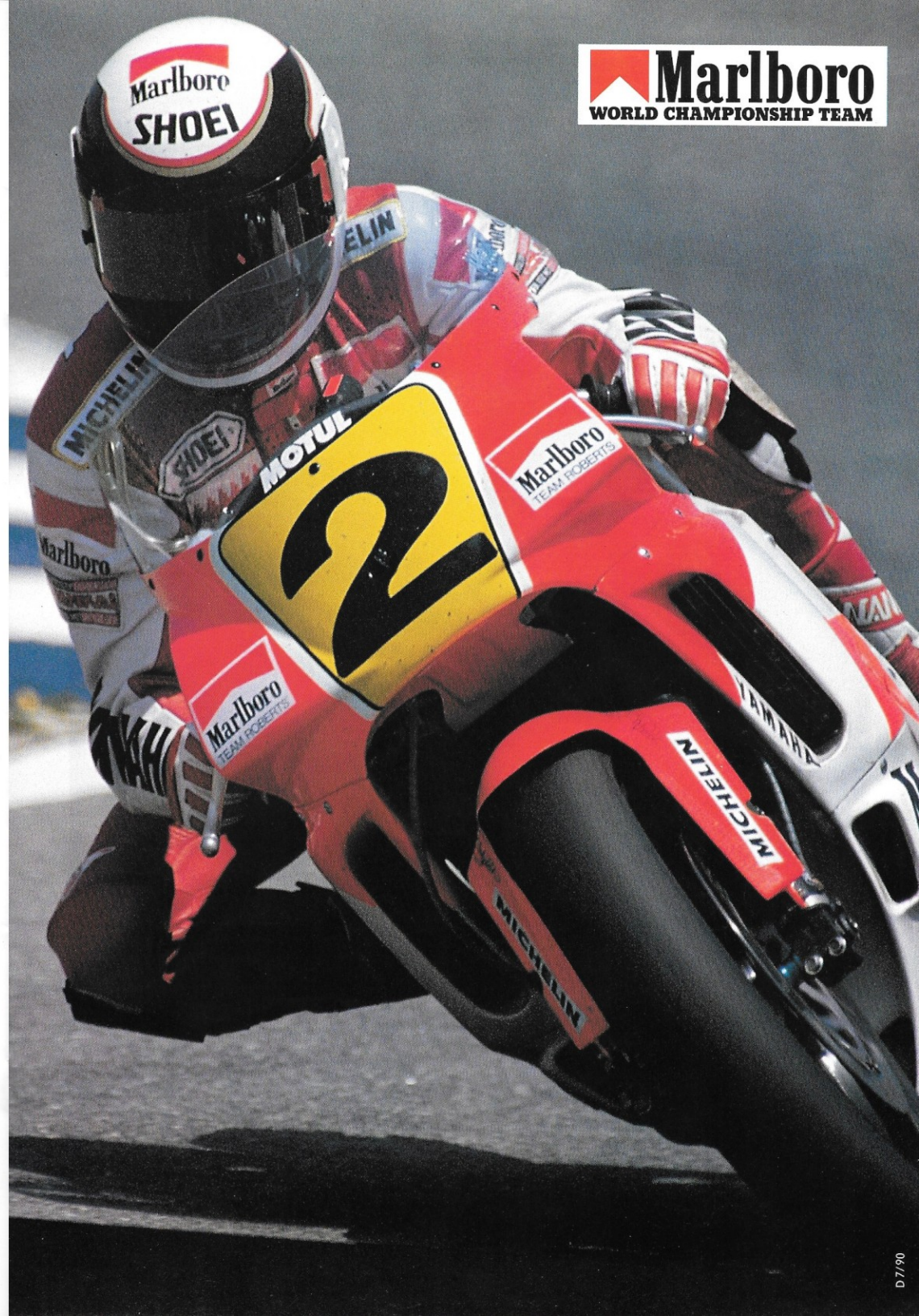
**RENNEN 7**

14 Runden

Start Nr.	Bewerber/Fahrer	Ort/Land	Fahrzeug	Für Ihre Notizen
16	Müller, Marc	D	Honda	
17	MC CHARLOTTENBURG	Berlin		
	Grässel, Franz	D	Suzuki	
18	SCHUH MOTORRAD-ZUBEHÖR-RACING TEAM – St. Wendel			
	Fischer, Manfred	D	Honda	
19	Stefka, Gabor	H	Suzuki	
20	Meyer, Herbert	D	Honda	
21	MOTORRAD-RUSER-RACING TEAM – Haseldorf			
	Ruser, Hans-Hermann	D	Yamaha	
22	Hutchison, Ray	GB	Honda	
D 23	Kaduk, Dirk	DDR	HB-Honda	
24	RHJF-TEAM WELLBROCK & CO	Lilienthal	WELLBROCK-	
	Jung, William	D	Honda	
25	Mertens, Rico	NL	Suzuki	
26	Lemberg, Karl-Heinz	D	Suzuki	
27	EAGLE-RACING TEAM	Wien		
	Zwedorn, Christian	A		
28	EAGLE-RACING TEAM	Wien		
	Stichaller, Helmut	A		
29	Grein, Martin	D	Bimota	
30	Heller, Franz	D	Suzuki	
31	Grandegger, Ernst	A	Suzuki	
32	Harmati, Arpad	H	Honda	
33	MSC ROTHENEGG	Linz		
	Rechberger, Toni	A	Yamaha	
34	HEIN GERICKE RACING TEAM	Düsseldorf		
	Rubatto, Peter	D	Yamaha	
35	Ing. Junek, Vladislav	CSFR	Suzuki	
36	Doppler, Karl	A	Honda	
37	KAWASAKI MOTOREN GMBH	Friedrichsdorf		
	Galinski, Michael	D	Kawasaki	
38	KAWASAKI MOTOREN GMBH	Friedrichsdorf		
	Weibel, Edwin	D	Kawasaki	
39	KAWASAKI MOTOREN GMBH	Friedrichsdorf		
	Hambach, Wolfgang	D	Kawasaki	
49	ARENA-RACING-TEAM	Ebensfeld		
	Hennemann, Karl-Heinz	D	Suzuki	
40	Fabbrio, Albano	I	Kawasaki	
41	Carey, Toni	IRL	Ducati	
42	Rinaldi, Arturo	CH	Kawasaki	

**Runde**

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Platzierung														
1														
2														
3														
4														
5														
6														
7														
8														



# NASE VORN

Marlboro  
in der Motorrad WM

**Wayne Rainey, John Kocinski und Martin Wimmer setzen derzeit Maßstäbe in der Motorrad-Weltmeisterschaft.**

Der Grand Prix von Belgien, neunter von 15 WM-Läufen in diesem Jahr, war beispielhaft für den Verlauf der Saison bis dato in der 500 ccm-Klasse. Wayne Rainey gewann mit seiner Marlboro-Yamaha überlegen und setzte sich mit insgesamt 168 Punkten deutlich von seinem härtesten Konkurrenten um die Weltmeisterschaft, Kevin Schwantz (USA/Suzuki), ab.

Der Erfolg von Belgien war Raineys fünfter Sieg in dieser Saison. Vielleicht der wichtigste für den 29-jährigen Amerikaner. Durch das schlechte Abschneiden von Kevin Schwantz (Platz sieben) hatte er nach dem GP in Belgien für die restlichen sechs Rennen einen beruhigenden Vorsprung von 35 Punkten. Zudem stellte Rainey einmal mehr unter Beweis, daß er auch

auf nasser Piste WM-Läufe gewinnen kann. Da Rainey außerdem als intelligenter Fahrer gilt, der trotz aller Angriffslust auch einmal zurückstecken kann, um sichere Punkte zu machen, ist er für den WM-Titel der 500 ccm-Klasse Favorit. "Die Saison ist noch lang", schränkt er aber selbst allzu euphorisch Prognosen ein. Die Latte für seine Gegner hat er jedenfalls fast unerreichbar hoch gelegt.

Ähnlich erfolgreich agiert Raineys Kollege im Marlboro-Yamaha-Team, John Kocinski, in der 250 ccm-Klasse. Teamchef Kenny Roberts hatte den erst 22-jährigen Amerikaner schon vor einigen Jahren entdeckt und behutsam aufgebaut. Dieses Jahr bestreitet John Kocinski seine erste vollständige Grand Prix-Saison im Marlboro-Yamaha-Team.

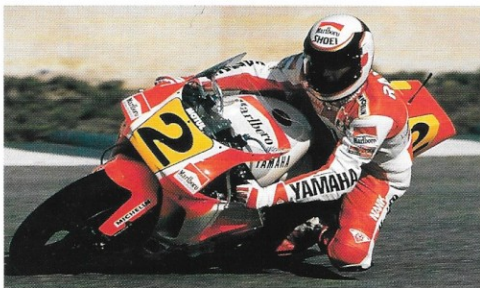
Er startet mit drei Siegen in vier Rennen und galt bereits als eine Klasse für sich. Dann folgten zweite und dritte Plätze, die "Little John" als Niederlage wertete: "Ich habe mich überrumpeln lassen".

Seinen knappen Sieg in Assen Ende Juni kommentiert er dann folgendermaßen: "In den letzten Rennen habe ich gelernt, daß es nur zählt, am Ende vorne zu sein". Im Regen von Belgien distanzierte John Kocinski seine Konkurrenten wieder deutlich und führte danach die 250er-WM mit 27 Punkten Vorsprung an.

Der Weltmeister-Titel ist für Martin Wimmer kein Thema. Dennoch gehört er in dieser Saison zu den bemerkenswertesten Fahrern der 250er-Klasse. Der 32-jährige Münchner brachte es nämlich bereits mehrfach fertig, mit seiner als unterlegen geltenden Aprilia den Werksfahrern japanischer Modelle ein Schnippchen zu schlagen. In Österreich wurde er sensationell Zweiter, in Jugoslawien Dritter. Trotz daß die letzten Rennen für Wimmer wenig glücklich verliefen, rangiert er nach dem Belgien Grand Prix auf Platz sechs des WM-Klassesments. Damit war er vor dem GP in Frankreich zweitbesten Deutscher. Vor allem aber mit Abstand bester Aprilia-Fahrer.



Der erst 22-jährige John Kocinski ist in seiner ersten WM-Saison bereits eine harte Nuß für das Establishment in der 250er-Klasse.



Wayne Rainey ist in der 500ccm-Klasse auf dem besten Weg, für Ex-Weltmeister Kenny Roberts den ersten WM-Titel als Teamchef einzufahren.



Erstklassige technische und fahrerische Leistungen brachten Martin Wimmer auf der unterlegen geltenden Aprilia wieder an die Spitze der 250 ccm-Klasse zurück.

TECHNOLOGIE VON MICHELIN: EINE IDEE VORAUSS.

**WENN SIE WEITERKOMMEN WOLLEN. MICHELIN MXL.**

HMK&M A3 90057 3D

**S**eine Laufleistung ist Legende. Daß sie kein Märchen ist, werden Sie erfahren. Nach vielen, vielen Kilometern, in denen Ihnen der Michelin MXL eindrucksvoll seine Langlaufqualitäten bewiesen hat. Imponierend, was sonst noch in ihm steckt: komfortable Laufruhe, überlegene Lenk-

präzision, beruhigende Spurtreue auch bei Nässe. Schön, daß so ein Universalgenie überall im Reifenhandel zu haben ist.



**MICHELIN**

# AUFTAKT AM DREIECK 1990

Drei Rennveranstaltungen auf dem Schleizer Dreieck – das gab es bisher nicht. Dabei mußten die Schleizer bangen, ob es mit dem großangelegten

Treffen historischer Rennfahrzeuge auch wie vorgestellt klappen würde. Es klappte, und die Besucher erlebten mit den Oldies eine Rennveranstaltung, wie sie in dieser Form schöner eigentlich gar nicht sein kann. Bei dieser Bombenbeteiligung von 270 Teilnehmern hatte die Rennleitung eigentlich noch mehr als 20.000 Zuschauer erwartet. Laut Herrn Seiters, Vizepräsident des Veteranen-Fahrzeugverbandes der BRD, war es eine Traumkulisse. Vielleicht wird sie es nach unseren Vorstellungen dann zum 6. Treffen historischer Fahrzeuge im nächsten Jahr, denn die große Klasse dieser Veranstaltung dürfte sich herumgesprochen haben. Die Ol-

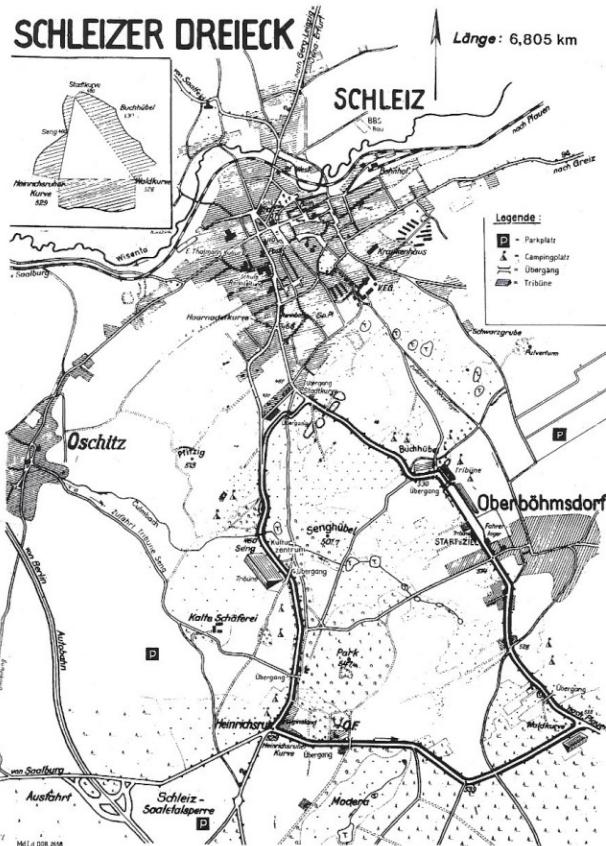
dies machten keinen Zuckeltrab, viele von ihnen ließen die schönen Maschinen und Autos fahren, was das Zeug hielt. Unser langjähriger Trainingsleiter und Starter Arthur Krings, selbst einmal Lizenzfahrer bei den Motorrädern, kommentierte: "Rennfahrer sind keine normalen Menschen, wenn sie auf ihrer Maschine oder im Wagen sitzen. Viele drehen dann eben auf, sie können gar nicht anders." So wurde es ein echter Renntag mit Superklängen. Darüber hinaus erlebten die Besucher den Korso mit 550 Viertaktrennen, die AWO's waren nicht mehr ganz unter sich, diesmal gehörten Fabrikate wie Honda, BMW, Yamaha u.a. mit dazu. Und viel Hallo für die Trucks aus Berg bei Hof. Es war ein toller und ringsum gelungener Auftakt für das Rennjahr 1990.

Eine Woche später gehörte die Rennstrecke dann unseren DDR-Aktiven zu ihren Meisterschaftsläufen. Es gab guten Sport und überraschend schnelle Zeiten trotz der neuen Schikane vor Oberböhmisdorf, die von den Oldies eingeweiht worden war. Trotz guten Wetters aber leider nur 14.000 Besucher, was bei der Rennleitung unter marktwirtschaftlichen Gesichtspunkten zwangsläufig zu Überlegungen führen muß.

Die Mammutveranstaltung bei den Motorrädern am 12. Mai von 7 bis 18 Uhr ging organisatorisch perfekt über den Kurs, doch war es für Aktive und Organisatoren ein harter Tag. Mit Frank Rien gab es sogar einen Doppelsieger. Besser besetzte Fahrerfelder bei den Automobilen am Sonntag. Bei den Rennwagen fuhr der als Gast mit ADMV-Lizenz startende Chris Vogler aus Heilbronn einem ungefährdeten Sieg entgegen. Es besteht Hoffnung, ihn einmal im Duell mit den sowjetischen Assen Viktor Kasanov und Toivo Asmer zu sehen, die im Vorjahr helle Begeisterung auslösten.

Für das diesjährige August-Rennen mit der bisher besten internationalen Besetzung hoffen wir auf eine weitere Steigerung.

## SCHLEIZER DREIECK



**Schöller**

*In Schöller ist Musik*

- Manhattan Fackel Peach Melba
- Waffel Tüte
- Manhattan Rib
- Manhattan Strawberry Rib
- Manhattan Double Choc
- Citro
- Mont Blanc

## IM WANDEL DER ZEITEN

### Die Geschichte des Schleizer Dreiecks von Rennsekretär Hermann Kiss

Am 10. Juni 1923 wurde, einer Idee des Ingenieurs der Apoldaer Apollo-Kraftfahrzeuge Karl Slovogt folgend, das Straßendreieck bei Schleich zum ersten Male Austragungsort einer vom ADAC organisierten Motorsportveranstaltung. Die Automobile stellten sich einer "Brennstoff-Prüfungsfahrt", wobei es galt, so schnell und so viel Runden wie möglich mit 5 Liter Benzin zu fahren. Die Motorräder mußten 6 "Leistungsrunden" absolvieren. Welchen Anklang dieses erste Rennen bei den wenigen Zuschauern auch fand, das "Schleizer Dreieck" war geboren und mit ihm der deutsche Motorrad-Straßenrennsport.

1924 und 1925 wurden folgerichtig auf dem Dreieck die Deutschen Kraffrad-Straßenmeister ermittelt. Die jeweiligen Klassensieger erhielten den Meisterkranz und durften sich 1 Jahr "Meister der Straße" nennen. Überrasgender Sieger bei den Kraffrädern über 500 ccm war Toni Bauhofer aus München mit seiner "Megola", dem die Schleizer Vorkriegsfans von da ab, dank seiner draufgängerischen Fahrweise, immer die Treue hielten und der zum Fahrer-Idol der Schleizer Jugend wurde.

Ab 1926 wurden weitere Straßenrennen in die Meisterschaftswertung einbezogen. Viele neue Namen gewannen in den folgenden Jahren an Gewicht und schrieben sich ins Ehrenbuch ein.

Bis 1932 wurden vom ersten Rennleiter Johannes Wächter aus Schleich die Klassen bis 175, 250, 350, 500, 750 und bis 1000 ccm auf die Reise geschickt.

1933 kam es zu einem ersten Experiment mit Renn- und Sportwagen. Aber die damalige Beschaffenheit der Rennstrecke setzte dem Automobilsport auf dem Dreieck vorerst schnell wieder ein Ende.

In den 30er Jahren war die aufstrebende, um hohe Marktanteile ringende deutsche Motorradindustrie mit ihren Werksmannschaften von BMW, NSU und DKW eine wesentliche Stimulanz für die ständig steigenden Zuschauerzahlen, die beim 10. Jubiläumsrennen 120.000 erreichten. 1936 schickte beispielsweise die Auto-Union AG eine neunköpfige Werksmannschaft nach Schleich. Aber auch die Konkurrenz von NSU, DKW und BMW waren mit ihren Maschinen und Fahrern vertreten.

Trotzdem hatte das Schleizer Dreieck in den 30er Jahren Existenzprobleme. Es fehlte an Geld, um die Sicherheitsbedingungen an der Strecke den ständig steigenden Geschwindigkeiten anzupassen. Bereits 1934 stand das "Aus" vor der Tür. Die Thüringische Landesregierung half in höchster Not. Aber auch diese Unterstützung reichte nicht aus, um die Sicherheitsfragen am Dreieck aus der öffentlichen Kritik zu bringen. Mittlerweile hatte auch der Sachsenring, günstiger im sächsischen Industriegebiet gelegen, dem Dreieck den Rang abgelassen. Der tödliche Unfall des amtierenden Europameisters der Seitenwagengespanne Karl Braun beim Rennen 1937 führte schließlich im Jahr 1938 zur Absetzung des

Schleizer Dreiecks vom Terminkalender. Es dauerte 11 Jahre lang, bis einige beherrzte Motorsportler an einem Wochenende am Dreieck erschienen, ihre über den Krieg geretteten Rennmaschinen flott machten und über die nicht abgesicherte, von Wellen und Schlaglöchern durchsetzte Rennstrecke ein "mörderisches" Rennen fuhren. Der prominenteste Siegfried Wünsche, ein ehemaliger Werksfahrer von DKW-Auto-Union.

Ab 1949 faßten die Schleizer Rennorganisatoren wieder Tritt. Das Programm wurde um die Klasse bis 125 ccm ergänzt. Der frühere Schleizer Rennleiter Johannes Wächter übernahm die Organisationsleitung und viele bewährte Funktionäre der Vorkriegsrennen waren wieder dabei. Walfried Winkler siegte mit der Kompressor-DKW, Ebersberger/Strauß begeisterten mit ihrem BMW-Ge-spannen. Das war der Auftakt für den 1950 durchgeführten Gesamtdeutschen Meisterschaftslauf, der eindeutig von den BMW- und DKW-Werksfahrern aus dem Westen unseres Vaterlandes beherrscht wurde und leider einmalig im doppelten Sinn des Wortes war. Kluge, Wünsche, Meyer, Böhm/Fuchs und Kraus/Huser hießen die Sieger. 250.000 Zuschauer waren Zeuge des sportlichen Großereignisses. Es folgten dann Jahre sportlich interessanter deutsch-deutscher Rennveranstaltungen, bei denen die Fahrer aus Ost und West unter sich waren.



Seit den 60er Jahren werden auch regelmäßig Automobilrennen am Schleizer Dreieck ausgetragen.



Motorrad-sport hat am Schleizer Dreieck eine weit zurückreichende Tradition.

Erst ab 1956 durften wieder internationale Fahrer in Schleich starten. 1958 gab es einen weiteren Sportwagen-Versuch. Ohne Erfolg. Und immer wieder gab es Versuche — auch seitens der ADMV-Spitze — das Schleizer Dreieck zu liquidieren. Einige Unfälle mit schweren Sturzfolgen verschärften Ende der 50er Jahre die Lage.

Mit dem Schweizer Rennleiter Kurt Uibel (1960-1971) trat ein Mann an die Spitze des Schleizer Dreiecks, der sich vehement gegen eine Politik der Aufgabe des Dreiecks stemmte und mit seinem Kollektiv dahin arbeitete, in einem Langzeitprogramm das Dreieck zu einer Automobilrennstrecke auszubauen. Nach dem zentral angewiesenen Wegfall der 350er, der 500er Klasse und der Seitenwagen ab 1961, entstand eine große Lücke im Veranstaltungsprogramm, die man durch Automobilrennen zu schließen versuchte.

Mit Formel-Junior-Wagen (1100 ccm) ging's los. Der Einstieg war äußerst ungünstig. Trotz starker Besetzung fiel das 28. Rennen 1961 wegen Nebel aus. Die schwere Enttäuschung der Zuschauer und das geringere Interesse des Schleizer Motorradpublikums an Autorennen machten sich in den Folgejahren in einem erschreckenden Rückgang der Zuschauerzahlen bemerkbar. Dazu kam, daß die OMK und die ONS der Bundesrepublik westdeutschen Fahrern jeglichen Sportverkehr mit kommunistischen Sportverbänden untersagte. Folglich mußte die

Rennleitung mit erhöhtem Aufwand Fahrer anderer Nationen verpflichten, was auch im Rahmen der zur Verfügung stehenden Devisen in vollem Maße gelang. Durch die Streckenverbesserungen, insbesondere das Anlegen von Sicherheitszonen, verbesserte sich auch das Image des Dreiecks von Rennen zu Rennen. Mit dem Sieg des Rhodesiers Dave Riley (Cooper) 1962 begann eine Periode gutklassiger Formel-3-Rennen, denen viele bekannte internationale Fahrer den Stempel aufdrückten.

Zu dieser Zeit beherrschten die Werks-MZ die Motorradfelder mit den Fahrern Rosner, Musiol, Fischer, Bartsch, Enderlein, Bischoff. Der Neuseeländer "Ginger" Molloy auf seiner Werks-Bultaco versuchte zu kontern.

1972 führten sportfeindliche Beschlüsse des DTSB der DDR zu einem Ausschluß aller westeuropäischen und nordamerikanischen Fahrer von den Rennveranstaltungen in der DDR, ein gegen die völkerverbindende Idee des Sports gerichteter Willkürakt, der das internationale Rennfluidum am Dreieck zu einem sozialistischen Verschnitt machte.

Ein neuer Rennleiter stellte sich 1972 an die Spitze: Gerhard Elschner. Ein guter Griff, der sich seitdem Jahr für Jahr voll auszahlte. Mit einer enormen Energie ging der Elektromeister aus Schleich von Beginn auf das Ziel los, die Rennstrecke für größere zukünftige Aufgaben auszubauen. So gelang es auch am Ende

der 70er Jahre, die internationale Streckenlizenz durch die FISA zu erhalten und damit wurde das Schleizer Dreieck auch zum ständigen Austragungsort der Pokalläufe für Frieden und Freundschaft für Touren- und Rennwagen. Bei den Motorrädern beherrschten viele Jahre lang die ungarischen Sportfreunde mit ihren Yamaha-Maschinen das Feld der 250 ccm Klasse. Unvergesslich der erfolgreichste Fahrer aller Zeiten auf dem Dreieck: Janos Drapal.

Ein jahrelanges Ringen um die Befreiung des Straßenrennsports von den angelegten Fesseln führte 1989, noch vor der politischen Wende, zu ersten Erfolgen. Die Klasse bis 80 ccm durfte erstmals wieder international besetzt werden, allerdings mit Ausnahme der Fahrer aus der Bundesrepublik Deutschland. Dem Rennleiter Elschner war es zu verdanken, der allen Einflußmaßnahmen der damaligen Partei- und Staatsführung im Kreis Schleich zum Trotz und entgegen den Weisungen des ADMV auch in der Klasse bis 125 ccm und bis 500 ccm westeuropäische Fahrer starten ließ.

Die grundlegenden politischen Veränderungen in der DDR haben den Motorradrennsport in unserem Land befreit. Auf dem Schleizer Dreieck wird sich die völkerverbindende Idee des Sports, insbesondere des Motorsports, vielleicht erstmals in der Geschichte dieser Rennstrecke voll entfalten können.





## VOLLGAS LEHRE

### ONS Renault 5 elf Pokal

Markenpokal-Rennen sind bei Automobilsport-Veranstaltungen wie das Salz in der Suppe. Rennen mit identischen Fahrzeugen haben ihren eigenen Charakter und ihre eigene Faszination. Denn wie in kaum einer anderen Kategorie wird in den Markenpokalen das Können der Fahrer schonungslos und ehrlich offengelegt. Denn: Es gibt keine zusätzlichen PS, keine besonders weichen Reifen oder andere Unterschiede – die Voraussetzungen sind für alle gleich. Entscheidend über Sieg oder Niederlage ist der Fahrer, wie beherzt er Gas gibt, wie wagemutig spät er bremst, und wie ver-

bissen er die Kämpfe mit seinen Konkurrenten austrägt.

Logisch also, daß sich Markenpokal-Rennen exzellent zur Nachwuchsförderung eignen, weil wahre Talente schnell ans Tageslicht gefördert werden. Und Nachwuchsförderung hat bei Renault eine große Tradition. Der Renault 5 elf Pokal und die Formel Renault sind längst etablierte Rennerien. In der Bundesrepublik Deutschland feierte der Renault 5 elf Pokal schon 1974 Premiere. In den vergangenen 17 Jahren hat diese Rennerie nicht nur immer wieder die Zuschauer begeistert, sondern auch Talente hervorgebracht, für die der Renault 5 Pokal der Auftakt für eine erfolgreiche Rennsport-Karriere war.

Christian Danner, ehemaliger Formel-3000-Europameister, und Ex-Formel-1-Pilot Joachim Winkelhock oder die Tourenwagen-Asse Harald Grohs und Peter Oberdorfer haben im Renault 5 Pokal erfolgreich ihre "Vollgas-Lehre" absolviert. Beste Beispiele für die "ergiebige" Nachwuchsförderung in den zahlreichen Renault 5 Pokalen europaweit sind Jean Alesi aus Frankreich, Shooting-Star in der diesjährigen Formel 1, und Mauro Baldi,

Vize-Weltmeister bei den Sportprototypen. Jean Alesi sorgte ebenso wie Formel-1-Weltmeister Alain Prost auch in der Formel Renault für Furore, jene Monoposto-Serie, die 1991 erstmals auch in Deutschland ausgefahren wird.

Der Wettbewerb mit Automobilen ist für Renault jedoch weit mehr als Nachwuchsförderung. Der Motorsport ist eine selbstaufgelegte Verpflichtung, ob im Renault 5 Pokal, im Renault 21 Turbo Europacup, der "hausinternen" Aufsteigerklasse für erfolgreiche Renault-5-Kämpfer, in der Formel Renault oder in der Formel 1. Gerade in der Formel 1 präsentiert der französische Staatskonzern mit dem Zehnzyylinder-Saugmotor weltweit sein technisches Potential. Grand-Prix-Siege des Belgiers Thierry Boutsen und des Italiens Riccardo Patrese mit den Renault-angetriebenen Williams-Boliden sind das brillante Zeugnis für "High Tech". Der Automobilsport dient Renault jedoch keineswegs nur zur Image- und Prestige-Pflege, sondern er bedeutet für die Renault-Ingenieure ein unverzichtbares Entwicklungs- und Prüffeld.

Der Renault 5 elf Pokal spielt sogar eine wichtige Doppelrolle. Neben der

### ONS-Pokal-Wertung Stand nach fünf Läufen

1. Thomas Klenke	D	224 Pkt.
2. Achim Stegmüller	D	189 Pkt.
3. Helmut Lauer	D	183 Pkt.
4. Reinhard Sesterheim	D	167 Pkt.
5. Dieter Gass	D	148 Pkt.

### Gesamtwertung Platzgeldaddition Stand nach fünf Läufen

1. Thomas Klenke	D	8.950 DM
2. Achim Stegmüller	D	7.750 DM
3. Helmut Lauer	D	6.350 DM
4. Reinhard Sesterheim	D	6.250 DM
5. Dieter Gass	D	5.550 DM

Nachwuchsförderung werden Serienfahrzeuge und Teile aus der Serienproduktion einem Härte-test unterzogen, der sich nirgends simulieren läßt. "Was im Rennsport hält, ist auch den Alltagsforderungen bestens gewachsen", erklärt Rolf Schmidt, Sportchef bei Renault Deutschland in Brühl. Ausgetragen wird dieser Markenpokal mit identischen Renault 5 GTE. 115 PS schöpft der quirlige Saugmotor im leichten Renntimm aus 1.800 ccm Hubraum. Damit wird der "kleine Freund" gut 185 km/h flott. Und damit keiner mogelt, wachen Rolf Schmidt und Wolfgang Weishaupt mit Argusaugen über die Einhaltung des strengen Reglements. Bei aller Sportlichkeit gibt sich der Renault 5 GTE, der den eingeschriebenen Pokal-Teilnehmern zum Sonderpreis von 24.250 Mark einschließlich Mehr-

wertsteuer angeboten wird, dank Dreieck-Katalysator und Geräuschreduzierung besonders umweltfreundlich.

Was den Nachwuchs betrifft, so hat auch die Saison 1990 schon beachtliche Talente ans Tageslicht gefördert. So sorgt Thomas Klenke in seiner ersten Renault-5-Saison bemerkenswert für Furore. In den ersten fünf Rennen erkämpfte der 23-jährige aus Verl prompt drei Siege sowie einen zweiten und einen sechsten Platz. Der drei Jahre ältere Achim Stegmüller aus Lörrach, seit dem Vorjahr im Cup dabei, stand kaum nach, kletterte bei einem Sieg und zwei zweiten Plätzen bereits dreimal auf das Siegerpodest. Kein Wunder, daß die beiden pfeilschnellen Renault-Youngster auch in der Tabelle Spitzenpositionen belegen.

Den besonderen Reiz macht im Renault 5 elf Pokal jedoch die Mischung aus jungen Heißspornen und abgebrühten Routiniers aus. Zu den Erfahrenen gehören beispielsweise Reinhard Sesterheim aus Uexheim unweit des Nürburgrings, Nikolaus Arkenau aus Lohne, Helmut Lauer aus Friesenheim/Lahr, Vizemeister Armin Schmid aus der Schweiz oder der bekannte Film-Stuntman Hermann Joha aus Düsseldorf. Joha und Klenke brachten Anfang Juli auf dem Nürburgring übrigens das Kunststück fertig, ein Rennen absolut zeitgleich als Sieger zu beenden. Selbst das Zielfoto erbrachte für keinen der beiden auch nur den leichtesten Vorteil. Also gab es erstmals in der 17-jährigen Geschichte dieses Markenpokals zwei Sieger in einem Rennen – ein weiterer Beweis dafür, wie hart gekämpft



Thomas Klenke



Achim Stegmüller



Helmut Lauer

wird und wie ausgeglichen das Feld der 40 eingeschriebenen Cup-Teilnehmer ist.

Natürlich stehen Sieg und Punkte im Brennpunkt des Renault 5 elf Pokals, doch geht es für die erfolgshungrige Meute auch um viel Geld. Über 550.000 Mark sind im Topf, dank der Cup-Sponsoren elf, Michelin, Champion, Penthouse, Matter und Renault. Belohnt werden alle, die am offiziellen Training teilnehmen, zusätzlich die drei Trainingsschnellsten, derjenige, der im Rennen die schnellste Runde fährt, sowie die 15 Erstplatzierten im Rennen.

Das Debüt am Schleizer Dreieck bedeutet für den Renault 5 elf Pokal das achte von insgesamt zehn Rennen in diesem Jahr.



**ONS-RENAULT 5-elf-POKAL**

Start: Sonntag, 11.15 Uhr

**RENNEN 1**

10 Runden

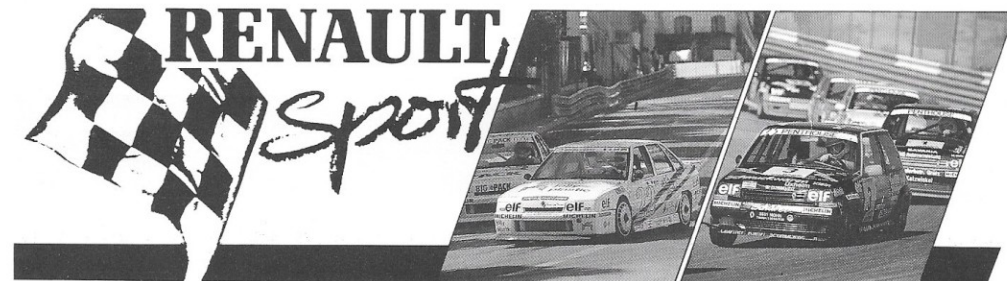
Start Nr.	Bewerber	Fahrer
1	MSC Adenau	Sesterheim, Reinhard
2	FUKO-Motorkraft	Sander, Jörg
3	Bavaria Autovermietung Köln	Schüller, H. Werner
4	FUKO-Motorkraft	Lünsmann, Robert
5	Thelen, Heinz	Thelen, Heinz
6	Pfeiffer, Günter	Pfeiffer, Günter
7	Welschar, Carsten	Welschar, Carsten
9	Quadriga Trevororum	Jahn, Hubert
10	Renng. MSC-Langefeld	Reich, Uwe
11	Scuderia Augustusburg Brühl	Lützel, Robert
12	Schweiz. Autorennsp. Club	Hediger, Max
13	MSC Wahlscheid e.V.	Wagener, Bernhard
14	SFG-Altühltal e.V.	Meier, Hermann
15	Bavaria Autovermietung Köln	Lauer, Helmut
16	SFG Altühltal e.V.	Michaelis, Andre
17	AMC-Lohne	Arkenau, Nikolaus
18	Ott, Martin	Ott, Martin
19	Schmid, Armin	Schmid, Armin
20	Mönninghoff Sport Promotion	Krüger, Sonja
21	MC-Würmtal	Wied, Martin
22	Stegmüller, Achim	Stegmüller, Achim
23	Wendland, Dieter	Wendland, Dieter
24	Schirra-Motoring	Berger, Sven

Start Nr.	Bewerber	Fahrer
25	Krankemann, Wolfgang	Krankemann, Wolfg.
26	Schirra-Motoring	Gass, Dieter
27	Herrmann Kfz.Technik	
	RENAULT Sport	Heller, Oliver
28	Kathrein Renn.-u. Rallyeteam	Zengel, Wolfgang
29	Eisenreich, Jürgen	Eisenreich, Jürgen
30	Tele-Medien-Service GmbH	Weis, Juergen
32	Franken-Autotechnik GmbH	Schmahl, Carsten
33	Arka Racing	Pfaff, Karl-Heinz
34	Franken-Autotechnik GmbH	Wagenstetter, Martin
35	Faller, Hubert	Faller, Hubert
36	Prillwitz, Ralf	Prillwitz, Ralf
38	Hexen Team AC Lemgo	Klenke, Thomas
39	Arenz, Hans-Günter	Arenz, Hans-Günter
40	Hexen Team AC Lemgo	Bornholdt, Andreas
41	MC-Würmtal	Weber, Josef
42	Visnovsky, Peter	Visnovsky, Peter
43	Henni, Bruce	Henni, Bruce
44	MSC Adenau	Lehmann, H.-Jürgen
46	Renng. MSC Langefeld	Joha, Hermann
47	Braig, Peter	Braig, Peter
48	Tele-Medien-Service GmbH	Gindorf, Marc
49	Seitz, Karl	Seitz, Karl

**Runde**

	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10</b>
<b>1</b>										
<b>2</b>										
<b>3</b>										
<b>4</b>										
<b>5</b>										
<b>6</b>										
<b>7</b>										
<b>8</b>										

Plazierung



**RENAULT-elf-EUROPA-CUP**

**Termine: (vorläufig)**

- 13. 5. GP von San Marino, Imola
- 27. 5. GP von Monaco
- 17. 6. 24h von Le Mans
- 1. 7. 200 Meilen von Nürnberg
- 8. 7. GP von Frankreich, Paul Ricard
- 15. 7. ADAC-Truck GP, Nürburgring
- 22. 7. 24h von Spa
- 9. 9. GP von Italien, Monza
- 23. 9. Renault Festival, Jarama
- 14.10. RENAULT-FINALE, Monza, Italien

**Fahrzeug:**

RENAULT 21 Turbo  
 Leistung: ca. 300 PS  
 Geschwindigkeit: ca. 280 km/h  
 Wird als kompletter Bausatz geliefert!  
 Preis: ca. DM 85.000,- plus MwSt.

**ONS-RENAULT 5-elf-POKAL**

**Termine: (vorläufig)**

- 8. 4. AvD/MAC-Rennsportfestival, Hockenheim
- 3. 6. ADAC-Westfalen-Pokal, Zolder
- 8. 7. AvD/ACV-Sprintmeeting, Nürburgring
- 15. 7. ADAC-Truck GP, Nürburgring
- 5. 8. Schleizer Dreieckrennen
- 12. 8. ADAC-Noordzee-Cup, Zandvoort
- 30. 9. ADAC-Bilstein-Super Sprint, Nürburgring
- 14.10. RENAULT-FINALE, Monza, Italien

**Fahrzeug:**

RENAULT 5 GTE „Coupe“  
 mit Katalysator  
 Leistung: ca. 115 PS  
 Wird Rennfertig geliefert!  
 Preis: ca. DM 24.250,- inkl. MwSt.

Renault empfiehlt elf Motorenöle.

**DEUTSCHE RENAULT AG**  
 5040 Brühl · Telefon 02232/73271

Abt. **MotorSport**

**RENAULT**  
 Autos zum Leben.

**INT. FORMEL FORD MEISTERSCHAFT**

**RENNEN 2**

Rennwagen bis 1600 ccm  
Start: Sonntag, 12.15 Uhr

8 Runden

Start Nr.	Bewerber/Fahrer	Wohnort	Hersteller	Für Ihre Notizen
1	REX-RACING Hürtgen, Claudia	Riedlingen Aachen	van Diemen	
3	EIFELLAND-RACING Wöhrle, Thomas	Bitburg Kempten	Reynard	
4	EIFELLAND-RACING Fischer, Christian	Bitburg Schweiz	Reynard	
5	EIFELLAND-RACING Bernhardt, Patrick	Bitburg Braunfels	Reynard	
6	EIFELLAND-RACING Engels, Wolfgang	Bitburg Duisburg	Reynard	
8	EIFELLAND-RACING Heimann, Oliver	Bitburg Wiesbaden	Reynard	
10	SAR Albisser, Markus	CH CH	Faster	
12	MÖNNINGHOFF SPORT PROMOTION Krämer, Dirk	Köln Sinzig	Weigel Renntechn.	
14	AHS-MOTORSPORT Druckenmüller, Ralf	Bingen Mendig	van Diemen	
15	AHS-MOTORSPORT Santner, Martin	Bingen Mainz-Sarmsh.	van Diemen	
17	HESSE MOTOR SPORTS CLUB Garand, Frank	Wiesbaden CAN	van Diemen	
19	Eckle, Gottfried	Scheppach	Swift	
20	Goral, Ralf	Duisburg	van Diemen	
22	AUTOSPRINT PLASY Skarda, Stanislav	CSFR CSFR	Metalex	
23	ADAC-NORDBAYERN Schielein, Jürgen	Nürnberg Nürnberg	Reynard	
25	Prantler, Bernhard	Teisendorf	van Diemen	
28	H.E.MOTORSPORT Maier, Markus	Fulda Euskirchen	van Diemen	
29	H.E.MOTORSPORT Mattschull, Alexander	Fulda Friedrichsdorf	van Diemen	
30	FRITZ RACING Boldt, Roy	Backnang Hamburg	van Diemen	
31	ADAC HESSEN Kircher, Bernd	Frankfurt/M. Hünfeld	van Diemen	
32	NOMAG-RACING Middeldorp, Oscar	NL NL	van Diemen	
33	MÖNNINGHOFF SPORT PROMOTION Maassen, Sascha	Köln Aachen	Reynard	

**INT. FORMEL FORD MEISTERSCHAFT**

**RENNEN 2**

Rennwagen bis 1600 ccm  
Start: Sonntag, 12.15 Uhr

8 Runden

Start Nr.	Bewerber/Fahrer	Wohnort	Hersteller	Für Ihre Notizen
34	NOMAG-RACING Ten Wolde, Frank	NL NL	van Diemen	
36	REX-RACING Eisenreich, Ralf	Riedlingen Dortmund	van Diemen	
39	FRITZ RACING Arnold, Jürgen	Backnang Auenwald	van Diemen	
43	WALTER LECHNER RACING SCHOOL Vallant, Patrick	A A	van Diemen	
47	Bieri, Hans	Burgstetten	Faster	
50	WALTER LECHNER RACING SCHOOL Winkelhock, Thomas	A Waiblingen	van Diemen	
60	DERICHS RENNWAGEN Derichs, Ute	Mayen Mayen	van Diemen	
64	Böttcher, Udo	Hamburg	van Diemen	
65	Voß, Karl-Heinz	Geesthacht	van Diemen	
66	Dünschede, Peter	Bammental	van Diemen	
68	FRITZ RACING Baiter, Harald	Backnang Ehningen	Lola	
69	FRITZ RACING Decurtins, Pieder	Backnang CH	Ray	
70	Keese, Michael	Hameln	van Diemen	
72	HESSE MOTOR SPORTS CLUB Kraft, Roberto	Wiesbaden Wiesbaden	van Diemen	
74	Focke, Jan	Worpswede	van Diemen	
75	Müller, Olaf	Ahlen	Ray	

**Runde**

	1	2	3	4	5	6	7	8
<b>Platzierung</b>	<b>1</b>							
	<b>2</b>							
	<b>3</b>							
	<b>4</b>							
	<b>5</b>							
	<b>6</b>							
	<b>7</b>							
	<b>8</b>							

## INT. FORMEL FORD 1600 MEISTER- SCHAFT

### 7. Lauf: Schleizer Dreieck

#### Erstes Gastspiel eines Klassikers

Seit stolzen 23 Jahren rennt die Formel Ford in aller Welt, nun erstmals in der DDR. Es war 1967, als der damalige Ford-Vize-Präsident Walter Hayes und der britische Rundstreckenbesitzer John Webb 15 junge Rennfahrer das erste Mal mit richtigen aber dennoch finanzierbaren Rennwagen in Brands Hatch (England) an den Start schickten. Mittlerweile ist die Formel der jungen Talente in über 20 Ländern, darunter in Deutschland, mit nationalen Meisterschaften vertreten.

Die bewährten Monoposti sind in all den Jahren technisch kaum modifiziert worden. Die Leistung des 1,6 Liter Vierzylinder-Motors aus dem Hause Ford wächst durch Tuning von serienmäßig 84 auf 115 Renn-PS an und ist

damit gut für bis zu 240 km/h. Das strenge Reglement sorgt für Chancengleichheit durch identische Fahrzeuge. Lediglich fahrerisches Können bringt die Entscheidung, das garantiert spannende Rennverläufe und harte Positionskämpfe. So ein Renngerät schlägt mit rund 40.000 bis 45.000 Mark zu Buche – ohne Betreuung und Ersatzteile.

Der Kupplungshersteller LuK, Valvoline Öl, der Reifenfabrikant Dunlop und das Lifestyle-Magazin Lui unterstützen die Fahrer zusammen mit Ford Deutschland mit einem Preisgeldtopf von über 250.000 Mark. Die Sponsorensuche, der Umgang mit der Presse



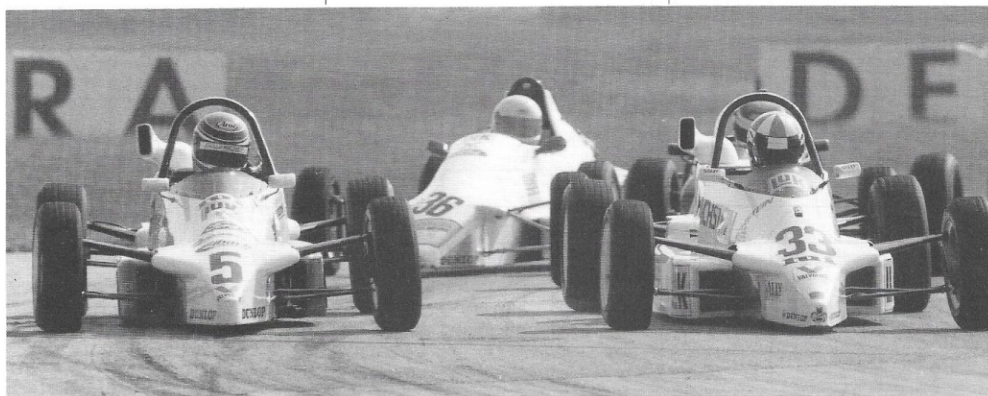
Ralf Druckenmüller (D)

#### Meisterschaftsstand nach sechs von 10 Läufen

1. Ralf Druckenmüller	D	86 Pkt.
2. Thomas Wöhrle	D	75 Pkt.
3. Sascha Maassen	D	74 Pkt.
4. Ralf Goral	D	71 Pkt.
5. Markus Albisser	CH	67 Pkt.
6. Christian Fischer	CH	57 Pkt.
7. Claudia Hürtgen	D	54 Pkt.
8. Franc ten Wolde	NL	51 Pkt.
9. Bernd Kircher	D	48 Pkt.
10. Ralf Eisenreich	D	45 Pkt.

und dem eigenen Erfolg oder Mißerfolg sowie die Loyalität innerhalb des Teams gehören genauso zum Lernprogramm dieser erfolgreichen Schule, wie das Auffinden von Bremspunkten und Ideallinie.

Wie gut diese traditionelle Rennfahrerklasse ist, läßt sich leicht an der Geschichte der Formel 1 ablesen. Emerson Fittipaldi, James Hunt, Ayrton Senna, drei ehemalige Formel-1-Weltmeister, oder Nigel Mansell, Eddie Cheever, Thierry Boutsen, um nur einige heutige Grand-Prix-Stars zu nennen, oder auch deutsche Rennprofis wie Bernd Schneider, Volker Weidler und Joachim Winkelhock legten den Grundstein ihrer Karriere in der Formel Ford.



# LuK SUCHT MEISTER FÜR KUPPLUNGEN

Der Schrecken jedes Autofahrers im Urlaub: Allein auf weiter Flur oder mitten im dicksten Stau gibt das Fahrzeug plötzlich seinen Geist auf. Eine defekte Kupplung ist außer einem Motorschaden so ziemlich das Schlimmste, was passieren kann. Der erste Gang ist eingelegt, man gibt Gas, läßt die Kupplung kommen, der Drehzahlmesser geht hoch – doch der Tacho bleibt auf Null. Die Kupplung rutscht einfach durch, die Kraft des Motors wird nicht mehr auf die Antriebsräder übertragen. Völlig bewegungsunfähig steht man dann rat- und hilflos auf der Straße. Das alles muß nicht sein! Wer ein Auto fährt, das schon in die Jahre gekommen ist, sollte vor dem Start in den Urlaub die Kupplung überprüfen lassen. Ab 100.000 Kilometern Fahrleistung, bei Caravan-Betrieb früher, ist die Fahrt zum Fachmann ratsam. Defekte an der Kupplung können teure Folgen haben und den Urlaubsspaß gründlich vermässeln. Eine rutschende, rufende oder nicht mehr richtig trennende Kupp-

lung schädigt Motor und Getriebe, schröpft die Urlaubskasse und sägt an den Nerven. Im Zweifelsfall ist also Vorsorge angesagt.

Das gelbe Rep-Set von LuK, alle Kupplungsteile in einem Pack, macht müde Kupplungen wieder munter. Für die Qualität dieser Kupplung spricht die Tatsache, daß sie in jedes zweite Auto eingebaut wird, das in Deutschland vom Band rollt. Da ist es nur logisch, wenn die zweite Kupplung das gleiche Markenzeichen trägt. Den günstigen Austauschsatz gibt es im guten Fachgroßhandel und beim LuK-Meisterservice. Reiselustige Autofahrer finden die Spezialisten für Kupplungswechsel außerdem in Dänemark, Holland, Belgien und Österreich. Hoffentlich bald auch in der DDR. Interessierte Werkstatt-Meister schreiben an: AS Autoteile Service GmbH & Co · Paul-Ehrlich-Straße 21 D-6070 Langer



## DER MEISTER FÜR KUPPLUNGEN

Kupplungsschäden im Urlaub führen zu schweißtreibenden Verzweiflungstaten.



**INT. RENNWAGENLAUF**

Gruppe E bis 1600 ccm  
Start: Sonntag, 14.30 Uhr

**RENNEN 4**

14 Runden

Start Nr.	Bewerber/Fahrer	Ort/Land	Fahrzeug	Für Ihre Notizen
1	Vogler, Chris	D	Goerlich-R.	
3	Weiland, Karl-Heinz	D	Ray F82-007	
7	Smollich, Jens	D	MT 77-1-88	
8	Bauer, Joachim	D	Van Diemen Ford	
9	MSC SCUDERIA	Mitwitz		
	Rädisch, Rainer	D	Hawke DL9	
10	Vesely, Jiri	CSFR	RAF 86-07	
11	AUTOSPORTCLUB FORMULE	Havirov		
	Urbanek, Jan	CSFR	FM/E	
13	IDC BRNO	Orechov		
	Kakrda, Josef	CSFR	MTX 1-06/E	
14	PSK UNION PRAG			
	Vesely, Jan	CSFR	RAF 86-08	
15	IDC BRNO	Orechov		
	Kruzek, Josef	CSFR	MTX 1-06	
22	IDC BRNO	Orechov		
	Lim, Vaclav	CSFR	Avia AE3	
25	Peter, Heiko	DDR	MT 77/88-3	
26	Wunderlich, Eberhardt	DDR	MT 77/84	
30	Göpel, Steffen	DDR	MT 77/89	
31	Brendecke, Frank	DDR	MT 77/3	
35	Hänsel, Eberhardt	DDR	MT 77	
42	Thalmann, Frank	DDR	MT 77	
43	Burkhardt, Jürgen	DDR	MT 77	
49	Jurisch, Ulrich	DDR	MT 77-2	
54	Blütchen, Lutz	DDR	MT 77-B	
58	Börner, Tilo	DDR	Lada WK 88	
59	Kämmerer, Steffen	DDR	Lada MT 77/2	
61	Wilms, Nils-Holger	DDR	ML 89	
65	Coder, Klaus	DDR	Lada	
78	Weiser, Reinhard	DDR	SEG Shiguli	
83	Perner, Stefan	DDR	MT 77	
85	Glöckner, Manfred	DDR	MT 77/2	
86	Opitz, Henrik	DDR	MT 77/2	
93	Kasper, Bernd	DDR	MB 90	
94	Vogel, Hans-Jürgen	DDR	MT 77-02	
95	Worm, Volker	DDR	MT 77-1	
97	Kuhn, Manfred	DDR	DK - 1/90	
16	Benninger, Manfred	D	ZAGK H 13/5	
17	Gasser, Erwin	D	Rizza Jet	

**Runde**

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Platzierung	1													
2														
3														
4														
5														
6														
7														
8														

# DEKRA - Partner im Motorsport Partner Ihres Fahrzeugs



**Wir schätzen Ihr Fahrzeug richtig ein.**  
DEKRA-Fahrzeugbewertungen und -schätzungen legen bei Kauf und Verkauf den realistischen Marktwert eines gebrauchten Fahrzeugs fest.

**Wir schützen Sie vor Überraschungen nach einem Unfall.**  
DEKRA-Schadengutachten, Sondergutachten, Verkehrsunfallanalysen und Ausfallgutachten helfen bei der Schadenregulierung und dienen der Beweissicherung.

**Wir sorgen für die Sicherheit Ihres Fahrzeugs.**  
DEKRA-Ingenieure prüfen Ihr Fahrzeug entsprechend der Gesetze auf Verkehrssicherheit.

**Wir betreuen Fuhrparks.**  
Die DEKRA Fuhrparkbetreuung umfasst die technische Fuhrparkanalyse, die technische Betreuung mit Verkehrssicherheitsprüfung, die technische Fuhrparkleitung mit Reparaturbetreuung und die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung mit Analyse.

**Wir bieten dem Kraftfahrzeugbetrieb ein umfassendes Dienstleistungsangebot.**

- für mehr Kundenservice, durch eine intensive Fahrzeugbetreuung
- für mehr Wirtschaftlichkeit, durch ein fundiertes Know-how, das die Rentabilität verbessert
- für mehr Sicherheit, durch Problemlösungen für den internen Betriebsablauf

**Wir sichern Ihre berufliche Zukunft.**  
Für Führungs-, Fach- und Hilfspersonal im Bereich der Transportkette, der Logistik und im Umweltschutz, bietet die DEKRA Akademie ein umfassendes, praxisorientiertes Aus- und Weiterbildungsangebot.

DEKRA - Wir sind für Sie da.



**18mal in Ihrer Nähe**

1022 Berlin, Hansastr. 206, Tel. 002/3651677 u. 3652915 · 1300 Berlin, Tasdorfer Str. 24, Tel. 002/5594909 u. 5594900 · 9000 Chemnitz, Fabrikstr. 7, Tel. 0071/61235  
9550 Zwickau, Clement-Gottwald-Str. 2, Tel. 0074/3105 · 7500 Cottbus, Drebkauer Str. 68, Tel. 0959/421070 · 8027 Dresden, Ho-Chi-Minh-Str. 62, Tel. 0051/470098  
8600 Bautzen, Clement-Gottwald-Str. 7, Tel. 054/47004 · 1200 Frankfurt/Oder, Wilhelm-Pieck-Str. 175, Tel. 0930/42600 · 6500 Gerg, Roschützer Str. 3, Tel. 0970/24254  
u. 23165 · 5800 Galtba, Bebelstr. 1, Tel. 00622/53060 · 4020 Halle, Lützener Str. 1, Tel. 0046/29119 · 7022 Leipzig, Karl-Rothe-Str. 17, Tel. 0941/52782 · 3037 Magdeburg,  
Brenneckestr. 100, Tel. 0091/45012 · 2080 Neustrelitz, Karl-Meier-Str. 11, Tel. 09991/7139 · 1560 Potsdam, Behlerstr. 1, Tel. 023/25836 · 2500 Rostock, Klaus-Groth-Str. 6,  
Tel. 0081/21769 · 2752 Schwerin, Dr.-Külz-Str. 14, Tel. 0984/812103 · 6000 Suhle, Wilhelm-Pieck-Str. 155, Tel. 0966/22419.

## Gregor Gorec, SFRJ

Der 19jährige dürfte zum Rennen im Vorjahr einer der Jüngsten, wenn nicht überhaupt der jüngste Aktive gewesen sein. Der recht schüchtern wirkende junge Mann war, auch das dürfte Seltenheitswert haben, 1988 als Siebzehnjähriger jugoslawischer Meister in der Klasse bis 125 ccm. Er könnte ein Mann der Zukunft sein. Als wir dieses Gespräch führten, war er noch Schüler in der Berufsschule für Material- und Maschinentchnik, das entspricht bei uns der 12. Klasse in der Erweiterten Oberschule. Er fährt etwa zehn Rennen im Jahr, und die sind ja nicht alle in der Ferienzeit. "Ich kann schon mal wegbleiben", meinte er. "Der schlechteste Schüler bin ich durchaus nicht, aber Fahren kann ich auf jeden Fall besser."



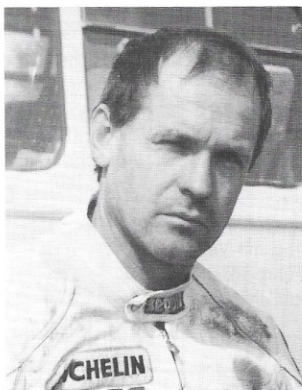
Gregor Gorec kommt, auch das ist schon keine Überraschung mehr, aus der Rennsperthochburg Slowenien, aus Domzale, in dem auch Janez Pintar, Silvo Habat und Martin Sraj beheimatet sind. Wie er das finanziell mit dem Motorrennsport macht? Sein Vater hat einen Betrieb, so geht es. Trotz seiner Jugend fährt er, als säße er schon lange im Rennsattel, sehr ruhig und überlegt. Sein sportliches Ziel: Noch besser und sicherer fahren lernen und vielleicht einmal Europameister werden.

## FAHRER PORTRAITS

Ans Heiraten denkt er noch nicht, seine freie Zeit gehört dem Motorrennsport. Das Schleizer Dreieck hält er für eine sehr schwierige Strecke, die man erst kennenlernen muß. Wie schnell und gut er sie kennengelernt hat, bewies er mit seinem ausgezeichneten 4. Platz.

## Petr Hlavatka, CSFR

Das Dorf Zeravice im Kreis Hodonin unweit der Autobahn Brno — Bratislava ist die Heimat des bekannten CSFR-Fahrers, der in der Meisterschaft seines Landes schon oft mit ganz vorn rangierte und beim Neubeginn der Klasse bis 500 ccm hier in Schleiz im Vorjahr nach hartem Kampf mit dem Ungarn Laszlo Nagy den 2. Platz belegte. Petr Hlavatka kennt das Schleizer Dreieck, war schon achtmal mit der



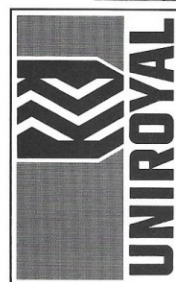
250er Yamaha am Start, mit der er auch zweimal den 3. Platz in der Pokalwertung der sozialistischen Staaten erkämpfte.

Der 40jährige, beruflich ist er als Chauffeur in der Organisation Svazarm tätig, fährt die 500er Suzuki privat. Im Gespräch macht er einen recht ersten Eindruck. Auf familiären Anhang zu den Rennveranstaltungen muß er zu meist verzichten, denn die Frau muß bei den Kindern — zwei Mädchen und einen Jungen im Alter zwischen 13 und 9 Jahren — bleiben, da die Oma der "Rennerer" nicht den Vorzug vor der eigenen Arbeit gibt. Besorgt ist seine Frau eigentlich nicht, denn ihr Petr ist bei seinen nicht wenigen Stürzen immer mit einem blauen Auge davongekommen.

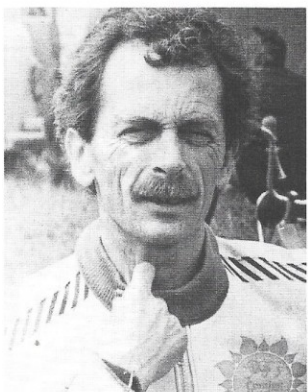
Der neue Streckenteil gefällt ihm gut, diese Kurven gefallen ihm besser als die früheren. Daß er für den Rennsport noch kein alter Mann ist — wie er es darstellen wollte —, hat er bewiesen. Aber auf einer Motodromstrecke fährt er am liebsten, weil dort das Risiko nicht so groß ist. Was ihm in Schleiz immer wieder imponiert: "Es ist kein Grand Prix hier, und trotzdem immer wieder so viele begeisterte Zuschauer."

## Rainer Koster, Schweiz

Der kleine schmächtige Schweizer mit dem wuscheligen Haar — er bringt ganze 50 kg auf die Waage — kommt aus Zürich. Sein "Schwitzer dütsch" klingt gut in den Ohren. Er begann mit dem Motorrennsport in einem Alter, in dem andere schon wieder aufhören. Es war wohl mehr Zufall, daß er sein Rennfahrer-Talent entdeckte. Innerhalb von zwei Jahren qualifizierte er sich für die Teilnahme an internationalen Rennen, nimmt deshalb auch nicht an den Meisterschaftsläufen seines Landes teil.



Der neue Stand der Technik:  
**Die superbreiten Regenreifen  
Rallye 340/55 bis 340/45**



Rainer Koster kommt vom Fach, ist Automobil- und Motorradmechaniker, hat eine Werkstatt. "Ich fahre aus Lust und Liebe zur Sache, seit acht Jahren lebe ich mehr oder weniger vom Motorsport, ich bin viel unterwegs", hörten wir von ihm. Das große Zelt, verbunden mit dem Wohnwagen, schafft eine recht gemütliche Atmosphäre. Frau Koster zeigte auf die Rennmaschinen. "Das sind unsere Kinder, ich bin immer dabei. Mir gefällt dieses etwas ruhelo- se Leben, immer etwas anderes sehen. Ich möchte nicht tauschen." Und wieder Rainer Koster: "Es ist immer gut, wenn die Frau im Hintergrund dabei ist. Ich kümmere mich um die Technik, sie um das andere, beides gehört zusammen."

Bleibt noch nachzutragen, daß Herr Koster Präsident der int. Privatfahrer- vereinerung ist, zu den eifrigsten Verfechtern der 80-ccm-Klasse gehört und zusammen mit vielen anderen für deren Erhalt eintritt. "Es gibt viele, die wie ich nicht mit dem Beschluß der FIM einverstanden sind, diese Klasse verschwin- den zu lassen. Ich sehe darin die einzi- ge Möglichkeit, daß auch ein Privatfah- rer vorwärts kommen kann, denn es ist die beste Einstiegsmöglichkeit für junge Fahrer. Ich meine aber auch, daß wir in dieser Klasse guten Sport bieten." Die Publikumsmeinung nach diesem Lauf im Vorjahr gibt ihm recht.

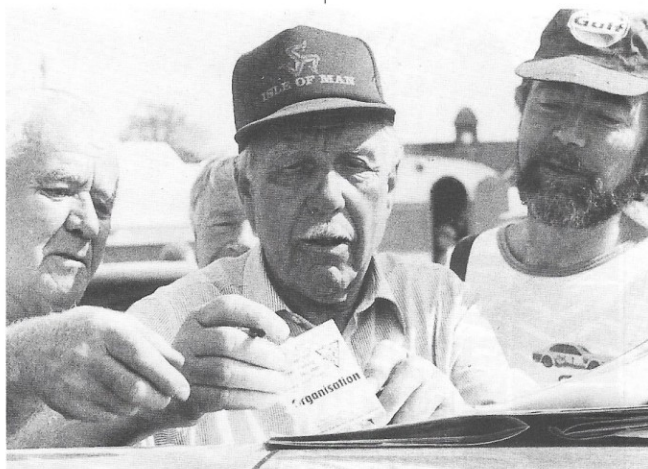
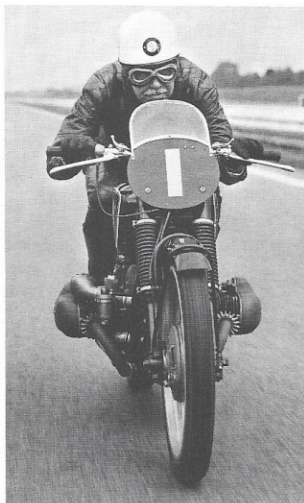
## "Schorsch" Meier, München

Daß wir in unserem Rennprogramm den mehrfachen Deutschen und Euro- pameister Georg Meier aus München noch vorstellen können, hätten wir uns nicht träumen lassen. Aber der "Gußei- serne" – dieser Name stammt aus sei- ner erfolgreichen Zeit als Geländefah- rer – war hier, als die historischen Rennfahrzeuge am 5./6. Mai ihre Run- den drehten. "Ich habe Schleiz in so guter Erinnerung", sagte der nunmehr 79jährige, dem man die Jahre bei wei- tem nicht anmerkt. "1937 hatten mich die BMW-Leute mit nach Schleiz ge- bracht, zum Training sollte ich mal eini- ge Runden drehen. Das habe ich ge- macht, aber dann sagte ich: 'Meine Herrn, diese Rennerei ist nichts für mich, ich möchte schon im Bett ster- ben.' Aber sie haben mich überredet, nochmal einige Runden zu fahren. Es wurde die drittbeste Zeit. So begann es bei mir mit dem Straßenrennen."

Voller Witz und Humor steckte der Münchener. Im Gespräch mit unserem früheren DDR-Meister Walter Knoch meinte er: "Was, siebzig warst erst? Da bist Du ja noch ein junger Hüpfen."

Georg Meier hatte die Strecke noch mit den Bäumen zu beiden Seiten und mit der Haarnadelkurve in Schleiz in Er- innerung.

Und jetzt? "Ich muß sagen, daß Ihr das phantastisch gemacht habt, herr- lich ist die Strecke. Wäre ich 50 Jahre jünger, hier würde ich sofort wieder fahren, denn hier in Schleiz muß man wirklich fahren können, sonst nix." Hof- fentlich 1991 auf ein Wiedersehen!



## Lothar Neukirchner, DDR

Der zum HB-Racing-Team gehö- ren- de Mann vom MC Wismut Aue mußte zum Meisterschaftslauf in Schleiz beim Rennen der großen Maschinen "abstei- gen". Er trug es gelassen, war trotzdem freundlich, als wir ihn einige Zeit später um ein Gespräch baten. 1980 begann er als zwanzigjähriger mit einer Serien- maschine Bergrennen zu fahren, hatte schon ein Jahr später die Lizenz. Seit 1984 sitzt er auf einer Zweizylinder- Rennmaschine. Der schwere Sturz 1985 in Schleiz warf ihn vielleicht zwei Jahre zurück, aber dann schaffte er den Anschluß wieder, wurde von 1987 bis 1989 dreimal DDR-Meister in der Klasse bis 250 ccm. Er wollte gut und schnell fahren, ohne jedoch verbi- sen einem Ziel nachzujagen.

Lothar Neukirchner braucht jetzt viel Platz im Fahrerlager für seinen Ika- rus-Bus und das noch größere Zelt. Ist er nun aller Sorgen ledig? "Das be- stimmt nicht. Zusammen mit Dirk Ka- duk, mit dem ich schon seit Jahren zu- sammen hantiere, haben wir Sponso- ren. Die sind natürlich nicht von selbst gekommen, da muß man sich bewer- ben. Die Zeit ist wohl vorbei, wo wir mit PKW und Anhänger zum Rennen ge- fahren sind, aber ruhiger ist das jetzt keinesfalls. Es kommt noch vieles an-

re auf uns zu, worum wir uns bisher nicht zu kümmern brauchten. Sicherlich haben jetzt mehr Geld, aber das wird alles investiert, jede Ausgabe gut über- legt.

Natürlich möchte ich auch zu WM- und EM-Läufen fahren, ohne mir dabei Illusionen zu machen. Aber vorerst hat die DDR-Meisterschaft noch den Vor- rang." Lothar Neukirchner würde gerne angeln gehen. Aber die Zeit hatte er bisher nicht, es wird künftig wohl nicht anders werden.

## Juri Randla jr., UdSSR

Der große kräftige Fahrer mit dem kleinen Bart auf der Oberlippe kommt aus der estnischen SSR, aus der Haupt- stadt Tallinn. Es war im vorigen Jahr sein erster Start in Schleiz. Er war zweimal Meister der UdSSR in der Klasse bis 250 ccm Einzylinder und zweimal Dritter in der Zweizylinder- Klasse, gewann 1985 den Pokal für Frieden und Freundschaft, wurde auch hier zweimal Dritter, um nur einen Teil der Erfolgsbilanz des bescheidenen und freundlichen Esten zu nennen. Er begann schon als 13jähriger mit Moto- Cross, 1983 wechselte der heute 25jährige zum Straßenrennsport.

Seine Frau war in Schleiz das erste Mal bei einer Rennveranstaltung im



Ausland mit dabei, den acht Monate alten Sohn betreute, wie kann es an- ders sein, die Oma. Juri Randla, den auch freundschaftliche Beziehungen mit unserem Michael Freudenberg verbin- den, arbeitet in einem Betrieb, der Kunststoffverkleidungen für Motorräder herstellt. In Schleiz konnte er mit seiner Honda, die er das erste Jahr fuhr, noch nicht in die "Vollen" gehen, weil eine Verletzung noch nicht ganz auskuriert war. Aber es langte in dem Klassefeld der 250er-Zweizylinder schon zu ei- nem 9. Platz. Die Strecke gefällt ihm sehr gut, weil sie hohe Ansprüche an die Fahrer stellt. Im Winter hält sich Juri Randla bei Moto-Cross-Rennen auf Schnee fit, und es macht ihm auch viel Freude. Sportlich auf ganz andere Art betätigt sich Frau Randla, nämlich beim Sporttanz.

## Ernst Riedelbauch, Oberfranken



Er wohnt ganz in der Nähe, der Ernst Riedelbauch, nämlich in Oberfranken, aber am 5./6. Mai 1990 war er zum ersten Mal seit den fünfziger Jahren wieder in Schleiz. 1954 und 1955 stand er als Sieger in der Klasse bis 500 ccm auf dem obersten Treppchen. "Ja, das gute alte Schleiz", meinte er etwas wehmütig. "Aber Gratulation



und Anerkennung, wie herrlich Ihr Eure Strecke gestaltet habt. Jetzt nochmal jung sein! Und keine Bäume mehr. Die haben mir damals Angst gemacht."

Ernst Riedelbauch begann 1950 als Ausweisfahrer, wurde schon 1952 von BMW verpflichtet. Er fuhr 92 Rennen, war 41 mal erfolgreich, sechsmal Zweiter und ist, wie er im Telegrammstil zur Pressekonferenz am 6. Mai vortrug, zehnmal "runtergefallen". Sein Wunsch: "Noch viele schöne Rennveranstaltungen in Schleiz erleben!"

### Victor Kasankov, UdSSR

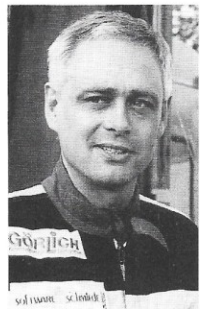
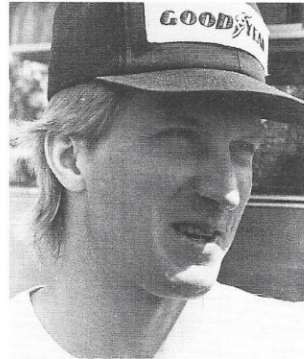
Das ist der neue absolute Rundenrekordhalter auf dem Schleizer Dreieck, und was er im Vorjahr gemeinsam mit seinem Landsmann Toivo Asmer an tollkühnem Kampf geboten hat, riß die Besucher förmlich von den Plätzen. 1988 und 1989 war er der Einzelsieger im

Pokallauf für Frieden und Freundschaft bei den Rennwagen. Der blonde 31jährige mit den hellblauen Augen ist mit dem Motorrennsport groß geworden. Er nahm schon als vierzehnjähriger an Kart-Rennen teil und sitzt seit 1981 im Rennwagen. Der gebürtige Moskauer ist von Beruf Versuchsfahrer beim Auto-Service in Moskau. Ob das ein bißchen auf seine verwegene Fahrweise abfärbt? Er zuckte mit den Schultern. "Ich bin das Fahren so gewöhnt, das geht gar nicht anders." Und kennt er das Gefühl Angst? "Schon, aber wenn man fährt, vergißt man das."

Victor Kasankov ist verheiratet, hat einen siebenjährigen Jungen, und er freut sich, daß sein Sprößling auch schon viel Interesse für den Motorrennsport zeigt. Im Winter versucht er beim Abfahrtslauf auch auf den Brettern schnell zu sein, da ist dann seine Frau

oft mit dabei. Und Hobbys? Er liebt Rockmusik der siebziger Jahre, "... weil ich ja schon so alt bin!"

Übrigens hat er guten Kontakt zu unseren DDR-Fahrern. Sein größter Wunsch? Kurzes Überlegen. "Ich möchte schon recht gern einmal in einem Formel-1-Rennwagen sitzen."



### Ulli Melkus, DDR

Der so erfolgreiche Dresdener Automobilrennfahrer, der seit vielen Jahren das Niveau auf den osteuropäischen Strecken mitbestimmt hat, ist zwar nicht mehr der Jüngste, aber er steckt voller Pläne. "Jetzt geht es erst richtig los, nachdem viele Hemmnisse beseitigt sind. Die zusätzliche Motivation ist da, man kann sich entfalten, wie man es gern möchte."

Zusammen mit dem Heilbronner Rennfahrer Chris Vogler bildete sich das erste deutsch-deutsche Team mit gemeinsamen Sponsoren, Starts, Interessen und hinsichtlich der technischen Zusammenarbeit. Unterhält man sich mit beiden, hat man auch als Außenstehender den Eindruck, daß sie gut miteinander harmonieren.

Ulli Melkus machte vor einiger Zeit bekanntlich Testfahrten mit dem BMW-Tourenwagen, erfolgreich! So durfte er sich drei Rennstrecken aussuchen, auf denen er um die

Deutsche Tourenwagen-Meisterschaft mit an den Start gehen kann. Und was die beiden neuen Rennwagen aus Dresden mit dem 1600-ccm-BWM-Motor anbetrifft — die sollen zum 57. Internationalen Schleizer Dreieckrennen vorgestellt werden.

Chris Vogler, doch um einiges jünger als Ulli Melkus: "Ich hätte vielleicht mit dem Rennsport schon aufgehört, weil es irgendwie eintönig wurde. Aber nun habe ich mir das anders überlegt, es macht wieder Spaß. Andere Rennstrecken, andere Leute, und mit Ulli gibt es eine echt gute Zusammenarbeit. Und dann beeindruckt mich auf den osteuropäischen Rennstrecken noch die gute Sportfreundschaft."

**Unmittelbar nach Fertigstellung dieses Beitrags erreichte uns die schmerzliche Nachricht, daß Ulli Melkus bei einem Verkehrsunfall um's Leben kam. Wir haben einen geschätzten Menschen und Sportkameraden verloren, der sich mit seinen sportlichen Leistungen und seiner Fairnis einen Ehrenplatz in der Geschichte des Schleizer Dreiecks und des DDR-Automobilsports erworben hat. Er wird uns unvergessen bleiben.**

## EHRENBUCH ZUM POKAL "SCHLEIZER DREIECK"

Zur Geschichte des Pokals: Seit 1978 wird der Pokal ausgeschrieben. Ihn gewinnen kann nur der Fahrer, der 3 mal hintereinander Sieger des Rennens der Klasse bis 250 ccm-2 Zyl. auf dem Schleizer Dreieck wird. Für wahr, ein hoher Anspruch!

Und trotzdem, ein Fahrer hat den ersten Pokal 1982 mit nach Hause nehmen können: Janos Drapal aus Ungarn. Er siegte in den Jahren 1980, 1981, 1982. Der jeweilige Sieger dieser Klasse erhält einen Miniaturpokal. Die Originalfassung bleibt in Schleiz bis zur endgültigen Vergabe.

Für den 2. Pokal "Schleizer Dreieck" haben sich seit 1983 und damit ins Ehrenbuch eingetragen:

**1983 Lajos Harsfal Ungarn**  
**1984 Janos Drapal Ungarn**  
**1985 Arpad Harmati Ungarn**  
**1986 Janos Szabo Ungarn**  
**1987 Janos Szabo Ungarn**  
**1988 Zdravko Leljak Jugoslawien**  
**1989 Martin Sraj Jugoslawien**

Dieses Jahr treffen sich erstmals seit nahezu 20 Jahren wieder Fahrer aus ganz Europa in Schleiz. Werden neue Namen im Ehrenbuch erscheinen?



Sie standen 1989 auf dem Treppchen: Der Sieger Martin Sraj Jugoslawien (2.v.l.), Imro Majoros-CSFR, Lothar Neukirchner-DDR und György Sinko-Ungarn

### Ehrenpreise

**Eine große Anzahl von Firmen, Verbänden und Privatpersonen haben Ehrenpreise zur Würdigung der besten sportlichen Leistungen bereitgestellt. Dafür bedankt sich die Rennleitung auch im Rahmen der Fahrer ganz herzlich. Die Namen der Stifter werden im Rahmen der Siegerehrung über Streckenfunk bekanntgegeben.**

### Die Rennleitung vom Schleizer Dreieck bedankt sich herzlich bei den offiziellen Sponsoren

- ▲ BITBURGER
- ▲ DEKRA
- ▲ MARLBORO
- ▲ MICHELIN
- ▲ RENAULT
- ▲ SHELL

### Die ewigen Rekordhalter

Das ist Miran Velkoborsky aus der CSFR, der auf dem alten Schleizer Dreieck nunmehr für immer der schnellste Mann sein wird. Mit seinem 2-Liter-BMW-Spyder fuhr er 1976 eine Runde mit 164,995 km/h.



### In eigener Sache

Liebe Rennsportfreunde!

**In unseren Programmen haben wir seit 1973 in Kurzportraits aktive Fahrer und weitere mit dem Schleizer Dreieck verbundene Sportfreunde vorgestellt. Mit den vorstehenden Beiträgen wird die Jubiläumszahl von 100 erreicht. Es ist deshalb an der Zeit den Verfasser aller dieser Portraits zu nennen, unseren Sportfreund Heinz Fleck, über Jahrzehnte Mitarbeiter des Rennpressedienstes, etliche Jahre dessen Leiter. Auch im Namen vieler aufmerksamer Leser möchte ihm die Rennleitung an dieser Stelle ein öffentliches Dankeschön sagen.**

**Wenn Sie, liebe Rennbesucher, zu Fuß oder mit einem fahrbaren Untersatz einmal ums Dreieck herum sind, werden Sie wieder, wie schon seit vielen Jahren, Neues vorfinden. Das beginnt bei der neuen Schikane vor der Karl-Braun-Höhe eingangs Oberböhmisdorf. Das war eine notwendige Maßnahme im Interesse der Sicherheit der Fahrer wegen der ständig wachsenden Geschwindigkeit. Damit ändert sich die Länge der Strecke um ca. 14 Meter auf 6,805 km. So geht es mit den Rekorden wieder von vorn los, für etliche Klassen bestehen sie bereits seit dem Frühjahrsrennen.**

**Die Masten sind weg**

Eine weitere Forderung für die Sicherheit betraf die Beseitigung der Masten im Bereich der kurzen Ortsdurchfahrt, Oberböhmisdorf, soweit sie nicht hinter den neuen Leitplanken stehen. Darüber hinaus ist durch den Bau eines Gehsteiges zugleich das Ortsbild weiter verschönert worden.

**Wasser für Camper**

Nunmehr ist auch der Campingplatz Waldkurve an die Wasserleitung angeschlossen worden, in sanitärer Hinsicht gab es weitere Verbesserungen für den Campingplatz Buchhübel. Dem Handel kommt das neue Energiekabel zugute, das vom Fahrerlager zum Buchhübel verlegt worden ist.

**Neues Eingangsgebäude**

Ein weiteres Provisorium mußte weichen. Am Eingang zum Fahrerlager steht nun ein festes Gebäude.

**NEUES VOM DREIECK**

**Straßenbefestigung**

Die von der LPG "Vogtland" am Fahrerlager entlangführende Straße, die zur Entlastung des Verkehrs durch das Dorf genutzt wird, hat eine feste Decke erhalten. Gleichfalls mit einer Bitumendecke befestigt wurde die Kohlbachstraße hinter den Tribünen an der Schikane. Was es sonst noch Neues am Schleizer Dreieck gibt, lesen Sie bitte in dem Artikel "Silberglänzende Planken".

**SILBER GLÄNZENDE PLANKEN**

**Die Sicherheit muß immer ein Stück voraus sein – Gespräch mit Aufbauleiter Peter Leistner.**

Nicht alles Neue präsentiert sich gleich dem Auge. Doch dieses Jahr sind zwei Dinge offensichtlich: Neuer Straßenbelag von der Heinrichsruher Kurve bis zur Weidmannsruher Kurve vor Start und Ziel, an vielen anderen Stellen der Strecke silberglänzende Leitplanken. Dazu informiert der langjährige Aufbauleiter Peter Leistner, der maßgebenden Anteil an der ständigen Verbesserung der Strecke hat. "Wir haben in der Vergangenheit

für die Sicherheit von Fahrern und Zuschauern viel getan, aber nun kommt wieder Neues dazu, und damit wachsen die Anforderungen an die Sicherheit weiter. Es gibt kein Ausruhen. Vertreter der Obersten Nationalen Sportbehörde (ONS) der BRD unterbreiteten der Rennleitung, was alles zu tun ist, damit die beiden Automobilrennen um den Renault-5-elf-Pokal und um die Int. Formel-Ford-Meisterschaft hier ausgetragen werden können. So wurden Leitplanken angebracht vor den Campingplätzen Seng und Heinrichsruher Berg, teilweise auch auf der linken Seite, ferner am Parkplatz vor der Waldkurve und dem Campingplatz Waldkurve, in der Ortsdurchfahrt Oberböhmisdorf und als Abgrenzung der Rücklaufstrecke hinter Start und Ziel. Vor dem Forsthaus in Oberschütz und dem gegenüberliegenden Wohngebäude sind Mauern gesetzt worden.

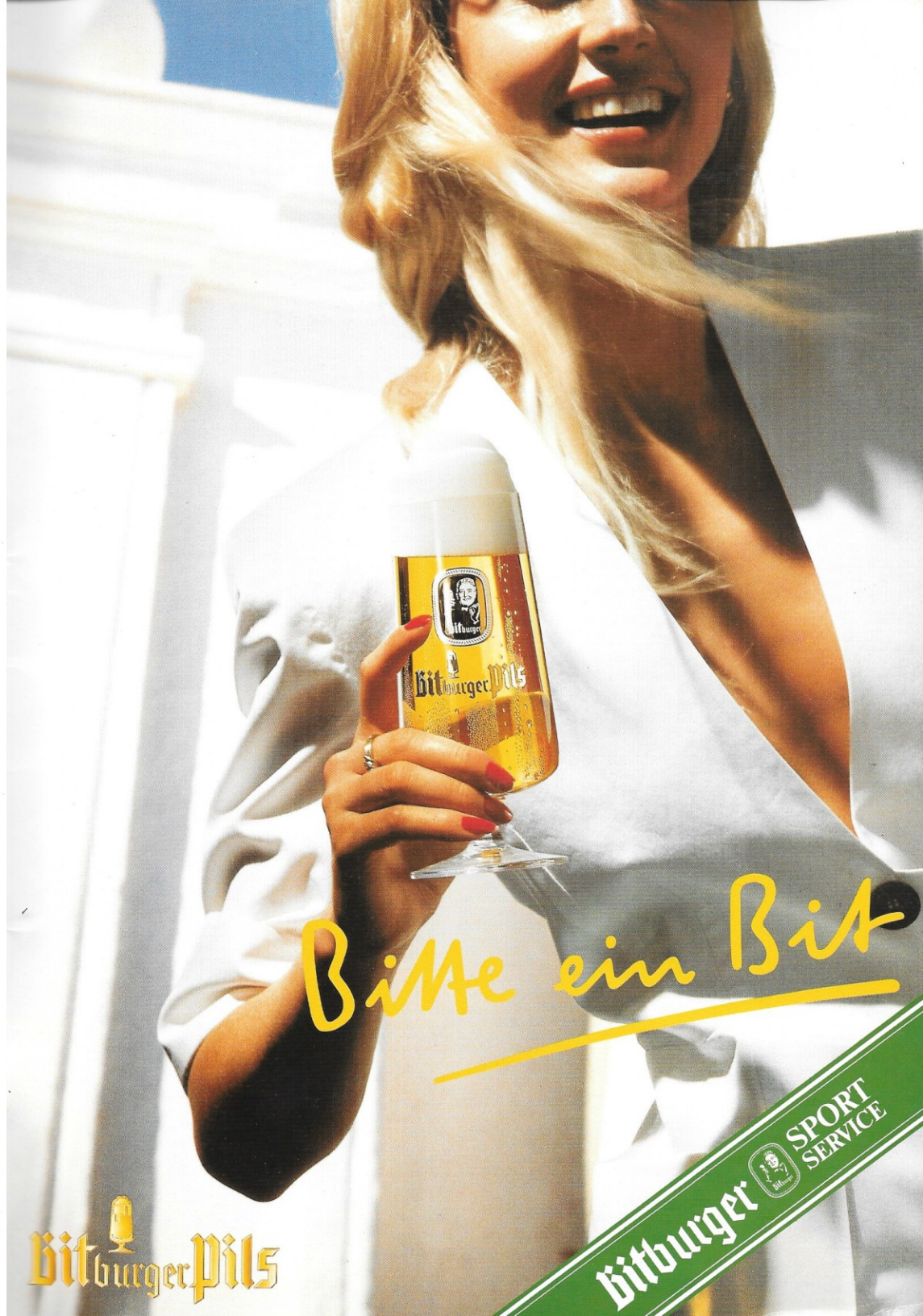
Das ist sicherlich noch nicht das Letzte, denn sollten noch größere Aufgaben auf uns zukommen, wird das immer Konsequenzen für die Sicherheit haben. Die Schikane vor der Oberböhmisdorfer Höhe war übrigens auch eine solche Forde-

rung, nur hatten wir das von uns aus schon in die Wege geleitet. Was ich für wichtig halte – die genannten Sicherheitsmaßnahmen führen zu keinen Beeinträchtigungen für die Zuschauer. Sie sind nach wie vor dicht am Geschehen.

Der Sicherheit für Fahrer und Zuschauer dient zugleich der neue Straßenbelag, die entstandenen Spurrinnen auf dem Teil der Strecke, über den der Transitverkehr rollt, sind verschwunden. Es handelt sich hier um einen Titanbelag, der besonders griffig ist. Auch die zwei immer wieder hervorgetretenen Wellen in der Seng sind durch einen neuen Belag an dieser Stelle beseitigt worden. So haben wir auch in diesem Jahr wieder eine ganze Menge getan, um weiter voll im Geschehen zu bleiben."



Aufbauleiter Peter Leistner (rechts) im Gespräch mit Rennleiter Gerhard Elschner



*Bitte ein Bit*

**Bitburger Pils**

**Bitburger SPORT SERVICE**