

Sparkassen-Finanzgruppe

Noch direkter geht nicht.

Eine von 16.500 Geschäftsstellen ist immer gleich nebenan.

260.000 Mitarbeiter kennen ihre Kunden seit langem persönlich.

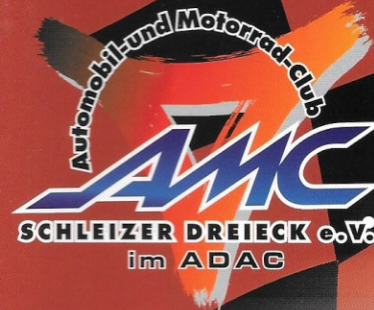
Mehr als 21.000 Geldautomaten sind das dichteste Servicenetz in Deutschland.

Sparkassen.  
Gut für Deutschland.

 Kreissparkasse  
Saale-Orla

# 2. COMMERZBANK

## Classic Grand Prix



offizielles Veranstaltungsprogramm Preis 5 EUR



Fotos: Jürgen Müller

# 22.-24.6.07

## auf dem Schleizer Dreieck



ADAC Hessen-Thüringen e.V.

ADAC



Wir schreiben Quartext



Größte Zeitung in Ostthüringen



Nummer 1 in Thüringen

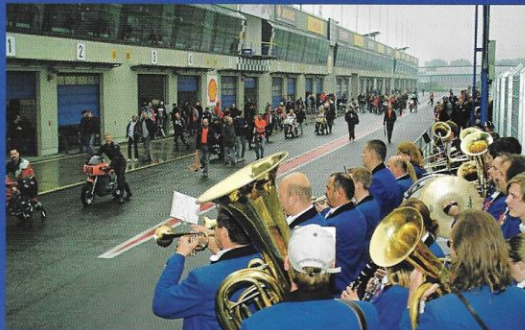


ACE Auto Club Europa



# ART MOTOR

★ classic racing with friends



14. - 16. September 2007  
Motorsport Arena Oschersleben

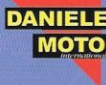
- VintageBEARS • classicBEARS • ThunderBEARS • SuperBEARS
- Classic Superbikes • classic sidecars

## Classic Team Endurance

20./21. Oktober 2007  
Motorsport Arena Oschersleben



- 155 min • Vintage • ClassiX • Youngtimer • SuperClassiX
- Finallauf Classic Superbikes



Art Motor, Pf 2132, 53791 Lohmar; Tel.: 02246-169 169, info@art-motor.de

Event-Infos und Reglements: [www.artmotor.de](http://www.artmotor.de)



Schleizer Dreieck, 22. - 24. Juni 2007



## GRUSSWORTE

ZUM „2. COMMERZBANK CLASSIC GRAND PRIX“ AM 22. BIS 24. JUNI 2007

### LIEBE MOTORRADSPORTLER, LIEBE FANS UND FÖRDERER DES SCHLEIZER DREIECKS,

Jetzt ist es wieder soweit: Ein noch „junger“ Höhepunkt des Thüringer Sportjahres geht in die zweite Runde: Der „Commerzbank Classic Grand Prix“! Und erneut lockt die älteste Straßenrennstrecke Deutschlands, auf der noch Rennen ausgetragen werden, zahlreiche Fahrer und Fans an. Mehr als 650 Aktive werden hier bei uns in zahlreichen Rennen um Platz und Sieg fahren. Und als weiteres Highlight lockt wieder die AWO/Simson Sternfahrt für alle historischen Motorräder und Automobile. Als Schirmherrin dieses Rennwochenendes heiße ich dazu alle Aktiven, aber natürlich auch alle Gäste aus nah und fern herzlich willkommen!

In unserer modernen Zeit, in der neu gebaute Rennstrecken oftmals geradezu klinisch sauber und „durchgestylt“ wirken, bietet dieser Straßenkurs auch in diesem Jahr wieder jede Menge klassischer Motorsportfaszination. Eine anspruchsvolle Streckenführung inmitten

einer schönen Landschaft, gepaart mit packendem Rennsport und vielen weiteren Programmatraktionen.

Man sagt motorsportbegeisterten Menschen ja gerne nach, sie hätten „Benzin im Blut“. Und wer daran zweifelt, der kann sich bei einem Rennwochenende am Schleizer Dreieck vom Gegenteil überzeugen! Darum gilt mein besonderer Dank allen unermüdeten Freunden, Förderern und Organisatoren des Schleizer Motorsports. Denn sie haben es geschafft, dass Schleiz seit dem ersten Rennen im Jahr 1923 für volksnahen und hautnahen Rennsport steht.

Und besonders danke ich natürlich dem AMC „Schleizer Dreieck“ e. V. im ADAC, in dessen bewährten Händen auch in diesem Jahr die Organisation liegt. Wenn jetzt noch das Wetter mitspielt, dann bin ich ganz sicher: Der 2. Commerzbank Classic Grand Prix wird auch in diesem Jahr in der Publikumsgunst wieder „das Rennen machen“! Viel Spaß dabei!

**Birgit Diezel**  
Thüringer Finanzministerin



### SEHR GEEHRTE RENNBESUCHER, GÄSTE UND AKTIVE,

ganz herzlich möchte ich Sie auch in diesem Jahr zum nunmehr „2. Commerzbank Classic Grand Prix“ auf dem Schleizer-Dreieck-Kurs, der ältesten Naturrennstrecke Deutschlands, willkommen heißen.

Diese anspruchsvolle Veranstaltung ist ein weiterer Saisonhöhepunkt des Renngeschehens und bildet gleichzeitig den Auftakt zur Festwoche anlässlich der Feierlichkeiten zum 775-jährigen Bestehen der Stadt Schleiz.

Neben zahlreichen Rennen mit historischen Rennmotorrädern werden sicher auch die Präsentationsläufe der Automobile bei den Besuchern und Oldtimerfreunden großes Interesse hervorrufen. So sind bereits zum zehnten Mal die Rennfahrer der Internationalen Historic Racing Organisation (IHRO) mit ihren Rennen in den Klassen 350 und 500 ccm auf dem historischen Kurs zu Gast. Ein weiteres Mal gehen auch die schnellen Fahrer der spektakulären Rennserie „Grab the Flag“ an den Start. Hierbei wird die Idee, mit einem alten Motorrad kräftig Gas zu geben, in die Tat umgesetzt.

Erstmalig erhalten in diesem Jahr die historischen Rennwagen der Formel Vau/Super Vau einen eigenen Präsentationslauf.

Auch das kostbarste Auto der Renngeschichte aus dem deutschsprachigen Raum, der Lotus 49, einst gefahren vom Österreicher Jochen Rindt, der posthum Weltmeister der Formel 1 wurde, wird zu sehen sein.

Ein interessantes Rahmenprogramm, das u.a. auch ein AWO/Simson/MZ-Treffen vorsieht, sowie ein Revival für alle Ostblockfahrzeuge, wird sicher ebenfalls wieder sehr gut bei allen Besuchern ankommen.

Für die ausgezeichnete Vorbereitung dieser Veranstaltung möchte ich allen Helfern, den Verantwortlichen der Betreibergesellschaft, dem AMC „Schleizer Dreieck“ e.V. im ADAC mit seiner Rennteilung und allen, die entlang der Rennstrecke für eine reibungslose Durchführung des „2. Commerzbank Classic Grand Prix“ Sorge tragen, meinen herzlichsten Dank sagen.

Ich wünsche allen aktiven Teilnehmern ein faires und möglichst unfallfreies Rennen, den Besten den Sieg, den Zuschauern interessante und spannende Rennen, gute Unterhaltung und einen angenehmen Aufenthalt im Saale-Orla-Kreis.

Ihr Landrat  
**Frank Rosner**



### SEHR GEEHRTE DAMEN UND HERREN, LIEBE RENNSPORTFREUNDE,

wir freuen uns, dass der AMC „Schleizer Dreieck“ e. V. im ADAC den Termin vom 22. - 24. Juni 2007 für den Classic Grand Prix auf dem Schleizer Dreieck gewählt hat.

Eröffnet er doch die Festwoche zu den Feierlichkeiten der 775 Jahrfeder der Ersterwähnung von Schleiz. Classicveranstaltungen gehören schon seit Jahren zum festen Programm auf dem Schleizer Dreieck. Historische Rennsportfahrzeuge auf der ältesten Naturrennstrecke Deutschlands – das gehört auch irgendwie zusammen.

Aus diesem Grund wird es 2007 ein AWO/Simson/MZ-Treffen sowie ein Revival für alle Ostblockfahrzeuge im Rahmen des 2. Commerzbank Classic Grand Prix geben.

Es wird mit Sicherheit ein spannendes Rennwochenende werden. Zu Gast werden Rennserien zu Grab the flag, zur IHRO, zu eigenen AMC-Rennklassen, Seitenwagenläufen und den Classic Twins Only sein.

An dieser Stelle möchte ich es nicht versäumen, mich bei allen ehrenamtlichen Helfern und Organisatoren ganz herzlich für ihr Engagement und ihren Einsatz zu bedanken, ohne die eine solche Großveranstaltung nicht möglich wäre.

Ich wünsche allen Beteiligten, Organisatoren und Besuchern an und auf der Strecke ein spannendes und interessantes Wochenende, den Besten den Sieg und erlebnisreiche Tage in Schleiz bei hoffentlich strahlendem Sonnenschein.

**Heidmarie Walther**  
Bürgermeisterin Stadt Schleiz



2. COMMERZBANK CLASSIC GRAND PRIX

## GRUSSWORTE ZUM 2. COMMERZBANK CLASSIC GRAND PRIX



### LIEBE MOTORSPORTFREUNDE, LIEBE GÄSTE,

an diesem Wochenende ist es wieder soweit. Nur wenige Tage nach der Sidecar Weltmeisterschaft steht der neue Höhepunkt mit dem 2. Commerzbank Classic Grand Prix bevor.

Weit über 650 Fahrer werden dabei an den Start rollen. Ich darf Sie zu den sicher spannenden Rennen sowie den Classic Paraden für Motorräder und Automobile im Namen aller AMC Mitglieder sehr herzlich begrüßen. Sie erleben actionreichen Motorsport bei den Rennen der IHRO, der Grab the flag sowie den Rennen um den AMC Classic Pokal für Seitenwagen. Umfangreiche Bemühungen im Vorfeld der Veranstaltung haben dieses Spektakel der besonderen Art, Rennen mit klassischen Motorrädern und Seitenwagen möglich gemacht. Der Sektion Classic Racing im AMC gilt dafür mein ganz besonderer Dank.

Zu den Paraden der Automobile wird es den 2. Heinz Melkus Gedächtnis Lauf geben und erstmalig auch einen Sonderlauf der Formel VAU und Super VAU.

Ich möchte allen ehrenamtlichen Helfern, die den 2. Commerzbank Classic Grand Prix, welcher die Festwoche zur 775-jährigen Ersterwähnung der Stadt Schleiz eröffnet, danken.

Ich wünsche allen aktiven Teilnehmern ein faires und unfallfreies Rennen, allen Besuchern gute Unterhaltung und einen angenehmen Aufenthalt an Deutschlands ältester und weiter modernisierten Rennstrecke sowie bereits heute ein gesundes Wiedersehen zum 3. Classic Grand Prix 2008, welcher vom 20. - 22. Juni stattfinden wird.

#### Wolfgang Grimm

Vorsitzender AMC „Schleizer Dreieck“ e. V. im ADAC

### DEAR MOTORSPORTFRIENDS, DEAR GUESTS,

On this weekend, only a few days after the Sidecar world championship, a further highpoint takes place at the Schleizer Dreieck with the 2nd Commerzbank Classic Grand Prix.

More than 650 drivers will go to the start. I may welcome you to the exciting races as well as to the classic parades for motorcycles and cars in the name of all AMC members. You will enjoy exciting motorsport in the races of the IHRO, the Grab the flag and in the races around the AMC Classic cup for sidecars.

Extensive efforts in the preparation of the meeting makes it to an event of special kind, races with classical motorcycles and sidecars are now possible.

My special thanks go to the department Classic Racing in the AMC.

In the 2nd Heinz Melkus memorial parade go the old formula III and the old formula easter cars from Dresden to the start. And in the first time the formula VAU and super VAU drive a parade on the Schleizer Dreieck

I would like to say thank you to all honorary aids, they make the 2nd Commerzbank Classic Grand Prix possible.

The Classic Grand Prix is also the opening event of the ceremonies for the 775th birthday of the city of Schleiz.

I wish fair and accident-free races to all active participants, to all visitors good maintenance and a pleasant stay at Germany's oldest and far modernized racing course as well as a healthy seeing back at the 3rd Classic Grand Prix in 2008. Wich will take place from June the 20th - 22nd.

#### Wolfgang Grimm

Chairmann AMC "Schleizer Dreieck" e.V.  
in the General German Automobile Club (ADAC)

### SEHR VEREHRTE GÄSTE UND TEILNEHMER,

Ich möchte sie im Namen der Rennleitung auf das Herzlichste an Deutschlands ältester Naturrennstrecke zum 2. Commerzbank Classic Grand Prix begrüßen. Vor gerade einmal sechs Wochen waren die weltbesten Gespannpiloten in der Seitenwagen-WM hier unterwegs. An diesem Wochenende begibt sich der AMC „Schleizer Dreieck“ e.V. im ADAC wieder zurück in die Rennsportgeschichte, um gleichfalls erneut selbige zu schreiben. Wieder einmal ist der AMC Gastgeber für mehr als 680 Motorsportler aus 14 Ländern.

Wir freuen uns Ihnen, liebe Zuschauer, spannenden Rennsport mit den dazugehörigen fantastischen Motor-Sounds präsentieren zu dürfen. Erfreulich ist auch der Zuwachs in unseren AMC-eigenen Rennklassen, die den Erhalt des historischen Rennsports am Dreieck sichern und fördern helfen.

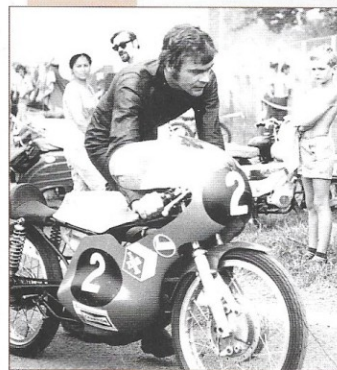
Ich wünsche allen Gästen, Fahrern und Beifahrern sowie allen ehrenamtlichen Helfern und Förderern des Dreiecks drei entspannte Rennstage, gepaart mit gutem Wetter und bester Unterhaltung sowie ein gesundes Wiedersehen beim 3. Classic Grand Prix vom 20. bis 22. Juni im Jahre 2008!

#### Stefan Beck

Rennleiter  
Sportleiter AMC



Freitag, 22.06.07				Samstag, 23.06.07				Sonntag, 24.06.07			
Start	Ziel	Kat./Kl.	Min.	Start	Ziel	Kat./Kl.	Min.	Start	Ziel	Kat./Kl.	Min./Runden
09:00	09:30	freies Training Classic Twins only by MO	30	08:00	08:20	Zeittraining AMC Post Classic	20	08:00	08:20	warm up gff Vintage/Postvintage, Seniorklasse, Juniorklasse und Classic 350	20
09:35	09:55	freies Training AMC Post Classic	20	<b>08:25 08:45</b>	<b>1. Zeittraining IHRO 350</b>	<b>20</b>		08:25	08:45	warm up gff Königsklasse und Classic 500	20
10:00	10:20	Präsentation Parade Klasse 1	20	08:50	09:10	Präsentation Parade Klasse 1	20	08:50	09:10	warm up gff Sportsmen, Classic 750 und Classic Open	20
10:30	11:00	Zeittraining Classic Twins only by MO	30	09:15	09:35	freies Training gff Vintage/Postvintage, Seniorklasse, Juniorklasse und Classic 350	20	09:15	09:35	Präsentation Parade Klassen 3 + 5	20
11:05	11:25	Präsentation Parade Klassen 2 + 4	20	09:40	10:00	freies Training gff Königs- klasse und Classic 500	20	<b>09:35 09:45</b>	<b>Eröffnung</b>		
11:30	11:50	freies Training AMC Classic+Post Classic Sidecar Racing	20	10:05	10:25	freies Training gff Sportsmen 750, Classic 750 und Classic Open	20	<b>09:45 10:10</b>	<b>Rennen 1 AMC Post Classic</b>	<b>9 Runden</b>	
<b>11:50 12:40</b>	<b>Mittagspause</b>			<b>10:35 10:55</b>	<b>1. Zeittraining IHRO 500</b>	<b>20</b>	<b>10:15 10:40</b>	<b>Rennen 2 gff Königsklasse</b>	<b>10 Runden</b>		
<b>12:40 13:00</b>	<b>freies Training IHRO 350</b>		<b>20</b>	11:00	11:20	Zeittraining AMC Classic+Post Classic Sidecar Racing	20	<b>10:45 11:10</b>	<b>Rennen 3 gff Sportsmen und Classic 750</b>	<b>10 Runden</b>	
13:10	13:30	Präsentation Parade Klassen 3 + 5	20	11:25	11:45	freies Training gff Vintage/Postvintage, Seniorklasse, Juniorklasse und Classic 350	20	<b>11:20 11:55</b>	<b>Rennen 4 IHRO 350</b>	<b>11 Runden</b>	
<b>13:40 14:00</b>	<b>freies Training IHRO 500</b>		<b>20</b>	<b>12:10 12:55</b>	<b>Mittagspause</b>		<b>12:35 13:00</b>	<b>Rennen 5 AMC Classic+ Post Classic Sidecar Racing</b>	<b>10 Runden</b>		
14:05	14:25	Präsentation Parade Klassen 2 + 4	20	12:55	13:15	Oldtimerfahrt freies Training gff Sportsmen 750, Classic 750 und Classic Open	20	<b>13:05 13:30</b>	<b>Rennen 6 gff Juniorklasse und Classic 350</b>	<b>10 Runden</b>	
<b>14:30 15:00</b>	<b>Zeifahren Classic Twins only by MO</b>		<b>30</b>	<b>13:20 13:40</b>	<b>2. Zeittraining IHRO 350</b>	<b>20</b>	<b>14:10 14:15</b>	<b>Rennen 7 IHRO 500</b>	<b>14 Runden</b>		
15:05	15:25	Präsentation Parade Klassen 3 + 5	20	13:45	14:05	Präsentation Parade Klassen 2 + 4	20	<b>14:20 14:45</b>	<b>Rennen gff Classic Open</b>	<b>10 Runden</b>	
15:35	15:55	Präsentation Klasse 7	20	14:10	14:30	1. Zeittraining gff Vintage/Postvintage, Seniorklasse, Juniorklasse und Classic 350	20	<b>14:50 15:15</b>	<b>Rennen 8 gff Classic 500</b>	<b>10 Runden</b>	
16:00	16:20	Präsentation Klasse 8 Tourenwagen bis 1600 ccm	20	14:35	14:55	1. Zeittraining gff Königs- klasse und Classic 500	20	<b>15:20 15:45</b>	<b>Rennen 9 gff Vintage/ Postvintage und Seniorklasse</b>	<b>10 Runden</b>	
16:30	16:50	Präsentation Klasse 10 Sonderlauf Formel V/Junior	20	15:00	15:20	1. Zeittraining gff Sportsmen 750, Classic 750 und Classic Open	20	15:50	16:10	Präsentation Parade Klasse 1	20
16:55	17:15	Präsentation Klasse 11 Sonderlauf VfV	20	<b>15:30 15:50</b>	<b>2. Zeittraining IHRO 500</b>	<b>20</b>	16:20	16:40	Präsentation Klasse 7	20	
17:25	17:45	Präsentation Klasse 9 Tourenwagen über 1600 ccm	20	15:55	16:15	2. Zeittraining gff Vintage/Postvintage, Seniorklasse, Juniorklasse und Classic 350	20	16:45	17:05	Formelrennwagen	20
<b>ca. 19:00</b>	<b>Öffentliche Pressekonferenz mit Dieter Braun im Festzelt / Fahrerlager mit Buchvorstel- lung „80 Jahre Sachsenring“</b>			16:20	16:40	2. Zeittraining gff Königs- klasse und Classic 500	20	16:45	17:05	Präsentation Klasse 8/9 Tourenwagen	20
				16:45	17:05	2. Zeittraining gff Sportsmen 750, Classic 750 und Classic Open	20	17:15	17:35	Präsentation Klasse 10 Sonderlauf Formel V/Junior	20
				17:15	17:35	Präsentation Klasse 7 Formelrennwagen	20	17:40	18:00	Präsentation Klasse 12 Melkus Sonderlauf	20
				17:40	18:00	Präsentation Klasse 8/9 Tourenwagen	20	18:05	18:25	Präsentation Klasse 11 Sonderlauf VfV	20
				18:05	18:25	Präsentation Klasse 10 Sonderlauf Formel V/Junior	20				
				18:30	18:50	Präsentation Klasse 11 Sonderlauf VfV	20				



# ORGANISATION / ORGANISATION CHART

**Veranstalter/Sportlicher Ausrichter** AMC „Schleizer Dreieck“ e. V. im ADAC

**Rennleiter** Stefan Beck, Schleiz

**Stellv. Rennleiter** Janko Garbsch, Pleiße

**Gesamt-Organisationsleiter** Manuel Metzner, Jena

**Organisationsleiter Sport** Klaus Schreiner, Schleiz

**RL/Promoter Grab the Flag** Irmgard Kronester, München

**Promoter IHRO** Graham Bothby, Bosmont Sur Serre (F)

**Promoter Classic Twins Only** MO In Team  
Andreas Illg, Stuttgart

**Organisationsleiter Paraden**

- **Motorräder** Konrad Walther, Schleiz
- **Automobile** Wolfgang Grimm, Schleiz

**Org-Leiter Oldtimertreffen** Stephan Rieprich, Schleiz

**Rennleiter-Assistenten** Rene Güther, Remptendorf  
Uwe Barthold, Hohenstein-Ernstthal  
Franziska Grafe, Berlin

**Rennsekretär** Anja Oelsner-Schieferdecker, Stadtroda

**Sportkommissare** Dennis Broedel, Erfurt  
Willy Krüger, Bremerhaven

**Technische Kommissare** Karl Dinger (Obmann), Greiz  
Henrik Hummel, Greiz  
Winfried Barth, Schleiz  
Michael Simon, Tremnitz  
Thomas Proft, Greiz  
Jörg Rabold, Schleiz  
Ronny Eckner, Tanna  
Oliver Damas, Gefell  
Mathias Daßler, Rehau

**Leiter Streckensicherung stellv. LS** Janko Garbsch, Pleiße

**Leiter Race-Control** Dr. Dieter Weidner, Gera

**Medical Car** Hartmut Jacobi, Schleiz

**Mobile Medical-Service** DRK Schleiz  
Hartmut Jacobi Schleiz

**Brandschutz** FFW Schleiz  
Axel Wöhrle, Schleiz

**mobile Bergung** Auto Heinzmann, Schleiz  
Metzner Fahrzeugteile, Oettersdorf  
APD-Service, Schleiz  
Bernd Franz, Schleiz

**Umweltbeauftragter Rennbüro** Alexander Seidel, Schleiz  
Robby Wolf, Schleiz  
Heike Wolf, Schleiz  
Heide-Siegrun Seidel, Schleiz  
Sandy Eggers, Pleiße  
Wolfgang Lauer, Auma  
Kerstin Lauer, Auma  
Kerstin Voigt, Tanna  
Günter Tischendorf, Schleiz  
Carolin Schmeißer, Langenbuch  
Jan Rüdiger, Schleiz  
Jessica Soboth, Jena

**Zeimahme** Bike Promotion  
Thomas Thieme, Gera

**Grab the Flag** Irmgard Kronester, München

**Sportwarteinsatz** AMC Marshal Team, Schleiz

**Chief-Marshal** Sylvio Rüdiger, Schleiz

**Obmann Fahrerlager** Frank Fieker, Tanna

**Obmann Boxengasse** Rudolf Gräsel, Frösßen

**Obmann Startaufstellung** Günter Kanz, Schleiz

**Obmann Vorstart/parc fermé** Wolfgang Cymbala, Schleiz

**Obmann Siegerehrung** Hartmut Grimm, Schleiz  
Jessica Soboth, Schleiz

**Werbeberatung/Verkauf** Allgemeiner Anzeiger, Erfurt  
Manuel Metzner

**Finanzen** Konrad Walther, Schleiz  
Jochen Haschke, Schleiz  
Günter Stollenmaier, Schleiz

**Kassierung** Margit Schumann, Schleiz

**Streckenbau** BG Schleizer Dreieck mbH  
AMC „Schleizer Dreieck“ e. V. im ADAC

**Obmann** Eugén Büchner + Vertreter AMC, Schleiz

**Streckensprecher** Wolfgang Wirth, Langenchursdorf

**Streckenbeschallung** Musikmarkt Plauen, Plauen

**Presse/PR** Peter Stoppe, Gefell  
Carola Zimmermann, Schleiz  
Getränke Werner, Oberböhmendorf  
Käte Rosemann, Schleiz  
Anja Oelsner, Stadtroda  
Marcel Oelsner, Thimmendorf  
Klaus Wolf, Lössau  
Candy Eismann, Gräfenwarth  
Wolfgang Grimm, Schleiz

**Werbebanner/Fahnen** Konrad Walther, Schleiz

**Souvenirs** PIC-Werbung,  
Raif Pickler, Schleiz

**Zuständige Polizeiinspektion** Pl Schleiz, Hr. Hinkel

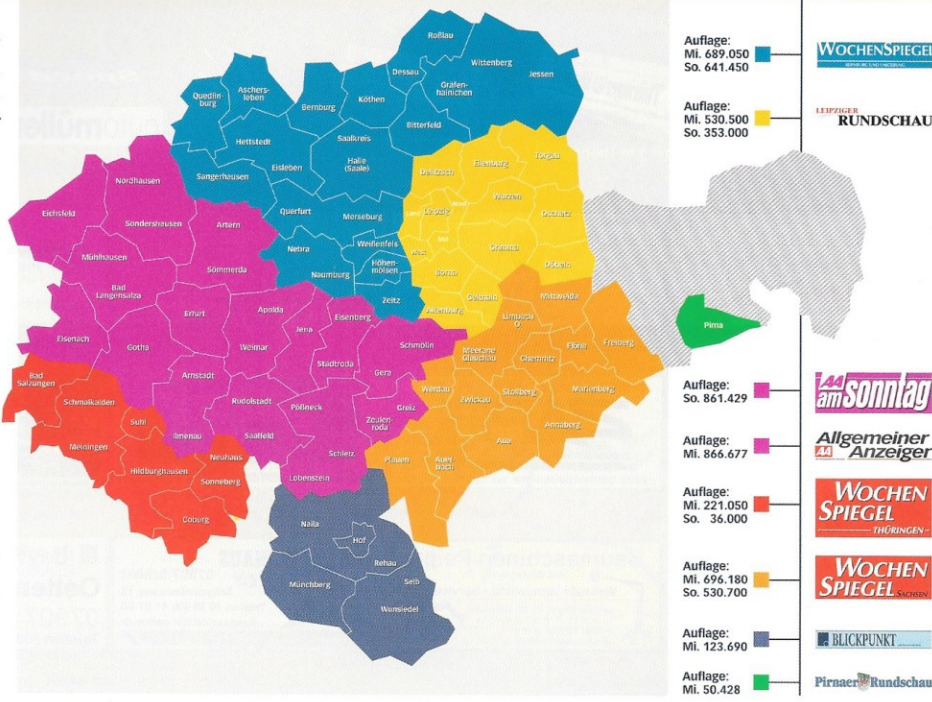
**Versicherung** Gothaer

**Ölspurbeseitigung (ORCA)** Fa. Metras  
Herbert Schulte, Drolshagen

Die Veranstaltung wurde beim DMSB Frankfurt/Main angemeldet und unter der Reg.Nr. S-17/07 genehmigt

**Wir sagen DANKE!**  
Der AMC „Schleizer Dreieck“ e. V. im ADAC möchte sich auf diesem Wege sehr herzlich bei allen Fahrern, Sponsoren, Gönnern, Helfern, Streckenposten, Mitarbeitern der Zeimahme, der Revueleitung, den Helfern der Siegerehrung, den Mitarbeitern im Fahrerlager und selbstverständlich bei allen Zuschauern und Anwohnern für die Mithilfe und das Verständnis bedanken.  
Über 300 ehrenamtliche Helfer sind an diesem Wochenende, die Organisations-Crew seit vielen Monaten unentgeltlich im Einsatz und beweisen, dass Schleiz und Motorsport eine untrennbare Einheit bilden.  
Der AMC „Schleizer Dreieck“ e. V. ist sich seiner Verantwortung für das Schleizer Dreieck bewusst.  
Es bleibt zu hoffen, dass sich alle Verantwortungsträger der Region aber auch der ADAC in Frankfurt am Main und die Thüringer Landesregierung zu den gemachten Aussagen die der Bedeutung des Schleizer Dreiecks Rechnung tragen bekennten und die nachhaltige Weiterentwicklung des Schleizer Dreiecks mit Taten umsetzen.  
Das 2004 wieder belebte Schleizer Dreieck braucht mehr als Worte!  
Achtet die Tradition und kämpft für die Zukunft!

Freundlichst  
Ihr AMC „Schleizer Dreieck“ e. V.  
im ADAC



## Thüringer Allgemeine, Ostthüringer Zeitung, Thüringische Landeszeitung



2. COMMERZBANK CLASSIC GRAND PRIX

Größte Zeitung in Ostthüringen | Nummer 1 in Thüringen | Wir schreiben Klartext

OSTTHÜRINGER Zeitung | Thüringer Allgemeine | TLZ Thüringische Landeszeitung

Speed | automüller | antenne THÜRINGEN

Kreissparkasse Saale-Orla | Sternquell | 775 JAHRE SCHLEIZ | COMMERZBANK | Ideen nach vorn!

DACHDECKER | Motorrad ZAPF | Greizer Straße 48 • 07907 Schleiz | Reitern Huster | Schwilke | Hotel Piccolo | Restaurant Biergarten

JASS Auto-Service Schleiz GmbH | Baumaschinen Peipp | MOTORRADHAUS | BayWa Bauzentrum | Oettersdorfer Str. 40 | 07907 Schleiz

Medienpool Schleizer Dreieck | DIETEL Fahrzeugteile-Service | AUTOHAUS MILITZER GMBH | Therapie- und Reizentrum ERGOTHERAPIE

KFZ-SEIDEL | marabella möbel Schleiz | WINTEC Autoglas | mobiler Service vor Ort

AUTOTEILE DÖPEL | APD | Auto HEINZMANN | HYUNDAI | OPEL | SKODA

Autolackier-Meisterbetrieb J.Hack | Metzner Fahrzeugteile und Service | Fahrgastschiffahrt Saalburg

Wir bringen Sie in POLEPOSITION! | Allgemeiner Anzeiger | AA | Das Anzeigenblatt für Thüringen

**Älteste Naturrennstrecke Deutschlands:**

1. Rennen **10. Juni 2013**

Rennstreckenlänge bis Juli 1988: **7,631 km**

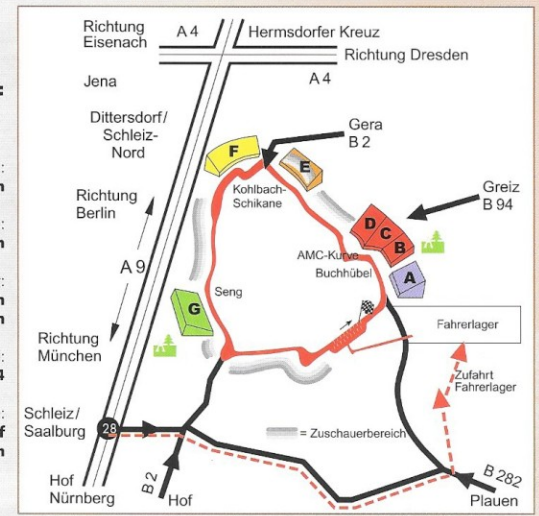
ab August 1988: **6,816 km**

ab August 2004: **3,805 km**

Tiefster Streckenpunkt – Seng: **470 m ü.N.**

Höchster Streckenpunkt – Buchhübel: **514 m ü.N.**

**STRECKENPLAN + ANFAHRT**



- Hinweise zum Umweltschutz an die Zuschauer und Gäste des SCHLEIZER DREIECK'S**
- benutzen Sie bitte die ausgeschilderten bzw. für Motorrad- und Autofahrer legal zur Verfügung stehenden Zufahrtswegen
  - beachten Sie das Parkverbot auf Grünflächen und im Wald
  - parken Sie bitte nur auf den ausgewiesenen Parkplätzen und folgen Sie den Anweisungen der Ordnungskräfte
  - benutzen Sie bei Bedarf ausschließlich den ausgewiesenen Campingplatz
  - respektieren Sie die Natur, indem Sie diese nicht zerstören oder verunreinigen
  - beachten Sie das Rauchverbot im Wald und die geltenden Brandschutzbestimmungen
  - handeln Sie nicht ordnungswidrig und umweltfeindlich, indem Sie Ihren Abfall einfach liegen lassen oder wegwerfen und benutzen Sie die dafür bereitgestellte Abfallbehälter
  - benutzen Sie die sanitären Anlagen und halten Sie diese sauber
  - betreten Sie keine ausgewiesenen Sperrzonen und Gefahrenbereiche

**Liebe Motorsportfreunde**

Der AMC „Schleizer Dreieck“ e.V. im ADAC als Veranstalter des 2. Commerzbank Classic Grand Prix vom 22. – 24.06.07 begrüßt Sie an der ältesten Rennstrecke Deutschlands auf das Herzlichste.

Die ehrenamtlichen Helfer und Funktionäre des AMC „Schleizer Dreieck“ e.V. im ADAC haben für die Besucher ein bisher einmaliges Motorsportspektakel zusammengestellt.

Die Ticketpreise beinhalten bereits die Tribünenplätze und den Besuch des Fahrerlagers.

Der AMC bietet Ihnen Motorsport zum Anfassen zu einem äußerst fairen Preis. Wir möchten Sie darauf hinweisen, dass Sie sich nur in den für Besucher zugewiesenen Tribünen und Standflächen bewegen dürfen. Den Anweisungen der Helfer und Funktionäre ist unbedingt Folge zu leisten.

**Eintrittskarten sind nicht übertragbar. Besucher ohne Eintrittskarten haben eine Nachlöse- und Bearbeitungsgebühr von 200,00 EUR/Person zu zahlen und werden durch den Sicherheitsdienst des AMC „Schleizer Dreieck“ e.V. im ADAC aus dem Veranstaltungsbereich verwiesen.** Bitte beachten Sie folgendes: Nach § 256 a StGB ist jeder Besucher verpflichtet, eine Eintrittskarte zu lösen. Auch der Versuch, sich dieser Verpflichtung zu entziehen ist strafbar.

Der Veranstalter bringt jeden Vorgang zur Anzeige. Helfen Sie alle mit, dass durch das Verhalten und die Ehrlichkeit aller Besucher Motorsport auch in Zukunft in Schleiz möglich ist.

Beachten Sie auch, ohne Eintrittskarte besteht kein Versicherungsschutz. Die Eintrittskarten sind sichtbar zu tragen und auf Verlangen vorzuzeigen.

**Impressum:**

**Herausgeber:** Allgemeiner Anzeiger Werbe- und Vertriebsgesellschaft mbH  
Goitsrieder Landstr. 6, 99092 Erfurt,  
Tel.: 03447/525746, Fax: 03447/525725  
e-Mail: w.grimm@allgemeiner-anzeiger.de

**Leitung:** Hendrik Nöbel

**Graphik:** Andrea Ullrich, Britt Clausner, Dagmar Langhoff

**Geschäftsführer:** Wolfgang Grimm, Jörg Högemann, Jürgen Müller, Jan Müller, Frank Bischoff, Jürgen Müller, Hans Ritter, Don Cox

**Redaktion:** Nadine Lunkwitz

**Fotos:** Nadine Lunkwitz

**Techn. Koordination:** Nadine Lunkwitz

**Im Auftrag des AMC „Schleizer Dreieck“ e.V. im ADAC**

**Layout, Gestaltung:** HB-Werbung und Verlag GmbH & Co.KG  
Schenkenberg 40, 09125 Chemnitz,  
Tel.: 0371/561600, Fax: 0371/5616019  
www.hb-werbung.de, www.top-speed.info,  
E-Mail: info@hb-werbung.de

**Anzeigenverkauf:** Allgemeiner Anzeiger, Manuel Metzner, Tel.: 03447/525748  
m.metzner@allgemeiner-anzeiger.de, Nadine Lunkwitz, Tel. 03447 / 525746  
n.lunkwitz@allgemeiner-anzeiger.de

**Belichtung & Druck:** WICHER DRUCK  
Otto-Dix-Str. 1, 07548 Gera,  
Tel.: 0365/26778, Fax: 0365/2900274,  
www.wicherdruck.de, E-Mail: mail@wicher-druck.de

2. COMMERZBANK CLASSIC GRAND PRIX

## 1937 - 15. SCHLEIZER DREIECKRENNEN



Text: Jürgen Müller  
Fotos: Archiv Jürgen Müller

Das Schleizer Dreieckrennen im Jahre 1937 ging in mehrfacher Hinsicht in die Geschichte ein. Zum letzten Mal drohten auf der Ostthüringer Rennstrecke die Motoren vor dem 2. Weltkrieg. Darüber hinaus überschattete der tödliche Unfall des Seitenwagen-Europameisters Karl Braun das Rennen. Doch es gab auch Erfreuliches zu berichten: Bereits am ersten Trainingstag erleben die Zuschauer den Beginn einer erfolgreichen Motorsportlaufbahn. Erstmals durfte Georg Meier (München) sein Talent auf der Straße unter Beweis stellen, bis zu diesem Zeitpunkt war er ausschließlich im Geländesport unterwegs. Im ölgrünen Lederanzug jagte der Bayer eine Werks-BMW mit der ungewöhnlichen Startnummer R1 um den Kurs. Niemand wusste, wer dieser Fahrer war. Deutlich war nur, dass hier ein Talent trainierte. Erst allmählich



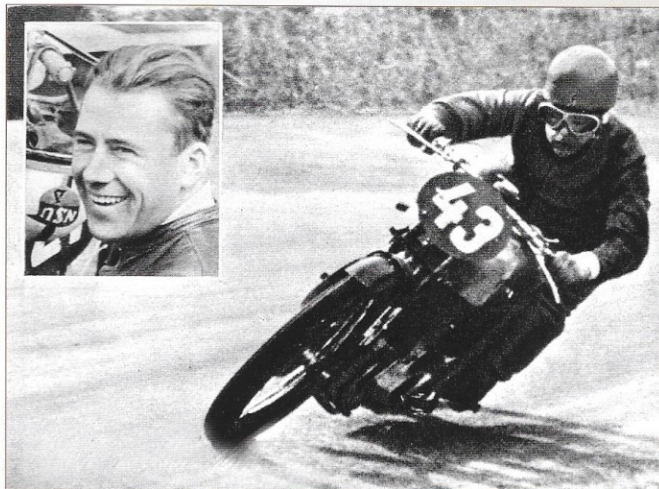
oben links: Ewald Kluge - Walfried Winkler

oben rechts: Heiner Fleischmann

links: Böhm / Fuchs

kehrte durch, dass die BMW-Verantwortlichen das Training dazu nutzten, um seine Straßen-tauglichkeit zu testen.

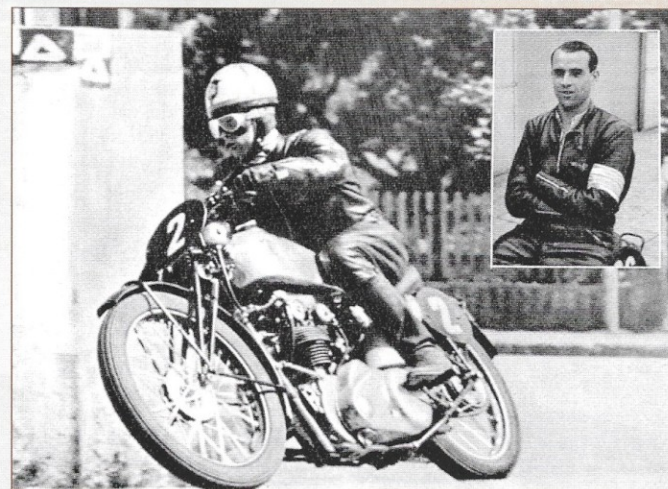
Nur 60.000 Zuschauer lockte es an diesem regnerischen Augusttag an die Rennstrecke. Im ersten Meisterschaftslauf gingen die 250 ccm- und 350 ccm-Klasse im zwei Minutenabstand gemeinsam auf den Kurs. Zuerst startete die 350er-Klasse. Sofort setzte sich der Privatfahrer Walter Hamelhele auf seiner Norton an die Spitze. Gefolgt von Hans Richnow (Rudge) und den beiden



oben: Heiner Fleischmann

rechts: Karl Bodmer

NSU-Werksfahrern Fleischmann und Mellmann. Die beiden NSU-Piloten drückten auf das Tempo und übernahmen bereits in der vierten Runde die Führung. Im weiteren Verlauf lieferten sie sich einen harten Rad an Rad-Kampf. Gegen Ende des Rennens gelang es Hamelhele sich auf Platz zwei vorzukämpfen, den er sich auch bis ins Ziel sichern konnte. Die Reihenfolge änderte sich bis zum Schluss des Rennens nicht mehr. Fleischmann vor Hamelhele und Mellmann. Die Viertelliterklasse war eine klare Angelegenheit von



DKW. Nach der Hälfte des Laufes übernahm Walfried Winkler die Führung, die er bis zur 18. Runde halten konnte. Durch eine nicht mehr einwandfrei arbeitende Kerze büßte er seine Führungsposition ein. So konnte der Sieger vom GP von Deutschland, Ewald Kluge, einen weiteren Erfolg für sich verbuchen. Auf den weiteren Plätzen kamen Winkler und der Saarbrücker Eugen Lohmann ein.

Auch die Seitenwagenklassen 600 ccm und 1000 ccm gingen gemeinsam an den Start. Dieses Rennen sollte sich zum tragischen Höhepunkt des Tages entwickeln. Bereits in der ersten Runde stürzten die beiden Favoriten Braun und Bock eingangs der Kurve von Oberböhmisdorf. Beide Fahrer mussten mit schweren Verletzungen ins Schleizer Krankenhaus eingeliefert werden. Leider verstarb wenig später Karl Braun an den Folgen dieses Unfalls. Im Alter von 36 Jahren stand der amtierende Europameister auf dem Zenit seiner Laufbahn. Die Klasse bis 600 ccm beendeten nur

**MOTORRADHAUS Schleiz**

07907 Schleiz  
Langenwiesenweg 15  
Telefon: (0 36 63) 41 07 60

HONDA Vertragshändler

MEISTERBETRIEB **H Auto HEINZMANN**

- Freie Kfz - Werkstatt
- Autogas - Umrüster
- Autogas - Tankstelle
- 24 Stunden-Abschlepp- und Pannendienst
- Oldtimer Restauration

Heinrichsruh Nr. 10 - 07907 Schleiz  
Tel. + Fax: 03663 / 40 13 05  
www.auto-heinzmann.com  
auto-heinzmann@gmx.de

MOTORRAD **ZAPF**

SUZUKI - Vertragshändler  
Kfz - Meisterbetrieb

07907 OBERBÖHMSDORF  
Tel. 03663 / 402734

**1. Chemnitzer Oldtimermesse**  
Die neue Messe für Old- und Youngtimer

08./09. September 2007 | 10 - 18 Uhr  
MESSE CHEMNITZ

Ausfahrt des 1. Chemnitzer Oldtimerclubs "Auf den Spuren der vier Ringe"

Sonderschau historischer Feuerwehrfahrzeuge

www.oldtimermesse-chemnitz.de



oben: Braun / Badsching

unten: Schumann / Beer



zwei Gespanne, Böhm/Fuchs gewann vor Detert-Faust/Edenhofer, beide auf NSU. Nicht viel spannender ging es in der „großen“ Klasse zu, die beherrschte die Besatzung Höller/Zimmermann (NSU) souverän. Mit erheblichem Abstand folgten an den Plätzen die DKW-Teams Kahrman und Schumann.

Den Abschluss des Renntages bildete der Lauf der Halbliterklasse. Es regnete immer mehr und die Straße entwickelte sich zu einer Rutschbahn. Aus den ersten beiden Runden kehrte Bodmer (DKW) als Spitzenreiter zurück. Verfolgt wurde er von Fleischmann (NSU) und den beiden BMW-Fahrern Gall und Ley. Die nächsten Runden gestalteten sich zu einer spannenden Auseinandersetzung zwischen Werksfahrern von NSU, DKW und BMW. Fleischmann konnte sich auf der regennassen Fahrbahn etwas vom Verfolgerfeld absetzen. Aber um die nächsten Plätze gab es eine harte Auseinandersetzung zwischen Bodmer, Gall, Ley und Mansfeld. Doch

**ERGEBNISSE**

**Klasse bis 250 ccm**

1. Kluge, Ewald Chemnitz DKW  
1:23:41, 2 = 113, 3 km/h
2. Winkler, Walfried Chemnitz DKW
3. Lohmann, Eugen Saarbrücken DKW  
1 Runde zurück

**Klasse bis 350 ccm**

1. Fleischmann, Heiner Amberg NSU  
1:23:00, 1 = 112, 1 km/h
2. Hamelehe, Walter Sindelfingen Norton
3. Mellmann, Werner Lendringsen NSU

**Klasse bis 500 ccm**

1. Fleischmann, Heiner Amberg NSU  
1:32:00, 1 = 101, 1 km/h
2. Mellmann, Werner Lendringsen NSU
3. Bodmer, Karl Ebingen DKW

**Seitenwagen bis 600 ccm**

1. Böhm/Fuchs Nürnberg NSU  
59: 22, 0 = 94, 0 km/h
2. Detert-Faust/Edenhofer Nürnberg NSU

**Seitenwagen bis 1000 ccm**

1. Zimmerman/Höller Nürnberg/München NSU  
58:28, 3 = 95, 5 km/h
2. Kahrman/Eder Fulda/München DKW
3. Schumann/Beer Stuttgart/Weißbach DKW

der starke Regen forderte seinen Tribut. Ley fuhr an die Boxen um die Kerzen zu wechseln, ebenso erging es Mansfeld, der die Box mit einem Maschinenproblem ansteuerte. Karl Gall, der einen Großteil des Rennens das Feld anführte, zwang ein Vergaserschaden zur Aufgabe. Im Ziel hatte schließlich Heiner Fleischmann ein weiteres Mal an diesem Tag klar die Nase vorn, vor Mellmann und Bodmer.

**marabella möbel|Schleiz**  
HANDELS GMBH

Oschitzer Str. 31  
07907 Schleiz

Tel.: 03663/400722  
Fax: 400625

[www.marabella-moebel.de](http://www.marabella-moebel.de)

**Auto-Seidel OHG**  
Škoda Vertragshändler  
Löhmar Weg 53  
07907 Oettersdorf  
■ (0 36 63) 46 50 2-0

**Aktion-Fabia-Lagerwagen**

**5 Jahre Garantie +  
1. Inspektion gratis**

\* gilt für alle Fabia I Lagerwagen

**GETRÄNKE WERNER**

- Belieferung von Gastronomie, Handel, Vereinen und auch für Familienfeiern
- Getränke-Heimdienst
- Christbaumkulturen
- Festbelieferung
- Verleih von Schanktechnik einschl. Zubehör (Gläser, Zelte, Zeltgarnituren usw.)

Am Stadtweg 8 • 07907 Schleiz-Oberböhmisdorf  
Tel. (03663)42 30 89 • Fax (03663)40 41 81

**Sie suchen ein passendes Geschenk?**

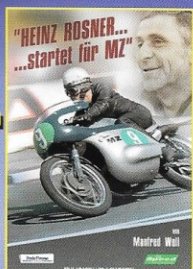
**Bücher**

**80 Jahre Sachsenring**  
Idole von Agostini bis Zeller



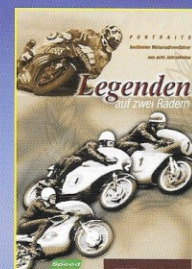
Format: 210 x 297 mm **15,- €**

**„HEINZ ROSNER...  
...startet für MZ“**



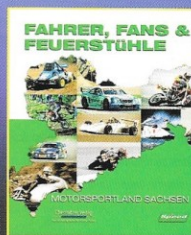
Format: 210 x 297 mm **24,- €**

**LEGENDEN AUF ZWEI RÄDERN**  
Porträts berühmter Motorradrennfahrer



Format: 210 x 297 mm **24,- €**

**FAHRER, FANS & FEUERSTÜHLE**  
Motorsportland Sachsen



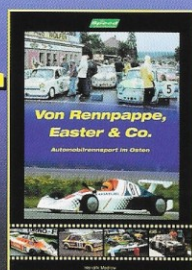
Format: 210 x 250 mm **24,- €**

**„HELGA HEINRICH-STEUDEL...  
...die Rennamazone aus dem Vogtland“**



Format: 210 x 297 mm **24,- €**

**VON RENNPAPPE, EASTER & CO.**  
Automobilrennsport im Osten



Format: 210 x 297 mm **24,- €**

**Jahres-Magazine 2007**

**SACHSENRING  
JOURNAL 2007**



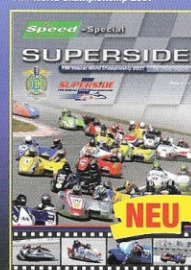
Format: 210 x 297 mm **5,- €**

**EUROSPEEDWAY  
MAGAZIN 2007**



Format: 210 x 297 mm **5,- €**

**SUPERSIDE-SPECIAL**  
FIM World Championship 2007



Format: 210 x 297 mm **3,- €**

**BRNO CIRCUIT 2007**  
Event-Kalender



Format: 210 x 297 mm **2,- €**

Verandkosten bei Einzelkauf der Heftes nur 3,- €



**Bestellungen und weitere Fanartikel  
unter [www.top-speed.info](http://www.top-speed.info)**



**VERBINDLICHE BESTELLUNG: BÜCHER**

**Lastschrift-Einzugsermächtigung:** Hiermit ermächtige ich die HB-Werbung und Verlag GmbH & Co. KG, die aufgeführte Gesamtsumme von nachfolgendem Konto abzubuchen

Konto-Nummer \_\_\_\_\_ BLZ \_\_\_\_\_ Kreditinstitut \_\_\_\_\_ Datum / Unterschrift Kontoinhaber \_\_\_\_\_

Bestellformular zusammen mit einem international gültigen Scheck oder ausgefüllter Lastschrift-Einzugsermächtigung über die Gesamtsumme bitte an folgende Adresse senden.

**HB-Werbung und Verlag GmbH & Co. KG**  
Redaktionsbüro „Top Speed“  
Kennwort: „Bücher & Fanartikel 2007“

Schenkenberg 40  
09125 Chemnitz

Hiermit bestelle ich:	Stück	Euro	Stück	Euro
Buch „Fahrer, Fans & Feuerstühle“	—	x 24,00	Magazin 2007 „SUPERSIDE-SPECIAL“	— x 3,00
Buch „Von Rennpappe, Easter & Co.“	—	x 24,00	Journal „Sachsenring 2007“	— x 5,00
Buch „Legenden auf zwei Rädern“	—	x 24,00	Magazin „EurosPEEDWAY 2007“	— x 5,00
Buch „Heinz Rosner startet für MZ“	—	x 24,00		
Buch „Helga Heinrich-Stuedel“	—	x 24,00	Verandkosten (eventuell Deutschland)	6,00
Buch „80 Jahre Sachsenring“	—	x 15,00	(bei Einkauf der Zeitschriften Deutschland)	3,00
Event-Kalender „Brno Circuit 2007“	—	x 2,00	Gesamtsumme (inkl. MwSt.)	

Meine Adresse

Name \_\_\_\_\_

Strasse \_\_\_\_\_

PLZ \_\_\_\_\_ Ort \_\_\_\_\_

Vorname \_\_\_\_\_

Tel./Faxnummer \_\_\_\_\_

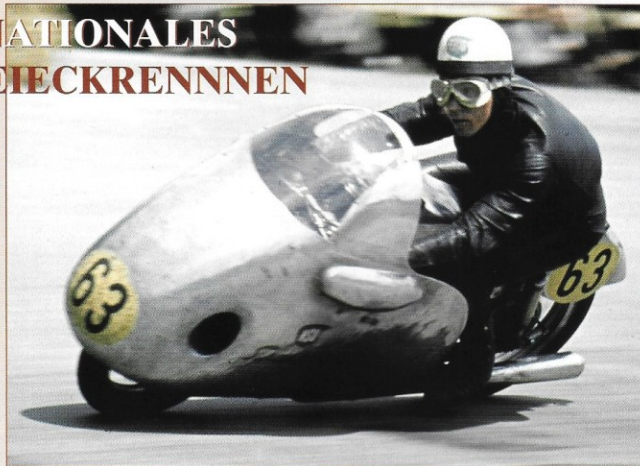
Bitte deutlich anfertigen!

Bitte kopieren und per Fax/Post einsenden!

# 1957 - 24. INTERNATIONALES SCHLEIZER DREIECKRENNEN

Text: Jürgen Müller  
Fotos: Hans Ritter †

„Heiße Runden in Schleiz“, so lautete die Schlagzeile vor 50 Jahren im „Illustrierten Motorsport“ nach dem Dreieckrennen. Subtropische Temperaturen herrschten an diesem Wochenende in Ostthüringen. In Folge dessen kam es am Renn- tag zu einer Reihe von Stürzen und Maschinenschäden. Ein Opfer dieser Hitzeschlacht wurde der Australier Roger Barker. In der siebten Runde der Halbliterklasse stürzte der Norton-Fahrer vor Heinrichsruh so schwer, dass er sofort seinen Verletzungen erlag. Der Trainingschnellste führte bis zu diesem Zeitpunkt unangefochten das Feld der Klasse bis 500 ccm an. Seine Führungsposition übernahm schließlich Ernst Hiller. Der Brackweder hatte nach einem schlechten Start gerade Anschluss an den Führenden gefunden, als dieser zu Fall kam. Im weiteren Verlauf gab er die Führungsposition, des nach 15 Runden abgebrochenen Rennens, nicht mehr ab. Der weitere



Rennverlauf war von zahlreichen Zwischenfällen geprägt. Der Irländer Woods stürzte und musste mit einem Schlüsselbeinbruch ins Krankenhaus. Dem lange Zeit an zweiter Stelle liegenden Alois Huber wurde die Haarnadelkurve zum Verhängnis, allerdings kam er mit dem Schrecken davon. Schließlich rutsche auch der Apoldaer Jochen

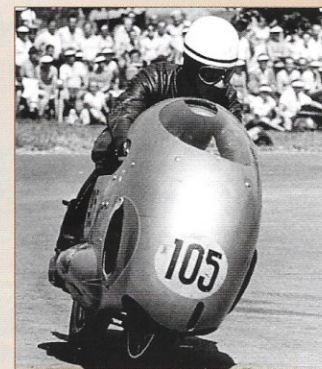
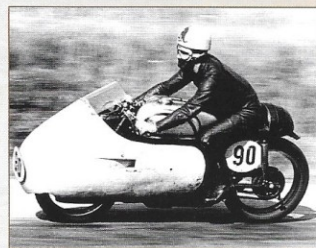
Scheel mit seiner Norton weg und büßte seinen dritten Rang ein. So wurde der Weg frei für Valdemar Lundberg (S) und Bob Matthews für die restlichen Podestplätze. Als bester DDR-Fahrer kam der Mylauer Rudi Gläser auf Rang vier auf seiner Norton ein. Das nachfolgende Gespannrennen wurde aus Sicherheitsgründen nicht mehr

links: Helmut Hallmeier

mitte oben: Roland Heck (#130) -  
Walter Reichert (#126)

mitte unten: Roger Baker

rechts: Horst Fügner



gestartet. Im Training erwiesen sich hier der spätere Weltmeister Helmut Faih (Ursenbach) mit seinem Beifahrer Fritz Rudolph als die Schnellsten.

Zuvor erlebten die 70.000 Zuschauer in der kleinsten Klasse einen dreifachen MZ-Triumph. Vom Start weg wurde das MZ-Team in der Achtliterklasse seiner Favoritenrolle gerecht. Begünstigt wurde dieser Umstand noch durch den frühzeitigen Ausfall von Lottes (DKW) und Scheidhauer (Ducati). Das MZ-Trio Degner, Fügner und Musiol baute seine Führung Runde um Runde aus. In der zwölften Runde musste Horst Fügner wegen Bruch des Bremsgestänges aufgeben. Durch diesen Ausfall fuhr Musiol auf Rang zwei und der MZ-Privatfahrer Zimpel rückte auf Platz drei vor.

In den Klassen 250 ccm und 350 ccm gab es mit Helmut Hallmeier einen Doppelsieger zu verzeichnen. In der Viertelliterklasse spielte die MZ-Werksmannschaft an diesem Tag keine Rolle. Bereits in der fünften Runde musste Fügner mit Reifenschaden aufgeben, nach neun Runden waren auch an Degners Rennmaschine die Reifen am Ende. Nicht besser erging es den Fahrern der Suhler Rennabteilung; auch Rosenbrock und Weinert schoben ihre AWO-Rennmaschinen vorzeitig ins Fahrerlager. Den Stempel dieses Rennens drückten die NSU-Piloten auf, die in der Reihenfolge Hallmeier (Nürnberg), Reichert (Ingelheim), Heck (Stuttgart) und Schneider (Augsburg) ins Ziel kamen. Die volle Punktezahl für DDR-Meisterschaft sicherte sich der Radefelder Helmut Weber, der mit seiner AWO als Fünfter durch das Ziel fuhr.

Wie in der Halbliterklasse, erzielte Roger Barker mit seiner Norton auch bei den 350-ccm-Maschinen die Trainingsbestzeit. Damit drückte erneut ein Australier – wie im Vorjahr sein Landmann Bob Brown – dem Trainingsgeschehen der beiden großen Klassen seinen Stempel auf. Im Rennen der 350er-Maschinen stürmte Barker unmittelbar nach dem Start seinen Kontrahenten davon und erzielte mit 130,69 km/h einen neuen Rundenrekord. Leider versagte nach der Hälfte des Rennens die Kurzhub-Norton ihren Dienst. Zwischenzeitig setzte sich der Irländer Auston Carson (Norton) an die Spitze des Feldes. Danach übernahm Hallmeier die Führungsposition und gab sie bis ins Ziel nicht mehr ab. Um die Plätze drei bis fünf stritten sich im weiteren Rennverlauf Tostevin (GB), Lundberg (S/AJS) und Matthews (IRL/Norton), in dieser Reihenfolge beendeten sie schließlich den Lauf der 350ccm-Klasse.

## ERGEBNISSE

### Klasse bis 125 ccm

1. Degner, Ernst Potsdam MZ  
1 : 00 : 41, 6 = 113, 16 km/h
2. Musiol, Werner Potsdam MZ
3. Zimpel, Dietmar Zschorlau MZ

### Klasse bis 250 ccm

1. Hallmeier, Helmut Nürnberg NSU  
1 : 17 : 40, 5 = 117, 09 km/h
2. Reichert, Walter Ingelheim NSU
3. Heck, Roland Stuttgart NSU

### Klasse bis 350 ccm

1. Hallmeier, Helmut Nürnberg NSU  
1 : 13 : 15 = 125, 01 km/h
2. Carson, Austin IRL Norton
3. Tostevin, H. C. GB Norton

### Klasse bis 500 ccm

1. Hiller, Ernst Brackwede BMW  
54 : 52, 8 = 125, 14 km/h
2. Lundberg, Valdemar S Norton
3. Matthews, R. T. IRL Norton

Quelle: Illustrierter Motorsport und Presstedienst Schleizer Dreieck



### Unsere Leistungen für Sie:

- 24h Abschlepp- und Bergedienst
- Pannenhilfe
- Auto service
- Kostenloser Fahrzeugcheck
- Inspektionen inkl. Mobilitätsgarantie
- Diagnostik für alle Marken
- Batterieservice
- Steinschlagreparaturen
- Sofort-Ölwechsel
- Anhängerverleih
- Beratung rund um die ACE-Mitgliedschaft



### ACE-Euromobilschutz:

- Mobilschutz ab Haustür - europaweit
- Euro-Notruf rund um die Uhr
- Pannenhilfe im In- und Ausland
- Partner- und Familienschutz
- und viele weitere Clubleistungen



ACE-Info-Service  
01802 / 33 66 77

© 2007 ACE Auto Club Europa

Internet: [www.ace-online.de](http://www.ace-online.de)  
e-mail: [ace@ace-online.de](mailto:ace@ace-online.de)

### Ich bin dabei!



- Ich will ab die ACE-Mitgliedschaft für jährlich 57,50 Euro im nächsten ACE-Kontingentsjahr mit 100 km Versicherungsschutz und alle Clubleistungen. Die Einzahlung werden zusammen mit der ACE-Clubkarte überreicht, auf Wunsch jedoch auch fakturaufreiwertig.
- Das ACE-Stumpfenpaket für junge Leute bis 30... für 28,75 im Jahr (einmalig überreicht)
- Ich will zusätzlich ab die ACE-Verkehrs-Rechtsschutz - plus Verkehrs-Unfallversicherung für Single... jährlich 53,80
- für Familie/Partner... jährlich 75,30

Diese günstigen Versicherungsschutzleistungen sind möglich in Verbindung mit der ACE-Club-Mitgliedschaft. Versicherungsschutz ist über die ACE-Verkehrs-Rechtsschutzversicherung (AC 2004) Haaberg und Valldorf/Deutsche Lebensversicherung AG 20044 Bamberg. Die Verkehrs-Rechtsschutzversicherung bedingt die Mitgliedschaft (AB 2002) und die Allgemeine Unfallversicherungsbedingungen (AGU 88) für die Verkehrs-Unfallversicherung des ACE weisen zu, zusammen mit dem Versicherungsschein überreicht, auf Wunsch jedoch auch fakturaufreiwertig. Abschließend vom ACE-Tage nach Zugang der Einzahlung kann die Abschluss der Versicherung verbindlich mitgeteilt werden. Auf dieses W. Herrschaftrecht wird bei der Übertragung des Versicherungsscheines ausdrücklich hingewiesen.

Vorname: \_\_\_\_\_  
 Nachname: \_\_\_\_\_  
 Straße: \_\_\_\_\_  
 PLZ/Wohnort: \_\_\_\_\_  
 Geb. Datum: \_\_\_\_\_  
 M. H. J. \_\_\_\_\_  
 Datum: \_\_\_\_\_  
 Unterschrift: \_\_\_\_\_

Ich bitte die ACE W. Mitgliedschaft Cash bis auf Widerruf, den Betrag von folgenden Monatsbeiträgen:

RM: \_\_\_\_\_  
 K: \_\_\_\_\_  
 Geb. Datum: \_\_\_\_\_  
 Datum: \_\_\_\_\_  
 Unterschrift: \_\_\_\_\_

Die erforderlichen personalbezogenen Daten werden bei der ACE W. Mitgliedschaft Cash, Schöndorfer Str. 227, 70761 Stuttgart, gespeichert. Wenn Sie Fragen zu Ihren Versicherungsleistungen haben, wenden Sie sich bitte an den ACE oder Ihren Clubleiter. Sie haben im Einzelfall auch die Möglichkeit, sich bei einem der Bundesverbände für Bundesantragsleistungen (BVA) zu wenden.

Mitgliedsnr.: 5 0 0 0 0 7 2 2 3 2  
 ACE Auto Club Europa e.V., Schöndorfer Str. 227, 70761 Stuttgart  
 Schöndorfer Str. 227 Fax: 07 11 530 33129  
(wenn Beibehaltung per Fax, Original bitte nicht nachsenden)

**DAIHATSU** VERTRAGSHÄNDLER  
 Freie Werkstatt für alle Marken

**ACE** Auto Club Europa  
 Autoteile-Fachmarkt

**AUTOMEISTER**

**Scholz-Fahrzeugteile**

08523 Plauen · An der Schöpfsdrehe  
 Tel. 03741 55780 · [www.schofa.de](http://www.schofa.de)

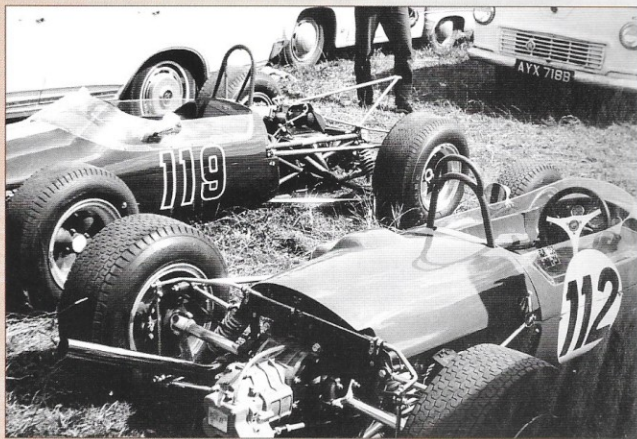
**WINTEC® AUTO GLAS**

Harald Kühnert  
**Mobiler Service vor Ort!**  
**0800 - 000 3000**  
 oder **0171 - 82 303 72**

➡ Neuverglasung ➡ Folienmontagen  
 ➡ Steinschlagreparatur



# 1967 - 34. INTERNATIONALES SCHLEIZER DREIECKRENNEN



Text: Jürgen Müller  
Fotos: Hans Ritter †

oben: Fahrerlagerimpressionen 1967

Die Schlagzeilen des Jahres 1967 schrieben die Piloten des abschließenden Formel III-Laufes. Bei den damaligen Akteuren, wie u. a. Chris Williams (GB), Jürg Dubler (CH) und Ulf Svensson (S), kommen vielen ältere Motorsportfans heute noch ins Schwärmen. Der Engländer Williams zählte nach Auffassung der Zeitung „L'Equipe“ im Jahre 1966 zu den Top Ten der europäischen Formel III-Piloten. Zur damaligen Formel-III-Elite gehörte sicherlich auch der 26-jährige Jürg Dubler aus der Schweiz. Mit der Empfehlung von sieben Siegen (1966) in den USA kam der spätere Vierte des Rennens Bruce Eglinton nach Schleiz. Bereits 1964 gab er seine Visitenkarte in Ostthüringen ab, hatte damals aber

unten: Ulf Svensson, Schweden



großes Pech. In Führung liegend musste er drei Runden vor Schluss aufgrund Maschinenschadens aufgeben.

Bereits im Training knackte Williams (Brabham-Holbay Ford) mit einer Zeit von 2:57,8 die bis dahin nie unterbotene Drei-Minuten-Schallmauer auf dem Schleizer Dreieck. Den besten Start jedoch erwischte Dubler auf seinem Brabham 67, doch nur zwei Runden durfte er sich an der Führungsposition erfreuen. Danach übernahm der Trainingschallmauer das Kommando und ließ alle bisherigen Rekorde des Schleizer Dreiecks purzeln. Runde um Runde baute Williams sein Führungspotential aus, im Ziel betrug sein Vorsprung auf den Zweitplatzierten Dubler fast 18 Sekunden. Vorjahressieger Svensson musste sich mit Platz drei begnügen.

Keine Chance auf vordere Plätze in diesem Lauf hatten die DDR-Piloten. Während ihre Motoren zirka 85 PS leisteten, konnten die ausländischen Fahrer auf fast 115 PS zurückgreifen. Die volle Punktezahl im Kampf um den DDR-Meistertitel sicherte sich mit dem neunten Platz Frieder Rädlein, vor Heinz Melkus und Hans Roediger.



Noch ein anderer Rennfahrer sollte am 13. August 1967 in das Geschichtsbuch der Rennstrecke eingehen: Ginger Molloy. Der Neuseeländer schaffte etwas, was bis zu diesem Zeitpunkt noch keinem anderen Fahrer in Schleiz gelang. Der Bultaco-Pilot gewann zum dritten Mal in Folge den Lauf der 250 ccm-Klasse. Begünstigt wurde dieser Erfolg durch das frühzeitige Ausscheiden der beiden MZ-Werkspiloten Rosner und Bischoff. Heinz Rosner war nach den gefahrenen Trainingszeiten klarer Favorit des Rennens. Der Hundshübler kam auch aus der ersten Runde mit einem großen Vorsprung zu-

rück, doch im vierten Umlauf versagte ein weiteres Mal die MZ ihre Dienste.

Den zweiten Platz erkämpfte sich im Viertelliterrennen Bob Coulter (Irland). Der 32-Jährige fuhr mit seiner Bultaco nach einem tollen Kampf vom 16. Platz auf den Podestplatz. Ein Achtungszeichen setzte Eberhard Hellwig, der mit einer MZ-Eigenbau den dritten Rang belegte. Immerhin konnte er den späteren Weltmeister Kent Andersson aus Schweden auf den vierten Platz verweisen.

Das Rennen der Klasse bis 125 ccm wurde geprägt von den MZ-Piloten, die ausländischen Fahrer spielten hier keine Rolle. Kein Fahrer konnte sich unter den ersten Zehn platzieren. Über 14 Runden lang überließ Klaus Enderlein seinen Markengefährten Jürgen Lenk die Führungsposition, um dann schließlich mit einem hauchdünnen Vorsprung von vierzehntel Sekunden als Sieger abgewinkt zu werden. Das Siegerpodest komplettierte Günther Bartusch, der spätere MZ-Werksfahrer.

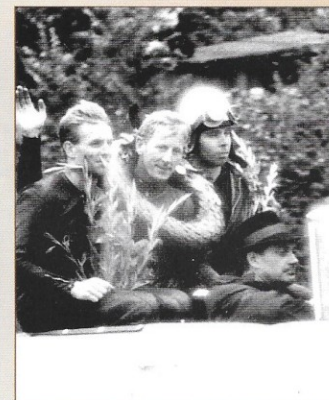
Ihr erstes Rennen in Schleiz gewann Helga Stuedel (heute Heinrich) – die einzige weibliche Teilnehmerin – in der Ausweisklasse bis 125 ccm. Trotz guten Motorsport verfolgten nur 15.000 Zuschauer die 34. Auflage des Schleizer Dreieckrennens.

oben: Jürg Dubler, Schweiz

mitte: Chris Williams, England

unten links: Hermann Kiss, Ginger Molloy & Kurt Uibel

unten rechts: Eberhard Hellwig, Ginger Molloy, Bob Coulter und Hermann Kiss auf der Ehrenrunde



## ERGEBNISSE

### Klasse bis 125 ccm

1. Enderlein, Klaus DDR MZ-RE  
58:18, 0 = 117, 803 km/h
2. Lenk, Jürgen DDR MZ-RE
3. Bartusch, Günter DDR MZ-RE

### Klasse bis 250 ccm

1. Molloy, Ginger NZ Bultaco  
53:16, 4 = 128, 518 km/h
2. Coulter, Bob IRL Bultaco
3. Hellwig, Eberhard DDR MZ-Eigenbau

### Formel III 1000 ccm

1. Williams, Chris GB Brabham  
36:29, 7 = 150, 550 km/h
2. Dubler, Jürg CH Brabham
3. Svensson, Ulf S Brabham

### Formel III - Leistungsklasse II

1. Käßler, Jürgen DDR SEG-Wartburg  
29:27, 3 = 124, 361 km/h

### Ausweis bis 125 ccm

1. Stuedel, Helga Zwickau / DDR  
MZ - RE

### Ausweis bis 250 ccm

1. Liebmann, Günter K.-Marx-St. / DDR  
MZ - Eigb.  
30 : 58, 30 = 118, 266 km/h

Quelle: Illustrierter Motorsport und Presse-dienst Schleizer Dreieck



## AUTOHAUS MILITZER GMBH

Löhmaer Weg 55  
07907 Oettersdorf  
Telefon: (0 36 63) 40 14 50  
Telefax: (0 36 63) 40 17 30

## www.Saalburg.de am Thüringer Meer!!!



Zu einem Erlebnis ganz besonderer Art zählt eine Rundfahrt mit der Stauseellotho bzw. eine Fahrt auf der neu errichteten Sommerodelbahn.

Angebot: 4x Ü/F im DZ inkl. Schifffahrt und Kegelbahn je 1 Std. p.P. ab 89,- € (Anreise So./Mo.)

Sommerodelbahn geöffnet von 10.00 - 17.00 Uhr

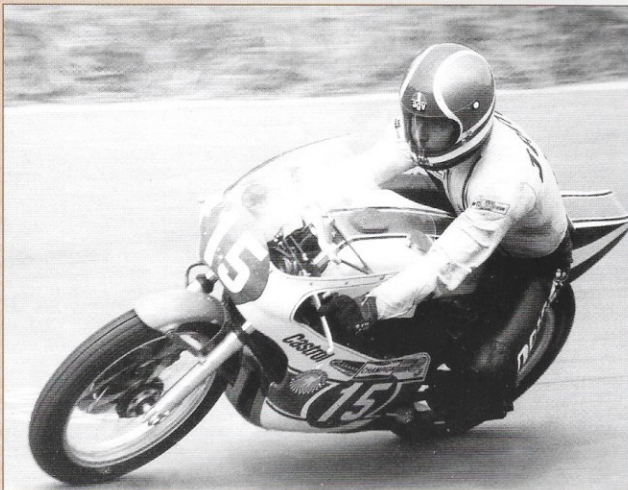
Hotel Fürstenhöhe  
Am Kulmburg 2 • 07929 Saalburg-Ebersdorf Tel. 03 66 47 / 29 9-0

775 JAHRE SCHLEIZ  
TAUSEND GESICHTER UNSERER STADT

FESTWOCHE VOM  
23.06. - 01.07. 2007

CLASSIC GRAND PRIX

# 1977 - 44. INTERNATIONALES SCHLEIZER DREIECKRENNEN

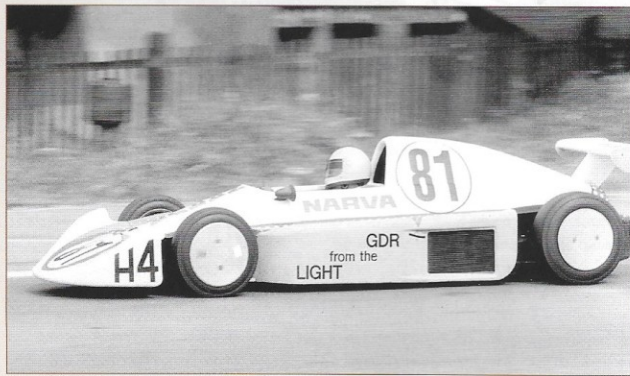


Text: Jürgen Müller  
Fotos: Hans Ritter †

Bei den Motorrädern sorgte Janos Drapal für Schlagzeilen. Der ungarische Meisterfahrer konnte in der Klasse bis 250 ccm seinen Vorjahreserfolg wiederholen. Seine Yamaha lief an diesem Tag wie ein Uhrwerk. Runde um Runde vergrößerte er seinen Vorsprung auf seine Verfolger. Einen dreifachen ungarischen Erfolg in diesem Rennen verhinderte Jawa-Werksfahrer Balaz. Der Tscheche verwies Vlaszaty, Holmer und Juhasz auf die weiteren Plätze. Pech für Stasa (CSSR), dessen Maschine in der letzten Runde - auf Platz zwei liegend - ihren Dienst verwehrt. Als bester DDR-Fahrer fuhr Frank Wendler an elter Stelle durch das Ziel. Kein Kraut gewachsen war im Rennen der Klasse bis

links: Janos Drapal †, Ungarn  
unten: Uli Melkus †, Dresden

Das Schleizer Dreieck hatte trotz des Startverbotes für westeuropäische Piloten seit dem Jahre 1973 nichts an seiner Anziehungskraft verloren. Die Fakten der 44. Auflage des Rennens sprechen für sich: Über 77.000 Zuschauer wurden kassiert, 31.760 Programme fanden ihren Käufer, 9.200 Motorräder und 8.200 PKW wurden auf den Parkplätzen gezählt. Darüber hinaus übernachteten 12.000 Campingfreunde in 3.700 Zelten rund um die Strecke. Die Verpflegungsstände verzeichneten einen Umsatz von über einer halben Million Mark. Über 800 Betten wurden an diesem Wochenende benötigt, allein davon 265 für die ausländischen Gäste. Die Rennleitung beziffert den Gewinn der Veranstaltung mit 128.000 Mark im Nachgang.



**Servicepartner und Vermittler**  
sparing

Service  
 Service  
 Service  
 Nutzfahrzeuge-Service

www.autohaus-sparing.de  
07907 Schleiz · Geraer Str. 28 · ☎ 03663 4824-0

**DACHDECKER**

Ihr zuverlässiger und leistungsstarker Meisterbetrieb der Dachdeckerinnung

- Dächer
- Fassaden
- Gerüstbau

Schießhausweg 1 · 07907 Schleiz  
Tel. 0 36 63/42 23 71 · Fax 42 33 16  
Internet: www.dachdecker-schleiz.de  
e-mail: dachdecker-schleiz@t-online.de

**Therapie- und Reitzentrum ERGOTHERAPIE**

Katrin Schössow

Triptiser Str. 8  
07806 Neustadt/Orla

Tel. 036481/84 730  
Mobil: 01 63 / 33 22 695

Peter Mücke, Berlin



125 ccm gegen die schnelle Morbidelli von Janos Drapal. Der Ungar erzielte mit 137,682 km/h einen neuen Streckenrekord in dieser Klasse. Selbst Havrda (CSSR) - ebenfalls mit einer Morbidelli unterwegs - konnte dieses Tempo nicht mithalten, wurde aber sicherer Zweiter. Bester MZ-Pilot wurde der Pole Mankiewicz auf der dritten Position. Beim Rennen der 50 ccm gaben die beiden Tschechen Havrda und Fendrich den Ton an. Im Ziel musste Vorjahressieger Fendrich seinem Landsmann den Vortritt lassen. Der Magdeburger Klaus Schellig komplettierte das Siegerpodest. Der Simson-Pilot profitierte vom Leistungsverlust der Kreidler von Gernot Weser, der sich noch als Fünfter ins Ziel retten konnte.

Das besondere Interesse der Zuschauer bei den Automobilen riefen die Rennwagen der Gruppe B 8 hervor. Packende Zweikämpfe gab es zunächst beim Rennen um die DDR-Meisterschaft zu sehen. Vom Start weg führte Uli Melkus (SEG-MT 77) vor Heiner Lindner und Wolfgang Günther das Feld an. Der Dresdner schraubte in der sechsten Runde den neuen Rundenrekord in seiner Klasse auf 144,58 km/h, doch unmittelbar danach hinderte ihn ein Schaden am Ölfilter an der Weiterfahrt. Damit wurde der Weg frei für seine Verfolger. In der letzten Runde nutzte Günther - der ständig im Windschatten von Lindner fuhr - seine Chance. In der Buchhübel-Kurve setzte er zum Überholmanöver an und konnte seine Führungsposition bis ins Ziel behaupten. Hinter Lindner kam Wolfgang Küther auf Platz drei ein.

Die Leistungsklasse II der B 8 Rennwagen wurde eine Beute von Peter Melkus. Der Bruder von Uli Melkus verwies die später wesentlich erfolgreicherer Heinz Siegert und Bernd Kasper auf die weiteren Podestplätze.

Mehr Glück hatte Uli Melkus im Pokallauf für Frieden und Freundschaft. Bereits in der zweiten Runde setzte er sich an die führende Position, die er bis ins Ziel nicht mehr abgab. Ebenso sicher fuhren die beiden Tschechen Vaclav Lim und Jiri Cervia den zweiten und dritten Rang nach Hause.

Ganz im Zeichen unseres tschechischen Nachbarlandes stand der Pokallauf für Tourenwagen - Platz eins bis acht wurde eine Beute der Skoda-Piloten. Horsack, Zid und Vojtech hießen die Erstplatzierten. Für den zuvor im DDR-Meisterschaftslauf siegreichen Peter Mücke bleibt an diesem Tag als bester DDR-Fahrer nur der zehnte Rang.

ERGEBNISSE	
<b>Klasse bis 50 ccm</b>	
1. Havrda, Zbynek / CS	Kreidler
27 : 04, 7 = 118, 361 km/h	
2. Fendrich, Bedrich / CS	Kreidler
3. Schellig, Klaus / DDR	Simson-Eigb.
<b>Klasse bis 125 ccm</b>	
1. Drapal, Janos / HUN	Morbidelli
33 : 15, 3 = 137, 682 km/h	
2. Havrda, Zbynek / CS	Morbidelli
3. Mankiewicz, Richard / PL	MZ-RE
<b>Klasse bis 250 ccm</b>	
1. Drapal, Janos / H	Yamaha
36 : 39, 9 = 149, 852 km/h	
2. Balaz, Peter / CS	Jawa
3. Vlaszaty, Janos / H	Yamaha
<b>Ausweis bis 50 ccm</b>	
1. Anacker, Horst	Merkers Eigenbau
30 : 13, 9 = 106, 015 km/h	
<b>Ausweis bis 125 ccm</b>	
1. Köckritz, Steffen / Großhain	Eigenbau
26 : 16, 3 = 126, 823 km/h	
<b>Ausweis bis 250 ccm</b>	
1. Botor, Olaf	Gera MZ-HB
24 : 22, 9 = 131, 452 km/h	
<b>Rennwagen B 8 bis 1300ccm / DDR - Meisterschaftslauf</b>	
1. Günther, Wolfgang	Finsterw. SEG-Lada
29 : 04, 8 = 141, 704 km/h	
2. Lindner, Heiner	Leipzig SRG-MT 77- Lada
3. Küther, Wolfgang	Dresden SEG-Lada
<b>Rennwagen B 8 bis 1300 ccm / LK - II</b>	
1. Melkus, Peter	Dresden SRG-Lada
23 : 11, 4 = 138, 207 km/h	
<b>Rennwagen B 8 bis 1300 ccm / Pokal</b>	
1. Melkus, Ulli / DDR	SEG-MT 77
37 : 54, 1 = 146, 907 km/h	
2. Lim, Vaclav / CS	Avia
3. Cervia, Jiri / CS	MTX-1-03
<b>Tourenwagen A 2 bis 1300 ccm / Pokal</b>	
1. Horsack, Oldrich / CS	Skoda 130 RS
39 : 21, 3 = 139, 609 km/h	
2. Zid, Milan / CS	Skoda 130 RS
3. Vojtech, Zdenek / CS	Skoda 130 RS
<b>Tourenwagen A 2/600 ccm</b>	
1. Kessler, Hans-Dieter / Schmalk.	Trabant 601
23 : 12, 6 = 118, 361 km/h	
2. Assmann, Helmut	Gotha Trabant 601
3. Schumann, Klaus / Lützendorf	Trabant 601
<b>Tourenwagen A 2 bis 1300 ccm / DDR-Meisterschaft</b>	
1. Mücke, Peter	Berlin Zastava 1100
28 : 28, 7 = 128, 620 km / h	
2. Sonntag, Sieghard / Marienberg	Warburg 353
3. Ruddis, Peter / Lockwitzgr.	Lada
<b>Sportwagen B 6 bis 1300 ccm - International</b>	
1. Adamek, Miroslav / CS	Brixner - Spider NSU
26 : 21, 2 = 138, 991 km / h	
2. Michalik, Viktor / CS	Skoda- Spider
3. Ludwig, Klaus / DDR	Warburg- Spider

Quelle: Pressedienst Schleizer Dreieck

2. COMMERZBANK CLASSIC GRAND PRIX

## GRAB THE FLAG



SEIT 1993 –  
RENNEN MIT KLASSIKERN

Quelle: [www.grabtheflag.de](http://www.grabtheflag.de)  
Fotos: Jürgen Müller

Wer seine Liebe zu alten Motorrädern mit Sportsgeist und Spaß verbinden möchte, ist bei Grab the Flag an der richtigen Adresse. Hier können Sie nicht nur Ihre Maschine mal so richtig austesten, sondern auch im sportlichen Wettkampf mit Gleichgesinnten herausfinden, wo die technischen und fahrerischen Grenzen liegen.

Die Idee, mit einem alten Motorrad auf einer Rennstrecke ordentlich Gas zu geben, ist nicht neu. Doch wenige Minuten Gleichmäßigkeitsfahren pro Veranstaltung oder reines Schaulaufen in Rahmenprogrammen sind nicht das Maß.

oben: Die Gruppen Classic 350 und Juniorklasse am Vorstart

rechts: Start zum Rennen der Vintage/Postvintage und Seniorsklasse



Es sollten sportlich ambitionierte Fahrer angesprochen werden, die Lust auf reinrassige Rennatmosphäre haben. Das bunt gemischte Teilnehmerfeld soll ausgiebig Zeit zum Trainieren haben und beste Sicherheitsvorkehrungen nach GP-Standard genießen. Dieses Rezept funktioniert seit Anfang 1993, erstmalig wurde dieser Gedanke im tschechischen Most in die Tat umgesetzt. Gefahren wird seit dieser Zeit mit Vorkriegsmotorrädern aus den 20er-Jahren bis hin zu den vergleichsweise schnellen Maschinen der 70er-Jahre.

Schnelle und langsamere Motorräder trainieren im Wechsel. Dieses System ermöglicht auch Anfängern den leichten Einstieg. Im Anschluss an die Trainings finden Rennläufe in zehn Klassen statt, so dass jeder Besitzer eines klassischen Motorrads passend eingeordnet werden kann. Zugelassen sind Sport- und Tourenmotorräder bis Baujahr 1979. Ausnahmen gibt es wenige: wassergekühlte Zweitakter nach 1965 sowie japanische Vier-Ventiler sind tabu.



oben: Die Klassen Vintage/Postvintage und Seniorsklasse, die ganz alten Maschinen bis Baujahr 1958 unmittelbar nach dem Start.

mitte: Paul Debets (NL) auf Norton Manx Baujahr 1939



unten: Mike Farrell (GB) auf Rudge Ulster und Thomas Fritsch (A) auf Norton M30 lieferten sich ein spannendes Rennen.

Gefahren wird auf permanenten Rennstrecken in Ungarn, Frankreich und Kroatien, sowie in Deutschland auf dem Schleizer Dreieck. Beste Sicherheitsvorkehrungen sind überall selbstverständlich. Mit Ausnahme von Schleich, wo Grab the Flag im Rahmen des Classic Grand Prix startet, sind alle Events reine Exklusiv-Veranstaltungen. Das bedeutet ausgiebigen Fahrspaß den ganzen Tag über.

### REGLEMENT

Eingeladen sind alle Fahrerinnen und Fahrer eines klassischen Sport- oder Tourenmotorrads bis Baujahr 1979. Sportliches Fahren mit klassischer Technik und Optik stehen dabei im Vordergrund.

### Die Klasseneinteilung:

#### VINTAGEKLASSE:

Motorräder bis Baujahr 1930 bis 500 ccm (5 % Schleiftoleranz), Seitengesteuerte bis 750 ccm. Authentische Vergaser, Dreiganggetriebe, Handschaltung, Bremsen authentisch, keine Zahnriemen. POSTVINTAGE:

Motorräder bis Baujahr 1940 bis 500 ccm (5 % Schleiftoleranz), Seitengesteuerte bis 750 ccm. Authentische Vergaser, Vierganggetriebe, Bremsen authentisch, keine Zahnriemen. SENIORKLASSE:

Motorräder bis Baujahr 1958 bis 500 ccm (3 % Schleiftoleranz), nur authentische Maschinen, keine Doppelplex-Bremsen, Vierganggetriebe, keine Verkleidung.



Wird in den oben genannten Klassen ein Motorrad aufgrund des Hubraums ausgeschlossen, kann es ohne Jahreswertung teilnehmen.

#### JUNIORKLASSE:

Ein- und Zweizylinder-Motorräder der 60er-Jahre bis 350 ccm (3 % Schleiftoleranz) mit Trommelbremse. Zweitakter bis 250 ccm.

#### KÖNIGSKLASSE:

Ein- und Zweizylinder-Motorräder der Sechzigerjahre bis 500 ccm (3 % Schleiftoleranz) mit Trommelbremse. SPORTSMEN 750:

Zwei- und Dreizylinder-Motorräder bis 750 ccm (3 % Schleiftoleranz), Vierzylinder bis 600 ccm, bis Baujahr 1970 mit Trommelbremsen.

#### CLASSIC 350:

Ein- und Zweizylinder-Motorräder bis 350 ccm (3 % Schleiftoleranz) bis Baujahr 1979. Zweitakter und Vierzylinder bis 250 ccm.

#### CLASSIC 500:

Ein- und Zweizylinder-Motorräder bis 500 ccm (3 % Schleiftoleranz) bis 1979, Mehrzylinder und Zweitakter bis 400 ccm. Authentisches Fahrwerkskonzept.

#### CLASSIC 750:

Zwei- und Dreizylinder-Motorräder bis 750 ccm (3 % Schleiftoleranz), Vierzylinder bis 600 ccm, bis Baujahr 1979 mit Scheibenbremsen.

#### CLASSIC OPEN:

Motorräder über 750 ccm, Vierzylinder von 600 bis 1000 ccm, bis Baujahr 1979, Maschinen aus den frühen 80er-Jahren mit den Konstruktionsmerkmalen der 70er-Jahre werden hier zugelassen. GRUNDSÄTZLICH FÜR ALLE KLASSEN GILT:

Flachschiebervergaser sind nur in den „Classic“-Klassen erlaubt. Keine wassergekühlten Zweitakter nach 1965, keine Vierventiler aus Japan, keine Slicks, keine 17-Zoll-Räder, kein Nitromethan oder Lachgas, keine Einspritzung. Alle leistungs-

levanten Bauteile und Fahrwerkskomponenten müssen der Klasse entsprechen. Keine aktuelle Renntechnik, keine Up-Side-Down-Gabel, keine Doppelkolbenbremsattel, keine Radialbremspumpen. Keine Aufladung und kein Methanol bei Nachkriegsmaschinen.

### ANSPRECHPARTNER:

Grab the Flag – Racing,  
Blutenburgstrasse 75 • D – 80634 München  
Telefon und Fax: 089 134435  
Internet: [www.grabtheflag.de](http://www.grabtheflag.de)  
E-mail: [info@grabtheflag.de](mailto:info@grabtheflag.de)

**Für eine sichere Zukunft**

Versicherungsfachmann (BWW)  
Wolfgang Lauer  
Hauptvertretung  
Privat  
Breite Straße 1  
07955 Auma  
Telefon: 03 66 26-2 06 90  
Telefax: 03 66 26-2 06 92

Die D.A.S. Ein Unternehmen der ERGO Versicherungsgruppe

Gartenstr. 11  
08523 Plauen  
Telefon: 0 37 41-47 26 94  
Telefax: 0 37 41-47 26 95  
Mobilfunk: 01 71-5 56 19 59

**Baumaschinen Peipp**

Ralf Biedermann  
Verkauf • Vermietung • Service

Löhmar Weg 65  
07907 Oettersdorf  
Tel. 0 36 6340 00 04  
Fax 0 36 6340 00 03  
Mobil 01 71 71 8 02 39 46  
[www.baumaschinenpeipp.de](http://www.baumaschinenpeipp.de)

1928 2006 **Reifen Huster** 78 Jahre

Greizer Straße 48 • 07907 Schleich  
Inh. G. Stoppe • Tel. (0 36 63) 42 30 45 • Fax 40 06 29

2. COMMERZBANK CLASSIC GRAND PRIX

## IHRO: DER ZEITGEIST DER 60er-JAHRE



oben: Wenige Augenblicke noch bis zum Start für die IHRO-Piloten der Klasse bis 350 ccm.

rechts: Unmittelbar nach dem Start die Klasse bis 500 ccm am Buchhübel

unten: Auf den Weg in die Einführungsrunde die Klasse bis 350 ccm.



Quelle: IHRO, Übersetzung: Jan Müller  
Fotos: Jürgen Müller

Erneut gibt es in Schleiz ein Jubiläum zu feiern. Zum zehnten Mal ist die International Historic Racing Organisation (IHRO) auf dem Schleizer

Dreieck zu Gast. Die IHRO wurde 1985 vom britischen Journalisten Alan Cathcart und einigen anderen Enthusiasten nach einer Veranstaltung mit historischen Rennmotorrädern im südfranzösischen Le Castellet ins Leben gerufen. Das erste Rennen fand ein Jahr später im Rahmen des

## Schleizer Landbäckerei eG

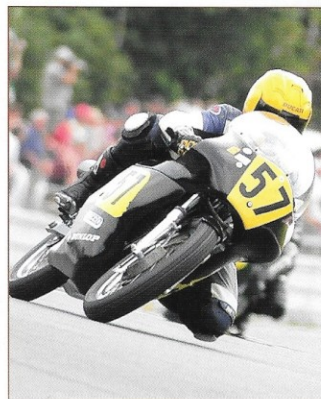
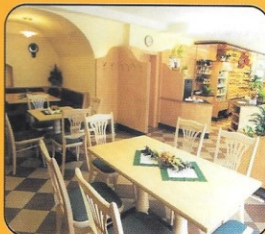
in unseren Filialen in Schleiz

Feldgasse 2 ☎ (03663) 42 23 93  
Neumarkt 11 ☎ (03663) 42 28 26  
Agnesstraße ☎ (03663) 40 12 41  
Altmarkt ☎ (03663) 40 29 40  
Lidl-Backshop ☎ (03663) 42 07 02

Saalburg  
Markt 12 ☎ (036647) 2 39 58  
sowie in Bad Lobenstein  
Diska ☎ (036651) 3 87 09  
Lidl ☎ (036651) 39 62 97

Elisenstraße ☎ (03663) 42 85 05  
mit Cafe auch sonntags  
7.30 - 10.00 Uhr und 13.30 - 16.30 Uhr geöffnet

täglich frische  
Backwaren  
Probieren Sie  
unsere Baisertorte



oben: Zwei Starts, zwei Siege: Der Brite Michael Smith belegte in beiden IHRO-Klassen den ersten Platz.

unten: Trotz des betagten Alters der Maschinen gibt es Aktion pur auf der Strecke zu sehen.



französischen Grand Prix in Le Mans statt. Die Klassik-Rennszene steckte zu dieser Zeit noch in ihren Kinderschuhen. Einzige Ausnahme war bis dato eine im Jahre 1979 vom Classic Racing Motorcycle Club, an dessen Spitze auch Alan Cathcart stand, organisierte Rennveranstaltung in Snetterton (GB). Viele Motorsportbegeisterte waren daran interessiert, einen Rahmen für Rennen mit ihren historischen Sportgeräten zu geben. Dieser Aufgabe nahm sich die daraufhin gegründete IHRO an. Dank der guten Kontakte Cathcart wurden die Sportfreunde mit ihren einzigartigen Motorrädern schnell Bestandteil bei großen Events. War man anfangs in ganz Europa unterwegs, von Pergusa auf Sizilien (Italien) bis Linköping (Schweden), konzentrierte man sich im Laufe der Jahre auf Rennstrecken in Mitteleuropa. Erstmals organisierte die IHRO ein Rennen historischer Motorräder 1997 in Deutschland. Deutsche Gesetze erlaubten zunächst lediglich Präsentationsfahrten oder Gleichmäßigkeitsläufe für Oldtimer-Fahrzeuge. Aber nach den großen Erfolgen der ersten IHRO-Rennen in Schleiz folgten Einladungen zu anderen Klassik-Veranstaltungen in Deutschland.

Ein packender Wettkampf war immer das Hauptanliegen der IHRO-Rennen. Es brauchte seine Zeit, bis das Konzept bei den Zuschauern, die moderne Grand-Prix-Bikes gewohnt waren, respektiert wurde. Das Format der IHRO, spannender Motorsport mit klassischen Motorrädern, fand nicht nur bei den Fans Akzeptanz. Es lockte auch ehemalige Weltmeister zurück auf die Rennstrecken, die es sich und den Fans noch einmal beweisen wollten.

Großen Wert legte die IHRO von Anfang an auf einen sozialen Umgang ihrer Mitglieder und Teilnehmer. Eine zentrale Verpflegung, wie zum Beispiel ein gemeinschaftliches Bar-B-Queues (BBQ), spielten in den Fahrerlagern vergangener Zeiten eine große Rolle. Dieses Flair lässt die IHRO bei ihren Veranstaltungen wieder aufleben. Kameradschaft wird großgeschrieben. Die Fahrer helfen sich untereinander, egal welche Probleme auch immer auftreten. Es entstand ein Zusammenhalt, den man in der heutigen Grand-Prix-Szene nicht mehr findet.

In Zeiten der Kommerzialisierung und dem daraus resultierenden Einfluss des Fernsehens ist es für die Macher der IHRO schwer geworden, im Rahmenprogramm eines Superbikes-WM oder gar eines MotoGP-Laufs starten zu dürfen. Deshalb erfolgte eine Spezialisierung auf Rennstrecken, die ebenso wie die Maschinen eine eigene Geschichte vorweisen können. So kann das Flair vergangener Zeiten wieder aufleben.

Mit einem Fahrerstamm von über 100 Piloten aus ganz Europa entwickelten sich Motorsportveranstaltungen, die vergangene Grand-Prix-Zeiten mit ihren unbeschreiblichen Motorrädern und deren spektakulären Sound wieder aufleben lassen. Den Zuschauern soll bei allen Rennen ein Einblick in die vergangene Zeit gewährt werden. Im Vorjahr feierte die IHRO mit einer großartigen Saison den 20. Geburtstag. Parallel fand auch das zehnte Rennen in Mettet statt.

2. COMMERZBANK CLASSIC GRAND PRIX

**Flatolackier-Meisterbetrieb**

- Lackierungen aller Art
- Karosseriearbeiten
- Auto-Wash-Center
- Industrielackierung
- Ausbussen ohne Lackieren
- Oldtimerrestauration
- Kpl. Fahrzeugaufbereitung
- Lack - Design
- Kfz - Kennzeichen
- Abschleppdienst

Ist dein Auto ramponiert, geh zu Hirsch, da wird's lackiert, alle Ecken ausgebogen und mit Spachtel zugezogen, und zum Schluss, das ist ein Klack, das ist ein Klack, spritzt man auf den neuen Lack.

**Schleiz J. Hirsch**

Bergstraße 1b • 07907 Schleiz  
Telefon 03663 / 42 84 27  
www.j-hirsch.de • info@j-hirsch.de

**HONDA HONDA HONDA HONDA HONDA HONDA**

**MOTORRAD FRANZ**

Kirchenlamitzer Str. 50b  
95123 Schwarzenbach  
09284-800488

Bamberger Str. 9/13  
95445 Bayreuth  
0921-15095890

Ihr Honda Motorradhändler für die Region  
**www.motorrad-franz.de**

**www.Schleizer-Souvenir-Shop.de**

T-Shirts + Caps + Schlüsselbänder + Tassen + Gläser + Pins... vom individuellen Fanartikel

Sitz in der

**Pic Werbung**

WERBUNG • PRÄSENTATION • SCHENKSCHREIB  
Beschriftungen aller Art  
Digitaldruck

07907 SCHLEIZ Berthold-Schmidt-Str.1  
e-mail: pic.werbung@t-online.de

Tel 03663/40 26 61 Fax 4016 54

CLASSIC GRAND PRIX

## VON DER FORMEL VAU IN DIE FORMEL 1



gen und die Geschichte dieser Rennserie zu pflegen. Aus diesem Grund stehen in diesem, beziehungsweise nächsten Jahr zahlreiche Initiativen unter dem Motto „Von der Formel Vau in die Formel 1“.

Der Club wird das Thema auf den Rennstrecken und in einer Sonderausstellung im deutschen Museum Anfang 2008 präsentieren. Den Auftakt gab es beim diesjährigen Jim Clark Re-

Ralf Udo Heinemann aus Dortmund mit seinem Formel Vau Motul

Martin Märklin (Flein) präsentierte im Vorjahr in Schleiz einen Formel Vau Beach Car

Verfasser: Dr. Frank Michael Orthey und Jürgen Müller  
Fotos: Jürgen Müller/ historische Aufnahmen aus dem Archiv von Dr. Frank Michael Orthey

Erstmals ist für die Piloten der historischen Formel Super Vau in diesem Jahr, im Rahmen des Classic Grand Prix auf dem Schleizer Dreieck, ein eigener Präsentationslauf ausgeschrieben. Den Erhalt dieser einstmaligen bedeutenden Rennserie hat sich der Historische Formel Vau Europa e.V. zum Ziel gesetzt. Als klassische Rennwagen werden dabei alle Fahrzeuge angesehen, die vor dem Jahre 1978 zum Einsatz kamen. Die Fahrzeuge müssen dem damaligen ONS-Reglement der jeweiligen Baujahre und den aktuellen Vorschriften des DMSB entsprechen. Alle Mitglieder des Vereines verbindet ein Ziel, die original restaurierten Rennwagen erneut auf die Rennstrecken zu brin-



### auto Service

Wir machen, dass es fährt.

- Bosch-Bremsendienst
- TÜV – DEKRA – AU
- EU-Neu- und Gebrauchtwagen
- VDO-Fahrteneschreiber dienst



### Hartmut Glück

Kfz-Elektrikerwerkstatt  
Meisterbetrieb der Kfz-Innung  
07922 Tanna • Stelzen 38 • Tel. 036646 / 22643 • Fax 28326



- ✓ Finanzierung, Leasing, Versicherung
- ✓ Service für alle Fabrikate
- ✓ Vermietung
- ✓ Reifenservice, Lichttest, DEKRA
- ✓ Fahrzeugumbauten



YAMAHA -Vertragshändler  
Touching Your Heart  
Triebseser Str. 15 · 07937 Zeulenroda  
Tel. 036628 / 82789 · Fax 89704 · service@motoplus-gmbh.de

### Auto Friedrich



Gerhard Friedrich, Kfz Ingenieur / Meister  
Tel./Fax: 0365/41 17 87 · Mobil: 0171/2898550  
07552 Gera · Roschützer Str. 57

Kfz-Fachwerkstatt · alle Fabrikate  
Unfallschadeninstandsetzung  
Autolackierung · ASU – Benzin/Diesel



Auf schneller Fahrt durch die Seng Udo Besser (Sünna).

vival im April in Hockenheim. Gemeinsam trat die Formel Vau und Super Vau zu Demonstrationsläufen mit Grand Prix-Rennwagen an. Mit dabei war eines der kostbarsten Autos der Renngeschichte aus dem deutschsprachigen Raum: Der Lotus 49, mit dem Jochen Rindt 1969 seinen ersten Grand Prix in Watkins Glen gewann und in dem er 1970 in Monaco siegte.

In der Sonderausstellung im Verkehrszentrum des Deutschen Museums wird eine weitere Rarität neben den Formel Vau und Super Vau-Fahrzeugen zu sehen sein: „The Senna Car“. So wird der 83-er Williams genannt, in dem der legendäre, 1994 tödlich verunglückte Ayrton Senna bei Tests seine ersten Formel 1-Kilometer zurücklegte. Zwar ist Senna nie Formel Vau gefahren, der Stammfahrer des Autos, Keke Rosberg, allerdings 1974 und 1975 schon. Der Finne fuhr einen Kai- mann Super Vau und wurde 1982 Formel 1-Welt-

meister. Seinen Williams FW 08C-09 wird die historische Formel Vau ebenfalls präsentieren. Im unmittelbaren Vergleich der Formel Vau und Formel 1-Fahrzeuge wird erfahrbar, wie die Formel Vau und Super Vau-Monoposti im Verhältnis zu den jeweiligen zeitgenössischen Formel 1-Fahrzeugen aussahen und wie sie im Fahrbetrieb wirken. Dies zeigt auch, welche Potenziale die For-

mel Vau und Super Vau damals auf den Pisten hatten – und in der Gegenwart erneut haben.

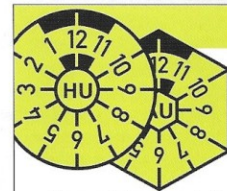
Übrigens funktionierte der Slogan in den frühen Jahren der Formel Vau auch andersherum: „Von der Formel 1 in die Formel Vau“: Bei der Bahamas Speed Week ließen sich auch Formel 1-Fahrer in die Formel Vau locken: 1966 und 1967 fuhren dort u.a. Jochen Rindt und Jean Piere Beltoise gegen die internationalen Formel Vau-Hauden.

Ein Unterschied zwischen der Nachwuchsserie und der Königsklasse hat sich allerdings nie verändert: Formel Vau und Super Vau fahren war und ist die günstigste Form (historischen) Motorsport mit Monoposto-Rennwagen zu bestreiten, Formel 1 fahren die teuerste!

Die Formel Super Vau galt in den 60er- und 70er-Jahren als die Talentschmiede des Automobilrennsportes. Ihr entsprangen namhafte Formel-



Die Formel Vau im Jahre 1965 zu Gast im holländischen Zandvoort.



### FSP Fahrzeug-Sicherheitsprüfung Fahren, aber sicher!

Partner des Motorsports in Thüringen und Sachsen

Sie erreichen uns in ihrer Nähe:

Prüfstelle Plauen

Reichenbacher Str. 34  
08527 Plauen

Tel 03741 48610  
fsp-sued@fsp.de

Landesbüro Thüringen

Mittelhäuser Straße 76/77  
99089 Erfurt

Tel 0361 74015-0  
Fax 0361 74015-25

Landesbüro Sachsen

Thomas-Mann-Str. 18  
01219 Dresden

Tel 0351 4715643  
Fax 0351 4710946



Partner des TÜV Rheinland





1965: Fahrerlager-Impressionen auf dem Nürburgring

1-Piloten wie Niki Lauda, Nelson Piquet, Emerson Fittipaldi, Jochen Rindt und Keke Rosberg. Auch der heutige Schleizer, Freddy Kottulinsky, verdiente sich seine Sporen in dieser Klasse.

Anfang der 60er-Jahre begannen in den USA einige Motorsportenthusiasten ihre Monoposto-Fahrzeuge mit VW-Käfer-Motoren zu bestücken. Daraus entstand die Idee der „Formel Vau“, die seit 1963 von Volkswagen unterstützt wurde und sich sehr schnell zu einer attraktiven Rennsportserie entwickelte.

Im Jahre 1965 importierte der damalige Porsche-Rennleiter Huschke von Hanstein zehn Formel Vau Fahrzeuge aus den Vereinigten Staaten. Es dauerte nicht lange und die Rennwagenserie fand in ganz Europa ihre Liebhaber. Bereits im August 1965 wurde das erste Rennen auf dem Nürburgring im Rahmen des Großen Preises von Deutschland gestartet. Zu diesem Zeitpunkt ahnte noch niemand, wie sich diese „Renngwagen des kleinen Mannes“ einmal durchsetzen werden. Als Antrieb diente damals ein Käfer-Motor, der zirka 34 PS leistete und es auf Spitzgeschwindigkeiten von 150 km/h brachte. Bei den Formel Vau-Rennwagen handelte es sich um einsitzige Flitzer mit freistehenden Rädern und Gitterrahmen. Vorder- und Hinterachse, Getriebe und Motor, sowie Lenkung, Räder und Bremsen waren serienmäßige Käfer-Teile. Die originalen Volkswagen-Teile durften nur soweit bearbeitet werden, dass mühelos ihre Herkunft erkannt werden konnte.

Nachdem 1966 die „Formel V Europa“ gegründet war, wurden die seriennahen 1300er-

VW-Motoren erlaubt, die bis zu 52 PS ermöglichen. Eine Änderung des Reglements ermöglichte ab 1969 eine Leistung von 75 PS. Ohne Kühlgebläse wurden 1973 bereits rund 100 PS erreicht. Der spätere Formel 1-Weltmeister Keke Rosberg fuhr mit einem solchen Wagen die Nürburgring-Runde in 8:56,2 Minuten, gleich 153,3 km/h. Die Formel V wurde bis 1977 werksseitig von VW unterstützt.

Als Weiterentwicklung der Formel-V-Idee gilt Anfang der 70er-Jahre die Formel Super V. Die größte Modifikation war die Verwendung eines stärkeren Motors auf der Basis des VW 411/412-luftgekühlte 4-Zylinder-Boxer-Motoren mit 1600 Kubikzentimeter Motor. Die Leistung dieser Triebwerke ließ sich auf bis zu 150 PS steigern, dies zog allerdings eine hohe Störanfälligkeit nach sich. Seit 1978 schrieb das Reglement den wassergekühlten 1,6-Liter-Reihenmotor aus den Baureihen Passat/Golf/Scirocco vor, der serienmäßig bis zu 81 kW (110 PS) leistete. Im Rennwagen waren es bis zu 132 kW (180 PS) bei 8.000/min, die mit längster Übersetzung eine Höchstgeschwindigkeit von ca. 250 km/h brachten. 1982 lief die Formel Super V aus.

Diese „goldenen Zeiten“ der Formel Vau und Super Vau werden vom Verein „Historische Formel Vau Europa e.V.“ heute wieder belebt. Die Historische Formel Vau/Super Vau startet in diesem Jahr in Hockenheim, in Schleiz, am Salzburgring, in Oschersleben und auf dem Nürburgring. Weitere Infos zur Serie erhalten Sie im Internet unter: [www.histo-formelvau.eu.de](http://www.histo-formelvau.eu.de)

### TECHNISCHE DATEN

**Formel Vau 1300 ccm:**  
Alle Serienteile an den 375 kg schweren Vau Monoposti, die original VW-Identität haben müssen, dürfen soweit bearbeitet sein, dass sie noch mühelos aus jeder Zeit ihre Abstammung erkennen lassen. Die Formel Vau 1300 Autos haben die vordere Kurbellenk-achse mit dem Käfer gemeinsam, dazu Achsrohr, Antriebswelle und die gesamte Bremsanlage. Ebenfalls Getriebe, Kupplung und Kühlgebläse (falls verwendet) müssen der Serie entstammen. Die Motorspezifikationen und andere technische Daten entsprechen dem Reglement der damaligen Zeit.

**Formel Super Vau 1600 ccm:**  
Alle Serienteile an den 400 kg schweren Super Vau Monoposti, die Original VW-Identität haben müssen, dürfen soweit bearbeitet sein, dass sie noch mühelos und jeder Zeit ihre Abstammung erkennen lassen. Am Fahrwerk stammen an den Vorderrädern Achs-schenkel, Radnaben, Bremsscheiben sowie -sättel vom Volkswagen, an der Hinterachse müssen Achswellen, Gleichlaufgelenke, Radnaben sowie Bremsstromeln und Radbremszylinder, alternativ auch die Scheibenbremsanlagen vom VW 1600 oder VW-Porsche 914/4, Verwendung finden. Dazu die Radlager an allen Rädern aus der Serienproduktion. Das Renntriebwerk ist nichts anderes als ein austrainierter 412-Motor, dessen Hubraum von 1700 ccm auf 1600 ccm reduziert wurde. Die Zylinderköpfe dürfen weitgehend nachgearbeitet werden. Ihre Herkunft muss kontrollierbar sein. Dagegen gelten Ventildeckel und -Federn, Kolbenringe, Nockenwelle, das Schmiersystem sowie die Doppelvergaser als Spezialausrüstung. Die Leistung: ca. 140 PS. Diese Aggregate waren im Rennsport die zuverlässigsten überhaupt. Die Original VW-Kupplung und der Anlasser sind vorgeschrieben.

**Klasseneinteilung:**  
Formel Vau 1964 – 1966,  
Formel Vau 1967 – 1972,  
Formel Vau 1973 – 1976,  
Formel Super Vau

## STARTERLISTE

ZEITFAHREN • KLASSIK MOTORRAD CLASSIC TWINS OPEN 2007  
FREITAG, 22.06.2007 • BEGINN: 14:30 UHR • 30 MINUTEN

KlassikMotorrad  
Classic Twins Only 2007



No	Name	Vorname	Ort	Marke	Bj.	Bewerber
1	SCHENK	Henrik	Rheda-Wiedenbrück	908 MD		Raisch GmbH
2	TITTELBACH	Thorste	Jever	BMW R100		
3	FISCHER	Jörg	Sande	BMW R50		
4	GIETZ	Tobias	München	Yamaha XS		
5	HETZEL	Bernd	Unterneuses	Ducati Pantah Race	1979	
6	NEIDERT	Meinhard	Bad Windsheim	Triumph Truxton		
7	WOLLENWEBER	Stefan	Eberdingen	Moto Guzzi LM 2		
8	SCHÜLIN	Walte	Heidelberg	N. N.		
9	WÜST	Helmuth	Stuttgart			Ducati
10	KOCH	Josef	Töging	Yamaha TR 1		
11	MEIER	Stefan	Lindau	MotoGuzzi 750 S		
12	BARTLICK	Wolfgang	Essen	900 SS Königswelle		
13	ROSEN	Frank	Krefeld	900 HR Königswelle		
14	HASLER	Uwe	Linnich	Ducati 900 SS Königswelle		
15	DEGNER	Norbert	Maasbüll	Ducati 900 SL		
16	HOCHLEINERT	Stephan	Edingen	Ducati 750 SS	1994	
17	ORTHS	Udo	Bremen	Triumph T140		
18	GÖTZE	Andreas	Berlin	BMW 2V Eigenbau		
19	VOGL	Dominik	Hutthurm	Triumph Thruxton		
20	EDER	Karlo	Röhrnbach	Triumph Thruxton		
22	BARTELEN	Bernd	Kiesby	Ducati 90 R Königswelle		
23	WEINREITER	Reinhold	Ingolstadt	Honda CB 450 K	1972	
24	WILLMS	Klaus	Harpstedt	Guzzi Le Mans + Triton		
25	EHLERS	Heiko	Dällingen	BMW R100		
26	SCHENK	Rainer	Rheda-Wiedenbrück	908 MD		Raisch GmbH
27	GERWIN	Frank	Granzin	Triumph Bonneville		
28	ELKMANN	Hans-Peter	Steinfurt	Yamaha TR 2 B	1971	
29	ESSER	Thomas	Köln	Moto Guzzi838		
30	PRINZ	Jörg	Erfstadt	VG-SP		
31	FLECHTNER	Christian	Königsmutter	BMW R100		
32	LERCH	Gunnar	Köln	Moto Morini 500		
33	SCHÖBEL	Ralph	Warmensteinach	N. N.		
34	LACHMANN	Mario	Weener	Suzuki GS 500		
35	LACHMANN	Rolf	Weener	Moto Guzzi le Mans 4		
36	WEIBGEN	Frank	Herten	Triton		
37	WAIDER	Stefan	Velbert	Ducati Königswelle		
38	BREWDEL	Markus	Berlin	LG Mans 1		
39	BEUGGER	Peter	Neftenbach	Drixton Honda CB 450		
40	TAUBERT	Moritz	Bonn	Moto Morini 500		
41	RUNTE	York	München	Triumph Daytona		
42	SCHMITZ-LINKWELLER	Jochen	Krefeld	N. N.		LSL Motorradtechnik GmbH

**STARTERLISTE**
**RENNEN 1 • AMC POST CLASSIC SOLO (OPEN)**  
**SONNTAG, 24.06.2007 • START 9:45 UHR • 9 RUNDEN**


No	Name	Vorname	Nat.	Marke	cc	Bj.	Wertung
1	ABBOTT	Roger	GBR	Yamaha TZ	350	1980	
2	AGOSTON	Ronald	HUN	Drixton 350	348	1968	Gaststarter
3	WALKER	James	GBR	Bimota Ringhini	350	1980	
4	WEIDACHER	Franz Josef	GER	Yamaha TZ 350	350	1976	
5	MORLEY	Richard	GBR	Moto Parilla	248	1963	Gaststarter
7	GUTHEIL	Karsten	GER	Suzuki GE	250	1974	
8	KRAMER	Willi	GER	Honda 350/4	250	1973/85	
9	EISMANN	Frank	GER	Suzuki	250	1974	
17	WILD	Michael	GER	Real GP 250	250	1983	
19	Wacker	Werner	SUI	NSU Sport Max	250	1955	Gaststarter
24	SCHREINER	Frank	GER	Aermacchi Ala d Ora	350	1967	Gaststarter
26	SMITH	Tony	GBR	Yamaha TZ 350	350	1979	
33	GOED	Cornelis	NED	Yamaha TZ 350	350	1973	
35	SIEMON	Andre	GER	Maico MD 250 RS	250	1974	
36	STOOP	Martin	NED	Honda CB 450	499	1969	Gaststarter
41	KLAUS	Diermeier	GER	Yamaha HL 350	350	1980	
42	RENDEK	Robert	HUN	Yamaha TZ	250	1974	
63	NYITRAI	Istvan	HUN	BSA Goldstar	500	1958	Gaststarter
70	ROSNER	Heinz	GER	MZ RE	300	1967	Gaststarter
77	SCHMID	Robert	GER	NOKI Yamaha	350	1977	
114	BALOGH	László	HUN	Moto Morini	498	1976	
122	MOGYORÓSI	Balázs	HUN	Moto Morini	500	1973	
125	MEYER	Bernd	GER	Condor 125	125	1975	
160	SCHULZE	Thomas	GER	Maico MD 250	250	1975	
191	HECK	Michaela	GER	Maico MD 250 RS	249	1973	
H 20	HARDT	Thomas	GER	Ducati M I	250	1967	Gaststarter
J 55	PEDACK	Werner Anton	GER	Aermacchi Ala d Ora	350	1967	Gaststarter
J 66	PFANNMÜLLER	Gerd	GER	Aermacchi Ala d Ora	350	1969	Gaststarter
K 62	KAUSCH	Walter	SUI	Rickman-Matchless	500	1966	Gaststarter
R 23	KRULL	Hans-Jürgen	GER	Suzuki TR250	250	1968	Gaststarter
R 22	LODA	Hans-Peter	GER	Yamaha TZ 250	250	1983	
R 53	MARQUARDT	Peter	GER	Yamaha 3 K	250	1981	
S 42	SCHÖLZEL	Ulrich	GER	Yamaha TZ 350	347	1981	
S 52	COHNEN	Bernd	GER	Yamaha TZG 350	350	1980	
T 6	TIEDJE	Jürgen	GER	BMW 75/5	750	1976	Gaststarter
T 30	WEIDACHER	Franz Josef	GER	Yamaha TZ 700 YZR/696	698	1974	
W 96	NEUBAUER	Udo	GER	Honda CB 500	499	1975	
X 9	SOLTAU	Botho	GER	Rickman-Honda	823	1972	Gaststarter

Platz/Runden	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1															
2															
3															
4															
5															
6															
7															
8															
9															
10															

Grab the Flag!

**STARTERLISTE**
**RENNEN 2 • GRAB THE FLAG KÖNIGSKLASSE**  
**SONNTAG, 24.06.2007 • START: 10:15 UHR • 10 RUNDEN**

No	Name	Vorname	Nat.	Marke	cc	Bj.	Wertung
2	AIGNER	Hans	GER	Seeley 500	500	1968	cup
9	SMITH	Tony	FRA	Matchless G 50	500	1969	cup
10	MELCHERT	Peter	GER	Seeley BSA	500	1969	
13	RUNTE	York	GER	Triumph	500	1968	cup
16	SMITH	Sophie	FRA	Seeley Matchless	500	1969	cup
19	BEUGGER	Peter	SUI	Honda Drixton	500	1968	cup
28	DURRER	Walter	SUI	Norton Manx	500	1961	
31	BUEHLER	Hansjoerg	SUI	Triumph Weslake	500	1970	cup
47	SCHWEIGER	Thomas	AUT	Drixton Honda	500	1965	cup
55	MAECHLER	Michael	GER	Seeley G 50	500	1969	
67	TSCHUMI	Fritz	SUI	Honda Drixton	500	1968	cup
72	TABARLY	Bernhard	FRA	Bultaco TSS	350	1969	cup
78	BERGERMANN	Hubertus	GER	BSA B 50	500	1971	cup
81	RUPPRECHT	Günther	GER	Ducati	450	1968	cup
83	ANSORGE	Hermann	AUT	Aermacchi	402	1968	
91	BIRNKAMMER	Karl	GER	Ducati	450	1969	cup
92	BECKER	Rolf	GER	Aermacchi	420	1975	cup
104	NIJHOFF	Mark	NED	Seeley-BSA	500	1962	
106	CAVELIUS	Jörg	GER	Seeley BSA	500	1965	
136	MERZ	Thomas	GER	Seeley-Matchless	500	1969	cup
159	RUTZ	Rene	SUI	Ducati	450	1970	
163	SEIFERT	Joachim	GER	Norton Manx	500	1963	cup
173	DROSTE	Rene	NED	Seeley BSA	500	1968	cup
174	VAN KOOIJ	Willem	NED	Suzuki T	500	1968	

Platz/Runden	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1															
2															
3															
4															
5															
6															
7															
8															
9															
10															

Richard Morley baute extra für den Classic GP, für das Rennen zur AMC Post Classic Solo (open) seine 1964 er Moto Parilla wieder auf. Kontakt fand er über das Internet und war schon 1964 Teilnehmer am 31. Internationalen Schleizer Dreieck Rennen mit dieser Parilla.



Optisch schon fast fertig, Richard Morley's Moto Parilla, nur noch die Verkleidung fehlt, und am 01. Juni 2007 konnte dann für Schleiz getestet werden. Noch einmal in Schleiz und mit Heinz Rosner fahren, ein Traum wird mit dem Classic GP in Schleiz in Erfüllung gehen.

2. COMMERZBANK CLASSIC GRAND PRIX

## STARTERLISTE

RENNEN 3 • GRAB THE FLAG SPORTSMEN 750 UND CLASSIC 750  
SONNTAG, 24.06.2007 • START 10:45 UHR • 10 RUNDEN

Grab the Flag!

No	Name	Vorname	Nat.	Marke	cc	Bj.	Wertung
<b>Sportsmen 750</b>							
21	FREY	Roger	SUI	Norton Domiracer	750	1955	cup
49	WASCHNECK	Reinhard	GER	Norton Atlas	750	1965	cup
62	WEIBGEN	Frank	GER	Triton	750	1964	cup
76	NIJHOFF	Mark	NED	Monard-Triumph	650	1965	
90	GERWIN	Frank	GER	Triumph Bonni	750	1972	cup
128	WAGNER	Alfred	GER	Norton Manx	750	1962	cup
150	WALDHERR	Karsten	GER	BMW R 75/5	750	1973	cup
<b>Classic 750</b>							
4	HASER	Clemens	GER	Norton Commando	750	1972	cup
7	ORTHS	Udo	GER	Triumph Bonni	750	1978	cup
18	HEISS	Martin	GER	BMW R 75/6	750	1976	cup
23	BUSQUET	Jean Pierre	FRA	Ducati Pantah	600	1982	
27	FLIESSBACH	Holger	GER	Moto Guzzi	750	1974	cup
30	LUSSI	Peter	SUI	Norton Metisse	750	1971	
42	STEINER	Bernhard	SUI	Egli-Honda	600	1974	cup
56	SCHÜLIN	Walter	GER	Triumph	750	1978	cup
69	KEUL	Heinz	GER	Honda CB	600	1976	cup
85	TOBLER	Robert	SUI	Laverda SF	750	1972	
103	FRENZEL	Holger	GER	Rob North Norton	750	1974	cup
109	HORN	Michael	GER	Ducati	750	1973	
112	LÄNGERER	Marcus	GER	Norton Atlas	750	1970	
117	TSCHUMI	Fritz	SUI	Triumph Trident	750	1970	cup
118	SEIFERT	Tim	GER	Norton Commando	750	1970	cup
121	TABARLY	Bernhard	FRA	Norton Commando	750	1973	cup
129	BISCAINI	Willi	CH	Norton Weslake	750	1968	cup
130	RADKE	Bernhard	GER	Honda CB	600	1973	cup
139	KRAUS	Gregor	GER	BMW R 75	750	1973	cup
147	MUSELICK	Kurt	GER	Yamaha XS	650	1976	cup
162	CAVELIUS	Jörg	GER	Harley Davidson	750	1975	
165	SCHMOCKER	Lorenz	SUI	Honda CB	600	1971	cup

Platz/Runden	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1															
2															
3															
4															
5															
6															
7															
8															
9															
10															



präsentiert von ELEKTRO ELSCHNER

RENNEN 4 • INTERNATIONAL HISTORIC RACING ORGANISATION 350 ccm  
SONNTAG, 24.06.2007 • START 11:20 UHR • 11 RUNDEN  
GERHARD-ELSCHNER-GEDÄCHTNISLAUF

## STARTERLISTE

No	Name	Vorname	Nat.	Marke	Modell	cc	Bj.
D 1	GLAUSER	Ives	SUI	Seeley	AJS 7R	350	1970
2	GLAUSER	Franz	SUI	Aermacchi	Ala D'oro	350	1968
D 3	HUGHES	David	GBR	Norton	Manx	348	1961
D 4	WARK	William	GBR	Tickle	Norton Manx	348	1970
D 5	NOTTON	Luke	GBR	Seeley	AJS 7R	349	1969
D 6	DEN TIETER	Rob	NED	AJS	7R	350	1962
D 7	GOURLAY	Lea	GBR	Aermacchi	Ala D'oro	350	1968
D 8	MORETON	Mick	GBR	Seeley	AJS 7R	350	1971
D 9	SIERTSEMA	Alex	NED	Ducati	Mk 3	350	1969
10	VAN DER LINDEN	Richard	NED	Ducati	Manza	250	1968
D 11	WALKER	James	GBR	Aermacchi	Ala D'oro	350	1967
12	SASSEN	Jos	NED	Ducati	Mk 3	340	1968
D 14	WINDSOR	Alan	GBR	AJS	7R	348	1962
D 15	ROWE	Robert	GBR	Norton	Manx	349	1960
D 16	JENSEN	Vagn	DEN	Norton	Manx	350	1962
D 17	FITCHETT	Duncan	GBR	Norton	Manx	350	1957
18	KING	Ray	GBR	Metisse	Aermacchi Ala D'oro	344	1966
19	LAIBLE	Eberhard	FRA	Aermacchi	Ala D'oro	350	1969
20	POLLMANN	Bernd	GER	Aermacchi	Ala D'oro	350	1963
21	WAIZMANN	Jürgen	GER	Maico	RS	125	1967
22	WEIJERS	Roel	NED	Ducati	Mk3	350	1968
23	GUIGNARD	Gilbert	SUI	Ducati	F3	250	1965
24	FRANK	Schreiner	GER	Aermacchi	Ala D'oro	350	1967
25	ESCHE	Wolfgang	GER	Aermacchi	Ala D'oro	344	1963
D 57	SMITH	Michael	GBR	Norton	Manx	349	1961

D = Doppelstarter

Platz/Runden	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1															
2															
3															
4															
5															
6															
7															
8															
9															
10															



**STARTERLISTE**
**RENNEN 5 • AMC CLASSIC UND POST CLASSIC SIDECAR RACING**  
**SONNTAG, 24.06.2007 • LAUF UM DEN AMC-KLASSIK MOTORRAD CLASSIC SIDECAR CUP 2007**  
**START: 12:35 UHR • 10 RUNDEN**


No	Fahrer	Beifahrer	Nat.	Marke	cc	Bj.	Untergruppe	Bewerber
<b>AMC Classic Sidecar</b>								
6	HÜBNER Georg	NEUMANN Dirk	GER	BMW RS Sitzer	500	1964	CGP	Sitzer
7	STAHMER Manfred	LADER Bernd	GER	BMW R 69S Kneeler	600	1967		
22	DEIFEL Benno A.	LENZ Hans-Peter	GER	BMW R50 S Kneeler	500	1965	CGP	AMC Schleizer Dreieck e.V.
31	SAUDAN Andre	ANDRES Marc	SUI	Triumph Sidecar Kneeler	650	1964		
62	SCHOONDERBEEK Frank	VAN DEN BOR Marja	NED	BSA A 65 Sitzer	880	1964		
M 25	FRITZ Erich	GERHARD Kneis	GER	BMW Sitzer	600	1961	CGP	Sitzer
P 50	MÄRKLEN Martin	OTTERBACH Rolf	GER	BMW RS	500	1967	CGP	
P 78	SCHRÖDER Stefan	PETERS Susanne	GER	BMW Kneeler	700	1967		MSC Rund um Schotten e.V.

No	Fahrer	Beifahrer	Nat.	Marke	cc	Bj.	Untergruppe	Bewerber
<b>AMC Post Classic Sidecar</b>								
1	ENGELHARDT Ralf	VIECENZ Winfried	GER	Busch BMW Kneeler	980	1969		
2	BEHRINGER Fritz	BRUNNER Andreas	GER	Busch König Kneeler	680	1974		
4	BARNSTEINER Franz		GER	BMW Kneeler	1000	1972		
8	DIXON Roger	APPLEBY Paul	GBR	BMW Kneeler	1000	1972		
20	HELBIG Günter	HELBIG Nicola	GER	BMW Sitzer	1000	1972	Sitzer	
33	KONRAD Peter	ARNHARD Florian	GER	BMW Kneeler	800	1969		
72	VON BERG Axel	DIXON Tim	GER	BMW Kneeler	980	1973		
Y 13	PAULI Karl-Heinz	KOCH Dieter	GER	Busch-Yamaha Replica Kneeler wc	500	1978	CGP	NACSR
Y 6	MELCHERT Sönke	RIEBAND Ingo	GER	König Kneeler	500	1972	CGP	
Y18	HERMANN Klaus	BLENN Norbert	GER	Suzuki T500 Kneeler	500	1968	CGP	
Z 15	WOTZKA Thilo	REICHERT Joachim	GER	BMW-Haller Kneeler	1000	1977		
Z 21	HAUBL Franz		GER	BMW Kneeler	978	1976		
Z 75	ROTH Reinhard	NIETHARD Björn	GER	Suzuki GT Kneeler wc	750	1976	NACSR	
Z 9	HALLER Otto	HALLER Stefan	GER	BMW Kneeler	998	1975		

**ADMV CLASSIC CUP • FREITAG/SAMSTAG 22. + 23.06.2007**  
**IM RAHMEN DER TRAININGSLÄUFE DES**  
**AMC-KLASSIK MOTORRAD CLASSIC SIDECAR CUP 2007**


No	Fahrer	Beifahrer	Nat.	Marke	cc	Bj.	Untergruppe	Bewerber
12	WENDLER Frank	KRIEG Andre	GER	DWR Honda Kneeler wc	600	1978	NACSR	ADMV Classic Cup
17	GNEFKOW Björn	GNEFKOW Petra	GER	HUKO Suzuki Kneeler wc	1098	1983	NACSR	ADMV Classic Cup
18	REINWARDT Mario	SEIPT Andre	GER	Suzuki Derby Shire Kneeler wc	?	1978	NACSR	ADMV Classic Cup
39	KOSLOWSKI Günter		GER	Benelli 650 Tornado	650	1968	PCSR	ADMV Classic Cup
46	RODEHAU Christan	RODEHAU Ingo	GER	BSA-A10 Sitzer	650	1952	Sitzer	ADMV Classic Cup
49	Georg Andreas	GASCH Bernd	GER	BMW	500	1957	CGP Sitzer	ADMV Classic Cup
60	RIEDEL Klaus	HASE Reiner	GER	BMW R 50 Sitzer	500	1955	CGP Sitzer	ADMV Classic Cup

Platz/Runden	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1															
2															
3															
4															
5															
6															
7															
8															
9															
10															

**STARTERLISTE**
**RENNEN 6 • GRAB THE FLAG JUNIORKLASSE UND CLASSIC 350**  
**SONNTAG, 24.06.2007 • START: 13:05 UHR • 10 RUNDEN**

No	Name	Vorname	Nat.	Marke	Modell	cc	Bj.
<b>Juniorklasse</b>							
15	EGGERT	Wolfgang	GER	Aermacchi	350		1973
22	SCHNEIDER	Manfred	GER	Ducati	350		1968 cup
29	WEICKERT	Guenther	GER	Honda CB	350		1964
39	TRENDEL	Frank	GER	Ducati	350		1970 cup
45	SCHULTZ	Jochen	ITA	Ducati	350		1970
57	PEROTTO	Alain	FRA	Ducati Desmo	350		1969
59	PAITZER	Horst	GER	Ducati	350		1968
60	MUELLEJANS	Alexander	GER	NSU Sportmax	350		1955 cup
63	GREILINGER	Kurt	GER	Aermacchi	350		1972
65	BERGERMANN	Hubertus	GER	Aermacchi	350		1967 cup
70	ROTTACH	Alfred	GER	Aermacchi	250		1964
71	SCHNEIDER	Peter	SUI	Ducati Monza	250		1961 cup
86	KLIJN	Jan-Peter	NED	Aermacchi	350		1970
93	HEISE	Thomas	GER	Aermacchi	350		1968 cup
94	AIGNER	Hans	GER	Aermacchi	350		1969 cup
111	GLOOR	Werner	SUI	MV Agusta	350		1970
114	BECKER	Rolf	GER	Aermacchi	350		1975 cup
124	BÜRKI	Marcel	SUI	Aermacchi	350		1971 cup
133	GLÖNKLER	Willi	GER	Aermacchi	350		1967 cup
145	SLANCAR	Martin	AUT	Kawasaki	250		1968 cup
155	DUHN	Mike	GER	Pannonia P 20 M		250	1968
182	VAN AALSBERG	Ben	NED	Bultaco	350		1965 cup
189	STROHE	Manfred	GER	MZ	125		1967 cup

No	Name	Vorname	Nat.	Marke	Modell	cc	Bj.
<b>Classic 350</b>							
35	SIEMON	Andre	GER	Maico MD	250		1974
50	ROHDE	Ralf	GER	Moto Morini	350		1979
68	KLOSE	Volker	GER	MZ 250 R	250		1979 cup
74	KÖRNER	Thomas	GER	Maico	250		1975
79	PICHLER	Mario	AUT	Ducati	350		1968 cup
113	MARXCORS	Dirk	GER	Maico	250		1975 cup
126	LERCH	Gunnar	GER	Moto Morini	350		1972 cup
137	WEISS	Ulf	GER	Moto Morini	350		1975
149	GRÖNER	Jürgen	GER	Yamaha RD	250		1976 cup
191	HECK	Michaela	GER	Maico	250		1973 cup

Platz/Runden	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1															
2															
3															
4															
5															
6															
7															
8															
9															
10															

# STARTERLISTE

RENKEN 7 • INTERNATIONAL HISTORIC RACING ORGANISATION 500 ccm  
SONNTAG, 24.06.2007 • START: 13:40 UHR • 14 RUNDEN

präsentiert von **Allgemeiner Anzeiger**



No	Name	Vorname	Nat.	Marke	Modell	cc	Bj.
D 1	GLAUSER	Ives	SUI	Seeley	Matchless G50	496	1970
2	HIRTHAMMER	Max	GER	Norton	Manx	500	1961
D 3	HUGHES	David	GBR	Norton	Manx	499	1961
D 4	WARK	William	GBR	Tickel	Norton Manx	499	1970
D 5	NOTTON	Luke	GBR	Norton	Manx	499	1962
D 6	DEN TIETER	Rob	NED	Seeley	BSA	500	1961
D 7	GOURLAY	Lea	GBR	Palon	Bic500	499	1968
D 8	MORETON	Mick	GBR	Seeley	Matchless G50	500	1971
D 9	SIERTSEMA	Alex	NED	Ducati	Mk3	488	1968
10	SCHLEIFER	Oliver	GER	Norton	Manx	500	1960
D 11	WALKER	James	GBR	Aermacchi	Ala D'oro	351	1967
12	KONING	Jan	NED	Seeley	BSA Goldstar	500	1968
D 14	WINDSOR	Alan	GBR	Seeley	G50	500	1968
D 15	ROWE	Robert	GBR	Norton	Manx	499	1961
D 16	JENSEN	Vagn	DEN	Norton	Manx	500	1962
D 17	FITCHEIT	Duncan	GBR	Norton	Manx	498	1962
D 18	SMITH	Tony	FRA	Seeley	Matchless G50	500	1969
19	STOOP	Jasper	NED	Honda	CR450	497	1972
20	MENSINK	Ben	NED	Petty	Norton Manx	499	1969
21	VAN BEZOUW	Mario	NED	Honda	Hansen CR450	498	1972
22	DEBETS	Paul	NED	Norton	Manx	499	1962
23	MERZ	Thomas	GER	Seeley	Matchless G50	500	1970
24	GENIN	Eric	BEL	Seeley	Matchless G50	500	1971
25	WECHEL	Mathias	GER	Benelli	RS500	496	1968
26	CARTER	Michael	GBR	Seeley	Matchless G50	500	1971
27	MACHLER	Michael	GER	BSA	Goldstar	499	1960
28	MORRISON	Les	GBR	Seeley	Goldstar	500	1969
29	BROUWER	Jan	NED	Seeley	Goldstar	493	1971
30	POOT	Leo	NED	Seeley	Matchless G50	500	1969
31	BISCAINI	Willi	SUI	Seeley	Matchless G50	500	1970
32	SCHOLL	No	NED	Seeley	Matchless G50	500	1960
33	RUNCK	Tilmann	GER	Seeley	Matchless G50	496	1968
43	JENNINGS	Roger	GBR	Matchless	G50	499	1963
D 57	SMITH	Michael	GBR	Norton	Manx	499	1961
59	JONKER	Jarno	NED	BMW	R50	500	1964
64	PARTTI	Osmo	FIN	Norton	Manx	499	1963

D = Doppelstarter

Platz/Runden	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1															
2															
3															
4															
5															
6															
7															
8															
9															
10															

Grab the Flag!

# STARTERLISTE

RENKEN 8 • GRAB THE FLAG CLASSIC OPEN  
SONNTAG, 24.06.2007 • START: 14:20 UHR • 10 RUNDEN

No	Name	Vorname	Nat.	Marke	cc	Bj.	Wertung
6	HUFSCHMID	Guido	SUI	Norton Weslake	900	1970	cup
20	RADKE	Bernhard	GER	Rau-Honda	730	1976	cup
24	KOPP	Gert	AUT	Suzuki GS	1000	1978	cup
25	VANETTI	Mirko	GER	Moto Guzzi LMII	950	1981	cup
33	LINS	Armin	AUT	Moto Guzzi LM II	950	1980	cup
36	BRANCHADELL	Daniel	GER	BMW	1000	1978	cup
38	BARTELS	Heiko	GER	Eckert Honda	970	1976	
48	TUSCHETSCHLÄGER	Dieter	AUT	Moto Guzzi LM I	950	1977	cup
58	ESCHENBACH	Thomas	GER	Motopl. Laverda	980	1978	cup
61	BENZER	Mario	AUT	Kawasaki Z 1000	1100	1977	
64	HARTL	Franz	GER	BMW R 100	1000	1976	cup
73	PICHLER	Bernhard	AUT	Moto Guzzi LM III	950	1981	cup
75	STEGER	Pit	GER	Yamaha TR 1	1000	1981	cup
77	RABENBAUER	Hermann	GER	BMW R 100	1070	1977	cup
80	KOCH	Josef	GER	Yamaha TR 1	1100	1981	cup
82	RAUTH	Wolfgang	AUT	Moto Guzzi T3	940	1977	cup
84	HEGELER	Arend	GER	Moto Guzzi LM	950	1979	
88	STROBEL	Klaus	GER	Kawasaki	1000	1981	cup
89	MENDEL	Uwe	GER	Ducati	900	1980	cup
98	EISENKAPPL	Martin	GER	Ducati	860	1976	
102	STEINER	Bernhard	SUI	Segale-Kawasaki	1000	1976	cup
108	KUTTLER	Hans	GER	BMW R 100	1000	1980	cup
110	BAER	Frank	GER	Moto Guzzi LM II	1050	1979	cup
116	ULRICH	Stefan	GER	Moto Guzzi LM I	1000	1977	
119	MUELLER	Peter	GER	BMW Magni	1000	1979	cup
125	MEVS	Hans-Peter	GER	Ducati	900	1978	cup
144	SCHNECKENPOINTNER	Stefan	GER	BMW R 100 S	1000	1980	
158	GEBHARDT	Karl-Heinz	AUT	Ducati MHR	860	1981	
164	KAUFMANN	Urs	SUI	Honda CB	620	1976	

Platz/Runden	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1															
2															
3															
4															
5															
6															
7															
8															
9															
10															

2. COMMERZBANK CLASSIC GRAND PRIX

## STARTERLISTE

**RENNEN 9 • GRAB THE FLAG CLASSIC 500**  
**SONNTAG, 24.06.2007 • START: 15:50 UHR • 10 RUNDEN**
*Grab the Flag!*

No	Name	Vorname	Nat.	Marke	cc	Bj.	Wertung
3	MARXCORS	Dirk	GER	Yamaha SR	500	1981	cup
8	KLINGENBERG	Holger	GER	Yamaha SR	500	1984	
12	WYSS	Thomas	SUI	Yamaha SR	500	1980	cup
17	MELBERT	Sven	GER	Yamaha XT	500	1980	cup
26	LERCH	Gunnar	GER	Moto Morini	500	1975	cup
32	HAMETNER	Herbert	GER	Ducati Pantah	500	1980	
34	MANDER	Harald	GER	Yamaha XT	500	1979	cup
37	NÜRNBERGER	Oliver	GER	Yamaha XT	500	1979	cup
40	GERKEN	Frank-Peter	GER	Yamaha SR	500	1979	cup
41	WOLF	Matthias	GER	Yamaha SR	500	1983	
44	KIELHÖFER	Simon	GER	Yamaha SR	500	1978	cup
51	STRUGALLA	Paul	GER	Yamaha SR	500	1982	cup
52	CARSTEN	Ingo	GER	Yamaha SR	500	1980	cup
66	TAUBERT	Moritz	GER	Moto Morini	500	1980	cup
87	KOEPPEN	Christian	GER	Yamaha SR	500	1986	
99	SCHWAB	Gerhard	AUT	Yamaha XT	500	1979	cup
101	SCHWAB	Thomas	GER	Egli-Suzuki	500	1981	cup
120	RASCH	Manfred	GER	Yamaha SR	500	1976	cup
122	SCHMIDTMAYER	Uwe	GER	Yamaha XT	500	1980	cup
131	GAWLICK	Uli	GER	Yamaha XT	500	1979	cup
140	ESCHENBACH	Thomas	GER	Yamaha SR	500	1979	cup
141	HORAK	Milan	CZE	Ducati Pantah	500	1979	cup
151	BRANDS	Julia	GER	Yamaha SR	500	1979	cup
152	PROKESCH	Manfred	GER	Ducati Pantah	500	1980	
153	RATHUSKY	Heinz	AUT	Honda CB	450	1974	
156	GRÖNER	Jürgen	GER	Yamaha SR	500	1982	cup
166	DUDA	Heidi	GER	Yamaha SR	500	1985	
171	KOPP	Mario	GER	Suzuki GS	450	1980	cup
176	FRENZEL	Holger	GER	Yamaha SR	500	1981	cup

Platz/Runden	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1															
2															
3															
4															
5															
6															
7															
8															
9															
10															

*Grab the Flag!*
**RENNEN 10 • GRAB THE FLAG VINTAGE, POSTVINTAGE UND SENIORKLASSE**  
**SONNTAG, 24.06.2007 • START: 15:20 UHR • 8 RUNDEN**

No	Name	Vorname	Nat.	Marke	cc	Bj.	Wertung
<b>Vintage</b>							
5	ENGELHARDT	Christian	GER	Norton Typ 18	500	1929	cup
46	LINZER	Willi	AUT	Rudge	500	1930	cup
96	WIDMANN	Thomas	GER	Scott Powerplus	600	1930	
115	SCHNEIDER	Michael	AUT	Ariel	500	1930	cup
135	SLANCAR	Martin	AUT	Scott	500	1930	cup
142	LÄNGERER	Marcus	SWE	Zenith	680	1928	
143	VERTETICS	Helmuth	AUT	Ariel	500	1930	cup
146	NIEDERMAIER	Edwin	AUT	Sarolea	600	1930	cup
154	WASCHNECK	Reinhard	GER	Velocette	350	1929	cup
160	HIRNER	Martin	AUT	Ariel	500	1929	cup
181	MELCHERT	Peter	GER	Rudge Spezial	500	1930	

No	Name	Vorname	Nat.	Marke	cc	Bj.	Wertung
<b>Postvintage</b>							
1	FRITSCH	Thomas	AUT	Norton M 30	500	1937	cup
14	GUTSCH	Sebastian	GER	BMW R 5	500	1936	cup
53	FARREL	Mike	GB	Rudge Ulster	500	1930	cup
54	CORN	Heribert	AUT	Norton ES 2	500	1937	cup
97	KRULIS	Josef	AUT	Harley-Davidson	750	1940	cup
100	BAUMGAERTNER	Armin	GER	Triumph T100	500	1939	cup
105	WINKLER	Michael	GER	Harley-Davidson	750	1939	cup
107	ELINGS	Virgil	USA	Norton Inter	500	1937	
184	RAUTH	Wolfgang	GER	BSA WM 20	500	1939	cup

No	Name	Vorname	Nat.	Marke	cc	Bj.	Wertung
<b>Seniorklasse</b>							
43	SPINNLER	Werner	SUI	Norton Manx	350	1958	
95	NEHRKORN	Ulrich	GER	NSU Max	300	1955	
127	MARISCHESKI	Frank	GER	Simson Awo RS	250	1953	
132	SCHNEIDER	Peter	SUI	Triton	650	1958	
157	MESSERSCHMIDT	Dieter	GER	Simson Awo RS	250	1953	
167	WERTHER	Lutz	GER	AWO RS	250	1958	
169	DUHN	Mike	GER	Pannonia TLS	250	1958	
190	KNAUF	Rene	GER	DKW	600	1948	

Platz/Runden	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1															
2															
3															
4															
5															
6															
7															
8															
9															
10															

2. COMMERZBANK CLASSIC GRAND PRIX

# STARTERLISTE

PARADE KLASSE 1 • PRÄSENTATION

START: FREITAG, 22.06. 10:00 UHR • SAMSTAG, 23.06. 8:50 UHR • SONNTAG, 24.06. 15:50 UHR • je 20 min

No	Name	Vorname	Nat. / Ort	Marke	cc	Bj.	Wertung
1	HENTSCHEL	Thomas	GER / Wachau	Moto Guzzi „Condor“	500	1938	
4	WAGNER	Udo	GER / Schleiz	IFA 125	125	1952	Gaststarter
5	SITTA	Karl-Heinz	GER / Rösrath	BMW-Hoske R51RS	500	1938	
6	SCHOLZ	Dieter	GER / Münster	NSU Sportmax	250	1955	Gaststarter
7	ASSMANN	Gustav	GER / Magdeburg	AJS Boy Racer	350	1948	
8	HARRI	Paul	SUI / Tesserele	Moto Guzzi	250	1949	
9	ULM	Andreas	GER / Schönhofen	Imperia 500	500	1930	
10	LOHWASSER	Robert	GER / Grosshelfersdorf	NSU Sportmax	250	1956	Gaststarter
11	GEILSDORF	Horst	GER / Külmla	BMW	500	1938	
18	SAWITZKI	Bernd	GER / Berlin	FN M86 600	600	1939	
24	MAHLMANN	Gerhard	GER / Lage	Puch 125	123	1949	
28	KÖHLER	Horst	GER / Lichtenwalde	MZ TS 250	250	1973	Gaststarter
30	KERESZTES	Lajos	HUN / Lepseny	Jawa 350 OHV	350	1936	
31	SCHINDLER	Ernst	GER / Nürnberg	Adler	250	1956	Gaststarter
40	KRAUS	Robert	GER / Euerbach	NSU Sport Max	250	1954	Gaststarter
43	GEHRE	Reinhard	GER / Seligenstadt/Main	Adler RS 250	250	1954	Gaststarter
44	HEGELER	Ernst	GER / Varel	Vincent	1000	1949	
47	SCHWEIGER	Manfred	GER / Vohburg	Scott TT	600	1929	
52	ROMANKIEWICZ	Günther	GER / Millingsdorf	AWO 425 RS	250	1956	Gaststarter
53	PFAUCHT	Jürgen	GER / Münchenbernsdorf	Puch RS 4	250	1938	
58	SULZ	Adolf	GER / Gransee	AWO RS	500	1957	Gaststarter
63	SIEGMAR	Rüdiger	GER / Schleiz	AWO Sport	250	1960	Gaststarter
73	MÜLLER	Bernd	GER / Negast	NSU SS R 501	500	1935	
94	HOFMANN	Bernhard	GER / Regensburg	NSU 601 TS	600	1930	
100	HORVAT	Zoltan	HUN / Budapest	Jawa 350 OHV	350	1936	
101	LUMMER	Dirk	GER / Gera	Schüttloff	350	1927	
104	HETSCH	Stefan	GER / Ingolstadt	BMW	250	1951	Gaststarter
115	KRAUSE	Axel	GER / Plau	AWO RS	250	1954	Gaststarter
127	MARISCHESKI	Frank	GER / Potsdam	AWO RS	250	1953	Gaststarter
154	RIEGER	Gerd	GER / Jäbñitz	AWO 425 RS	250	1954	Gaststarter
370	BREUNINGER	Claus	GER / Gundelsheim	BMW R 5	500	1936	
B32	HEBESTREIT	Holger	GER / Mannstedt	Rude TT	500	1929	
B35	KAMANN	Ralf W.	GER / Braunschweig	DKW ss 500	500	1929	
C21	TURCZER	Uwe	GER / Berlin	NSU 251 OSL	250	1939	
C23	SUKDOLAK	Heinz	GER / Lautertal	NSU OSL	350	1939	
C41	BECHTEL	Helmut	GER / Bad Hersfeld	Puch	125	1949	
C43	KRUST	Theo	GER / Baden Baden	Moto Guzzi PSE 250	250	1936	
E1	SITTA	Peter	GER / Köln	BMW R 51	500	1939	
E2	WEBER	Horst	GER / Magdeburg	BMW R51 RS	500	1939	
E4	HELMER	Heinz	GER / Burghaun	Ducati	250	1968	
E6	HEBESTREIT	Jörg	GER / Mannstedt	Rudge Ulster	500	1936	
E8	LENSKY	Dietmar	GER / Hofgeismar	Triumph	500	1949	
E18	KRUSE	Erich	GER / Handeloh	Norton	490	1938	
E53	PREISS	Thomas	GER / Gersdorf	BMW R 75/51-2	500	1947	
E58	HAHN	Paul	GER / Schrecksbach	BMW	580	1939	
E87	HEBESTREIT	Wolfgang	GER / Mannstedt	Rudge Ulster	500	1932	
H29	KNOLL	Walter	GER / Zweibrücken	Adler RS	250	1954	Gaststarter
H57	KRUSCHINSKI	Hans Jürgen	GER / Ludwigsburg	Veloce HE	249	1951	Gaststarter
H94	ADAM	Dirk	GER / Sindelfingen	Simson RS	250	1957	Gaststarter
K80	OECHSLE	Manfred	GER / Uhingen	BMW R 51	500	1950	Gaststarter
P11	KREINER	Franz X.	GER / Gräffelling	Vincent Rap.C	998	1951	Gaststarter
P12	ZWINGER	Georg	GER / Landau /Isar	Standard Jap	500	1929	
P13	GITTINS	Glenn	GBR / Chester	Rudge - Ulster	500	1930	
P14	HEFT	Josef	GER / Mahrlhofen	BMW	497	1939	
P15	BOSSE	Ludwig	GER / Mieste	DKW ss500	498	1929	
P15	ANZT	Anton	GER / Otobrunn	NSU Sportmax	250	1954	Gaststarter
P16	DEMMELE	Max jun.	GER / Großhelfendorf	NSU Sportmax	250	1955	Gaststarter
P17	DEMMELE	Max sen.	GER / Großhelfendorf	NSU Sportmax	250	1955	Gaststarter
P18	VOGEL	Gerd	GER / Krumbach	Junak RSR	350	1953	Gaststarter
P19	FARRALL	Mike	GBR / Chester	Rudge - Ulster	500	1930	

# STARTERLISTE

PARADE KLASSE 2 • PRÄSENTATION

START: FREITAG, 22.06. 11:05 + 14:05 UHR • SAMSTAG, 23.06. 13:45 UHR • je 20 min

No	Name	Vorname	Nat. / Ort	Marke	cc	Bj.
8	ALPERMANN	Siegfried	GER / Rathenow	Benelli S4/4	230	1967
D 9	ROSNER	Heinz	GER / Hundshübel	MZ-RE	250	1965
12	MICHAEL	Nico	GER / Erfurt	Ducati RS	250	1965
22	FLORIAN	Weinretter	GER / Ingolstadt	Morini Corsaro	125	1958
28	STOOP	Rutger	NED / Tilburg	Honda CD 175	200	1963
31	GOED	Cornelis	NED / Schoorl	Yamaha 1969 TZ	250	1969
34	BAKKER	Fup	NED / Schlagerbrug	Aermacchi 250	250	1965
40	MOSCHANSKY	Michael	GER / Potsdam	AWO RS-Eigenbau	250	1957
41	MERTENS	Dieter	GER / Wittenberg	Ducati	250	1969
44	SCHMIDT	Claudia	GER / Burghaun	Ducati	250	1969
50	ROCH	Matthias	GER / Zwickau	Honda CR 110 Replica	50	1962
65	SEIFERT	Maik	GER / Leutenberg	MZ HB 250	250	1964
66	TEETZ	Jürgen	GER / Berlin	Simson	250	1958
68	HEUSCHKEL	Thomas	GER / Bitterfeld	Heuschkel-Twin	125	1967
69	ZIMMER	Jörg	GER / Ingolstadt	Ducati MK III Desmo	250	1969
82	WAGNER	Rajko	GER / Zöblitz	MZ RE II 125	125	1969
101	BRANDL	Erich	GER / Hattenhofen	Honda RC 163	250	1963
102	WOLZ	Jürgen	GER / Dürnau	Honda RC 163	250	1963
F11	ANDERS	Ortwin	GER / Hofheim	Ducati 175 S	175	1958
F20	RUDAT	Ralf	GER / Espenhain	Motobi Catria DS	175	1957
H10	SCHINDLER	Mario	GER / Bayreuth	Ducati	250	1967
H13	HÄPE	Renate	GER / Remseck	Honda CB 72	250	1962
H20	HARDT	Thomas	GER / Weinstadt	Dukati MI	250	1967
H21	BALAZS	Josef	GER / Büchenbach	Honda CB 72	250	1963
H33	HENTSCHEL	Thomas	GER / Wachau OT Leppersdorf	AWO RS 250/1	250	1953
H42	LUX	Hans	GER / Rüsselsheim	Aermacchi	246	1960
H69	NEUBAUER	Udo	GER / Rödenthal	Honda	250	1966
H97	MÜLLER	Moritz	SUI / Hergiswil	Ducati	250	1964
L70	SCHELLIG	Klaus	GER / Magdeburg	Simson Eigenbau 50	50	1969
P21	SANDER	Erich	GER / Bochum	Maico RS 2	125	1969
P22	FAUST	Karl-Heinz	GER / Hassel	van Veen Kreidler	50	1968
R36	MRUGALLA	Dietrich	GER / Oberasbach	Yamaha TD1C	250	1967
R37	HARTMANN	Ingo	GER / Freyburg	Yamaha TD2-Karlsson	250	1969
T4	DITTMER	Siegfried	GER / Rls. Worblingen	Motobi SS 250	245	1968

D = Doppelstarter

2. COMMERZBANK CLASSIC GRAND PRIX

2. COMMERZBANK CLASSIC GRAND PRIX

# STARTERLISTE

PARADE KLASSE 3 • PRÄSENTATION

START: FREITAG, 22.06. 13:10 + 15:05 UHR • SONNTAG, 24.06. 09:15 UHR • je 20 min

No	Name	Vorname	Nat. / Ort	Marke	cc	Bj.
2	MICHAEL	Claus Dieter	GER / Erfurt	Benelli RS	350	1968
4	HARTWIG	Henning	GER / Klein-Wesenberg	Honda CB77 R	350	1963
5	MEHNERT	Steffen	GER / Wilthen	Honda	450	1968
6	HOFMANN	Kurt	GER / Regensburg	Triton	650	1957
7	CASIUS	Eric	NED / Rotterdam	Norton	650	1957
8	SCHRAMM	Ringo	GER / Neusalza-Spremberg	CR 450	444	1969
9	SCHRAMM	Uwe	GER / Neusalza-Spremberg	CR450	444	1969
11	MEHNERT	Mathias	GER / Wilthen	Egli	900	1974
14	ROIDER	Christian	AUT / Freinberg	Triumph	500	1961
16	RICHTER	Roland	GER / Hoyerswerda	Aermacchi Ala D'Oro	350	1969
17	SPINNLER	Werner	SUI / Gletterens	Norton Manx	350	1960
30	HAASE	Ulrich	GER / Sondershausen	Norton	500	1960
32	VOGEL	Lars	GER / Rodewisch	Honda	400	1965
43	KÖHLER	Wolfgang	GER / Netzschkau	Jawa 350	350	1958
48	OED	Helmut	GER / Nürnberg	Ducati NCR	350	1968
53	WILTSHIRE	Peter	GBR / Hemer	Norton Manx	499	1960
54	BAGGENSTOS	Bunz	SUI / Euthal	Aermacchi	350	1966
62	SULZ	Adolf	GER / Gransee	ESO	500	1958
67	RIESE	Harry	GER / Weimar-Nord	Norton Manx	350	1961
88	SCHREINER	Frank	GER / Berlin	Triumph	750	1968
93	HACKERT	Mario	GER / Dargun	Norton	650	1960
99	VINGERHOED	Ronald	NED / Börger-Emsland	BSA Seeley	500	1967
111	KRAUSE	Axel	GER / Plau	Junak RS	350	1958
295	HERING	Thomas	GER / Großschirma	Jawa RS	350	1965
311	WEICHEL	Mathias	GER / Oelsnitz	Benelli 350	350	1972
J18	COLBAN	Peter	GBR / Berlin	Norton Manx	348	1961
J31	HELD	Manfred	GER / St. Johann	Aermacchi	349	1967
J67	KRÜGER	Rolf	GER / Wittenberg	Aermacchi	350	1964
K16	KRUSE	Erich	GER / Handeloh	Vincent Comet	499	1953
K18	BÜNNING	Horst	GER / Bovenau	BMW 500	500	1957
K62	KAUSCH	Walter	GER / Reinach	Rickman-Matchles	500	1966
K88	ROLKE	Klaus	GER / Linz / Rhein	Norton SS	500	1964
K95	FROHNMAYER	Karl	GER / Sindelfingen	Matchless G 50	496	1962
P31	KREINER	Fanz Xaver	GER / Gräfelfing	Vincent Rapide C	998	1951
P32	WELLSOW-GOLIAN	Jan	GER / Nietwerder	Honda 450	444	1969
P33	MOSER	Norbert	AUT / Lambach	Norton manx	500	1954
P34	SCHREINER	Ralph	GER / Hochtberg	Norton	500	1957
P311	BREITENFELLNER	Norman	GER / Passau	Rickman-Metisse	649	1968
U72	KUNZ	Kurt	SUI / Löhningen	Ducati	350	1968

# STARTERLISTE

PARADE KLASSE 4 • PRÄSENTATION

START: FREITAG, 22.06. 11:05 + 14:05 UHR • SAMSTAG, 23.06. 13:45 UHR • je 20 min

No	Name	Vorname	Nat. / Ort	Marke	cc	Bj.
5	BISCHOF	Jens	GER /Münster	DKW	50	1971
7	RZEPKA	Jürgen	GER / Karlsruhe	Yamaha Eigenbau	250	1973
10	STEIGER	Ludwig	GER /Hergolshausen	Benelli 250 RG	250	1970
17	WITTIG	Thomas	GER /Regensburg	Yamaha TZ 250	250	1989
18	REGER	Bernhard	GER /Würzburg	Yamaha	249	1975
20	BERKEVELD	Louis	NED / Schoorl	Benelli	125	1971
21	DE WINTER	Cees	NED / Schoorl	Yamaha	250	1974
23	ADAM	Dirk	GER /Sindelfingen	CZ Junghans	250	1973
27	KOTZ	Michael	GER /Peiting	Honda CB 250G	250	1975
29	SEIDEL	Gerhard	GER /Gera	Simson Eigenbau 80	80	1984
42	KRAUS	Robert	GER /Euerbach	Yamaha	250	1972
45	WEBER	Frank	GER /Aue	MZ RE	250	1980
47	BOINE	Michael	GER /Eisleben	Kreidler EB	50	1978
63	ARNSCHEK	Matthias	GER / Mohlsdorf	MZ HB	250	1978
83	DINGER	Karl	GER /Greiz	KDG Eigenbau 50	50	1978
88	PAETZOLD	Fritz	GER /Hartenstein OT Zschocken	Simson	50	1974
89	BAUMEISTER	Karlheinz	GER /Ballingen	Honda	250	1972
105	SCHLERETH	Michael	GER /Hammelburg	Honda RS 125	125	1989
197	OLSCHEWSKI	Marcus	GER /Jößnitz	Kreidler Florett	50	1970
P41	PAETZOLD	Eric	GER /Hartenstein	Honda	50	1991
P42	ZWIDL	Robert	GER /Gunskirchen	MBA	125	1982
P43	GÜRTH	Martin	GER /Ehrenbrechtsweiler	Maiko-Cup	245	1979
P44	WIEGGERS	Jan	NED / Emmerich	Yamaha TD 2	250	1972
P45	WAHALA	Jörg	GER /Magdeburg	MZ-HB	250	1973
P46	HELM	Enrico	GER /Lichtenau		250	1989
R09	KRIETSCH	Michael	GER /Zerbst	MZ-HB	250	1978
U34	HENKER	Dieter	GER /München	Yamaha RD 250	250	1977

## STARTERLISTE

PARADE KLASSE 5 • PRÄSENTATION

START: FREITAG, 22.06. 13:10 + 15:05 UHR • SONNTAG, 24.06. 09:15 UHR • je 20 min

No	Name	Vorname	Nat. / Ort	Marke	cc	Bj.
1	KUNERT	Manfred	GER / Kötz	MV Agusta GP	349	1976
3	WITSCHEL	Herbert	GER / Grossenrade	Honda CR	750	1970
10	GROTHE	Frank	GER / Berlin	Laverda SFC	1172	1976
12	STEINBECK	Klaus	GER / Mühlthal	Yamaha	348	1973
13	VAN DER VEGT	Rob	NED /	Triumph T150	750	1972
14	IIPPMANN	Klaus	GER / Hallbach	Yamaha TZ	350	1979
15	EISMANN	Jörg	GER / Goslar	Yamaha	350	1986
16	KUNZ	Kurt	SUI / Löhningen	Ducati Imola	750	1972
21	DE WINTER	Cees	NED / Schoorl	Yamaha	350	1974
31	VOGEL	Lars	GER / Rodewisch	CZ	380	1971
39	ESCHE	Wolfgang	GER / Neustadt/ Main	Bultaco TTS	350	1971
46	REMAGEN	Ernst	GER / Selters	Ducati	748	1973
48	GÖRNER	Thomas	GER / Delitzsch/OT Laue	Honda CBR SS	600	1989
55	BAGGENSTOS	Bünz	SUI / Euthal	Suzuki TR 3	500	1971
65	BAUCH	Meinhard	GER / Lichtenstein	Honda	500	1970
69	ADLER	Klaus	GER / Erbach	MV Agusta	350	1976
72	KRANE	Volker	GER / Neuruppin	Ducati 750	750	1972
89	MENDEL	Uwe	GER / Eichenzell	Ducati 900	864	1980
97	MOSCH	Peter	GER / Syrau	Honda CBX 550	550	1979
98	HUMMLER	Mirko	GER / Chemnitz	Ducati	436	1970
362	LANGE	Ricardo	GER / Bad Lauchstädt	Laverda SFC	998	1979
547	HETT	Jan	GER / Röhrsdorf/Chemnitz	Suzuki	500	1981
556	JOVANOVIĆ	Jovan	GER / Kötz	Laverda SF	750	1974
P51	BRAYAN	Barry	GBR / Lansley-Oldbury	Ducati	450	1971
P52	WELLSOWGOLLAN	Jan	GER / Nietwerder	Laverda SFC	738	1974
P53	NEU	Robert	GER / Aalen	Bimota 500	500	1975
P54	WIEGGERS	Michael	NED / Emmerich	Yamaha	350	
P55	OEHLISCHLÄGEL	Manfred	GER / Chemnitz	Yamaha	500	1986
P56	HARTWIG	Henning	GER / Klein- Wesenberg	Yamaha TZ 350	350	1973
P57	RAAB	Günter	GER / Pöhl / Jocketa	Honda VFR	750	1989
P58	FEDERER	Michael	GER / Oberölsbach	BMW	750	1970
P59	KRAMER	Willi	GER / Norden	Honda	350	1973
V24	MEISINGER	Willi	GER / Wöllstsd	MV Agusta	348	1970
X6	TIEDJE	Jürgen	GER / Bremerhaven	BMW	750	

## STARTERLISTE

KLASSE 7 • PRÄSENTATION FORMELRENNWAGEN

START: FREITAG, 22.06. 15:35 UHR • SAMSTAG, 23.06. 17:15 UHR • SONNTAG, 24.06.16:20 UHR • je 20 min

No	Name	Vorname	Nat. / Ort	Marke	cc	Bj.	Bewerber
1	HÄHNER	Kay	GER / Hainichen	Estonia 21	1989	1300	
2	GLAS	Edgar	GER / Rasperzell	Formel BMW	1988	1000	
5	RICHTER	Mathias	GER / Ebersbach	Skoda MTX1-05	1971	1107	
6	BRIXNER	Kurt	GER / Stuttgart	NSU Brixner Spyder	1969	1300	
10	PAKENDORF	Michael	GER / Radefeld	Estonia	1990	2000	
11	TSCHERNOSTER	Jan	GER / Boxdorf	TR Spyder	1975	1600	
D 12	SMOLLIICH	Jens	GER / Rennersdorf	Estonia 25	1989	1600	
17	EPLER	Sven	GER / Leipzig	MTX 76-03	1973	1300	
D 23	KLUS	Adam	CZE / Lidicka	AVIA AE 2	1978	1300	
D 24	KLUS	Adam	CZE / Lidicka	Metalex 2-03 Spider	1979	2000	
32	LORENZ	Uwe	GER / Bad Salzungen	MT 77-3	1988	1300	
33	KUHN	Manfred	GER / Panketal/OT Zepernick	Reynard BMW	1987	2000	AMC „Schleizer Dreieck“ e. V. im ADAC
D 34	LEITNER	Martin	AUT / Purgstall	Formel Opel Lotus	1990	2000	
59	KÄMMERER	Steffen	GER / Leipzig	MT 77	1980	1300	
62	STARK	Oliver	GER / Bad Lobenstein	Estonia 21	1988	1300	AMC „Schleizer Dreieck“ e. V. im ADAC
66	HENNIG	Michael	GER / Bad Schmiedeberg	MT 77	1977	1300	
68	TANZMANN	Klaus	GER / Schkeuditz	Estonia	1987	1600	
70	WILKE	Jens	GER / Freiroda	MTX 1-05	1980	1300	
74	HEINICKE	Lutz	GER / Leipzig	HTS Formel easter	1973	1300	
81	MELKUS	Peter	GER / Dresden	Melkus Wartburg Typ 64	1963	1000	
83	GRAUPNER	Dietmar	GER / Annaberg-Bucholz	Melkus Formel III	1963	1000	
84	SCHAUERHAMMER	Stefan	GER / Gera	SEG Formel Easter	1977	1300	
91	FRIEDRICH	Gerhard	GER / Gera	MT 77	1977	1300	
93	PRÜFER	Roland	GER / Greiz	MT 77	1977	1300	
96	CHRISTIAN	Ernst	GER / Görlitz	SEG F III/2	1963	1000	
D 200	WILLENPART	Joe	AUT / Scheibbs	Lotus 49 R6 FI	1968	3000	
D 251	Besser	Udo	GER / Sünna	Formel Vau	1966	1300	
301	KLIX	Wolfgang	GER / Dresden	Formel 3 Melkus	1964	1000	
385	GLÖCKNER	Manfred	GER / Dennheritz	MT 77	1980	1600	
402	BRAND	Reiner	GER / Wachsenburggemeinde	Formel Easter MT 77	1977	1300	AMC „Schleizer Dreieck“ e. V. im ADAC
D 428	NEUPARTH	Udo	GER / Wallengrün	MT 77	1971	1300	VfV
436	OSTERMANN	Klaus	GER / Kirchberg	MT 77	1977	1300	
482	STARK	Mathias	GER / Bad Lobenstein	MT 77	1983	1300	AMC „Schleizer Dreieck“ e. V. im ADAC
486	HEINRICH	Helga	GER / Mylau	Estonia	1981	1600	
486	WÖHNER	Wolfgang	GER / Bücheloh	Formel Easter-Estonia	1981	1600	AMC „Schleizer Dreieck“ e. V. im ADAC
711	FEULNER	Richard	GER / Kulmbach	Chevron-Toyota Formel III	1978	2000	

präsentiert von



- Mitsubishi-Vertragshändler.
- Unfallinstandsetzung
- Lackiererei
- Instandsetzung von Oldtimern.



**UNSERE ERFAHRUNGEN AUS DEM MOTORSPORT -**  
Mitsubishi Lancer Combi



**IHR GEWINN HEUTE!**  
Mitsubishi Colt

Autohaus **LIEBERS** GmbH  
Mitsubishi-Vertragshändler

Leipziger Straße 18 • 09232 Hartmannsdorf  
Tel. 03722 / 779770 • Fax 03722 / 779771  
E-Mail: [Autohaus-Liebers@chemonline.de](mailto:Autohaus-Liebers@chemonline.de)  
Internet [www.Autohaus-Liebers.de](http://www.Autohaus-Liebers.de)

## STARTERLISTE

**KLASSE 8 • PRÄSENTATION TOURENWAGEN BIS 1.600 CCM**  
START: FREITAG, 22.06. 16:00 UHR • SAMSTAG, 23.06. 17:40 UHR • SONNTAG, 16:45 UHR • je 20 min

No	Name	Vorname	Nat. / Ort	Marke	Bj.	cc
1	MELKUS	Sepp	GER / Dresden	Melkus RS 1000	1969	1000
2	BAUER	Valiko	GER / Zwickau	Trabant 601	1989	600
3	GOLLMANN	Christian	GER / Pössneck	Trabant	1989	600
5	WEISS	Sören	GER / Hohenstein-Ernstthal	Lada 2104	1986	1300
6	STADTLER	Jerome	GER / Guttenweg	Trabant RS 1,1	1989	1100
7	TRISKA	Michael	GER / Naumburg	Trabant 601 RS	1975	600
8	SCHARF	Rainer	GER / Rippach	Suzuki Baleno	1995	1300
9	TRISKA	Mathias	GER / Naumburg	Opel Corsa A	1992	1600
10	OELWEIN	Karl Heinz	GER / Markvippach	Golf 2 RS	1984	1600
11	GENILKE	Sascha	GER / Wümbach	Trabant RS 601	1970	600
12	KONIG	Norbert	GER / Schwarza	Trabant RS 601	1988	600
13	FISCHER	Jens-Uwe	GER / Gera	Lada	1988	1300
14	OELWEIN	Thomas	GER / Markvippach	Golf 2 RS	1984	1600
15	GROSSMANN	Steffen	GER / Naumburg	Trabant 601 RS	1985	600
16	CHRISTOPH	Hans	GER / Apolda	Trabant 601 RS	1987	600
17	WERNER	Frank	GER / Pausa	Trabant 1.3 RS	1989	1300
18	GROSSMANN	Jens	GER / Gleina	Trabant 601 RS	1985	600
19	ORTLEPP	Martin	GER / Langenröhr	Wartburg 353 RS	1978	1000
20	HENSEL	Joachim	GER / Dürrröhrsdorf	RS 1000	1976	1000
D 24	KLUS	Adam	CZE / Lidicka	Metalex 2-03 Spider	1979	2000
26	BERNHARDT	Silvio	GER / Hirschfeld	Wartburg 353 RS	1980	1000
28	MEIER	Markus	GER / Pöbneck	Opel Corsa A	1989	1600
41	ERHARDT	Bernd	GER / Erfurt	Opel Manta B	1976	1600
43	LINKE	Ronny	GER / Suhle	Honda CRX	1985	1600
44	POHL	Stefan	GER / Plauen	Lada 2101 RS	1972	1300
45	WERNER	Mike	GER / Zella-Mehlis	Peugeot 309	1987	1400
46	ZANGLER	Reinhard	GER / Pirkensee	Saporoshez/Lada	1975	1500
51	ROHUICH	Artur	GER / Naumburg	Wartburg 1,3 RS	1988	1300
69	STOBER	Ringo	GER / Gera	Lada	1978	1300
76	SCHAUERHAMMER	Frank	GER / Gera	Lada Samara	1989	1300
77	WEISSENBORN	Michael	GER / Leipzig	Lada 2101	1980	1300
78	SCHWENGBECKER	Steven	GER / Stößen	Trabant 601 RS	1978	600
79	ROSSNER	Kai-Uwe	GER / Gera	Lada 2105	1987	1300
80	LIEBERS	Werner	GER / Hartmannsdorf	Zastava	1980	1300
82	FENK	Uwe	GER / Erfurt	NSU TT	1970	1300
88	HEINRICH	Ralf	GER / Ziegelroda	Trabant 601 RS	1975	600
89	PFEIFER	Mathias	GER / Niederschindmaas	Lada 21011	1978	1300
90	DYBALLA	Norbert	GER / Lebus Mücke	Zastava	1978	1300
91	RICHTER	Carsten	GER / Gersdorf	Lada 2105	1982	1300
94	RICHTER	Carsten	GER / Gersdorf	Lada 2105	1981	1294
99	SCHWARZ	Frank	GER / Dresden	Ford Fiesta XR 2	1984	1600
135	KOHLER	Frank	GER / Netzschkau	Skoda 135 RS	1988	1300
D139	KIEWATT	Holger	GER / Burg	Shiguli 2101	1975	1300
151	EPP	Artur	GER / Stuttgart	DKW Monza GT	1958	992
157	ROHUICH	Willy	GER / Naumburg	Lada 2105 RS	1978	1300
173	WAHLBUHL	Dirk	GER / Naumburg	Golf 1 GTI	1976	1600
175	HESSE	Klaus	GER / Schloßvippach	Suzuki Ignis ksm	1983	1498
D228	NEUPARTH	Udo	GER / Wallengrün	Melkus RS 1000	1971	1000

**KLASSE 9 • PRÄSENTATION TOURENWAGEN ÜBER 1.600 CCM**  
START: FREITAG, 22.06. 17:25 UHR • SAMSTAG, 23.06. 17:40 UHR • SONNTAG, 16:45 UHR • je 20 min

No	Name	Vorname	Nat. / Ort	Marke	Bj.	cc
22	KILIAN	Peter-Corsten	GER / Berlin	Renault Alpine 310 RS	1980	3000
70	WACKER	Stefan	GER / Stuttgart	Porsche 911	1973	2700
81	KÜTHER	Wolfgang	GER / Dresden-Oberwartha	BMW 325 i	1990	2500
122	SMOLLICH	Jens	GER / Rennersdorf	BMW 325 i Coupe	1990	2500
60	KLAUS	Jürgen	GER / Altenburg	Opel Calibra	1990	2000
169	LÜCK	Philipp	GER / Bad Liebenstein	Alfa Romeo	1969	1900
286	FORST	Reinhard	GER / Draßdorf	Datsun	1975	2500
633	ECK	Karl-Heinz	GER / Eckersdorf	Ford Escort RS 2000	1972	1998

## STARTERLISTE

**KLASSE 10 • PRÄSENTATION FORMEL V / JUNIOR**  
START: FREITAG, 22.06. 16:30 UHR • SAMSTAG, 23.06. 18:05 UHR • SONNTAG, 24.06. 17:15 UHR • je 20 min

No	Klasse	Name	Vorname	Nat. / Ort	Marke	Bj.	cc	Bewerber
D 200	Formel I	WILLENPART	Joe	AUT / Scheibbs	Lotus 49 R 6 F I	1968	3000	
201	Formel V	ORTHEY	Frank	GER / München	Maco Formel Vau	1975	1285	
203	Formel V	HEINEMANN	Ralf-Udo	GER / Dortmund	Formel Vau	1973	1300	
205	Formel V	HINZ	Walter	GER / Recklinghausen	APAL Formel Vau	1963	1300	
206	Formel V	KUSSMAUL	Albrecht	GER / Burghthann	Lola T 252 Super Vau	1972	1600	
207	Formel Junior	RAMANN	Peter	GER / Fladungen	Gemini	1959	945	
208	Formel V	KEHRER	Kurt	GER / Tübingen	Formel Vau Kaimann	1968	1300	
209	Formel V	KEHRER	Petra	GER / Unterjesingen	Formel Vau Olympic	1966	1300	
210	Formel V	HUBER	Günther	AUT / St. Pölten	Kaimann Formel Vau	1973	1300	
211	Formel V	NORD	Manfred	GER / Speyer	Formel Vau	1969	1298	
212	Formel Ford	LEITNER	Martin	AUT / Purgstall	Formel Ford	1980	1600	
213	Formel Ford	LOOSE	Volker	AUT / Winklarn	Formel Ford Van Diemen	1986	1600	
214	Formel Ford	PERNDORFER	Gerhard	AUT / Pinsdorf	Formel Ford PRS	1978	1600	
215	Formel V	REIMANN	Dietmar	GER / St. Egidien	Formel Vau	1968	1300	
225	Formel V	IMMLER	Olaf	GER / Rödental	Formel Vau	1975	1288	ADMV
236	Formel V	BOURGONDIE	Martin	BEL / Antwerpen	Kaimann Super Vau Astro	1974	1600	
251	Formel V	BESSER	Udo	GER / Sinna	Formel Vau	1966	1300	
302	Formel V	MÄRKLEN	Martin	GER / Flein	Formel Vau	1965	1200	
304	Formel V	MEHLSTÄUBL	Werner	GER / München	Autodynamics MU 1	1965	1285	
D 305	Formel V	WILLENPART	Joe	AUT / Scheibbs	Formel Super Vau	1971	1600	
306	Formel V	PANTEN	Lothar	GER / Fladungen	RSM TASCO Super Vau	1972	1598	
308	Formel Ford	LINK	Arnold	GER / Ditzingen	Merlyn Formel Ford	1977	1600	VfV
310	Formel III	RUPPERT	Michael	GER / Selbitz	Ralt F III	1985	2000	VfV
313	Formel III	MEUB	Karlheinz	GER / Großostheim	Cooper Fill	1952	600	VfV
322	Mallock Prototyp	BETTENBUHL	Holger	GER / Berglsh	Mallock Mkt	1967	1600	VfV
325	Formel V	STRAUCH	Olaf	GER / Untersiemau	Landar Formel Vau	1967	1200	VfV
326	Formel V	WASCHAK	Robert	AUT / St. Gilgen	Austro Formel Vau	1968	1300	VfV
353	FORMEL V	FRANZKE	Dieter	GER / PETTSTADT	VEEMAX FORMEL VAU	1972	1600	
358	Formel V	HINZ	Gerd	GER / Pettstadt	Formel Vau	1972	1300	
D 428	Formel Easter	NEUPARTH	Udo	GER / Wallengrün	MT 77	1985	1300	VfV
450	Formel V	PEDAL	Günther	GER / Polling	Formel Super Vau	1974	1600	

## STARTERLISTE

PRÄSENTATION KLASSE 12 • MELKUS SONDERLAUF

START: SONNTAG, 24.06. 17:40 UHR • je 20 min

No	Klasse	Name	Vorname	Nat. / Ort	Marke	Bj.	cc	Bewerber
1	8	MELKUS	Sepp	GER / Dresden	Melkus RS 1000	1969	1000	
11	7	TSCHERNOSTER	Jan	GER / Boxdorf	TR Spider	1975	1600	
20	8	HENSEL	Joachim	GER / Dürrröhrsdorf	Melkus RS 1000	1976	1000	
D 24	7	KLUS	Adam	CZE / Trinec	Metalex 2-03 Spider	1979	2000	
32	7	LORENZ	Uwe	GER / Bad Salzungen	MT 77-3	1988	1300	
40	8	LUDWIG	Sandro	GER / Mühltröf	Melkus RS 1000	1972	1050	
59	7	KAMMERER	Steffen	GER / Leipzig	MT 77/2	1985	1300	
66	7	HENNIG	Michael	GER / Bad Schmiedeberg	MT 77	1977	1300	
81	7	MELKUS	Peter	GER / Dresden	Melkus Wartburg Typ 64	1963	1000	
83	7	GRAUPNER	Dietmar	GER / Annaberg-Bucholz	Melkus Formel III	1963	1000	
84	7	SCHAUERHAMMER	Stefan	GER / Gera	SEG Formel Easter	1977	1300	
85	8	OTTO	Holger	GER / Wildenfels	Melkus RS 1000	1972	992	
90	8	DYBALLA	Norbert	GER / Frankfurt/O.	Mücke Zastava	1975	1300	
91	7	FRIEDRICH	Gerhard	GER / Gera	MT 77	1977	1300	
93	7	PRÜFER	Roland	GER / Neumühle	MT 77	1977	1300	
96	7	ERNST	Christian	GER / Görlitz	SEG Filli/2	1963	1000	
D 228	8	NEUPARTH	Udo	GER / Wallengrün	Melkus RS 1000	1971	1000	
301	7	KLUX	Wolfgang	GER / Dresden	Formel III Melkus	1964	1000	
385	7	GLÖCKNER	Manfred	GER / Denneritz	MT 77	1982	1600	
402	7	BRAND	Reiner	GER / Wachsenburggemeinde	Formel Easter MT 77	1977	1300	AMC „Schleizer Dreieck“ e. V. im ADAC
D 428	7	NEUPARTH	Udo	GER / Wallengrün	MT 77	1985	1300	
436	7	OSTERMANN	Klaus	GER / Kirchberg	MT 77	1977	1300	
482	7	STARK	Mathias	GER / Bad Lobenstein	MT 77	1983	1300	AMC „Schleizer Dreieck“ e. V. im ADAC

PRÄSENTATION KLASSE 11 • SONDERLAUF VFV

START: FREITAG, 22.06. 16:55 UHR • SAMSTAG, 23.06. 18:30 UHR • SONNTAG, 24.06. 18:05 UHR • je 20 min

No	Klasse	Name	Vorname	Nat. / Ort	Marke	Bj.	cc	Bewerber
6	9	Petan	Edmund	GER / Braunschweig	Porsche	1983	1998	
97	8	EDEL	Sven	GER / Reisdorf	Lada 2105	1987	1300	
100	8	ZIEGLER	Wolfgang	GER / Stuttgart	Trabant 610 RS	1984	600	
106	9	Kassel	Alexander	GER / Nürnberg	BMW 2002 ti	1971	1994	
107	8	BECKER	Hans	GER / Usingen	Fiat Cupe	1976	1600	
108	8	SCHMIDT	Fred	GER / Steinbach	Trabant 610 RS	1987	600	
110	8	KLEE	Pedro	GER / Schleiz	Lada	1982	1300	
114	8	HEINZMANN	Stefan	GER / Schleiz	Shiguli	1974	1300	
120	9	Goldmann	Frank	GER / Grafengehaig	VW Golf I	1982	1800	
138	9	Dümmler	Christian	GER / Pielsdorf	VW Golf	1983	1800	
D 139	8	KIWATT	Holger	GER / Burg	Shiguli 2101	1975	1300	
141	8	HERZSPRUNG	Joachim	GER / Berlin	VW Polo	1979	1292	
142	8	SCHWENGENBECHER	Steven	GER / Stößen	Trabant 601 RS	1978	600	
143	9	Opitz	Bernd	GER / Wolfenbüttel	Opel	1979	1799	
153	8	ZENKER	Rainer	GER / Radebeul	Wartburg 353 RS	1972	1120	
158	8	HORN	Michael	GER / Schleiz	Lada 2101	1977	1300	
165	8	BUCHOLD	Rene	GER / Plauen	Lada Samara	1985	1300	
172	8	CHEODOR	Sebastian	GER / Dortmund	Autobianchi A112 Abarth	1976	1000	
174	8	BECK	Joachim	GER / Hagen	Fiat Abarth 1000 TCR	1966	1000	
179	8	BENDIG	Karsten	GER / Neustadt	Fiat Ritmo Abarth	1982	1600	
207	9	Lutz	Stefan	GER / Roedental	GM Camaro	1971	5800	
211	9	Weiske	Thomas	GER / Döhla	Porsche 914-6	1970	2000	
216	8	GIERKES	Ralf	GER / Münster	Renault Alpine	1974	1598	
218	8	WOLF	Lothar	GER / Biburg/Alling	Turner Stiletto	1958	1000	
220	8	HÖHN	Thomas	GER / Röddental	Toyota Celica	1977	1600	
242	9	Schäwel	Jürgen	GER / Machern	Porsche 911 SC	1977	3000	
245	9	Radwagen	Andreas	GER / Comtingen	Porsche 924	1983	1998	
400	7	LOPPERT	Klaus	GER / Kulmbach	ARC MF 14 Spyder	1984	1240	

## STARTERLISTE

KLASSE 13 • SONDERTREFFEN CLASSIC GRAND PRIX • STRASSENZUG. MOTORRÄDER BIS BAUJAHR 1989

START: SAMSTAG, 23.06. + SONNTAG, 24.06. • je 20 min

No	Name	Vorname	Ort	Marke	Typ	Bj.	Anfahrt km
1	WELLER	Horst	Leipzig	Honda	GB 500	1989	120
2	PFLÜGNER	Reinhard	Leipzig	Honda	GB 500	1989	140
3	BÖSENER	Henrik	Gallmersgarten	AWO/Simson	425 S	1959	211
4	WEHLING	Peter	Mülheim	Ducati	900 SS	1978	
5	FRANKENSTEIN	Stefan	Bad Kreuznach	Horex	Regina	1952	410
6	WEGNER	Wolfgang	Ludwigsburg	Ducati	900 SS	1979	360
7	WEIDEMANN	Rainer	Schönebeck	Moto Guzzi	Le Mans F	1975	200
8	SCHMIDT	Claudia	Burghaun	Ducati	250MKill	1973	249
9	HELMER	Heinz	Burghaun	Ducati	350Desmo	1970	249
10	HUMMEL	Alfred	Diittenheim	BMW	R26	1956	250
11	HAHN	Roland	Theilenhofen	Caproni-NSU	Max	1955	230
12	KARNETZKE	Jochen	Alsbach-Hähnlein	Yamaha	RD250	1973	380
13	FISCHER	Jürgen	Markranstädt	EMW	R35/3	1954	110
14	LIND	Waldemar	Serba/Trotz		R 69 S	1969	60
15	BOLLMANN	Klaus	Markranstädt	Jawa	354	1960	105
16	BAIER	Andreas	Eggersdorf	Zündapp	Elastic 250	1956	220
17	SPANBERGER	Andreas	Markranstädt	AWO-Sport	250	1958	115
18	STEINBECK	Klaus	Mühlital	UNO	SR	1978	400
19	SCHWAB	Hans	Gunzenhausen	BMW	R 51/3	1954	230
20	SCHREINER	Ralph	Höchberg	Norton	Dominator	1957	
21	SCHWENKENBECHER	Ralf	Bucha	MZ	TS 250	1973	65

KLASSE 14 • SONDERTREFFEN CLASSIC GRAND PRIX • STRASSENZUG. AUTOMOBILE BIS BAUJAHR 1989

START: SAMSTAG, 23.06. + SONNTAG, 24.06. • je 20 min

No	Name	Vorname	Ort	Marke	Typ	Bj.	Anfahrt km
1	SINGER	Gerhard	Ditzingen	Porsche	911	1989	353
2	ORSCHEG	Manfred	Zernsdorf	Honda	S 800	1970	300
3	HAUSER	Horst	Stendal	Nissan-Datsun	260 Z	1974	350
4	STARK	Jürgen	Bad Elster	DKW	F 1 Sport	1931	80
5	AM ENDE	Tilo	Sonneberg	OPEL	Rekord 19	1970	130
6	HEINRICH	Joachim	Ziegelroda	Wartburg	311	1956	
7	HEUBACH	Tobias	Apolda	Wartburg	353 Rallye	1972	100
8	JERKE	Reinhard	Breimenu	Wartburg	353 W	1988	55
9	DIETRICH	Ralf-Torsten	Markleeberg	Wartburg	311/0	1961	110
10	DIETEL	Torsten	Schleiz	VW	Käfer	1974	1
11	ZEUNER	Gerd	Pörmitz	Wartburg	311 Camp.	1963	10
12	TIMM	Günter	Zeulenroda	Saporoshez	968 A	1969	25



# HELGA HEINRICH: FRAUENPOWER AUF ZWEI UND VIER RÄDERN IM MOTORSPORT

Text: Jürgen Müller  
Fotos: Jürgen Müller/Archiv Jürgen Müller

Seit über vier Jahrzehnten zählt Helga Heinrich zu den permanenten Gästen auf dem Schleizer Dreieck. Zu Beginn ihrer Laufbahn war die heutige Mylauerin als Motorradpilotin unterwegs und zeigte bei zahlreichen Rennen ihren männlichen Kollegen den Auspuff. Später wechselte sie in die Vierradbranche, um auch hier Erfolge auf einem RS 1000, einem Spyder oder einem Formel-Rennwagen einzufahren. Nach über 24 Jahren - 1984 - beendete Helga Heinrich ihre aktive Laufbahn. Doch irgendwie blieb ihr das „Benzin im Blut“ erhalten, nach zwei Jahrzehnten wurde Helga Heinrich „rückfälligt“. Seit die-

ser Zeit sitzt sie wieder am Steuer eines Formel Easter und beteiligt sich an Oldtimerveranstaltungen. Gemeinsam teilt sie sich, wie auch an diesem Wochenende, einen Estonia mit ihrem ehemaligen Konkurrenten Wolfgang Wöhner.

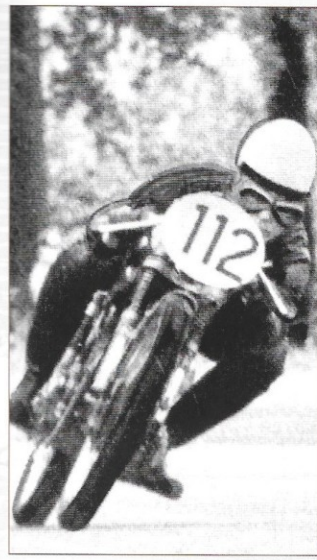
Der Motorsport war für Helga Stuedel, so ihr Mädchennaume, eine Liebe auf den zweiten Blick. „Eigentlich sollte ich, wenn es nach dem Will-

1967 konnte Helga Stuedel auf dem Schleizer Dreieck das Ausweisrennen bis 125 ccm zu ihren Gunsten entscheiden.

Begehrt: Ein Autogramm von Helga Stuedel



len meiner Lehrer gegangen wäre, auf eine Sportschule delegiert werden. Schon frühzeitig erkannten sie mein Talent in Gerätturnen und in der Leichtathletik“, erinnert sich Helga Heinrich. Doch daraus wurde nichts. Helga musste sich dem Willen ihres Vaters beugen und einen landwirtschaftlichen Beruf ergreifen, um später in die elterliche Landwirtschaft einsteigen zu können. Mit nur geringem Interesse schaffte sie den Berufsabschluss. Durch diese eigenwillige Entscheidung trug der Vater, wenn auch nur indirekt, zur späteren sportlichen Laufbahn seiner Tochter bei. Auf Grund der großen Entfernung zur Berufsschule kaufte sie sich ein Motorrad. Über Geschicklichkeit- und Zielfahrten schaffte Helga Heinrich mit Hilfe des Rennfahrers Rudi Gläser schließlich im Jahre 1960 den Wechsel auf die Rennstrecke. Gleich bei ihrem ersten Start auf der Ber-



Die Startnummer 112 war über Jahre das Markenzeichen von Helga Stuedel

Mit einem Estonia ihrer ehemaligen russischen Konkurrenten ist heute Helga Heinrich bei Oldtimer-Veranstaltungen unterwegs.

unten: Zumindest bei Oldtimerveranstaltungen unzertrennlich - Helga Heinrich und Wolfgang Wöhner

nerer Schleife setzte sie die Männerwelt in Erstaunen. Mit einem Blitzstart führte die junge Frau das Feld an. Eine gebrochene Schaltklaue kurz vor dem Ziel verhinderte jedoch den möglichen Erfolg. Trotzdem sorgte der fünfte Platz im Ziel, in der Ausweisklasse bis 125 ccm, für erhebliches Aufsehen. So richtig trauten die Sportfunktionäre der schnellen Lady aus dem Vogtland wohl doch nicht. Nach dem Rennen musste sie sich dem ADMV-Sportarzt Dr. Diedrich vorstellen. „Alles o. k.! Sie hat eine Kondition, daran könnte sich mancher Junge ein Beispiel nehmen“, so seine Worte nach der Untersuchung. Nach zwei weiteren fünften Plätzen in der ersten Saison erlitt Helga Heinrich bei einem Sturz beim Staakener-Kleeblatt-Rennen schwere Verletzungen. „Ich wurde damals schon von einigen Zuschauern für Tod erklärt“, weiß sie heute noch. Im darauffolgenden Jahr folgten, auf Grund der schweren Verletzungen, lediglich zum Ende der Saison noch einige

sporadische Einsätze. Zum ersten Mal ganz oben auf dem Siegerpodest stand Helga im Jahre 1963. Damals verwies sie im letzten Rennen der Saison, auf der Dresdner Autobahnspinn, den späteren DDR-Meister Roland Rentsch auf Platz zwei. Weitere Erfolge sollten folgen. Zu den schönsten Stegen zählt sie den Gewinn des 125-ccm-Ausweisrennens 1964 auf dem Sachsenring. Dieser Lauf wurde im Rahmen des Motorrad-Weltmeisterschaftslaufes ausgetragen. Zu den ersten Gratulanten zählte damals kein Geringer als der mehrfache Weltmeister Mike Hailwood (GB). Auch der Sieg 1967 auf ihrer Hausstrecke, dem Schleizer Dreieck, gilt als ein Höhepunkt in ihrer Laufbahn. Nach der Saison 1967 beendete sie ihre Laufbahn als Motorradfahrerin. „Ich hatte keine Motivation mehr“, gibt sie als Grund an. In der Ausweisklasse hatte sie alles erreicht, was es zu erreichen gab. Eine Lizenz blieb ihr als Frau verwehrt, die damaligen Bestimmungen der FIM machten dies nicht möglich. Die internationalen Motorrad-Rennen blieben zu diesem Zeitpunkt ausschließlich der Männerwelt vorbehalten.

Die „Überzeugungsarbeit“ für den Wechsel zum Automobilrennsport leistete der bekannte Dresdner Rennautomobilbauer und Rennfahrer Heinz Melkus. Anders als bei den Zweirädern konnte hier eine Frau, bei entsprechenden sportlichen Leistungen, eine Lizenz erhalten, was Helga Heinrich auch nach kurzer Zeit auch gelingen sollte. Bis 1984 saß sie noch als Aktive am Steuer eines Rennautos. Egal ob Sportwagen oder Formel-Rennwagen, Helga Heinrich machte stets eine gute „Figur“ hinter dem Steuer.

An das Schleizer Dreieck kehrt sie bis heute gerne zurück. „Auch nach so vielen Jahren bekomme ich noch ein Kribbeln im Bauch, wenn ich den Buchhübel in Richtung Stadt hinunter fahre. Die Strecke ist einzigartig, auch wenn einige markante Streckenteile entfallen sind“, schwärmt Helga Heinrich von ihrer Hausstrecke.

Im Übrigen, wer sich noch ausführlicher über die sportliche Laufbahn dieser einzigartigen Sportlerin informieren möchte, dem sei ihr Buch empfohlen, dass am Ende des Jahres im Top Speed Verlag erscheint.



MOTORRADHAUS  
**Oelsner**  
- Vertragshändler



SCHLEIZ-OSCHITZ / Thür.  
Tel. 03663 / 422877

Gaststätte „Schleizer Dreieck“



Hofer Straße 45  
07907 Schleiz  
Tel. 03663 424684  
0175 4471620

capslock  
COMPUTERWELT

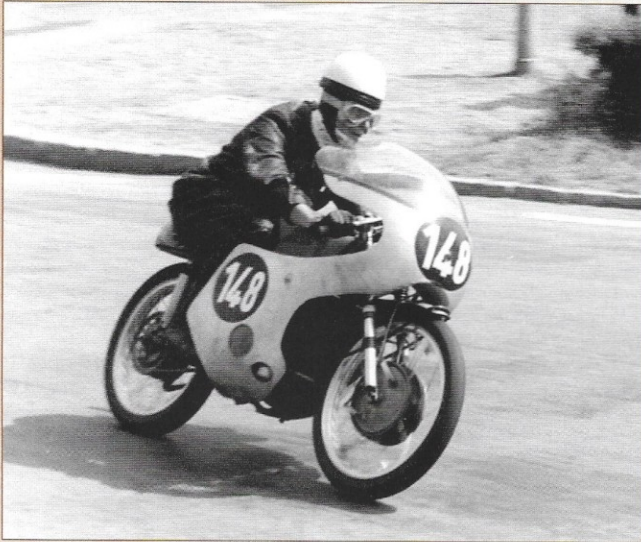
Oschitzer Str. 36  
07907 Schleiz  
Tel. (0 36 63) 4 25 78 41

Fax: (0 36 63) 4 25 78 42

eMail: info@capslock-computerwelt.de

PC  
Doktor

## HELMUT ASSMANN – EIN LEBEN IN ZWEI TAKTEN



Text: Jürgen Müller  
Fotos: motorrennsportarchiv.de – Mike Jordan

Der Name Helmut Assmann ist untrennbar mit den Trabant-Rennen in den 70er- und 80er-Jahren verbunden, doch dies ist nur ein Teil seines motorsportlichen Werteganges. Der gebürtige Schlesier kam mit allen Facetten des Rennsportes im Laufe seines Lebens in Berührung. Egal ob als Rennfahrer, Tuner oder auf der anderen „Seite“ als Funktionär. Der heutige Gothaer war bei allem mit vollem Einsatz und großem Engagement dabei. Begonnen hat alles im Jahre 1952, damals war er bei der 3-Tage-Mittelgebirgsfahrt erstmalig mit einer Touren-AWO unterwegs. Über den Seitenwagensport (auf Bezirksebene) folgte schließlich der Wechsel zum Straßenrennen. Innerhalb von nur einem Jahr (1959) schaffte Helmut Assmann den Sprung in die Lizenz-Klasse. Das gute

Im Jahre 1966 war Helmut Assmann noch als Zweirad-Pilot auf dem Schleizer Dreieck unterwegs.

# DIETEL

## Fahrzeugteile-Service

Inh. Torsten Dietel

**Blechbearbeitung • mech. Fertigung • Gummiformteile • Speichen und Räder**  
**Vollsortiment für AWO, EMW, IFA, IWR, MZ, Simson**

SR 2 Baujahr 1959  
vor der Restauration

nach der Restauration

**Sommerseite 7 • 07907 Oberböhmisdorf • Tel.: 03663 / 40 44 11 • Fax: 03663 / 40 44 71**  
**www.dietael-fahrzeugteile.de • email: dietael-fahrzeugteile@t-online.de**

**IM ORT, IN UNMITTELBARER NÄHE DES FAHRERLAGERS**

**Räder & Speichen**  
**SERVICE-TELEFON:**  
**0700 SPEICHEN (0700 / 77342436)**  
**www.speichen.info • e-Mail: bestellung@speichen.info**



Wie so oft in seiner rennsportlichen Laufbahn – hier auf dem Sachsenring – führte Helmut Assmann das Feld der Trabant-Piloten an. Im Jahre 1978 fuhr er hinter dem Greizer Karl Hiemisch als Zweiter ins Ziel.

Abschneiden blieb auch beim MZ-Rennstall nicht unbemerkt. 1960 stellte ihm Walter Kaaden, der Leiter der MZ-Rennsportabteilung, eine Rennmaschine zur Verfügung.

Doch Helmut Assmann war nicht nur Fahrer, sondern auch Techniker. Als Erster entwickelte er eine wassergekühlte MZ-Rennmaschine. Zwischen 1963 und 1967 waren zahlreiche Piloten mit seiner ASKO unterwegs, eine Eigenbaumaschine auf der Basis von MZ, AJS und Simson. ASKO stand für den Motorenbauer Assmann und den Fahrwerkspezialisten Friedhelm Kohlar. „Es war das Gegenstück zu den Maschinen von Hartmut Bischoff, der sich damals ebenfalls sehr viel für die Entwicklung unserer Rennmotorräder einsetzte“, erinnert sich Helmut Assmann. Zu den Fahrern, die diese Maschine fuhren, gehörte auch der Schleizer Heinz Söll, der in der 250 ccm-Lizenz-Klasse an den Start ging. Keine ASKO, aber auf das Assmann-Tuning vertraute auch der MZ-Pilot Heinz Rosner, und nicht zu vergessen Bernd Tüingel, der ebenfalls aus Gotha stammt.

Bereits 1965 wurde Helmut Assmann als Klubvorsitzender des MC Gotha gewählt, einer der größten Motorsportvereine in Thüringen in der da-

migen Zeit. Dieses Amt begleitete er bis 2002, welche er dann aus Altersgründen niederlegte.

1968 wechselte der Tüftler Assmann vom Motorradrennen zum Kleinwagen. Es ist gewiss nicht übertrieben, Helmut Assmann als den Schöpfer und Initiator des Trabant-Rennwagensportes zu bezeichnen. In seiner Werkstatt brachte er von nun an die Trabis auf Touren. Innerhalb von zwei Jahren stellte der Mathematik- und Physiklehrer eine neue Rennklasse auf die Räder. Insgesamt 20 Trabi-Motoren mit Zweivergaser-Technik wurden in dieser Zeit getunt. Freizeit und Urlaub blieben auch weiterhin ein Fremdwort für den rastlosen Schrauber.

Erstmalig gingen die 600-ccm-Flitzer im Jahre 1970 bei einem Rennen auf der Bernauer Schleife an den Start. „Je kleiner die Maschine, desto schwieriger das Tuning“, erklärt Helmut Assmann die Reize des Trabant-Rennwagens. Aus dem originalen 26 PS-Motor kitzelte er schließlich im Laufe der Jahre bis zu 80 PS heraus. Bei entsprechender Übersetzung konnten Spitzengeschwindigkeiten bis 190 km/h erreicht werden. Insgesamt 16 Fahrer erkämpften sich mit Motoren aus seiner Werkstatt den DDR-Meistertitel, fünf davon fuhr er selbst heraus. Auf Grund der Zweivergaser-Technik wurde Helmut Assmann 1976 in die Sportwagen-Klasse verbannt. Trotz der motorischen Unterlegenheit sahen in Schleiz einige RS 1000-Piloten seine Rücklichter. Der siebente Platz

Helmut Assmann am Start beim Adlersbergrennen in Suhl im Jahre 1978.



im Ziel war der verdiente Lohn. Insgesamt drei Mal (1972/74/78) konnte Helmut Assmann mit seinem Trabi auf dem Schleizer Dreieck gewinnen. Im Jahre 1978 hängte er den Sturzhelm an den berühmten Nagel, dem Rennsport blieb er aber weiterhin treu.

Die Barkas-Werke in Karl-Marx-Stadt stellten ihn 1981 als Ingenieur ein, so wurde aus seinem Hobby sein neuer Beruf. Assmann kehrte seinem bisherigen Broterwerb, dem Schuldienst, gänzlich den Rücken. Von nun an stand „Motoren-Versuchsabteilung TKSMV/G“ auf einem Schild an seiner Tür zur Werkstatt: Technik, Konstruktion, Serienmotor-Versuch/Gotha. Ein Vorteil, den er sich natürlich auch als Tuner zunutze machen konnte.

Auch nach der Wende blieb Helmut Assmann aktiv. Er wollte nicht, dass die „Rennpappen“ in den Garagen verkümmern. 1993 rief er den ADMV-Trabant Lada Racing Cup (TLRC) ins Leben, den er elf Jahre führte. Im Alter von 76 Jahren trat Assmann als Cup-Chef zurück und ist seit dem Ehrenpräsident des TLRC.

Zum Schleizer Dreieck hatte Helmut Assmann stets ein besonderes Verhältnis: „Es war meine Heimstrecke, hier fühlte ich mich zuhause. Gerne erinnere ich mich an den herzlichen Empfang durch die Funktionäre, insbesondere von Rennleiter Gerhard Eilschner, der stets ein offenes Ohr für uns Fahrer hatte.“ Für die Zukunft drückt der inzwischen fast 80-jährige den Schleizern die Daumen und hofft, dass der Automobilsport bald wieder auf die Rennstrecke zurückkehrt.

### PLATZIERUNGEN VON HELMUT ASSMANN IN SCHLEIZ:

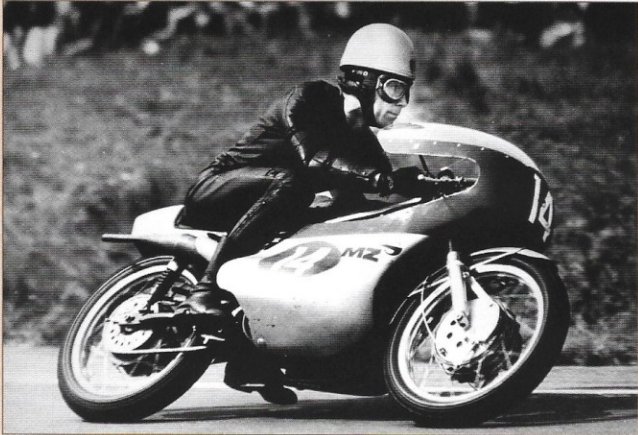
- 1960 – 4. Platz, 125 ccm, Lizenz
- 1971 – 4. Platz, Tourenwagen A 2 bis 850 ccm
- 1972 – 1. Platz, Tourenwagen A 2 bis 850 ccm
- 1973 – 2. Platz, Tourenwagen A 2 bis 850 ccm
- 1974 – 1. Platz, Tourenwagen A 2 bis 850 ccm
- 1975 – 10. Platz, Sportwagen B5 bis 1300 ccm
- 1976 – 7. Platz, Sportwagen B5 bis 1300 ccm
- 1977 – 2. Platz, Tourenwagen A 2 bis 850 ccm
- 1978 – 1. Platz, Tourenwagen A 2 bis 850 ccm

CLASSIC GRAND PRIX

2. COMMERZBANK CLASSIC GRAND PRIX

CLASSIC GRAND PRIX

## RENNFAHRER IN OST UND WEST: BERND TÜNGETHAL



Text: Jürgen Müller  
Fotos: Archiv Müller, Hans Ritter †

Es war die Blütezeit des Straßenrennsportes, als Bernd Tüngenthal um Meisterehren und Pokale fuhr. Motorradrennen auf abgesperrten Landstraßen waren in den 60er- und 70er-Jahren international die Regel. Der damalige Gothaer gehörte jener Generation von Rennfahrern an, denen Fahrfehler oftmals nicht verziehen wurden. Es war die Generation, die sich nicht ausschließlich auf das Rennen fahren konzentrierte, sondern oftmals Pilot, Techniker und Manager in Personalunion waren.

Seinen Einstieg in den Rennsport auf zwei Rädern vollzog Bernd Tüngenthal im Geländesport. Es sollte jedoch nur ein kurzes Intermezzo werden, schon bald wechselte er zum Straßen-

rennsport über. Bis zu seinem ersten Start bei einem Straßenrennen verging jedoch noch eine geraume Zeit. Zunächst standen Serien- und Bergrennen auf dem Programm. Die erste Rennmaschine erwarb Bernd Tüngenthal von einem Arbeitskollegen. „Ich schob damals das Motorrad quer durch Gotha nach Hause“, erinnert sich der heutige Zweiradmechaniker. Das Tollste sollte noch folgen, als er voller Übermut die Rennmaschine in seinem Schlafzimmer anließ. Wie begeistert die Eltern von dieser Aktion waren, kann sich jeder selbst vorstellen. „Rich-

Schleizer Dreieck 1970: Bernd Tüngenthal (links) belegte in der Viertelliterklasse den zweiten Platz hinter Günter Bartsch (mitte), dritter wurde der Schwede Björn Carlson.

Bernd Tüngenthal beim Weltmeisterschaftslauf auf dem Sachsenring, hier erzielte er im Jahre 1972 mit einem sechsten Platz seine beste Platzierung in einem WM-Lauf.

fig“ los in Sachen Straßenrennsport ging es schließlich im Jahre 1965. Erstmals nahm Bernd Tüngenthal eine Saison in der Ausweis-klasse bis 250 ccm in Angriff. Außert erfolgreich verlief der Einstieg beim ersten Rennen auf der Halle-Saale-Schleife, dritter Platz hinter Fuchs (Rackwitz) und Aurich (Riesa). Ein beeindruckender Erfolg für den Neuling, wenn man bedenkt, dass er sich gegen 70 weitere Mitbewerber durchsetzte. Bereits am Samstag musste Bernd Tüngenthal auf Grund der hohen Fahrerzahl an einem Qualifikationsrennen teilnehmen.



## Qualität macht das Rennen



Wir haben den Schlüssel – Ihr individuelles Vorsorgekonzept. Bei der Planung Ihrer Zukunft berücksichtigen wir alle finanziellen Aspekte Ihres Lebens, damit unser Konzept zu Ihren Zielen (und Ihren Hobbys) passt. Sprechen Sie mit Ihrem persönlichen Berater.

**Bonnfinanz. Damit Ihre Zukunft Zukunft hat.**

Beratung und Vermittlung durch:

Anke Häusser  
Geschäftsstelle  
für Bonnfinanz  
Herbststraße 28  
99123 Weimar  
Telefon 03643 852993  
anke.hauesser@  
bonnfinanz.de

Rainer Ammon  
Finanzberater  
für Bonnfinanz  
Mozartstraße 9  
99067 Erfurt  
Telefon 0361 892788  
rainer.ammon@  
bonnfinanz.de

Uwe Kriegs  
Geschäftsstelle  
für Bonnfinanz  
Weinbergstraße 8  
99099 Erfurt  
Telefon 0361 3460251  
uwe.kriegs@  
bonnfinanz.de

Anneli Otto  
Finanzberaterin  
Karl-Marx-Allee 9  
07548 Gera  
Telefon 0365 824690  
Fax 0365 8248989  
anneli.otto@  
bonnfinanz.de



Ein Unternehmen der ZURICH Gruppe



Wenige Augenblicke vor dem Start 1970 in Schleiz, Bernd Tüngenthal (Nr.14) und Heinz Schmid (Nr. 33) aus der Schweiz

Bernd Tüngenthal 1972 in Schleiz: Sieger in der Klasse bis 250 ccm vor Giger (CH) und Minich (A).

Mit einem Sieg erlangte er die Startberechtigung für das Hauptrennen der Ausweis-kategorie. Trotz des ausgezeichneten Einstieges dauerte es noch bis 1968, bis endlich der lang ersehnte Sprung in die Lizenzklasse gelang.

Im ersten Lizenzjahr stand ihm weiterhin sein Entdecker und Förderer Helmut Aßmann als Techniker zur Seite. Mit dem DDR-Vize-Meistertitel in der Viertelliterklasse – hinter MZ-Werksfahrer Heinz Rosner – zog Bernd Tüngenthal sofort die Aufmerksamkeit der Fachwelt auf sich. Bereits im zweiten Meisterschaftslauf konnte er in Bautzen die vollen DDR-Meisterschaftspunkte einheimen. Hinter dem Neuseeländer Ginger Molloy belegte Bernd Tüngenthal auf dem Autobahnring, bei strömendem Regen, den zweiten Platz. Erstmals in Kontakt mit der Weltelite des Zweiradsportes, kam der heutige Solinger beim Weltmeisterschaftslauf auf den Sachsenring. Unter 34 Startern fuhr er auf Rang 15 ein, der gleichzeitig weitere zwei Zähler für die DDR-Meisterschaft bedeutete. Sieger dieses Laufes wurde Bill Ivy.

Mit drei dritten Plätzen kam Bernd Tüngenthal in der folgenden Saison auf den vierten Platz der Gesamtwertung der DDR-Meisterschaft in der Viertelliterklasse. Ein phantastischer Saison-einstieg gelang ihm 1970 mit einem Sieg in Bernau, als er Korhonen (SF) und Langfritz auf die weiteren Plätze verwies. Zumindest an die-



sem Tag machte sich die Neuinvestition in eine ehemalige Werks-MZ, die er von Hartmut Bischoff erhielt, bezahlt. Ernüchterung sollte bei den beiden nächsten Einsätzen folgen. In Bernau musste der MZ-Pilot nach der Trainingsbestzeit bereits nach der vierten Runde aufgeben. Beim Weltmeisterschaftslauf auf dem Sachsenring ereilte ihn erneut dieses Schicksal. Weitere Punkte auf sein Konto sollten erst auf dem Schleizer Dreieck hinzukommen. Dieses Rennen bleibt Bernd Tüngenthal bis heute in besonderer Erinnerung, denn ab diesem Zeitpunkt folgte eine sorgenfreiere Rennsportzukunft. „Als ich damals im Schleizer Fahrerlager eintraf, kamen die MZ-Leute auf mich zu. Falls du willst, kannst du eine Maschine von uns fahren. Was gab es da zu überlegen, ich sagte natürlich zu“, erinnert er sich. Ab diesem Zeitpunkt bekam Tüngenthal stets eine Werksmaschine zur Verfügung gestellt, ohne dabei jemals den Status eines offiziellen Werksfahrers zu erlangen. „Neben der Maschine stellte mir das MZ-Werk mit Klaus Rame-low einen ausgezeichneten Techniker zur Seite. Dank seines Engagements gelang es mir, zahl-

reiche Erfolge im In- und Ausland einzufahren. Allerdings Starts im westlichen Ausland bei WM-Läufen blieben mir auch zukünftig verwehrt“, berichtet Bernd Tüngenthal weiter. Fast wäre der erfolgreiche Einstieg mit der Werks-MZ in Schleiz noch ins Auge gegangen. Kurz vor dem Zielstrich ging seine Maschine fest, mit letzter Kraft rettete er schiebend den zweiten Platz, hinter seinem Markenkollegen Günter Bartsch. Die volle Punktezahl im folgenden Rennen in Dresden ließen die Hoffnungen auf den DDR-Meistertitel weiter keimen. Ein Motorschaden auf dem Frohburger Dreieck machte jedoch bereits zu Beginn des Laufes alle Erwartungen zunichte.

Dieses Anliegen sollte sich erst später erfüllen. In den Jahren von 1971 bis 1973 ging der Meisterpokal der 250-ccm-Klasse drei Mal in Folge nach Gotha. Ein Sieg in Schleiz sollte Bernd Tüngenthal in seinem ersten Meisterjahr nicht gelingen. Zwar ging er als Favorit ins Rennen, was er auch mit der schnellsten Trainingszeit unterstrich, doch nach einem schlechten Start stürzte er am Buchhübel. Besser lief es beim WM-Lauf auf dem Sachsenring, als bester DDR-Fahrer wurde er im Konzert der Weltelite Zwölfter. Beim letzten WM-Lauf in der DDR – ein Jahr später – gelang Bernd Tüngenthal mit Rang sechs seine beste Platzierung die er jemals bei einem Grand Prix erreichte. 1972 und 1973 trug er sich in die Siegerliste auf dem Schleizer Dreieck ein. Wobei der Erfolg im Jahre 1972 sicherlich höher zu bewerten ist, da dieser Sieg noch gegen starke internationale Konkurrenz eingefahren werden konnte – Tüngenthal vor Giger (CH) und Minich (A) lautete damals die Reihenfolge. Ein Jahr darauf waren die DDR-Fahrer, auf Grund eines Beschlusses des DMSB, mit den Piloten aus dem Ostblock unter sich. Was schließlich auch ein Beweggrund für den Ausreiseartrag am Ende des Jahres von Bernd Tüngenthal war. Trotz mehrfacher Versuche von MZ, ihm auch im westlichen Ausland bei Grand Prix starten zu lassen, erhielt er von den DDR-Behörden keine Genehmigung. „Ich wollte keine Startbegrenzungen mehr auferlegt bekommen“, erklärt er seinen Wunsch in den Westen Deutschlands übersiedeln.

Das Jahr 1974 blieb ohne motorsportliche Aktivitäten, doch im Oktober konnte endlich der Schritt von Ost nach West vollzogen werden. Wie so oft im Leben spielte, auch bei Bernd Tüngenthal der Zufall eine glückliche Rolle. Beim Kauf von Ersatzteilen stieß er auf den Solinger Motorradhändler Fischer. Er erkannte den ehemaligen DDR-Rennfahrer und bot ihm an, bei ihm zu arbeiten. Ein Glücksfall, zumal Walter Fischer im weiteren Verlauf einer seiner größten Sponsoren wurde. Bereits im Frühjahr 1975 ging Bernd

2. COMMERZBANK CLASSIC GRAND PRIX

Tüingetal wieder an den Start. Die Frühjahrsrennen in Holland, zu dieser Zeit äußerst populär, waren angesagt. Gleich beim ersten Rennen in Tilburg gab es ein Wiedersehen mit seinen ehemaligen Kollegen von MZ. Die Zschopauer schickten den Holländer Boet van Dulmen ins Rennen. Nicht nur sportlich war diese Zeit ein Neubeginn für Bernd Tüingetal. „Obwohl ich endlich am Ziel meiner Wünsche war, fand ich mich nur langsam in der westlichen Welt zurecht. Trotzdem, es war eine tolle Zeit. Ich war permanent unterwegs mit meinen Transporter und meinen Rennmaschinen“, erinnert er sich. Immer wieder zog es den Solinger in den Osten. Zahlreiche Siegerpokale errang er bei Rennen in der CSSR, gleichzeitig gab es bei dieser Gelegenheit ein Wiedersehen mit Freunden und Bekannten aus der DDR. Inzwischen startete er neben der angestammten 250-ccm-Klasse, auch in der 350er-Klasse, sowie in manchen Jahren in der Halbliterklasse. Zwischen 1975 und 1978 verdiente Bernd Tüingetal in den Sommermonaten als Rennfahrer sein Geld. In dieser Zeit war der Privatfahrer bei zahlreichen Interrennen in ganz Europa am Start. Natürlich blieben die Erfolge nicht aus, ganz besonders gerne erinnert er sich an seine Erfolge unter anderem in Zandvoort (B), Raalte und Tilburg (NL).



Bernd Tüingetal 1973 in Schleiz

Die größte Chance auf einen Deutschen Meistertitel verpasste er im Jahre 1978 in seiner neuen Heimat. Auf der AVUS, beim letzten Saisonrennen in der Viertelliterklasse, machten sich Mang, Roth, Merkel und Tüingetal noch Hoffnung auf den Titel. Bei herbstlichen Temperaturen in Berlin verhinderte jedoch ein beschlagenes Visier alle Titelambitionen. Nach einem fünften Rang blieb in der Gesamtwertung nur ein undankbarer vierter Platz hinter Dodds, Mang und dem damaligen Deutschen Meister Reinhold Roth. Im Jahre 1980 hingelte Bernd Tüingetal den Sturzhelm an den berühmten Nagel. „Die Zeiten im Osten und Westen hatten ihre

guten beziehungsweise negativen Seiten. In der DDR musste ich mich, während ich die Werks-MZ fuhr, kaum um die finanziellen und technischen Belange kümmern. Im Westen hingegen war ich völlig auf mich allein gestellt, ich war Fahrer und Monteur in Personalunion“, zieht er Bilanz. Bernd Tüingetal zog sich nach seiner aktiven Zeit voll und ganz ins Privatleben zurück.

Seit 1987 betreibt er eine eigene Zweirad-Werkstatt in Solingen. Im März 1998 ereilte ihn ein Schicksalsschlag, an dem er lange zu kämpfen hatte. Nach einem schweren Motorradunfall lag Bernd Tüingetal zwei Wochen im Koma, dem sollten sich noch weitere neun Monate Krankenhausaufenthalt anschließen. Fast zwei Jahre konnte er seinen Beruf nicht mehr ausüben. Bis zum heutigen Tag hat er sich von diesem Unglücksfall nicht mehr richtig erholen können, trotzdem steht er Tag für Tag in seiner kleinen Werkstatt seinen Mann. Und Motorrad fahren gehört auch weiterhin zu seiner größten Leidenschaft.

**Die Laufbahn:**

- 1965 - 8. Platz, Gesamtwertung 250 ccm - Ausweis
- 1966 - 5. Platz, Gesamtwertung 250 ccm - Ausweis (6. Platz in Schleiz)
- 1967 - 10. Platz, Gesamtwertung 250 ccm - Ausweis
- 1968 - 2. Platz, DDR-Meisterschaft 250 ccm
- 1969 - 4. Platz, DDR-Meisterschaft 250 ccm (4. Platz in Schleiz)
- 1970 - 3. Platz, DDR-Meisterschaft 250 ccm (2. Platz in Schleiz)
- 1971 - DDR-Meister 250 ccm
- 1972 - DDR-Meister 250 ccm (1. Platz in Schleiz)
- 1973 - DDR-Meister 250 ccm (1. Platz in Schleiz)
- 1976 - 5. Platz Deutsche Meisterschaft 250 ccm
- 1976 - 8. Platz Deutsche Meisterschaft 350 ccm
- 1976 - 11. Platz Deutsche Meisterschaft 500 ccm
- 1978 - 4. Platz Deutsche Meisterschaft 250 ccm

# Dynamisch

Allgemeiner Anzeiger:  
Ihr Partner für Thüringen.



Auto Union 16-Zylinder Rennwagen Typ C. 1936. Foto: Audi

10% „Schleiz“-Rabatt für alle Rennsportaktivitäten

Klassische Werkstatt- und Haushaltsleuchten aus deutscher Produktion

**stiletto**  
made in germany

stiletto DESIGN VERTRIEB  
10117 Berlin Auguststraße 2  
classic07@stiletto.de

3%!  
Genau richtig!

VR-Jugendkonto

Mein Konto für alle Fälle!  
Ohne Kontoführungsgebühr für mich  
und 3% Zinsen p.a. bis 1000,- €

www.vb-saaletal.de  
Telefon 01801/67 33 76

Volksbank  
Saaletal eG

**DIETER ZÖLLNER**  
MOTORRAD- UND AUTOSERVICE

**DERBI**  
Stützpunkthändler

Meisterhaft  
auto reparatur

04626 GÖLLNITZ · TEL.: 03 44 95/7 00 06



www.allgemeiner-anzeiger.de

15 Lokalausgaben am Mittwoch  
und 14 Lokalausgaben am Sonntag.  
Gesamtauflage: über 1,7 Millionen Exemplare.

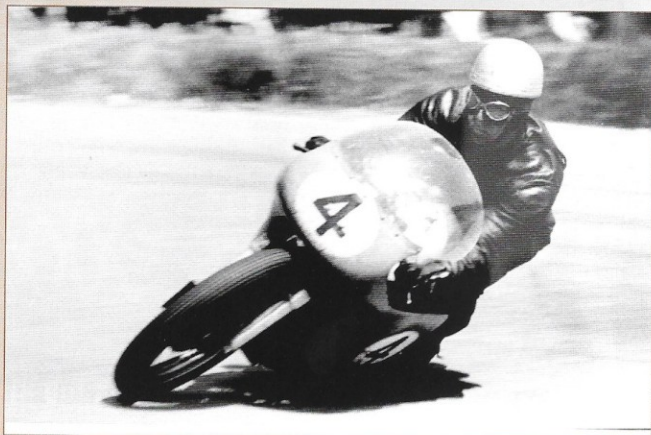
## JOHN HEMPLEMAN: KAM, SAH UND SIEGTE AUF DEM SCHLEIZER DREIECK



Text: Jürgen Müller  
Quellen: www.egggersdorfer.info und  
Illustrierter Motorsport

Fotos: Rolf Egggersdorfer (1),  
Hans Ritter † (2)

Hinter Garry Hocking und Jim Redman belegte John Hempleman im Jahre 1959 den dritten Platz auf dem Sachsenring in der Halbliterklasse.

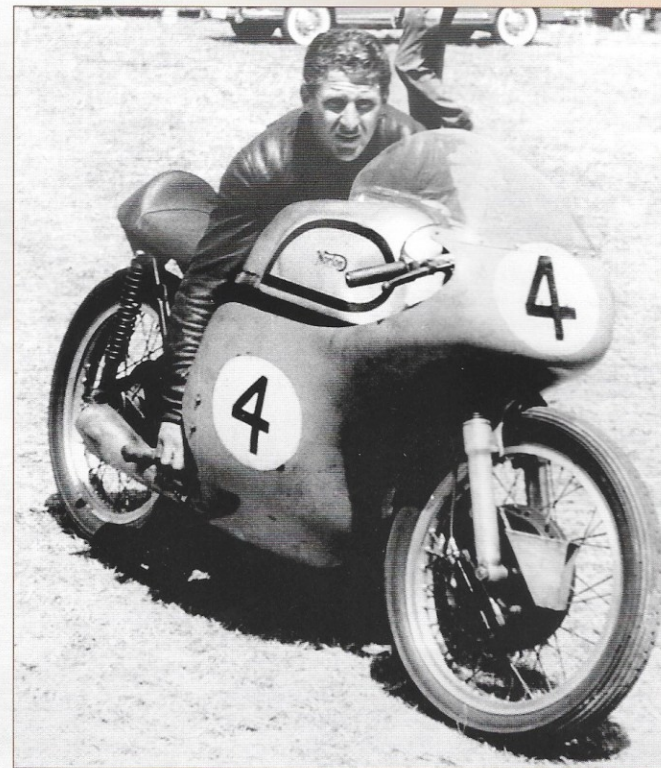


In der Geschichte des Motorradrennsportes sorgten immer wieder die Fahrer aus Übersäe für Schlagzeilen. Zu diesen Piloten zählte in den 50er- und 60er-Jahren auch der Neuseeländer John Hempleman. Der heute 74-Jährige fiel dem deutschen Publikum beim WM-Lauf auf dem Hockenheimring – im Juni 1959 – erstmalig auf. Damals glänzte er jeweils mit zwei fünften Plätzen in den beiden großen Klassen.

In der Klasse bis 500 ccm verwies John Hempleman in Schleiz 1959 mit einem neuen Runden- und Streckenrekord die Konkurrenz auf die Plätze.

Nur eine Woche später gab er auf dem Schleizer Dreieck sein Debüt. Hinter dem Rhodesier Jim Redman und Werner Spinnerler (CH) belegte John Hempleman in der Klasse bis 350 ccm den dritten Rang. Lange Zeit hatte er sich mit Redman und Ferbrache (GB) um Platz eins duelliert. Ein Riss im Auspuffrohr, wenige Runden vor Schluss, setzte diesem Kampf ein Ende. Noch härter erwischte es hingegen Ferbrache, dessen AJS in der letzten Runde schlapp machte und sich mit dem fünften Platz zufrieden geben musste.

In der Halbliterklasse verwies John Hempleman die Konkurrenz mit einem neuen Runden- und Streckenrekord auf die Plätze. Auch auf dem Sachsenring konnte sich der sympathische Neuseeländer in diesem Jahr in die Siegerlisten eintragen. Das Rennen der Klasse bis 350 ccm gewann der Neuseeländer, wenn auch mit etwas Glück. Er profitierte vom Ausfall des tschechischen Jawa-Werksfahrers Franta Stastny in der drittletzten Runde, der lange Zeit geführt hatte. Zu den Besiegten gehörten immerhin die beiden Australier Bob Brown und Gary Hocking. Als Drittplatzierter beim Rennen der Halbliterklasse, hinter Hocking und Redman, bot Hempleman eine weitere Glanzvorstellung. Nach der erfolgreichen Saison 1959, erhielt der Neuseeländer einige Angebote von sogenannten Händler-Teams aus England. Den Fahrern wurde dabei das Maschinenmaterial kostenfrei zur Verfügung gestellt. Allerdings mussten sich die Fahrer bei den Startzusagen den Wünschen der Händler fügen. Dafür war John Hempleman nicht zu begeistern. Er wollte ein echter Werksfahrer sein, oder ein völlig unabhängiger Privatfahrer bleiben und seine Entscheidungen selbst treffen. Wie so oft im Leben spielte auch bei ihm der Zufall eine große Rolle. Walter Kaaden, Teamchef bei MZ, suchte nach dem Wechsel von Hocking zu MV-Agusta einen adäquaten Ersatz für den Rhodesier für die Saison 1960. Die Wahl Kaadens fiel auf John Hempleman. Immerhin sagte man Walter Kaaden, neben seinen exzellenten technischen Fähigkeiten, einen Blick für Talente nach. Trotz chronischem Devisenmangel in der damaligen DDR, konnten sich die Verantwortlichen bei MZ mit John Hempleman einigen. Der Neuseeländer besaß somit den Status eines echten Werksfahrers. Als „Zubrot“ durfte er weiterhin seine Nortons in den großen Klassen einsetzen. Wie nicht anders zu erwarten, setzte der Neuseeländer im Jahre 1960 einige Glanzlichter. Am Sachsenring, nur in der Viertelliterklasse für MZ am Start, gelang es ihm in der letzten Kurve den MZ-Star Ernst Degner noch zu überholen und als Sieger das Rennen zu beenden. Darüber hinaus konnte er das Halb-



litterrennen auf einer privaten Norton für sich entscheiden. In der 350-ccm-Klasse wurde er hinter Jim Redman als Zweiter abgewartet.

Beim Schleizer Dreieckrennen 1960 gewann der Norton-Pilot sowohl das Rennen der 350-ccm-Klasse, als auch das der 500-ccm-Klasse. Weniger erfolgreich gestaltete sich sein Einsatz als MZ-Pilot auf dem Dreieck. Nach einem Zwischenstopp an der Box kam er in der Viertelliterklasse nur auf Platz sechs ein. Dieses Rennen gewann sein Markenkollege Werner Musiol.

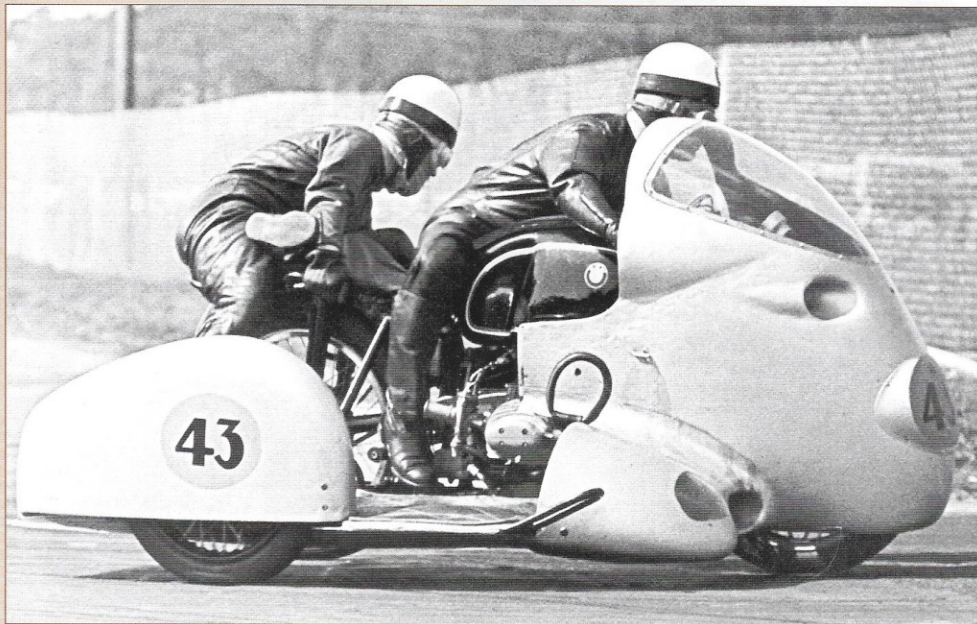
Als MZ-Werksfahrer verhielt er sich äußerst loyal. So schirmte er beim WM-Rennen in Spa den siegenden Ernst Degner in der Achtliterklasse erfolgreich gegen den späteren Weltmeister Carlo Ubbiali ab. Dabei hatte das MV-Agusta-Trio mit Ubbiali, Spaggiari und Hocking das Nachsehen. Schon auf der Tourist Trophy hatte er sich in der Achtliterklasse hinter den drei MV-Agusta Werksrennern von Ubbiali, Hocking und Taveri als bester MZ-Pilot platziert.

Im November 1960 traf John Hempleman eine für seinen weiteren Lebensweg einschnei-

John Hempleman konnte bei seinen zwei Auftritten in Schleiz – 1959 und 1960 – stets einen Platz auf dem Siegerpodest erringen.

dende Entscheidung. Er heiratete seine Freundin Beth und hängte die Rennkombi an den berühmten Nagel. John Hempleman verbindet nicht nur seine Rennerfolge und die Zeit als MZ-Werksfahrer mit Deutschland; einer seiner Vorfahren war der 1799 in Hamburg-Altona geborene Georg Hempelman. Mit seinem Schiff „Mary Ann“ ging er auf Walfang und kam dabei auch in die Gewässer von Neuseeland. Das Land hatte es ihm offenbar angetan – er blieb dort. 1889 verstarb er als Georg Hempleman in Wellington. An der Uferpromenade von Akaroa erinnern heute noch drei große Waltranpötte an den ersten deutschen Einwanderer von Neuseeland. Im Übrigen wird John Hempleman zum 80-jährigen Jubiläum auf dem Sachsenring – am 7. und 8. Juli – zu Gast sein. Auf dem Rückweg in seine Heimat wird er auch in Schleiz einen Zwischenstopp einlegen.

## DAS WUNDER VON MONZA – NOLL/CRON WERDEN AUF BMW-WELTMEISTER



Wilhelm Noll und Fritz Cron auf ihrer BMW während der Saison 1954

Quelle: BMW Group Mobile Tradition –  
www.bmwmobiletradition.de

Monza, 12. September 1954: Beim Großen Preis von Italien sahen Wilhelm Noll und sein Beifahrer Fritz Cron mit ihrem voll verkleideten BMW-Gespann als Erste die Zielflagge. Zum ersten Mal ging der Weltmeistertitel in der Gespannklasse nach Deutschland, zum ersten Mal an BMW. Für die beiden aus Kirchhain (bei Marburg) stammenden Fahrer war es der dritte Saisonsieg. Zu vor hatten der Kfz-Mechaniker Noll und der Te-

lefontechniker Cron mit dem Großen Preis von Deutschland und der Schweiz zwei WM-Läufe eindrucksvoll gewonnen. Ihre erfolgreiche Saison, wurde durch zwei zweite Plätze – beim Ulster GP in Belfast und beim GP von Belgien in Spa-Francorchamps – und einem dritten Platz bei der TT auf der Isle of Man komplettiert. Damit fuhr das BMW-Gespann bei allen sechs WM-Läufen des Jahres auf das Podium. Noll/Cron durchbrachen außerdem die jahrelange Dominanz von Norton



Die Weltmeister auf BMW in der 500-ccm-Seitenwagenklasse: Wilhelm Noll (r.) und Fritz Cron (l.)

in dieser Klasse. „Entscheidend“, betont Noll heute, „war unter anderem die stark verbesserte Einspritzanlage unserer BMW“.

Zu Beginn der Saison sah es danach überhaupt nicht aus. Der Engländer Eric Oliver, vierfacher Weltmeister und amtierender Titelverteidiger, konnte mit seinem Beifahrer Les Nutt die ersten drei Rennen auf einer verkleideten Werks-Norton für sich entscheiden. Beim Feldbergrennen, das nicht zur Weltmeisterschaft zählte, hatte Oliver jedoch einen schweren Unfall, in dessen Folge er beim Deutschen GP auf der Solitude bei Stuttgart nicht an den Start gehen konnte. Damit bekamen Noll und Cron ihre Chance. Sie erangen mit der Einspritzer-RS den ersten BMW-Sieg bei einem WM-Lauf überhaupt. Einen GP-Sieg, wie Noll versichert, den sie auch aus eigener Kraft erreicht hätten: „Zu dem Zeitpunkt, als Oliver beim Feldbergrennen ausfiel, lagen wir ohnehin schon fünf Sekunden vorne.“ Beim Schweizer Grand Prix, dem fünften Lauf der Saison, gingen Noll/Cron wiederum als Erste durchs Ziel. Konkurrent Oliver fuhr lediglich zwei Punkte ein, und vor dem letzten Rennen in Monza lagen beide Fahrer punktgleich mit 26 Zählern an der

Spitze. Doch Oliver konnte auch in Monza nicht starten, sein Arm musste wieder in Gips gelegt werden. Damit brauchten Noll/Cron nur zu punkten.

Doch die beiden, die in Monza erstmals mit einem voll verkleideten Gespann an den Start gingen, wollten sich damit nicht begnügen. Vom Start weg führten sie das Rennen souverän an und führten in jeder Runde über vier Sekunden Vorsprung auf das Norton Gespann Smith/Dibben heraus. Die Presse war enttäuscht, dass es nicht zum großen Show-down kam. Mit ihrer souveränen Fahrt haben Noll/Cron aber bewiesen, dass sie würdige Weltmeister sind. In Deutschland werden nach der Fußball-WM erneut Weltmeister gefeiert – diesmal im Motorradsport. „Unser Titel war bundesweit großes Thema“, erinnert sich Noll. Gegen die neue Vollverkleidung, die hervorragenden Bremsen und die souveräne Teamtaktik von BMW, in der „an oberster Stelle ein Sieg des Fabrikats, dann erst einer des Fahrers stand“, hätte wohl auch Oliver keine Chance gehabt.



**WINTEC®**  
Autoglas  
mobiler Service vor Ort  
07570 Weida  
Tel.: (03 66 03) 4 40 54  
Fax: (03 66 03) 4 40 56

**ASS** Auto-Service  
Schleiz GmbH  
• VOLVO-Nutzfahrzeuge  
• DAF-Nutzfahrzeuge  
• Kfz-Instandsetzung  
• NKW-Aufbauten  
• Freie Tankstelle  
• Fahrzeugüberprüfungen  
Oschitzer Straße 80 • 07907 Schleiz  
Tel.: 0 36 63 / 42 90 -0 • Fax 0 36 63 / 42 90 43  
www.ass-schleiz.de

**BayWa** Bauzentrum  
Oettersdorfer Str. 40  
07907 Schleiz  
Telefon:  
(03663) 48190

**MICK'S MODEL HOUSE**  
Heute hier in Fahrerlager!  
• ISLE OF MAN SHOP  
• MOTORRADMODELLE  
• FANARTIKEL  
• MOTORRADBEKLEIDUNG  
Nenkersdorfer Straße 20 • 04654 Frohburg  
Tel. 034348 54861 • Mobil 0172 9028178  
AminRiedel@web.de • www.micks-model-house.com

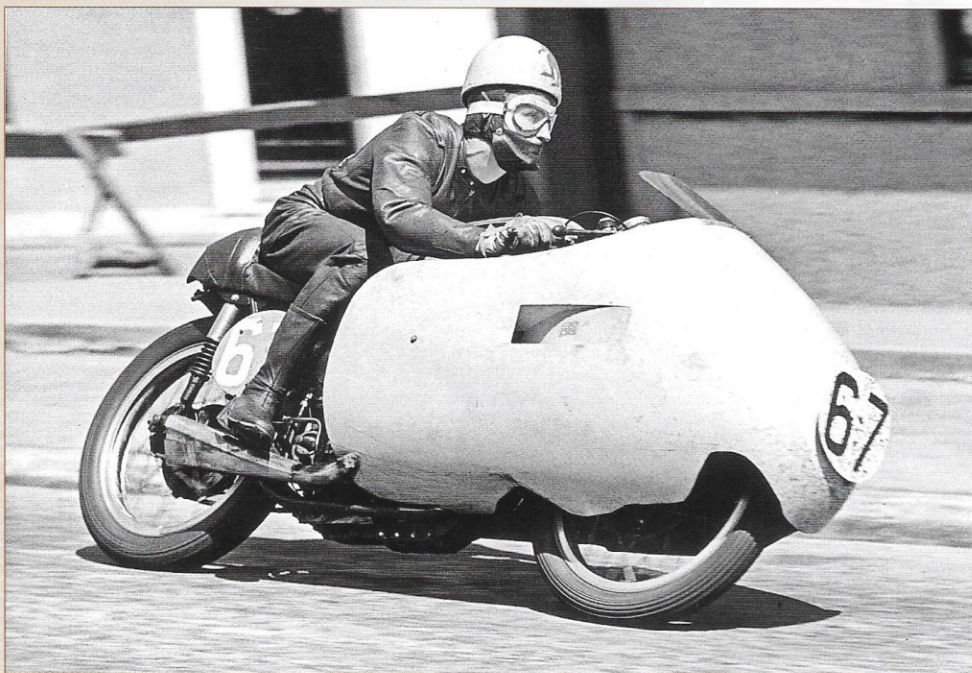
**Ford**  
**Autohaus Hammerschmied**  
Oettersdorfer Straße 54 • 07907 Schleiz/Thüringen  
Tel.: (0 36 63) 40 28 -50 / -60 / -70

**BISTRO**  
**Stand By**  
ÖFFNUNGSZEITEN  
Montag bis Freitag: 7.00 bis 22.00 Uhr  
Samstag - April bis Oktober: 11.00 bis 22.00 Uhr  
November bis März geschlossen  
oder nach Vereinbarung  
Sonntag: 14.00 - 22.00 Uhr  
BISTRO Stand By  
07919 Langenlochst-Vogranstr. 19  
Tel. 036645 21111  
www.bistro-stand-by.de  
bistro-stand-by@t-online.de

COMMERZBANK CLASSIC GRAND PRIX

2. COMMERZBANK CLASSIC GRAND PRIX

## ZUM GEDENKEN AN ROGER ALBERT BARKER (1927 – 1957)



Text: Frank Bischoff  
Fotos: Hans Ritter 1, Archiv Don Cox

Mit der Empfehlung eines 10. Platzes auf der Isle of Man kam Roger Barker nach Schleiz.

Das erste Juli-Wochenende 1957 war von ungewöhnlich hohen Temperaturen gekennzeichnet, die den Asphalt auf den Straßen weich werden ließen. Keine besonders guten Voraussetzungen für hohe Geschwindigkeiten im Renntempo, so wie sie während des 35. Schleizer Dreieckrennens gefahren wurden. Und belastend auch für die Physik der „Artenisten auf Rädern“.

Ganz sicher inspiriert durch die Eindrücke seines Landsmannes Bob Brown – im vorherigen Jahr Doppelsieger und erster Australier und Ausländer überhaupt auf der höchsten Stufe des Schleizer Siegerpodestes, war auch ein in Europa relativ „unbeschriebenes Blatt“ – war Roger Barker nach Thüringen gereist. Interessant dabei auch, dass zum gleichen Termin in Spa-Francorchamps der „Große Preis von Belgien“ stattfand, wo Bob Brown seinen Moto-Gilera-Verpflichtungen nachkommen musste. Roger Barker aber war Privatfahrer, und deren Starts bei Weltmeisterschaftsläufen wurden damals recht dürftig honoriert. So

Roger Barker unmittelbar vor dem Start der Klasse bis 350 ccm in Schleiz.

dürftig, dass selbst die in der devisenschwachen DDR gezahlten, wirklich nicht üppigen Startgelder Anreiz genug waren, das Rennen hinter dem „Eisernen Vorhang“ dem prestigeträchtigen Weltmeisterschaftslauf vorzuziehen.

Roger Barker kam auf Anhieb mit der ältesten deutschen Motorradrennstrecke sehr gut zurecht; er war Trainingsschnellster in beiden großen Klassen. Und mit solchen Leuten wie den BMW-Spitzenfahrern Ernst Hiller und Ernst Riedelbach, den NSU-Assen Helmut Hallmeier und Walter Reichert sowie Valdemar Lundberg (Schweden) und Robert Matthews (Nordirland) verwies er alles andere als „heurige Hasen“ neben oder hinter sich in den Startaufstellungen. Auch der Kontakt zum Ver-



anstalter und zu den Schleizer „Einheimischen“ war offenbar sofort gut.

Roger – nicht nur durch die knallgelbe Verkleidung seiner Norton auffallend – setzte die beeindruckende Vorstellung im Rennen der 350er-Klasse fort. Sofort in Führung gehend, stellte er mit 130,69 km/h einen neuen absoluten Rundenrekord auf, der auch das Halbiterrennen überstand. Reifenprobleme zwangen ihn aber Mitte des Rennens zur Aufgabe.

Die Halbiterklasse war in der Anfangsphase quasi eine Kopie der 350er – Roger Barker lag in Führung. Unter dem Einfluss der enormen Hitze erlitt er aber in der siebten Runde einen Hitzschlag, dessen Folge ein schwerer Sturz im Streckenabschnitt Heinrichsruh war. Jede Hilfe kam zu spät – eine hoffnungsvolle Karriere war zu Ende, bevor sie richtig begonnen hatte.

Das alles geschah vor nunmehr 50 Jahren. Heute – 2007 – ist es Veranlassung, das viel zu kurze Leben dieses Mannes nochmals zu würdigen.

Roger Albert Barker wurde am 11. Mai 1927 im australischen Mudgee geboren. Diese Stadt liegt inmitten eines Schafzuchtgebietes, 200 km nordwestlich von Sydney, und hat etwa 20.000 Einwohner. Er war das jüngste von sechs Kindern. Vater Classie war Qualitätsprüfer; seine Aufgabe bestand darin, die Schafwolle unmittelbar nach der Schur zu klassifizieren.

Rogers Bruder Aubrey, drei Jahre älter als er, übte den Haupteinfluss auf seine Rennambitionen aus. Er besaß eine betagte Indian, die er u.a. zur Kontrolle der riesigen Schafherden nutzte und brachte Roger das Motorradfahren bei. Beide Brüder starteten dann auch in Rennen. Erstmals erwähnt ist Roger Barkers Name bei der „Miniature T.T.“ 1948, einem in Mudgee veranstalteten Dirt-Track-Rennen. Schon damals filmte Aubrey mit einer Schmalfilmkamera, für Roger ein gutes Mittel zur Analyse seines Fahrstiles.

Nach Abschluss der Schule fand er eine Anstellung beim örtlichen Radiosender und wurde Ansager der Morgensendung. Seine diesbezügliche „Karriere“ endete aber relativ schnell, auf eine für ihn ärgerliche, grundsätzlich aber kuriose Weise. Über ein aufgetretenes Problem offenbar verärgert, gab er seinem Frust auf nicht ganz seriöse Weise Ausdruck. Sein Fehler: er hatte vergessen das Mikrofon abzuschalten.

Seinem Umzug nach Melbourne folgte der nach Albury, wo er als Taxi-Fahrer sowie Motorradverkäufer arbeitete. Die ihm gehörende Velocette KTT erfüllte die Anforderungen bald nicht mehr. Mit einer von Ken Kavanagh gekauften 350 ccm Norton „Manx“ verbesserten sich die Erfolgsaussichten dann erheblich.

Im Juni 1954 nahm er bei katastrophalen

Wetterbedingungen (in Australien herrschen im Juni ja bereits winterliche Bedingungen) an einem erstmals ausgetragenen, 2.000 km langen Straßen-Trial teil. Seine Maschine war eine – Jawal! Das Rennen blieb ein Unikat.

Es war Januar 1955. Geoffrey Duke – damals schon fünfmaliger Weltmeister – absolvierte eine Australien-Rentour. Er war beeindruckt von Rogers fahrerischen Qualitäten (was er auch in seinem Buch „In pursuit of perfection“ zum Ausdruck brachte). Auf dem Kurs von Gawler in Südastralien hatte der Weltmeister Getriebeprobleme mit seiner Gilera, und gegen die wie entfesselt fah-

renden Keith Campbell und Roger Barker war er so chancenlos. Roger wurde Zweiter. Besonders bemerkenswert: aus Aubreys Filmaufnahmen ist zu erkennen, dass sein Bruder von der großen Hitze stark in Mitleidenschaft gezogen war.

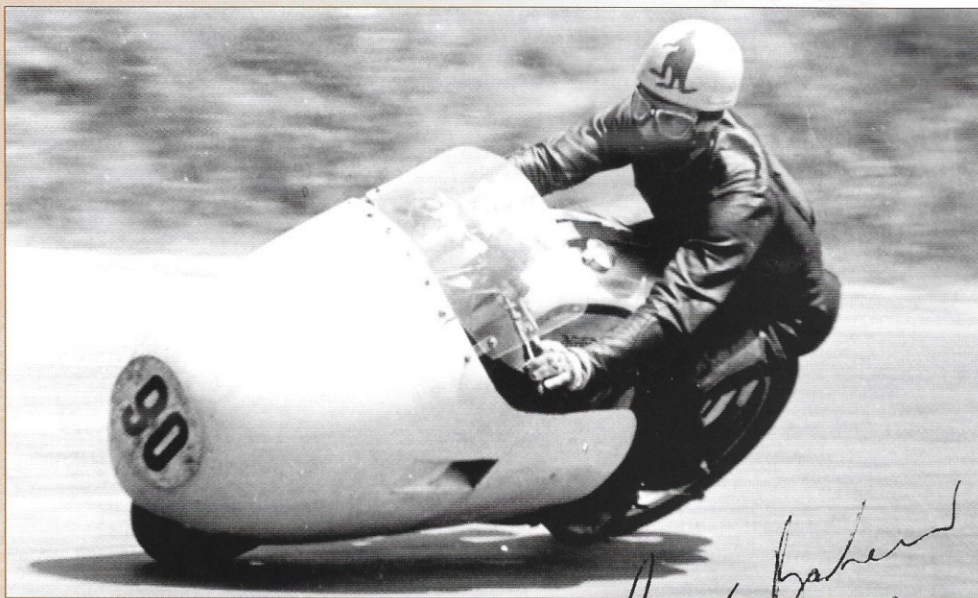
Eine seiner großen Stärken: obwohl relativ klein, war er einer der exzellentesten Starter. 1956 und zu Beginn des Jahres 1957 erzielte er sehr gute Resultate (u.a. erste Plätze im Victorian 350 GP in Ballarat und im 125-ccm-GP von Australien in Bandiana). Die Nominierung für das offizielle australische 3-Mann-T.T.-Team war so keine Überraschung. Seine Teamgefährten waren Bob

# Bitte Vormerken!

**Im Rahmen des Classic Grand Prix auf dem Schleizer Dreieck findet am  
Freitag, 22. Juni 2007 die Buchpräsentation  
„80 Jahre Sachsenring – Idole von Agostini bis Zeller“ statt.**

**Ort:** Festzelt im Fahrerlager  
**Zeit:** 19.00 Uhr  
**Ehrengast:** Der zweifache Weltmeister und legendäre Sachsenring-Sieger von 1971, Dieter Braun sowie weitere bekannte Rennfahrer

Schleizer Dreieck  
Allgemeiner Anzeiger  
Das Anzeigenblatt für Thüringen  
Seit 1923



Mit 130,69 km/h stellte Roger Barker einen neuen absoluten Rundenrekord in Schleiz auf.

Eine Seltenheit: Ein Autogramm von Roger Barker.

*Roger Barker*  
 ROGER BARKER AUSTRALIER  
 1957 Melbourne, 22. Juni 1987

Brown und Eric Hinton.

Im Februar 1957 reiste er auf dem P&O-Liner „Arcadia“ – gemeinsam mit zahlreichen anderen Fahrern – nach England. Jack Walters, einer der herausragenden Mäzene jener Zeit (er hatte ihm schon eine 125-ccm-MV Agusta gekauft), bezahlte ihm zwei neue Norton „Manx“. Nach Anschaffung eines Vans übernahm Roger die Maschinen in bewährter „Commonwealth-Manier“ in Birmingham und startete das „Abenteuer Europa“. Im Vorfeld des Schleizer Ereignisses waren folgende Ergebnisse besonders bemerkenswert:

- 05. Mai 6. Platz 500 ccm Mettet/Belgien
- 12. Mai 4. Platz 500 ccm St. Wendel
- 07. Juni 10. Platz 500 ccm T.T. Insel Man
- 29. Juni 8. Platz 500 ccm Dutch T.T. Assen

Dann kam Schleiz. Vom dortigen tragischen Geschehen war schon die Rede. Roger Barker wurde in der Schleizer Bergkirche aufgebahrt, an der Trauerfeier und der Beerdigung nahmen Tausende von Menschen teil. Die Beerdigung auf dem

Schleizer Friedhof basierte allerdings nicht auf der Willenserklärung seiner Angehörigen; heute unfassbar – aber in jener Zeit fehlten einfach die Möglichkeiten, den Leichnam anders als durch Beerdigung vor hitzebedingtem Schaden zu bewahren.

Rogers Familie (die vom Tod ihres Angehörigen am 8. Juli 1957 in der Morgensendung von Radio Melbourne erfuhr!) entschied sich dann für die Überführung des Leichnams in seine Heimat, was eine Exhumierung zur Folge hatte. Das war nicht einfach, und es dauerte fast drei Wochen, bis alle Formalitäten erledigt und entsprechende Voraussetzungen in einem Flugzeug der Qantas-Airlines geschaffen worden waren. Rogers Schwägerin Joan, heute noch in Australien lebend, erinnert sich an die große Unterstützung durch den damaligen Schleizer Bürgermeister bei der Klärung aller Probleme. Seine wirklich letzte Ruhe fand Roger Barker dann auf dem Friedhof des Melbournor Vorortes Heidelberg. Die namentliche Identität mit der deutschen Stadt ist kein Zufall, handelt es sich doch um ein Gebiet mit vielen Einwohnern deutscher Abstammung.

Der Versuch von Aubrey und Joan Barker, das Schleizer Dreieck während eines Europa-Aufenthaltes 1986 spontan zu besuchen, scheiterte an der Verweigerung durch die DDR-Grenzbehörden. Es war ihnen lediglich möglich, einer im Grenzbereich arbeitenden und in Schleiz wohnenden jungen Frau einen Blumenstrauß mitzugeben, den

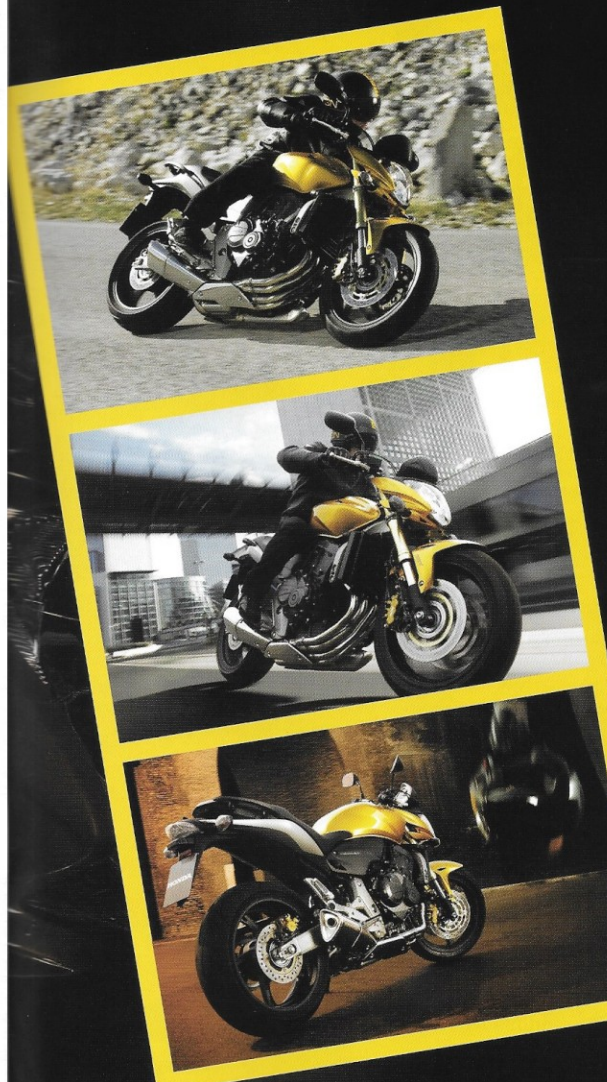
diese an der Unfallstelle niederlegte.

1995 war es dann kein Problem mehr. Bruder und Schwägerin kamen nach fast 40 Jahren an den Ort, wo Roger Barker sein letztes Rennen gefahren war. Sie suchten auch die Bergkirche und das Hotel „Luginsland“ auf. Dort waren sie erfreut und gerührt zugleich über die ein würdiges Andenken darstellende Bilderwand. Von Schleiz und seiner Bevölkerung waren sie so angetan, dass sie Rogers damalige Überführung nach Australien als Fehler bezeichneten. Zu dieser Auffassung hat sicher beigetragen, dass alle noch lebenden Mitglieder der Barker-Familie mittlerweile von Melbourne weggezogen sind und die Grabstelle zu meist unbesucht bleibt.

Aubrey Barker ist vor einiger Zeit verstorben. Nun halten seine Frau Joan und deren Söhne das Andenken des so hoffnungsvollen australischen Rennfahrers in Ehren. Sie pflegt liebevoll alle Preise – so die T.T.-Medaillen, die T.T.-Silber-Replica, die Gordon-Laing-Trophy und auch den vom damaligen VEB Jenaer Glaswerk Schott&Gen. gestifteten Ehrenpreis für die schnellste Runde des Tages im Schleizer Dreieckrennen 1957.

Anmerkung: Besten Dank an Don Cox aus Haberfeld in Australien, dessen Hilfe diesen Artikel erst ermöglichte.

# Die Neue CB600F Hornet



Schlank, angriffslustig und auf der Suche nach neuen Herausforderungen stellt die neue Hornet des Modelljahres 2007 die Klasse „Performance Naked“ auf den Kopf. Dafür sorgen ein revolutionärer Look und die knackige Performance eines vollkommenen neuen Motors und Fahrwerks.

Als Hondas Entwicklungsteam sich daran machte, die nächste Generation der erfolgreichen Hornet zu schaffen, wussten sie, dass die Zeit reif war, etwas neues zu kreieren. Es musste ein so unerwartetes Konzept entwickelt werden, dass es die Bühne für eine neue, diese Klasse dominie-

rende Motorradgeneration bereitet. Mit dem sexy Styling und einer leichteren, schlankeren Form, ist die neue Hornet nicht nur ein Hingucker, sondern auch ein Top Performer.

Besonders auf eng gewundenen Landstraßen spielt sie ihre Trümpfe aus. Nach ihrer erfolgreichen Premiere 1998 setzte die Hornet neun Jahre lang den Trend im Naked-Sportbike-Bereich. Bald wurde sie in Europa als meistverkaufter Pionier in Sachen Leistung und Design bekannt, an dem sich alle anderen Naked-Sportbikes messen lassen mussten.

**HONDA**  
The Power of Dreams

Markant, provozierend,  
unwiderstehlich.

Hornet 600

**NEU!**



Die Naked mit dem gewissen Etwas. Die neue Hornet 600 hält mit spielerischer Leichtigkeit, was die unverwechselbare, dynamische Optik verspricht. Ihre Agilität, das leichte Handling und der aggressive Vortrieb durch das neu ent-

wickelte Triebwerk der brandaktuellen CBR600RR machen sie so unwiderstehlich. Auf Wunsch mit Combined ABS-Bremssystem erhältlich. Dieses Motorrad ist eine Sünde wert. Jetzt bei uns Probe fahren!

**MOTORRAD FRANZ**

Kirchenlamitzer Str. 50b  
95126 Schwarzenbach  
Tel.: 0 92 84 - 800 488

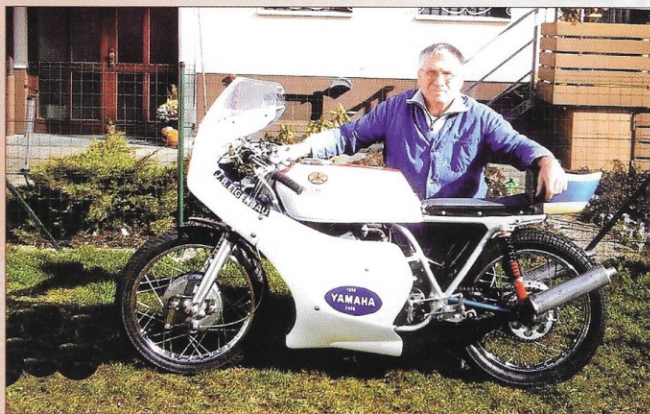
Bamberger Straße 9/13  
95445 Bayreuth  
Tel.: 09 21 - 150 958 90

[www.motorrad-franz.de](http://www.motorrad-franz.de)



COMMERZBANK CLASSIC GRAND PRIX

## EIN TRAUM WIRD WIRKLICHKEIT



Text: Jürgen Müller  
Fotos: privat

Stolz präsentiert  
Jürgen Rzepka seine  
Renmaschine

Es gibt Geschichten im Motorsport, die klingen wie ein Märchen und trotzdem sind sie wahr. Für Jürgen Rzepka geht beim Commerzbank Classic Grand Prix ein Traum in Erfüllung.

Alles begann für den Karlsruher mit einer Ersatzteilbestellung bei der Firma "Dietael Fahrzeugteile-Service" aus Oberböhmendorf. Von diesem Zeitpunkt an nahm der Wahnsinn seinen Lauf. Mit den bestellten Teilen erreichte ihn auch ein Prospekt vom Classic Grand Prix 2006. Für den 71-Jährigen wurden beim Lesen zahlreiche Erinnerungen aus den 50er- und 60er-Jahren wieder wach. Damals verfolgte der gebürtige Sachse als Zuschauer auf verschiedenen Kursen, wie unter anderen in Bernau, Dresden-Hellerau, Chemnitz, Hohenstein-Ernstthal und Schleiz die Rennen.

Vom Flyer animiert, reisten Jürgen Rzepka und Sohn zur Classic-Veranstaltung 2006 nach Schleiz.

baute sich kurzerhand eine Maschine selbst auf. Um die Kosten niedrig zu halten, verwendete er eine Yamaha 250ccm des Baujahres 1973. Diese Maschine bildete mit ihrem Fahrwerk und dem Motor den Grundstock. Mit gebrauchten Rennteilen, die alle angepasst und repariert sowie gespritzt werden mussten, entstand langsam ein Schmuckstück in Eigenregie. Lediglich für den Überzug der Sitzbank musste die Hilfe eines erfahrenen Sattlers in Anspruch genommen werden.

Doch damit nicht genug, die Rennmaschine sollte unbedingt vor Weihnachten fertig werden und unter dem Weihnachtsbaum stehen. Was er schließlich mit viel Fleiß auch schaffte. Für das Strahlen des Weihnachtsbaums konnte sich seine Frau noch begeistern, doch eine Rennmaschine unterm Baum, das war einfach zuviel. Frau Rzepka ergriff spontan die Flucht. Was für Jürgen

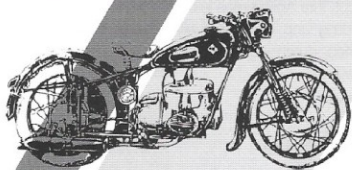
Nicht jedermanns  
Geschmack: eine Renn-  
maschine im Wohnzimmer.  
Diese Erfahrung musste  
auch Jürgen Rzepka  
machen



„Nach zwei Tagen spannender Rennen und guter Stimmung am Dreieck habe ich mir geschworen, im kommenden Jahr mit einer eigenen Maschine an den Start zu gehen“, erinnert sich der gelernte Werkzeugmacher. Zwar gehörten Motorräder schon immer zu seinem Hobby, doch mit der Rennszene betrat er völlig neues Neuland. Jürgen Rzepka

Rzepka Duft ist, bedeutet für seine Frau einfach nur Gestank. So musste die Maschine leider – aus der Sicht des Erbauers – wieder in die Werkstatt verschwinden. Seit dieser Zeit wartet Jürgen Rzepka voller Ungeduld auf die Tage des Commerzbank Classic Grand Prix, hier kann er seinen Traum endgültig ausleben.

## DIETEL Fahrzeugteile-Service



- Gummiformteile
- Blechbearbeitung
- mechan. Fertigung
- Räder & Speichen
- Versandhandel

Vollsortiment für:  
AWO • EMW  
IFA • IWL  
MZ • Simson • Stoye

Sommerseite 7 • 07907 Schleiz-Oberböhmendorf  
Tel.: (0 36 63) 40 44 11 • Fax: (0 36 63) 40 44 71

e-mail: [dietel-fahrzeugteile@t-online.de](mailto:dietel-fahrzeugteile@t-online.de) • [www.dietel-fahrzeugteile.de](http://www.dietel-fahrzeugteile.de)

## IMPRESSSIONEN – SUPER-SIDE 2007 IN SCHLEIZ

Fotos:  
Jan und  
Jürgen Müller



Start  
Superside  
Gold-Race

Die Schweizer  
auf der Jagd  
nach Meister-  
schaftspunkten

Michael  
Hildebrand  
in Aktion

Etwas für das  
männliche  
Auge

Sieg für den Schleizer  
Thomas Walther (Nr.77)



Siegerehrung  
Gold-Race

Moser (rechts)/  
Wäfler

Start  
Match-Race

Das MDR-  
Fernsehen zu  
Gast in Schleiz



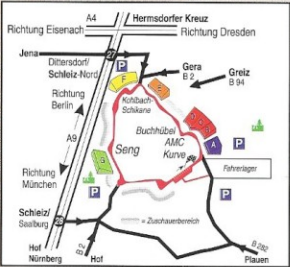
Die wilde Hatz  
nach Sekunden



2. COMMERZBANK CLASSIC GRAND PRIX



Das Schleizer Dreieck, erstmals als Rennstrecke befahren 1923, ist die älteste Rennstrecke in Deutschland. Besonders Motorräder und Seitenwagenspanner führen in Schleiz atemberaubende Rennen. Auch Tourenwagen und Formelfahrzeuge bezauberten die Zuschauer mit schnellen Runden und spannenden Verfolgungsjagen. Selbst in den Jahren des kalten Krieges fanden Fahrer aus vielen Nationen den Weg nach Schleiz. Und sie kamen nicht nur aus Russland, Ungarn oder der Tschechoslowakei. Auch Fahrer aus Schweden, wie Freddy Kottulinsky oder Jürg Dubler aus der Schweiz kamen und siegten. 1967 war der Sieger im Formel III Rennen Chris Williams auf Brabham, er kam aus England und umkreiste das alte Straßendreieck erstmals in unter 3 Minuten. Und noch viele andere weltbekannte Fahrer wie Luigi Taveri (siehe Foto), Jo Siffert, Ginger Molloy, Jack Findley, John Hempleman fuhren und siegten in längst vergangenen Tagen auf dem Schleizer Dreieck. Heute findet auf dem Schleizer Dreieck jährlich ein in Deutschland einmaliges Event des klassischen Motorsports statt. Dabei stehen die klassischen Sidecars im Mittelpunkt der Wettbewerbe, die als klassische Rennen ausgetragen werden. Außerdem gehen auch die spektakulären Rennserien der IHRO und Grab the Flag mit historischen Rennmotorrädern an den Start. Phil Read, Motorradweltmeister aus England, begeisterte in diesen Rennen das Schleizer Publikum. Der Classic Grand Prix bildet außerdem einen optimalen Rahmen für die Präsentation klassischer Rennmotorräder, Tourenwagen und Formelfahrzeuge. Nach sensationellen Veranstaltungen in den letzten Jahren freuen wir uns Sie schon jetzt zum 3. Classic Grand Prix vom 20. bis 22. Juni 2008 auf dem Schleizer Dreieck einladen zu dürfen.



The Schleizer Dreieck, in 1923 first time drives on as a racing course, is the oldest natural racing course in Germany. Particularly motorcycles and sidecars drove breath-robbing races at Schleiz. Also touringcars and formula vehicles charmed the spectators with their fast laps and exciting pursuits. Even in the time of the Cold War drivers from many countries found the way to Schleiz. And they came not only from Russia, Hungary or the Czechoslovakia. Also drivers from Sweden, like Freddy Kottulinsky or from Switzerland, like Jürg Dubler came and triumphed at Schleiz. 1967 were the winner in the formula III race Chris Williams on Brabham, he came from England and circled the old course for the first time under 3 minutes. And many other famous drivers for example Luigi Taveri, Jo Siffert, Ginger Molloy, Jack Findley, John Hempleman drove and triumphed in long passed days on the "Schleizer Dreieck". Today on the "Schleizer Dreieck" takes place the FIM Sidecar World championship and an unique event of classical racing in Germany, the Schleizer Dreieck Classic Grand Prix. The competition highlights of the Classic Grand Prix are the classical sidecars, which are driven in classical races. Also the spectacular racing series of the IHRO and Grab the flag go to the start with her historical racing motorcycles. Phil Read, motorcycle world champion from England inspired in these series the Schleizer spectators. And the Classic Grand Prix forms an optimal framework for the presentation of classical racing motorcycles, touring and formula cars. After the sensational meetings in the last years we are already pleased you to the 3<sup>rd</sup> Schleizer Dreieck Classic Grand Prix from June the 20<sup>th</sup> to 22<sup>nd</sup> in 2008. We hope to see you there to enjoy together the classical bikes, sidecars and cars.

Text: Anja Oelsner Schieferdecker, Fotos: Jürgen Müller, Jürgen Glaser, Hans Ritter †, Werbeberatung und Verkauf Manuel Metzner

**Classic Grand Prix 2008**  
vom 20. - 22. Juni

**Schleizer Dreieck**  
**Germany**

[www.schleizer-dreieck.de](http://www.schleizer-dreieck.de)  
<http://amc.schleizer-dreieck.de>



Sternquell  
1857  
SEIT  
150 JAHRE  
Sternquell  
...DA BIST DU ZU HAUS!  
150 JAHRE