



DIETEL

Fahrzeugteile-Service

Inh. Torsten Dietel



Restauration • Reproduktion

**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 Oberböhmendorf • Tel.: 03663 / 40 44 11 • Fax: 03663 / 40 44 71
www.dietel-fahrzeugteile.de • email: dietel-fahrzeugteile@t-online.de**

Räder & Speichen



**SERVICE-TELEFON:
0700 SPEICHEN (0700 / 77342436)**

www.speichen.info • e-Mail: bestellung@speichen.info

Edelpapageienzucht Torsten Dietel

- Zucht
- Import / Export
- Beratung / Kauf / Verkauf
- Fertigung und Vertrieb von Käfigen, Volieren und Zubehör

**Sommerseite 7 • 07907 Oberböhmendorf • Tel.: 03663 / 40 44 11
www.neuguinea-edelpapageien.de
e-Mail: info@neuguinea-edelpapageien.de**



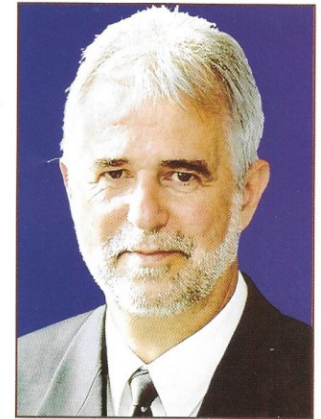
Weibchen Männchen



Classic 2005 auf dem Schleizer Dreieck



GRUSSWORTE



Liebe Motorsportfreunde, sehr geehrte Besucher und Gäste,

als Schirmherr und für den Sport zuständiger Minister des Freistaats Thüringen freue ich mich, Sie zur „Classic 2005“ hier auf dem Schleizer Dreieck, der ältesten Naturrennstrecke Deutschlands, begrüßen zu können. Als Motorsportfans und Technikbegeisterte werden Sie voll auf Ihre Kosten kommen: Sellen gab es in Deutschland ein solch kompaktes Feld von Oldtimern auf zwei, drei und vier Rädern zu sehen – darunter Motorradklassen, die noch nie in Deutschland an den Start gegangen sind, oder fabrikneue Neoclassics, die gegen ihre eigenen „Vorläufer“ antreten.

Gefahren wird u.a. um den „Triumph Classic Cup“, die „IHRO“ bis 350 und 500 ccm, die Klasse „Grab the Flag“ oder um den 1. Platz im „Classic Sidecar Racing“; weitere Präsentations- und Gleichmäßigkeitsläufe für Motorräder folgen. Hinzu kommen Demonstrationsläufe mit historischen Touren- und Formelwagen aus der ehemaligen DDR und Osteuropa.

Mein herzlicher Dank gilt allen Verantwortlichen, Helfern und Betreuern, die die „Classic 2005“ organisiert und möglich gemacht haben, allen voran dem Automobil- und Motorrad-Club „Schleizer Dreieck“ e.V. im ADAC.

Seit Jahren setzen sich der AMC, die Stadt Schleiz, der Saale-Orla-Kreis und der Freistaat Thüringen dafür ein, das traditionsreiche Schleizer Dreieck als motorsportliches Zen-

trum in Deutschland zu erhalten und auszubauen. Immerhin sind hier einige der frühesten Kapitel des Motorradrennsports geschrieben worden - von den Gesamtdeutschen Meisterschaften des Jahres 1950 bis zu den international besetzten Formel-III-Rennen der 60er Jahre. Um so erfreulicher ist es deshalb, dass dem „Dreieck“ mit einer verkleinerten, aber nach wie vor anspruchsvollen Streckenführung im vergangenen Jahr sein Comeback gelungen ist und gleich auch eine Reihe von hochkarätigen Motorsportveranstaltungen hierher geholt werden konnten. Damit bleibt dem Freistaat ein sportliches und touristisches Leuchtfeuer erhalten, das den Blick der weltweiten Motorsportgemeinde auf Thüringen lenkt und auch künftig neue Besucherströme in die Region Schleiz ziehen wird.

Allen Teilnehmern an den Rennläufen zur „Classic 2005“ am Schleizer Dreieck wünsche ich viel Erfolg und gute Platzierungen, den Zuschauern und Gästen viel Spaß und spannende Wettbewerbe und darüber hinaus einen guten und erholsamen Aufenthalt hier im grünen Herzen Deutschlands.

Mit besten Grüßen

Jürgen Reinholz

Thüringer Minister für Wirtschaft, Technologie und Arbeit

ZUR AMC „CLASSIC 2005“ AM 17. BIS 19. JUNI 2005

Liebe Rennbesucher, Gäste und Aktive,

ich freue mich sehr, Sie zur AMC „Classic 2005“, gewissermaßen als Saisonauftakt der Rennveranstaltungen auf diesem neuen Schleizer-Dreieck-Kurs, an der ältesten Naturrennstrecke Deutschlands, im Saale-Orla-Kreis, begrüßen zu dürfen.

Noch nie gab es in Deutschland ein solches kompaktes Feld von Oldtimern auf zwei, drei und vier Rädern. Es sind Motorradklassen zu sehen, die noch nie in Deutschland an den Start gingen oder erstmals auf dem Schleizer Dreieck gastieren, z.B. die Serie „Grab the Flag“ oder die „Classic Sidecar Racing“ Serie. Ein Wiedersehen gibt es mit dem Trabant-Lada-Racing Cup, die Tourenwagen aus der ehemaligen DDR und Osteuropa an den Start bringen. Es fehlen auch nicht die Formel Easter-Boliden mit ehemaligen Spitzenfahrern, wie z.B. die schnellste „Biene“ der 60er Jahre, Helga Stuedel Heinrich. Nicht zuletzt wird ein absolutes High light sein, dass sich auf 15.000 m² der größte Oldtimer- und Teilemarkt Ostdeutschlands mit rund 150 Händlern ein Stellchen gibt.

Diese anspruchsvolle Veranstaltung reiht sich würdevoll in die diesjährigen zahlreichen motorsportlichen Veranstal-

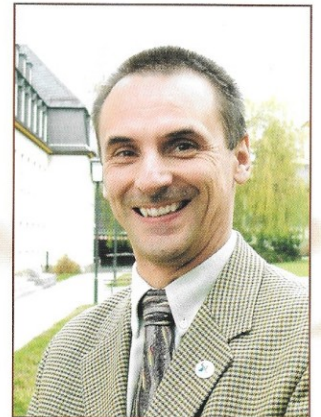
tungen am Schleizer Dreieck ein, bereichert das motorsportliche Angebot und trägt damit wirkungsvoll zu dessen Attraktivität bei Aktiven und Rennbesuchern bei.

Ich bin ich mir sicher, dass die Durchführung dieser Rennveranstaltung mit historischen Rennfahrzeugen wiederum sehr gut bei allen Besuchern ankommen wird.

Für die ausgezeichnete Vorbereitung dieser Veranstaltung möchte ich allen Helfern, den Verantwortlichen der Betreibergesellschaft, dem AMC „Schleizer Dreieck“ e.V. im ADAC mit seiner Rennleitung und allen, die entlang der Rennstrecke für eine reibungslose Durchführung der „Classic 2005“ 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 Roßner



IM ORT, IN UNMITTLBARER NÄHE DES FAHRERLAGERS

Allgemeiner
Anzeiger

Starten Sie mit uns von der Pole-Position

am Sonntag

GRUSSWORTE



Liebe Freunde der Classic 2005,

nicht mal ein Jahr ist es her, dass Motorräder, Formelrennwagen, Sport- und Tourenwagen sowie die Seitenwagen das "Schleizer Dreieck" wieder belebten.

In diesem Jahr konnte ein weiterer wichtiger Teil unserer Straßenrennstrecke, nämlich die K252, erneuert werden und damit ist ein wichtiger Meilenstein für die bautechnische Verbesserungen vorgezogen worden.

Der Veranstaltungskalender des Schleizer Dreiecks sieht in diesem Jahr sehr viele Veranstaltungen vor, darunter auch einige ganz neue, die das erste Mal auf dem Schleizer Dreieck stattfinden werden; das heißt, der Umbau und die Verkürzung des alten Kurses waren eine sehr gute Entscheidung.

Sie, liebe Classic-Freunde, bilden einen Höhepunkt im Reigen der vielfältigsten Veranstaltungen am und auf dem "Schleizer Dreieck".

Die Freunde der Oldtimertechnik kommen sicher voll auf ihre Kosten, denn es finden neben den Rennen der verschiedensten historischen Gruppen auch die beliebten Präsentationsläufe für historische Rennmaschinen, Automobile und Gespanne statt.

In Verbindung mit einem außergewöhnlichen Teilermarkt ist dies sicher ein besonderer Höhepunkt.

Mein besonderer Dank geht an die Mitglieder des Auto- und Motorradclubs „Schleizer Dreieck“ e. V. im ADAC (AMC), an alle ehrenamtlichen Helfer, allen Sponsoren und an alle, ohne die eine solche Veranstaltung in dieser Größenordnung nicht möglich wäre.

Ich wünsche allen Teilnehmern schöne, unfallfreie und spannende Wettkämpfe auf dem neuen Schleizer Dreieck und den Besuchern und Gästen ein ereignisreiches Wochenende bei viel Spaß und Spannung, hoffentlich viel Sonnenschein und gute Laune hier in der Stadt Schleiz und an der Rennstrecke.

Heidmarie Walther
Bürgermeisterin Stadt Schleiz



Liebe Motorsportfreunde,

„alte Erinnerungen“ werden wieder wach.... Unter diesem Motto findet vom 17. bis 19. Juni 2005 unter der Federführung des AMC „Schleizer Dreieck“ e. V. im ADAC die „Classic 2005“ statt.

An einer Rennstrecke, die bereits vor zwei Jahren ihren 80sten Geburtstag feierte und zur ältesten Naturrennstrecke Deutschlands zählt, können sich Fans an diesem Wochenende auf eine große Palette der Motorsportgeschichte freuen.

Bei diesem Spektakel werden neben Präsentationsläufen u. a. auch Gleichmäßigkeitsläufe und Rennen ausgefahren. Dabei spielt es keine Rolle, ob die Oldti-

mer auf zwei-, drei- oder vier Rädern unterwegs sind.

Sicherheit liegt dem ADAC am Herzen! Ich appelliere deshalb an die Fans und Zuschauer, den Anordnungen der Streckenhelfer Folge zu leisten. Ehrenamtlich tätige Organisatoren und ihre Helfer setzen all ihre Energie ein, um die Sicherheit aller Beteiligten auf und neben der Strecke zu gewährleisten.

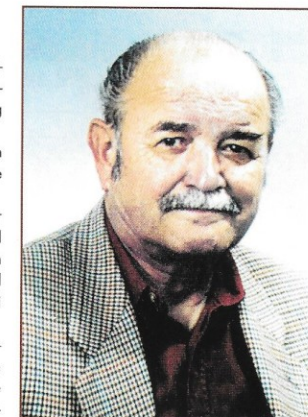
Mein Dank gilt allen Organisatoren, Helfern und Förderern für ihr Engagement und die Unterstützung bei der Vorbereitung und Durchführung der „Classic 2005“.

Den Zuschauern wünsche ich spannende Stunden an der Strecke und allen Teilnehmern viel Freude, sowie einen fairen und unfallfreien Wettkampf.

Herzlichst,

Ihr **Dr. Erhard Oehm**
ADAC-Vizepräsident für Verkehr
Vorsitzender des ADAC Hessen-Thüringen

GRUSSWORTE



Liebe Freude des Motorsports, liebe Gäste,

der AMC Automobil- und Motorradclub „Schleizer Dreieck“ e.V. im ADAC, gegründet erst am 30.9.2004, wird mit der „Classic 2005“ die Tradition des Oldtimer-Sports fortführen.

Dabei aber vor allem auch Neues und Erstmalgendes den zahlreichen Anhängern und Motorsportfans in Schleiz präsentieren.

Noch nie gab es in Schleiz ein solch kompaktes Feld an Oldtimern auf 2, 3 und 4 Rädern, die sich dem Starter zu Rennen, Gleichmäßigkeitsläufen oder zu Classic Paraden stellen.

Zur AMC „Classic 2005“ darf ich Sie ganz herzlich am neuen und alten „Schleizer Dreieck“ begrüßen.

Ganz besonders freut sich der AMC, dass es gelungen ist, die mehrfachen Weltmeister Phil Read (GB) und Ralf Engelhardt (D) zu verpflichten.

Die Frage: „Was haben sich die Schleizer in diesem Jahr wieder Neues einfallen lassen und was ist seit der Eröffnung am 21.8.2004 geschehen?“ davon, liebe Besucher, sollten Sie sich rund um das Schleizer Dreieck selbst überzeugen.

Mein Dank geht an alle Helfer, welcher an der Vorbereitung und der Durchführung dieser Veranstaltung so tatkräftig mitwirkten.

Ein herzlicher Willkommensgruß gilt allen Aktiven der Oldtimerszene, denen ich eine unfallfreie Veranstaltung wünsche.

Dem Team um Rennleiter Richard Heller und den Fahrleitern Waldemar Klemm und Bernd Faber sowie den Promotoren Graham Bothby, Irmgard Kronester, Andreas Illg und Hans-Georg Stutz wünsche ich viel Glück bei der Durchführung der Veranstaltung.

Ich würde mich freuen, Sie liebe Motorsportfreunde, am 9. und 10. Juli 2005, zum 4. Lauf der Seitenwagenweltmeisterschaft, die eingebettet ist in die Deutsche Seriensportmeisterschaft und den MZ-Cup, wieder hier an der ältesten Naturrennstrecke in Europa, in Schleiz begrüßen zu können.

Mit freundlichen Grüßen

Klaus Wolf
1. Vorsitzender AMC „Schleizer Dreieck“ e.V. im ADAC



DIE KREISSTADT SCHLEIZ



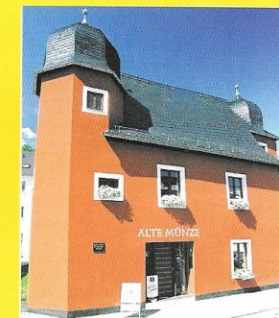
bietet in unmittelbarer Nähe zur Anschlussstelle Schleiz der BAB 9 neu erschlossene Industrie- und Gewerbeflächen an.

Im GE „Schleiz Süd“ ca. 24 ha Gewerbefläche und im GI/GE „Wolfsgalgen“ ca. 10 ha Industriefläche sowie 6 ha Gewerbefläche



Anfragen an:
Stadtverwaltung Schleiz
Amt für Wirtschaft und Kultur
Teichstraße 1 • 07907 Schleiz
Tel.: 03663 / 4804141 oder 145
e-Mail: wirtschaft@schleiz.de

Aufbaugesellschaft Ostthüringen mbH
Friedrich-Engels-Straße 7 • 07545 Gera
Tel.: 0365 / 8401622
e-Mail: hartwig.harz@ago.thueringen.de



Alles über Schleiz und seine Umgebung erfahren Sie im markantesten Gebäude der Stadt, in der sanierten **Alten Münze**, in der sich auch die **Stadtinformation Schleiz** befindet:

Neumarkt • 07907 Schleiz
Tel.: 03663 / 428735
Internet: www.schleiz.de
e-Mail: tourist-info@schleiz.de



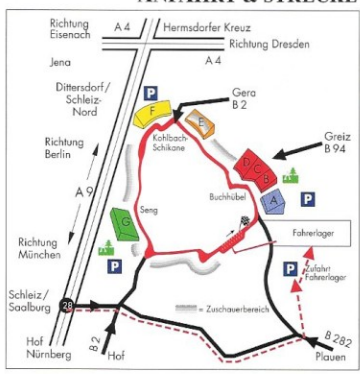
Freibad „Wisenta-Perle“
Görkwitzer Unterweg in Schleiz

ZEITPLAN

Freitag, 17.06.2005	Samstag, 18.06.2005	Sonntag, 19.06.2005
Test- und Einstellfahrten – Classic 2005	Classic 2005	Classic 2005
09:00 – 09:30 Triumph Classic Cup	08:00 – 08:20 Classic Parade Motorräder Klasse 1 Baujahr bis 1949	08:00 – 08:20 Classic Parade Motorräder Klasse 2 Baujahr 1950 bis 1969 bis 250 ccm
09:30 – 09:45 Strecke räumen	08:20 – 08:40 Classic Parade inkl. Gleichmäßigkeitslauf Gespanne Klasse 6 (R1) Baujahr bis 1979 bis 1000 ccm	08:20 – 08:40 Classic Parade Motorräder Klasse 3 Baujahr 1950 bis 1969 über 250 ccm
09:45 – 10:05 Classic Parade Motorräder Klasse 5 Baujahr 1970 bis 1989 über 250 ccm	08:40 – 08:50 Strecke räumen	08:40 – 09:00 Klasse 4 Motorräder 1970 bis 1989 bis 250 ccm
10:05 – 10:35 Triumph Classic Cup	08:50 – 09:10 Classic Parade Motorräder Klasse 3 Baujahr 1950 bis 1969 über 250 ccm	09:00 – 09:15 Eröffnung
10:35 – 10:50 Strecke räumen	09:10 – 09:30 Classic Parade Motorräder Klasse 4 Baujahr 1970 bis 1989	Runden
10:50 – 11:10 Klasse 4 Motorräder 1970 bis 1989 bis 250 ccm	09:30 – 09:50 Classic Parade Motorräder Klasse 5 Baujahr 1970 bis 1989 über 250 ccm	09:15 – 09:45 Königsklasse 10 Rennen 1
11:10 – 11:40 Triumph Classic Cup		09:45 – 09:55 Strecke räumen
11:40 – 11:55 Strecke räumen	09:50 – 10:05 Strecke räumen	09:55 – 10:25 Sportsmen+Classic 750 10 Rennen 2
11:55 – 12:15 Classic Parade Motorräder Klasse 1 Baujahr bis 1949	10:05 – 10:35 IHRO 350 – Zeittraining	10:25 – 10:35 Strecke räumen
12:15 – 12:35 Classic Parade Motorräder Klasse 2 Baujahr 1950 bis 1969 bis 250 ccm	10:35 – 10:50 Strecke räumen	10:35 – 11:05 Junior+Classic 350 10 Rennen 3
12:35 – 12:55 Classic Parade Motorräder Klasse 3 Baujahr 1950 bis 1969 über 250 ccm	10:50 – 11:10 Vintage/Postvintage, Senioreklasse, Juniorklasse und Classic 350 – Training	11:05 – 11:20 Strecke räumen
12:55 – 13:10 Strecke räumen	11:10 – 11:30 Königsklasse und Classic 500 – Training	11:20 – 11:50 IHRO 350 12 Rennen 4
13:10 – 13:30 Classic Parade inkl. Gleichmäßigkeitslauf Gespanne Klasse 6 (R1) Baujahr bis 1979 bis 1000 ccm	11:30 – 11:50 Sportsmen 750, Classic 750 und Classic Open – Training	11:50 – 12:05 Strecke räumen
13:30 – 13:45 Strecke räumen	11:50 – 12:05 Strecke räumen	12:05 – 12:35 Classic Open 10 Rennen 5
13:45 – 14:15 IHRO 350	12:05 – 12:25 Classic Sidecar Racing – Qualifying	12:35 – 12:45 Strecke räumen
14:15 – 14:30 Strecke räumen	12:25 – 12:40 Strecke räumen	12:45 – 13:15 Classic 500 10 Rennen 6
14:30 – 14:50 Classic Parade Motorräder Klasse 1 Baujahr bis 1949	12:40 – 13:00 Vintage/Postvintage, Senioreklasse, Juniorklasse und Classic 350 – Training	13:15 – 13:25 Strecke räumen
14:50 – 15:10 Classic Sidecar Racing	13:00 – 13:20 Königsklasse und Classic 500 – Training	13:25 – 13:45 Classic Parade inkl. Gleichmäßigkeitslauf Gespanne Klasse 6 (R1) Baujahr bis 1979 bis 1000 ccm
15:10 – 15:25 Strecke räumen	13:20 – 13:40 Sportsmen 750, Classic 750 und Classic Open – Training	13:45 – 14:00 Strecke räumen
15:25 – 15:55 IHRO 500	13:40 – 13:50 Strecke räumen	14:00 – 14:30 Vintage/Postvintage+ Senioreklasse 8 Rennen 7
15:55 – 16:10 Strecke räumen	13:50 – 14:10 Vintage/Postvintage, Senioreklasse, Juniorklasse und Classic 350 – Zeittraining	14:30 – 14:40 Strecke räumen
16:10 – 16:30 Classic Parade Formelrennwagen Klasse 7	14:10 – 14:30 Königsklasse und Classic 500 – Zeittraining	14:40 – 15:10 IHRO 500 14 Rennen 8
16:35 – 16:55 Classic Parade Tourenwagen Klasse 8 bis 1600 ccm	14:30 – 14:50 Sportsmen 750, Classic 750 und Classic Open – Zeittraining	15:10 – 15:25 Strecke räumen
17:00 – 17:20 Classic Parade Tourenwagen Klasse 9 über 1600 ccm	14:50 – 15:00 Strecke räumen	15:25 – 15:45 Classic Parade Motorräder Klasse 5 Baujahr 1970 bis 1989 über 250 ccm
	15:00 – 15:20 Classic Parade Motorräder Klasse 2 Baujahr 1950 bis 1969 bis 250 ccm	15:45 – 15:55 Strecke räumen
	15:25 – 15:55 IHRO 500 – Zeittraining	15:55 – 16:15 Classic Sidecar Racing 10 Rennen 9
	15:55 – 16:10 Strecke räumen	16:15 – 16:30 Strecke räumen
	16:10 – 16:30 Vintage/Postvintage, Senioreklasse, Juniorklasse und Classic 350 – Zeittraining	16:30 – 16:50 Classic Parade Formelrennwagen Klasse 7
	16:30 – 16:50 Königsklasse und Classic 500 – Zeittraining	16:50 – 17:00 Strecke räumen
	16:50 – 17:10 Sportsmen 750, Classic 750 und Classic Open – Zeittraining	17:00 – 17:20 Classic Parade Tourenwagen Klasse 8 bis 1600 ccm
	17:10 – 17:25 Strecke räumen	17:25 – 17:45 Classic Parade Tourenwagen Klasse 9 über 1600 ccm
	17:25 – 17:45 Classic Parade Formelrennwagen Klasse 7	
	17:45 – 18:05 Classic Parade Tourenwagen Klasse 8 bis 1600 ccm	
	18:05 – 18:25 Classic Parade Tourenwagen Klasse 9 über 1600 ccm	

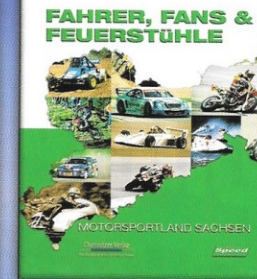
Die Rennstrecke darf nur an den dafür vorgesehenen Übergängen während der Pausen nach Anweisung der Streckenposten und Sportordner überquert werden.
Den Anordnungen der Sportordner und Streckenposten ist unbedingt Folge zu leisten!

Der Veranstalter



FAHRER, FANS UND FEUERSTÜHLE

MOTORSPORTLAND SACHSEN

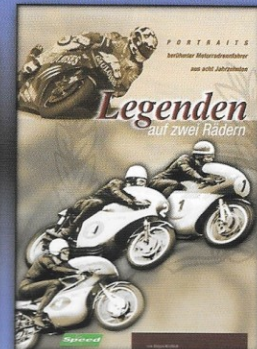


Format: 210 x 250 mm

24,- €

LEGENDEN AUF 2 RÄDERN

PORTRAITS BERÜHMTER MOTORRADRENNFAHRER



Format: 210 x 297 mm

24,- €

EUROSPEEDWAY LAUSITZ MAGAZIN 2005



Format: A4

5,- €

RUND UM ZSCHOPAU

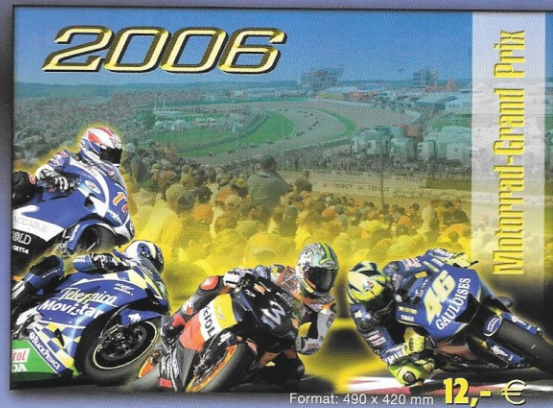
Die Geschichte einer Motorradlandesfahrt



Format: 210 x 297 mm

24,- €

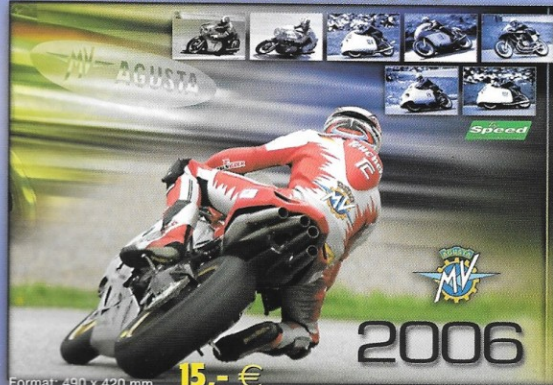
KALENDER MOTO GP 2006



Format: 490 x 420 mm

12,- €

KALENDER MV AGUSTA 2006



Format: 490 x 420 mm

15,- €

MEIN LEBEN FÜR DEN MOTORSPORT

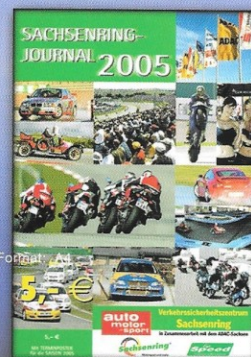
Ein Porträt des Fahrers Siegfried Wünsche



Format: 210 x 210 mm

19,- €

SACHSENRING JOURNAL 2005



Format: A4

5,- €

ORGANISATION



Unschlagbare Favoriten in Thüringen!

Allgemeiner Anzeiger Werbe- und Vertriebsgesellschaft mbH
 Gottstedter Landstraße 6 · 99092 Erfurt
 Zentraler Media-Service: 03 61/2 27 54 90 · www.allgemeiner-anzeiger.de
 e-mail: verkaufsfuehrung@allgemeiner-anzeiger.de

- | | | | |
|--|--|-------------------------------------|--|
| Veranstalter/Sportlicher Ausrichter | AMC Schleizer Dreieck e.V. im ADAC | Rennbüro | Peter Stoppe, Gebersreuth
Klaus Hebenstreit, Schleiz
Christiane Fröhlich, Schleiz
Katharina Rieger, Schleiz |
| Fahrleiter/Rennleiter | Richard Heller, Naila | Koordinator | Günter Tischendorf, Schleiz
Dieter Pilz, Naila |
| stellv. Fahrleiter/Rennleiter | Waldemar Klemm, Plathen
Stefan Beck, Schleiz | Fahrerlagerkommunikation | Cathleen Böhme, Schleiz
Jennifer Zynada, Schleiz |
| Fahrleiter Automobile | Waldemar Klemm, Plathen
Bernd Faber, Saalburg | Zeitmahme | Bike Promotion, Gera
Grab the Flag, München |
| Gesamt-Organisationsleiter | Wolfgang Grimm, Schleiz
Klaus Wolf, Lössau | Sportwarteinsatz | Marshal Team Stoppe, Gebersreuth |
| OL IHRO/Grab The Flag | Klaus Schreiner, Schleiz | Chief-Marshal | Rainer Zimmermann, Kirschkau |
| Rennleiter/Promoter Grab the Flag | Imgard Kronester, München | Obmann Fahrerlager | Frank Fiecker, Tanna
Klaus Schauerhammer, Schleiz |
| Promoter IHRO | Graham Bothby, Bosmont Sur Serre/Frankreich | Obmann Boxengasse | Rudolf Gräsel, Frösßen |
| Promoter Triumph Classic Cup | MO In Team
Andreas Illg, Stuttgart | Obmann Startaufstellung | Karl-Heinz Graf, Würzbach |
| Classic Sidecar Racing | Hans-Georg Slutz, Kirchheim
Klaus Schreiner, Schleiz | Obmann Vorstart/parc fermé | Wolfgang Cybala, Schleiz |
| OL Classic Paraden | Rolf Gräser, Schleiz
Wolfgang Grimm, Schleiz | Obmann Siegerehrung | Hartmut Grimm, Schleiz
Klaus Schreiner, Schleiz
Rennstadtradio; Manuel Metzner, Görkwitz |
| OL Automobile/TLRC | Wolfgang Grimm, Schleiz | Nennbüro | Rolf Gräser, Schleiz |
| OL Oldtimer | Klaus Werner, Ludwigshafen | Werberberatung/Verkauf | Allgemeiner Anzeiger, Erfurt
Manuel Metzner, Schleiz |
| Rennleiter-Assistenten | Franziska Grafe, Berlin
Waldemar Klemm, Plathen
Sandro Lucke, Saalburg-Ebersdorf
René Güther, Krenplendorf | Finanzen | Konrad Walther, Schleiz
Joachim Haschke, Schleiz
Günther Stallenmeier, Schleiz |
| Rennsekretär | Petra Marek, Naila | Kassierung | Margit Schumann, Schleiz |
| Sportkommissare | Dennis Broedel, Erfurt
Willy Kröger, Bremerhaven | Streckenaufbau | BC Schleizer Dreieck mbH
AMC und MSC „Schleizer Dreieck“ e.V., Schleiz
Eugen Büchner + Vertreter AMC, Schleiz |
| Technische Kommissare | Karl Dinger (Obmann), Greiz
Henrik Hummel, Greiz
Winfried Barth, Schleiz
Michael Simon, Tremnitz
Thomas Proft, Greiz | Obmann | |
| Leiter Streckensicherung | Marcel Rosenbusch, Auma | Start/Ziel | Günter Kanz, Schleiz |
| Leiter Race-Control | Stefan Beck, Schleiz | Streckenprecher | Lutz Weidlich, Chemnitz |
| Leitender Rennarzt | Dr. Dieter Weidner, Gera | Streckenbeschallung | Musikmarkt Plauen, Plauen |
| Arzt | Dr. Bernd Weiss, Mühltrapp | Presse/PR | Carola Zimmermann, Schleiz
Steffi Beck, Schleiz
Daniela Fröhlich, Schleiz |
| Medical Car | Freddy Kattulinsky, Görkwitz | Handel, Catering | ARGE gastro Ullrich Werner, Walsburg
Käte Rosemann, Schleiz |
| Mobiler Medical-Service | DRK Schleiz
Hartmut Jacobi, Schleiz | VIP-Betreuung | Klaus Wolf, Lössau
Candy Eismann, Gräfenwarth |
| Brandschutz | FFW Schleiz
Axel Wöhle, Schleiz | Werbebanner/Fahren | Roland Wetzels, Schleiz
Fabian Walther, Schleiz |
| mobile Bergung | Auto Heinzmann, Schleiz
BEK Authaus Oberland, Oettersdorf
Becker Umweltdienste, Schleiz | Souvenirs | PIC-Werbung, Rolf Picker, Schleiz |
| Umweltbeauftragter | Bernd Franz, Schleiz | Zuständige Polizeiinspektion | Sasle Orla, Sitz Schleiz |
| Die Veranstaltung wurde beim ADAC Hessen/Thüringen sowie beim DMSB Frankfurth/Main angemeldet und unter der Reg.Nr. 56/05 genehmigt | | ORCA/Racetrack Service | Herbert Schulte, Drolshagen |

Hinweise an die Zuschauer zum Umweltschutz

- benutzen Sie bitte die ausgeschilderten Zufahrtswege
- 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, indem Sie Ihren Abfall einfach liegen lassen oder wegwerfen
- benutzen Sie die sanitären Anlagen und halten Sie diese sauber betreten Sie keine ausgewiesenen Sperrzonen und Gefahrenbereiche

IMPRESSUM:

Herausgeber: Allgemeiner Anzeiger Werbe- und Vertriebsgesellschaft mbH
 Gottstedter Landstr. 6, 99092 Erfurt, Tel.: 03447/525746, Fax: 03447/525725

Geschäftsführer: Wolfgang Grimm, Jörg Hügemann

Redaktion: Frank-Albert Illg, Jürgen Müller

Techn. Koordination: Nadine Lunkwitz

Im Auftrag des AMC Schleizer Dreieck

Layout, Gestaltung, red. Leitung:
 HB-Werbung und Verlag GmbH & Co.KG
 Schenkerberg 40, 09125 Chemnitz, Tel.: 0371/56160-0, Fax: 0371/56160-19
 Internet: www.hb-werbung.de, www.top-speed.info, Email: info@hb-werbung.de

Leitung: Hendrik Nübel

Graphik: Andrea Ullrich

Anzeigenverkauf: Allgemeiner Anzeiger, HB-Werbung und Verlag GmbH & Co.KG

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

RENNSPORT WIE DAMALS

Mit ihrem Auftritt erinnern sie an die sechziger Jahre in der Grand Prix-Geschichte, als brüllende Viertaktmotoren die großen Hubraumklassen dominierten. Doch die International Historic Racing Organization, vor 20 Jahren gegründet, ist mehr als nur ein rollendes Museum.



Text: Frank-Albert Illg
Fotos: IHRO

Wachablösung vor 30 Jahren: 1975 gewann in der Halbliterklasse zum ersten Mal ein Fahrer mit einem Motorrad mit Zweitaktmotor den Weltmeistertitel. Erinnern Sie sich? Es war der Italiener Giacomo Agostini auf einer Vierzylinder-Yamaha.

Zuvor hatten stets die Viertakter den Ton angegeben. Allen voran die schier unschlagbaren

all die Jahre nie ernsthaftige Konkurrenz befürchten. Denn diese war zum großen Teil auf leistungsmäßig unterlegenem Material unterwegs.

Motorräder mit Einzylinder-Viertaktmotoren, zunächst von Norton, mit Beginn der 60er Jahre auch von Matchless, füllten damals das Starterfeld hinter den in rot und silber lackierten MV Agusta-Werksrennmaschinen. Im Gegensatz zu letzteren sind viele ehemalige Renn-Norton- und -Mat-

strecke bei Snetterton zum ersten Mal die wieder flott gemachten englischen Einzylinder-Renner los.

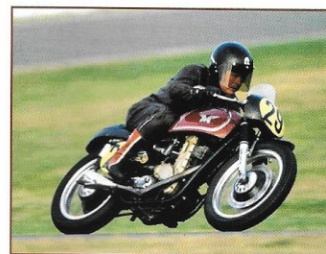
Das Echo (im wahren Sinne des Wortes) aus den charakteristischen Megaphon-Auspuffanlagen muss nicht nur auf der Insel, sondern auch auf dem europäischen Kontinent zu hören gewesen sein. Und manch einer erinnerte sich daran, dass irgendwo noch so ein Rennmotorrad aus den 60-er Jahren herumstünde, brachte dies sodann wieder auf Vordermann



MV Agusta-Rennmotoren, mit denen ab 1958 und bis einschließlich 1974 ununterbrochen die Halbliter-Weltmeisterschaft gewonnen wurde. Bis auf Honda, die der ruhmreichen italienischen Marke 1966 und 1967 (und mit dem großen Mike Hailwood als Fahrer) beinahe den Titel abgelist hätten, musste MV Agusta

chless übrig geblieben, und das Vorhaben einiger Freunde historischer Rennmotorräder, die alten Motoren wieder aufleben zu lassen, kam gegen Ende der 70-er Jahre vor allem in England auf. Dort wurde dazu eigens ein geeigneter Verein gegründet, der Classic Racing Motorcycle Club. 1979 donnerten auf der Renn-

und schloss sich dem Club an. Nicht nur in der 500er Klasse, auch bei den 350ern waren es Rennmotorräder mit Viertaktmotoren, auf denen bis einschließlich 1973 ununterbrochen die Weltmeisterschaft gewonnen wurde. Wiederum waren dies, vor allem in den sechziger Jahren, hochkarätige Werksrennmaschinen



Marke MV Agusta und Honda, während die Masse der Teilnehmer der 350er Rennen auf käuflichen Wettbewerbsmodellen mit Einzylinder-Viertaktmotoren von Norton und Matchless, aber auch von Aermacchi unterwegs war. Und diese sollten ebenfalls wieder ausgegraben werden, sollten wieder rennen dürfen - nicht nur in England, sondern auch auf dem Kontinent.

Im Gegensatz zu Gleichmäßigkeitsfahrten oder Schauläufen (so genannte Paraden) sollte es aber ohne - oder zumindest mit wenig

zum Sieger gekürt werden. Ernst sollte die Rennerei mit historischen Maschinen dann 1985 werden, als nach einer solchen Veranstaltung auf der südfranzösischen Rennstrecke bei Le Castellet die International Historic Racing Organization (IHRO) gegründet wurde. Seitdem hat sich enorm viel getan.

Aus einem kleinen Häuflein (ursprünglich vor allem englischer) Fahrer ist mittlerweile ein europaweites Feld von gut 100 Teilnehmern geworden. Zu Beginn der Rennserie waren die Wege für sie noch weit,

standen doch Termine sowohl im schwedischen Linköping als auch in Pergusa auf Sizilien an, bevor man sich in den letzten Jahren auf mehr zentral gelegene europäische Rennstrecken zwischen Assen und Monza konzentrierte - und schließlich 1997 erstmals in Schleiz und damit auch zum ersten Mal in Deutschland überhaupt zu Gast war.

Seitdem haben die IHRO-Fahrer um Organisator Graham Boothby das Schleizer Dreieck in ihr Herz geschlossen. Es sei, so der Engländer, eine der schönsten Naturrennstrecken, allenfalls vergleichbar mit dem Straßenkurs von Spa-Francorchamps (Belgien) oder der Tourist-Trophy Strecke auf der Insel Man. Auch die neue, verkürzte Schleizer Strecke sagte den IHRO-Fahrern spontan zu. Sie sei nicht nur

breit genug und böte damit genug Platz für Überholmanöver, auch die Art der Kurven und der Höhenunterschied von fast 70 Metern ist ebenso außergewöhnlich wie die Rennrichtung: auf dem Schleizer Dreieck wird nämlich im Gegenuhrzeigersinn gefahren. Vor allem aber gefällt Graham Boothby die Atmosphäre: „Man spürt die Begeisterung der Zuschauer, ihre Freude am Rennsport. Die IHRO ist stolz darauf, bei der Einweihung der neuen Strecke dabei gewesen zu sein“.



Günstig renovieren!



ETERNIT DACHPLATTEN

- fürs moderne, wirtschaftliche Dach
- schnell und einfach verlegt
- in vielfältigen Gestaltungsmöglichkeiten

Service-Line Dach:
0 18 05-659 659
(0,12 €/Min.)



Eternit Aktiengesellschaft
Im Breitspiel 20 · 69126 Heidelberg
www.etermit.de

DIE MOTORRÄDER DER IHRO



se) herrscht kein Mangel. Und selbst rennfertige Nachbauten der 350er Bullaco mit Einzylinder-Zweitaktmotor gibt es (sofern nicht unter der Marke AJR zu kaufen).

Wie es technisch im Motor aussieht, interessiert nicht. Limitiert ist nur die Zylinderbohrung: maximal 81 mm bei 350er-, maximal 95 mm bei 500er-Motoren, wobei bei Einzylinder-Viertaktmotoren höchstens drei Ventile erlaubt sind. Als Vergaser müssen solche mit Rundschieber benutzt werden, Gardner-Flachschieber-Vergaser sind aber erlaubt. Maximaler Saugrohr-Durchmesser bei den 500ern: eineinhalb Zoll oder 38 mm. Gefahren wird mit handelsüblichem

Grundsätzlich sind Motorräder erlaubt, die zwischen 1945 und einschließlich 1972 für Rennzwecke gebaut worden sind. Während für Maschinen mit Viertaktmotoren die Zahl der Zylinder nicht limitiert ist, sind nur Einzylinder-Zweitakter zugelassen und auch nur dann, falls diese aus europäischer Produktion stammen. Also beispielsweise von Bullaco oder Montesa.

Reinrassige Originale werden kaum noch an den Start geschoben - verständlich, dass das historisch wertvolle Material (womöglich noch mit "Stammbaum") geschont werden soll. Stattdessen sind es perfekt gemachte Nachbauten, die - der IHRO sei Dank - durch moderne Fertigungsmethoden und verbessertem Material dem Renn-Stress auch standhalten. Längst schon gibt es nicht nur Einzylinder-Rennmotoren à la Norton Manx, AIS 7R oder Matchless G50 zu kaufen, auch an schnellen Aermacchi- oder Ducati-Einzylindern für die 350er Klasse (und aufgeböhrt sogar für die 500er Klas-

Kraftstoff, wobei auch sogenanntes Flugbenzin erlaubt ist. Methanol ist verboten. Nach jedem Rennen müssen noch mindestens zwei Liter Kraftstoff im Tank sein, um notfalls eine Probe entnehmen zu können.

Das optisch "alte" Erscheinungsbild (vornehmlich geprägt von Höckerstülz, Kraftstoffbehälter und Verkleidung) hingegen muss laut Reglement erhalten bleiben. Scheibenbremsen sind nicht erlaubt, es muss mit Trommelbremsen vorn wie hinten gefahren werden, die dem damaligen technischen Stand entsprechen. Leichtmetall-Gussräder sind deshalb ebenso tabu. Maximale Felgenreife sind zudem WM 3, womit auch die größtmögliche Reifenbreite eingegrenzt wird. Profillose Reifen (sogenannte Slicks) dürfen nicht aufgezogen werden, auch wenn diese eventuell von Hand nachprofiliert worden sind.

Zentralfedersysteme sind nicht erlaubt (Ausnahme: Vincent Grey Flash), die Hinterradschwinge darf nicht aus kastenförmigem Profil sein (sofern nicht seinerzeit vom Fahrgestellhersteller schon verwendet) und muss über zwei konventionelle Federbeine abgestützt werden. Das Mindestgewicht für eine 350er liegt bei 100 kg, bei einer 500er bei 120 kg. Und weil früher schon mit auf gut 400 cm³ Hubraum aufgeböhrt Aermacchi-Motoren in der Halbliter-Klasse gefahren wurde, wird bei der IHRO solchen Renn-Aermacchi mit weniger als 450 cm³ ein Mindestgewicht von 110 kg zugestanden.

Großer Wert wird auf ein sauberes Erscheinungsbild gelegt. Ölverschmierte Motoren sind unerwünscht. „Schlampig erscheinende Motorräder werden nicht zum Start zugelassen“, steht unter Punkt 16 des Reglements zu lesen. Ultraleichte und hochfeste Verkleidungsteile aus Kohle- statt Glasfaser-verstärktem Kunststoff sind zwar nicht verboten, jedoch soll es nicht zu sehen sein. Also einfach überlackieren...



PREMIERE IN SCHLEIZ

Text: Frank-Albert Illg
Fotos: Grab the Flag

Sie brauchen eigentlich nur ein altes Motorrad, ein bisschen Sportsgeist und Spaß an der Freud, wenn Sie bei den Grab the Flag-Veranstaltungen mitmachen wollen. 2005 findet ein solcher Wettbewerb zum ersten Mal in Deutschland statt, natürlich auf dem Schleizer Dreieck.

Gelegenheiten, mit einem alten Motorrad auf einer Rennstrecke nach Herzenslust Gas zu geben, gab es schon. Doch was von deutschen Veranstaltern hierzu angeboten wurde, war nicht nach dem Geschmack von Irmgard Kronester und den Jungs von der Southern Division, einem urigen Motorradclan in der Blütenburgstraße 75 zu München. Es sollte schon ein bisschen progressiver sein, also keine Gleichmäßigkeits-Fahrerei, kein Schau-Laufen. Sondern mit einem kräftigen Schuss reinrassiger Rennatmosphäre für das bunt gemischte Feld von Teilnehmern, die für das entsprechende Nenngeld vor allem auch noch die Möglichkeit erhalten sollten, ausgiebig fahren zu können und nicht schon nach 15 oder 20 Minuten ihren Motor wieder abstellen zu müssen, weil die nächste Rennklasse wartete...

Weil auf deutschen Rennstrecken dieses Vorhaben von Irmgard Kronester und Co. den vertretbaren finanziellen Aufwand hoffnungslos überschritten hätte, von den zu nehmenden bürokratischen Hürden einmal ganz abgesehen, musste notgedrungen ins nahe Ausland ausgewichen werden. Premiere für die Grab the Flag-Veranstaltung war im September 1993 auf der Rennstrecke beim tschechischen Städtchen Most. Rund 100 Besitzer von Motorrädern bis einschließlich Baujahr 1979 hatten sich eingefunden und jeder von ihnen sollte in den Genuss kommen, während der Wochenend-Veranstaltung insgesamt gut vier Stunden Rennstrecken-Erfahrung sammeln zu können.

Der Zweck der Veranstaltung, die Lücke zwischen den bislang in Deutschland bekannten Oldtimer-Veranstaltungen und Renntrainings (wie sie verstärkt aufkamen) zu schließen, sprach sich

schnell herum. Immer mehr wollten mitmachen, und nicht nur in Most, sondern auch im polnischen Poznan und in Ungarn, auf dem Hungaroring nahe Budapest. Nach ausgiebigen Trainingsfahrten folgte dann am Schlußtag das Handicap-Rennen mit zeitversetztem Start, um Chancengleichheit zu wahren.

Seitens der Teilnehmer kam der Wunsch nach einer richtigen Rennserie auf, und so tüftelten Irmgard Kronester und Partner Dirk Möller für 1998 ein Punkte-System für die zunächst vier Klassen (Vorkrieg, bis 350 cm³ und bis Baujahr 1970, bis 500 cm³ und bis 750 cm³ jeweils bis Baujahr 1977) aus.

Mittlerweile sind es beim Grab the Flag-Cup zehn Klassen geworden, ist also für jeden Besitzer eines klassischen Sport- oder Tourenmotorrades bis Baujahr 1979 eine passende Gruppe dabei. In der Vintage-Klasse fahren Motorräder bis Baujahr 1930 und mit bis zu 500 cm³ Hubraum (seitengesteuerte Motoren bis 750 cm³), mit maximal drei handgeschalteten Gängen. Für Motorräder bis Baujahr 1940 dersel-



Irma Kronester

ben Hubräume und mit Vierganggetriebe ist die Postvintage-Klasse gedacht. Zahnriemen-Primärantriebe sind in beiden Klassen übrigens tabu, und die Bremsen müssen ebenfalls dem seinerzeitigen Niveau entsprechen.

Für Motorräder bis Baujahr 1958 und bis zu einem halben Liter Hubraum, mit Vierganggetriebe, aber ohne Verkleidung, gibt es die sogenannte Senior-Klasse. Doppelduplex-Trommelbremsen sind hier nicht erlaubt, wohl aber in der Junior- und Königsklasse (Motorräder der sechziger Jahre mit bis zu 350 respektive bis zu 500 cm³ Hubraum).



Zwei- und Dreizylindermaschinen bis 750 cm³ Hubraum sowie 600er Vierzylinder, jeweils mit Trommelbremsen, und bis Baujahr 1970, messen sich innerhalb der Klasse "Sportsmen 750". Ein- und Zweizylindermaschinen bis 350 cm³ Hubraum sowie Zweitakter und Vierzylinder-Modelle mit maximal 250 cm³ Hubraum und ebenfalls bis



Baujahr 1979, zählen zu "Classic 350", für Hubraum-Stärkeres sind die Klassen "Classic 500" und "Classic 750" reserviert, wobei in letzterer auch 600er Vierzylinder und hydraulisch betätigte Scheibenbremsen erlaubt sind. Blicke nach die Kategorie "Classic Open" zu erwähnen, für Motorräder (bis Baujahr 1979) über 750 cm³ Hubraum, solche mit Vierzylindermotoren dürfen zwischen 600 und 1000 cm³ haben. Maschinen aus den frühen 80er-Jahren, so das Reglement, können ebenfalls zugelassen werden, sofern sie Konstruktionsmerkmale aus den 70er-Jahren aufweisen. Japanische Viertakt-Motoren sind allerdings tabu, ebenso nach 1965 gebaute, flüssigkeitsgekühlte Zweitaktmotoren, falls einer meinen sollte, mit einem Yamaha TZ-Production Racer aus den 70er-Jahren die Klasse "Classic 350" aufmischen zu müssen...

Nun lassen sich auch bereits betagte Motorräder besonders für den sportlichen Einsatz dank moderner Technik kräftig aufmöbeln. Doch dem hat der Veranstalter einen Riegel vorgeschoben. So sind beispielsweise Flachschieber-Vergaser nur bei den "Classic"-Klassen erlaubt, Aufladung und Alkohol (Methanol) als Kraftstoff bei Nachkriegsmaschinen und - generell - Nitromethan oder

Lachgas-Beimischung sind verboten. Und was das Fahrgestell anbelangt: kleiner als 18 Zoll darf der Felgendurchmesser nicht sein, Upside-Down-Gabeln sind ebenso verboten wie Doppelkolben-Bremsstättel und Radial-Bremspumpen. Gefahren wird auf profilierten Reifen - aber da gibt es ja mittlerweile auch schon solche mit superweichen Gummimischungen.

Für jeden Lauf zum Grab the Flag-Cup gibt es Punkte: 15 für den Ersten, zwölf für den Zweiten und so weiter bis zum Zehnten (ein Punkt). Quasi als Trostpflaster gibt es für das Durchhaltevermögen für alle, die die Rennstanz geschafft haben, einen Punkt. Wobei im Falle der Punktegleichheit am Ende die höhere Anzahl der Siege und letztendlich das höhere Alter des Motorrades entscheidet.

Eine eigenständige Wertung (Bonus- und Malus-Punkte, pro Lauf vergeben) gilt für die "Classic Open"-Klasse, wegen des breiten Spektrums der Motorräder: Hubraum, solche mit Vierzylindermotoren dürfen zwischen 600 und 1000 cm³ Hubraum geben es einen Maluspunkt, pro angefangene 100 cm³ darunter einen Bonuspunkt, ebenso dafür, wenn mit der serienmäßigen Ein-Scheiben- oder Trommelbremse gefahren wird. Fahrer von Motorrädern mit Vierzylindermotoren über 800 cm³ Hubraum erhalten auch einen Maluspunkt.

Was kompliziert klingen mag, ist im Grunde ganz einfach und nach dem Motto ausgefüllt: "Wer vieles bringt, bringt manchem etwas". Breitensport sollen die Grab the Flag-Rennen sein, Chancengleichheit wird groß geschrieben. Und ganz vorn steht der Spaß, sich mit Gleichgesinnten auf der Rennstrecke messen zu können, ohne dafür das Sparschwein opfern zu müssen. Interesse? Näheres bei Grab the Flag-Racing, Blütenburgstr. 75, 80634 München, oder unter Telefon/Fax 089/1344435 (11 bis 20 Uhr).

AMC CLASSIC 2005 AWARD

Erstmals lobt der AMC „Schleizer Dreieck“ e.V. im ADAC Sektion Classic Racing den AMC Classic 2005 AWARD aus

In den Kategorien

- Beste Zusammenarbeit mit einer Racing Gruppe zur Classic 2005 (Nutzung neuer Medien, Presse- und Marketingarbeit zwischen der Gruppe und dem AMC)
- Der Neueinsteiger zur Classic 2005 (beste Koordination zwischen einer Gruppenausschreibung und den Belangen einer mehrtägigen Motorsportveranstaltung des AMC)
- Die beste Zusammenarbeit für das Gelingen der Classic 2005 (Hintergrundarbeit, Koordinationshilfe, und persönliches Engagement einer Einzelperson und der Sektion Classic Racing im AMC)
- Die Auszeichnung und Vergabe des AMC Classic 2005 AWARD erfolgt im Rahmen der Sieger-ehrenungen am Veranstaltungstag (19.Juni 2005)

ADAC

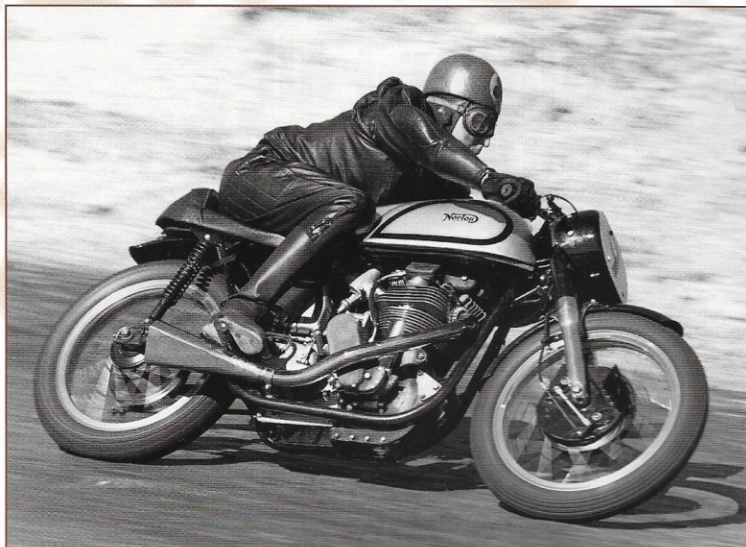
Klarer Fall für den ADAC.

Der ADAC-Verkehrs-Rechtsschutz. Exklusiv für ADAC-Mitglieder zum äußerst günstigen Preis.

ADAC

ADAC – Wir sind da.
Infos: ☎ 0 180 5 10 11 12 (0,12€/Min.) oder unter www.adac.de

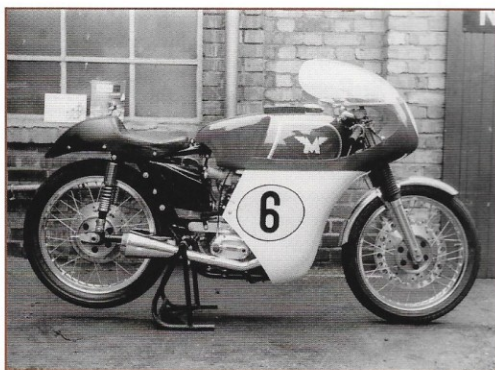
DAVID GEGEN GOLIATH



Text: Frank-Albert Illg
Fotos: T & T

Gegen die Mehrzylinder-Motoren der Konkurrenz waren die englischen Einzylinder machtlos im Kampf um Weltmeistertitel. Und dennoch waren sie rund zwei Jahrzehnte lang stets auf den Rennstrecken zuhause

Ausnahmen bestätigen bekanntlich die Regel. In der mittlerweile über 50-jährigen Geschichte der Straßenweltmeisterschaft sollte in der 500er Klasse nur einmal der Fahrer eines Rennmotorrades mit Einzylindermotor den Titel gewinnen können: Geoffrey Duke hieß der Engländer, dem dies 1951 mit einer Werks-Norton gelang. Bei den 350ern konnten sich die schnellen Singles ein paar Jahre länger wehren. Nach den beiden WM-Titeln von Duke in dieser Klasse (1951 und 1952) sollte Moto Guzzi mit seinen Einzylinder-Rennmaschinen fünf Jahre lang hintereinander die Weltmeisterschaft einfahren, um sich nach der 1957er Saison (wie auch Gilera) werksseitig vom Grand-Prix-Sport zu verabschieden.



Dafür stieg MV Agusta mit Vierzylinder-Rennmaschinen auch in die 350er Klasse ein und hatte damit keine Konkurrenz zu fürchten. Dahinter balgten sich fortan vor allem Norton-Fahrer um die weiteren Plätze. So gingen 1958 Rang eins und zwei an die MV-Werksfahrer John Surtees respektive John Hartle, die Plätze drei (Geoffrey Duke) bis einschließlich 18 belegten Fahrer einer Einzylinder-Norton. Ähnlich die Situation in der Halbliter-Klasse, wo in jenem Jahr die Norton-Reihe nur von zwei BMW-Fahrern

(Richard „Dickie“ Dale, auf Rang vier) und Ernst Hiller (Rang sieben) unterbrochen wurde.

Mit Beginn der 60er-Jahre sollten in der 350er Klasse die schnellen englischen Einzylinder zunehmend in den Hintergrund gerückt werden. 1963 gelang es dem Kanadier Michael Duff, sich letztmals mit einer AJS 7R auf Rang drei in der WM-Endabrechnung zu platzieren. In der 500er Klasse aber sollten für die Fahrer eines großen englischen Singles noch einige Jahre lang Podestplätze möglich sein.

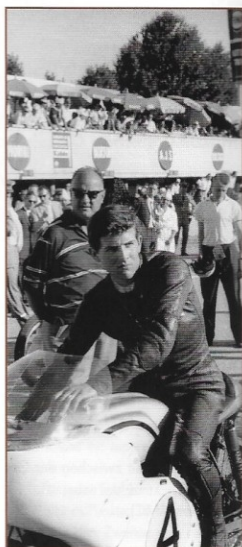


Foto oben links:

Außen am Steuergelände vorbei geführter Krümmer für mehr Bodenfreiheit in Rechtskurven. Auch das Megaphon erhielt deshalb die typische „Delle“.

Foto oben rechts:

Den müssten Sie kennen: Phil Read, 1962 in Monza bei der Startaufstellung zum 500er Rennen und damals noch auf einer Norton Manx. Er wurde Vierter und bester Einzylinder-Fahrer

Foto unten links:

Charakteristisch für AJS 7R und Matchless G50 war der schnabelförmige Höckerersitz.

Foto rechts Seite:

Colin Seeley mit seinem Eigenbau-Gespann mit Matchless G50-Motor

Als Alternative zu einer 500er Norton Manx gab es dazu ab 1959 eine Matchless G50 zu kaufen, die „große Schwester“ der AJS 7R. Schon 1962 schaffte der Engländer Alan Shepherd damit die Vizeweltmeisterschaft vor Norton-Fahrer Phil Read und konnte ein Jahr darauf erneut Rang zwei feiern – hinter dem auf MV Agusta fahrenden, überragenden Mike Hailwood.

Ob nun eine Matchless oder eine Halbliter-Manx, hing nicht allein nur vom Glauben, sondern auch vom Tuner ab. Die Werksrenner von MV Agusta und (1966 und 1967 auch noch) von Honda und deren Mehrzylinder-Motoren waren leistungsmäßig uneinholbar, während die Unterschiede zwischen den englischen Einzylindermotoren eher gering waren. Durch mühevollte Feinarbeit ließen sich vielleicht zwei oder drei, manchmal vielleicht auch fünf weitere PS finden, was freilich mit geringfügig höherer Drehzahl verbunden war und deshalb beim Zusammenbau des Motors absolute Spezialisten gefragt waren.

Die letzten großen Erfolge für Matchless G50-Fahrer auf WM-Ebene gab es 1968, als der Australier Jack Findlay mit 34 Punkten Vizeweltmeister wurde. Der Dritte, Gyula Marsovszki, schaffte gar nur zehn Punkte. 1969 war es der Engländer Godfrey Nash, der sich mit einer 500er Norton noch Rang drei im WM-Klassement sichern konnte – bevor sich langsam aber sicher auch in der Halbliterklasse die Zweitaktmotoren breit machen sollten...

Außerhalb des Grand-Prix-Zirkus, also auf nationaler Ebene oder bei nicht zur Weltmeisterschaft

zählenden Wettbewerben, wo die unerreichten Werksrennmaschinen also nicht an den Start geschoben wurden, waren in der 350er und 500er Klasse die Fahrer englischer Einzylinder dafür unter sich. Und wer sich nicht selbst um die Vorbereitung seines Motors kümmern

Weil auch das Fahrgestell im Laufe der Jahre modernisiert werden musste, seitens der Hersteller daran jedoch kein Interesse bestand, kümmernten sich beispielsweise John Tickle, Colin Seeley oder die Brüder Don und Derek Rickman darum, dass Rennmotorräder mit englischen Ein-

schon besser aus, und dank hervorragender Handlichkeit und geringen Gewichts einer solchen Einzylinder-Rennmaschine, konnte ein talentierter Fahrer auf kurvenreichen Strecken einiges wettmachen. Beispiel Peter Williams: Er wurde mit einer Arter-Matchless 1967 nicht nur Zweiter bei der



konnte oder wollte, und es sich leisten konnte, gab diesen in die Hände eines renommierten Tuners, wie beispielsweise Francis Beart, Bill Lacey, Steve Lancefield oder Roy Petty (Norton), im Falle einer AJS oder Matchless hießen die Experten Tom Arter und Tom Kirby. Und nicht nur für die Motoren gab es Spezialisten.

zylindermotoren so schnell nicht zum alten Eisen gehören sollten. Gemessen an der maximalen Motorleistung waren sie gegenüber einer Zweizylinder- oder Vierzylindermaschine - von der Sechszylinder-Honda in der 350er Klasse ganz zu schweigen - natürlich unterlegen. In Sachen Leistungsgewicht aber sah die Sache

Senior TT, sondern war auch der erste Fahrer eines Einzylinders, der gleich in der ersten Runde mehr als 100 Meilen pro Stunde (161 km/h) Durchschnittsgeschwindigkeit schaffte. 1970, 1971 und sogar noch 1973 konnte Williams jeweils wieder Zweiter und damit bester Einzylinder-Fahrer werden.

WOHER DER NAME MANX UND DER „FEDERBETT-RAHMEN“ KAMEN

Doch erst 1947 war offiziell von einer Norton Manx die Rede. Die Manx 30 war die 500er, die Zahl 40 stand für die 350er. Nach wie vor vertraute Norton auf den sogenannten „Gardengate“-Rahmen mit Geradweg-Hinterradfederung, was mit Beginn der 50er Jahre aber nicht mehr genügte. Ein neuer, stabilerer und vor allem leichter Rahmen musste her. Und den hatte der Nordire Rex McCandless parat, den er sich schon 1945 für seine Triumph-Rennmaschine gebaut hatte.

Bei Vergleichsfahrten zwischen Artie Bell (auf dem Prototyp mit McCandless-Rahmen) und Geoffrey Duke (auf einer TT-Norton Manx mit Gardengate-Rahmen) hatte letzterer keine Chance. Im Verlaufe weiterer (Hochgeschwindigkeits)Test einfuhr dem

renommierten Norton-Werksfahrer Harold Daniell, als er nach den Vorzügen des neuen Rahmens gefragt wurde, der berühmte Ausspruch: „Bequem wie ein Federbett“.

Bei den Tourist Trophy-Rennen im Sommer 1950 trat Norton mit acht Werksrennmaschinen mit dem „Federbett-Rahmen“ an und errang sowohl bei der Junior TT (die Klasse bis 350 cm³) als auch bei der Senior TT (der Halbliterklasse) jeweils einen Dreifachsieg. Was zunächst den Werksfahrern vorbehalten war, gab es schließlich ab Mai 1951 auch für Privatfahrer zu kaufen, wobei die Rahmen (aus miteinander hartverloteten Reynolds 531-Röhren) allerdings nicht bei Norton, sondern stets bei Reynolds gebaut wurden.

Bei den Tourist Trophy-Rennen im Sommer 1950 trat Norton mit acht Werksrennmaschinen mit dem „Federbett-Rahmen“ an und errang sowohl bei der Junior TT (die Klasse bis 350 cm³) als auch bei der Senior TT (der Halbliterklasse) jeweils einen Dreifachsieg. Was zunächst den Werksfahrern vorbehalten war, gab es schließlich ab Mai 1951 auch für Privatfahrer zu kaufen, wobei die Rahmen (aus miteinander hartverloteten Reynolds 531-Röhren) allerdings nicht bei Norton, sondern stets bei Reynolds gebaut wurden.

Bei den Tourist Trophy-Rennen im Sommer 1950 trat Norton mit acht Werksrennmaschinen mit dem „Federbett-Rahmen“ an und errang sowohl bei der Junior TT (die Klasse bis 350 cm³) als auch bei der Senior TT (der Halbliterklasse) jeweils einen Dreifachsieg. Was zunächst den Werksfahrern vorbehalten war, gab es schließlich ab Mai 1951 auch für Privatfahrer zu kaufen, wobei die Rahmen (aus miteinander hartverloteten Reynolds 531-Röhren) allerdings nicht bei Norton, sondern stets bei Reynolds gebaut wurden.

DIE TECHNISCHE ENTWICKLUNG DER RENNGESPANNE



Text: Frank-Albert Illg
Fotos: T&T

Offiziell hießen sie „Motorräder mit Seitenwagen“, und das waren sie ursprünglich auch. Doch nicht lange blieb es bei der Solomaschine mit dem angeschraubten dritten Rad. Gespanne wurden schnell eine Angelegenheit für ideenreiche Konstrukteure.

Es muss eine ziemlich wackelige Angelegenheit gewesen sein. Von Verwindungssteifigkeit kann kaum die Rede gewesen sein bei so einem (eigentlich für den Solobetrieb gedachten) Motorrad, an das nachträglich ein Beiwagen angeschraubt wurde. Deshalb hatte sich schon 1950 der Schweizer Hans Haldemann Gedanken gemacht, wie eine Art kombinierter und daher steifer Rahmen für so ein dreirädriges Fahrzeug aussehen müsste. Und darüber hinaus versuchte er gleichzeitig noch Bauhöhe zu sparen, indem er auf eine konventionelle Tankanordnung oberhalb des ohnehin schon mächtigen Norton-Zylinderdrehmotors verzichtete und den Kraftstoffbehälter separat auf

Foto oben links:

Großer Preis von Deutschland 1952: Cyril Smith mit Beifahrer Bob Clements, in jenem Jahr wurden sie Weltmeister

Foto oben rechts:

Wilhelm Noll mit Beifahrer Fritz Cron und das vollverkleidete BMW Gespann von 1956



der für den Beifahrer gedachten Plattform des Beiwagens platzierte. An aerodynamisch wirkungsvolle Verkleidungen dachte in den ersten Jahren der Gespann-Weltmeisterschaft noch keiner, lediglich für den Beifahrer gab es vorn am Beiwagen eine kleine Haube, hinter der er sich auf den Geraden verkriechen konnte. Als jedoch BMW einstieg, sollte sich dies schlagartig ändern.

Im Vergleich zu den Norton-Motoren mit ihrem senkrecht stehenden Zylinder ermöglichte der viel niedrigere BMW-Zweizylinder-Boxermotor den Bau einer viel flacheren Zugmaschine mit entsprechend reduzierter Sitzhöhe und deshalb auch mit niedrigerem Gesamt-

schwerpunkt, was sich positiv auf das Fahrverhalten in Kurven auswirkte. Und am Gespann der 1954er Weltmeister Wilhelm Noll und Fritz Cron war zudem erstmals eine Teilverkleidung der Zugmaschine zu sehen. Für 1955 war am BMW Werksgespann bereits der komplette Vorderbau – Rad samt Führung und Lenkung bis hin zu den Zylindern – hinter einer voluminösen Vollverkleidung verschwunden, die sogar noch den geduckten Fahrer überragte.

Die Konkurrenz zog schnell nach. Sogar komplett verschaltete Zugmaschinen tauchten vereinzelt auf. Doch allenfalls auf sehr schnellen Strecken konnten die wuchtig

wirkenden Verkleidungen eventuelle aerodynamische Vorteile bringen. Ansonsten waren sie eher hinderlich und kosteten natürlich auch etwas Gewicht. Das Hauptproblem bestand nach wie vor in der Reduzierung der Stirnfläche, denn ein guter Luftwiderstandsbeiwert allein war wenig wert.

Kleinere Räder samt entsprechender Rennreifen mussten erst noch adaptiert werden, während weiterhin über niedrigere Sitzhöhen getüftelt wurde. Mit Beginn der 60er Jahre kam schließlich die Mode auf, als Fahrer nicht mehr (weiterhin und womöglich mit noch stärker angewinkelten Beinen) zu sitzen, sondern im wahrsten Sinne des Wortes auf den Knien zu fahren. Und wieder gingen die Impulse hierzu von den Schweizern aus, vornehmlich von Fritz Scheidegger. In

Verbindung mit inzwischen auf 16 Zoll Durchmesser verringerten Felgen ließ sich nun eine beachtlich niedrige und schlanke Verkleidung für die Zugmaschine bauen.

Mit dem sogenannten Kneeler-Gespann war die ultimative Bauform für ein solches Dreirad-Fahrzeug gefunden worden. Von einem Motorrad mit Seitenwagen konnte ohnehin schon lange nicht mehr gesprochen werden. Und als mit Beginn der zweiten Hälfte der 70er Jahre die BMW Boxermotoren zunächst durch die König-Zweitakter abgelöst wurden, konnte die Bauhöhe eines Gespanns sogar noch einmal ein paar Zentimeter niedriger ausfallen, zumal die Fel-

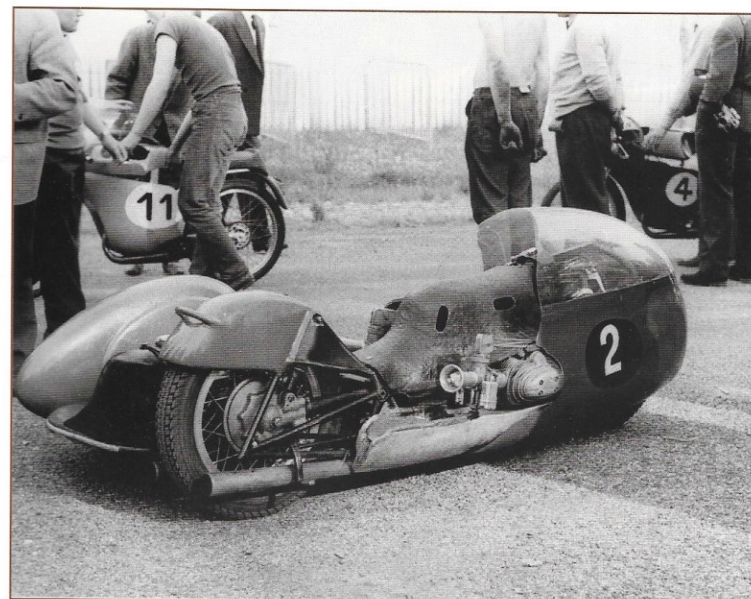


Foto oben:

Das Kneeler-Gespann von Fritz Scheidegger

Foto mitte:

Klaus Enders (Beifahrer Ralf Engelhardt) gewann sechs WM-Titel. Deutsche Gespannfahrer bevorzugten die so genannten „Rechtsausleger“

Foto unten:

Zwei Männer, einer davon (der Beifahrer) im Boot: Das legendäre BEO-Gespann von 1978



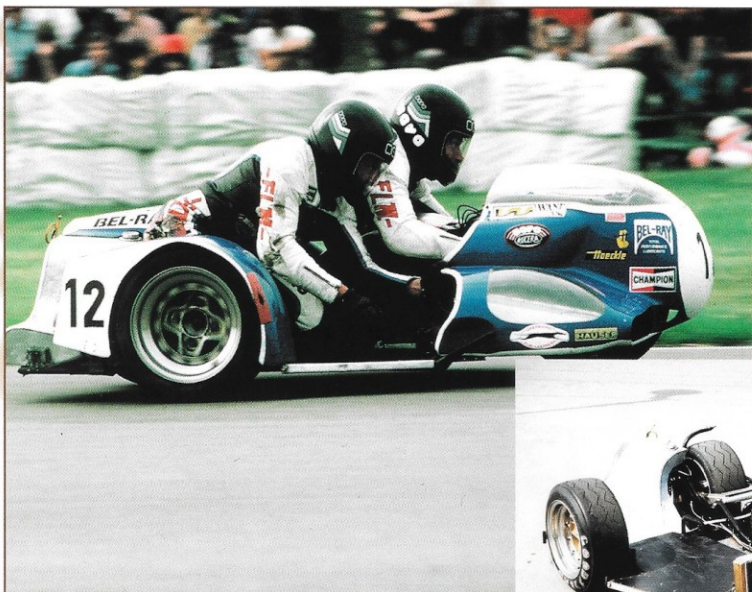
len gefragt. Die ersten Versuche mit Achsschenkel-Lenkung und Querlenker-Radaufhängung machten die englischen Brüder Nick und Gerry Boret, wobei das Seitenrad vorerst ungefedert blieb. Aber auch französische Gespannfahrer ersannen neue Möglichkeiten, und vor allem die Schweizer Gespannfahrer. Auch das Seitenwagenrad wurde abgedeckt und, mittig angeordnet, sogar mitlenkend gemacht, wie etwa beim Gespann von Rudi Kurth. Damit war das kräftezehrende Hin und Her für den Beifahrer weitgehend überflüssig geworden, in der Tat lag dessen Beifahrerin (die Engländerin Dane Rowe) während des Rennens die meiste Zeit flach im Boot.

Auch die Anordnung des Motors im Gespann wurde überdacht. Mit den (schnell immer stärker werdenden) Yamaha-Vierzylindern war die bisherige Gespannbauart, wonach der Motor vor, oder besser gesagt, unterhalb des Fahrers angeordnet war, schlicht und einfach überfordert, weil beim Gasgeben selbst auf trockener Fahrbahn der profillose Hinterreifen zu stark durchdrehte. Im Bemühen, den Gesamtschwerpunkt näher zum Hinterrad zu legen, sollte der Motor hinter dem Allerwertesten des Fahrers angeordnet werden, so nahe wie möglich vor dem Hinterrad.

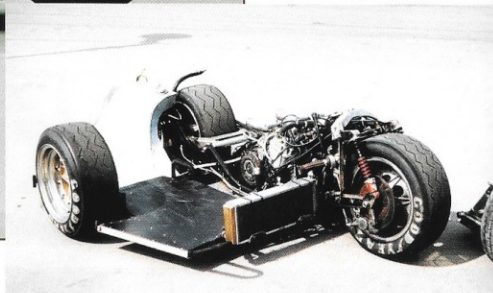
Das Reglement ließ Konstrukteuren weitgehend freie Hand, und so schufen die Schweizer Guido Sieber und Beat Schmid für Rolf Biland für 1978 ein geradezu revolutionä-

gendurchmesser mittlerweile auf bis zu zehn Zoll reduziert worden waren.

Nach der kurzen König-Episode, 1975 und 1976 gewannen Rolf Steinhausen und Josef Huber mit einem von Dieter Busch gebauten Fahrgestell die Weltmeisterschaft, begann die Epoche der Yamaha-motorisierten Gespanne. Und mit dem gut 100 PS starken Vierzylinder-Zweitakter und den damit möglichen Geschwindigkeiten war nun auch Umdenken bei den Fahrgestell-



Das von Rolf Steinhausen 1979 gefahrene Gespann mit konventioneller Steuerkopf-Lenkung, Vorderradaufhängung in geschobener Schwinge



res Dreirad-Fahrzeug mit Gitterrohr-rahmen. Das Seitenwagenrad lag mit dem Hinterrad nahezu parallel (nur vier bis sechs Zentimeter Versatz), dazwischen- und damit quasi kurz vor der "Hinterachse", wobei sich der Radstand um plus/minus drei Zentimeter variieren ließ - der Yamaha-Motor. Die Kraftübertragung erfolgte auf eine Art Differential, von dem aus diese beiden Räder angetrieben wurden. Das Achsschenkel-gelenkte Vorderrad lief nicht in der Spur des rechten Hinterrads, sondern war zur Fahrzeug-Mittelachse hin versetzt.

Beim Bremsen und Beschleunigen sollte sich das Gespann neutral verhalten und nicht dazu tendieren, nach einer Seite auszubrechen. Zudem sollte es in jeder Fahrsituation abgebremsst werden können, was bei bisherigen Konstruktionen nur möglich war, so lange der Beifahrer ruhig im Boot lag. Und in Kurven sollte das Gespann im Grenzbereich lediglich wegrutschen und dazu keine ausgleichenden Gewichtsverlagerungen des Beifahrers benötigen, sollte also höhere Querbeschleunigung möglich sein.

Die Dienste des Beifahrers beschränkten sich beim BEO 77A-Gespann also auf Anschieben. Danach gab es für Kenneth Wil-

liams, den Beifahrer von Rolf Biland, also nicht mehr zu tun, als in einer kleinen Sitzschale (den vorgeschriebenen) Beifahrer zu mimen und sich am Ende der 1978er Saison über den Weltmeistertitel zu freuen.

Der Konkurrenz und natürlich auch der obersten Sportbehörde, der FIM, stieß das Schweizer Vehikel sauer auf. Flugs wurde noch im Herbst 1978 das Reglement entsprechend geändert, ohne sich freilich dem Fortschritt nicht völlig zu verschließen. Das Seitenrad durfte künftig weder angetrieben noch mitgelenkt werden. Dreiecks-Querlenker waren ebenso verboten und der Spurversatz zwischen Vorder- und Hinterrad durfte maximal 76 mm betragen. Doch dagegen liefen manche Gespannfahrer Sturm, weil längst schon neue Gespanne im Aufbau waren. Ab 1979 sollte es deshalb zwei getrennte Klassen geben: B-2-A und B-2-B. Einmal also für "herkömmliche" Renngespanne, mit sogenannter Steuerkopflenkung, einem zwischen Vorder- und Hinterrad (von einer Schwinge geführt) platzierten Motor und mit starrem Seitenrad; letztere Klasse dagegen war für (viel teurer zu bauende) Gespanne mit Achsschenkelenkung, mitgelenktem Seitenrad und

auch sonst weitgehenden konstruktiven Freiheiten (angetriebenes Seiten- und Hinterrad) vorgesehen.

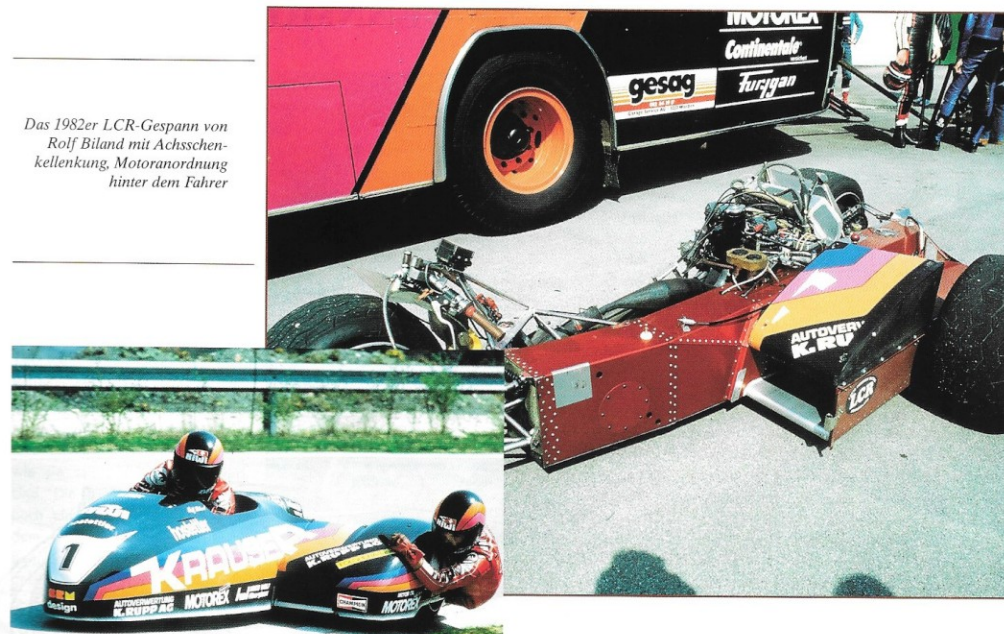
Natürlich war es möglich, in beiden Klassen zu starten - sofern man es sich leisten konnte. Rolf Biland (mit neuem Passagier Kurt Waltisperg) hätte außer in der Klasse B-2-A auch noch in der Klasse B-2-B den Weltmeistertitel geholt, doch in letzterem Fall machten ihm seine Landsleute Bruno Holzer/Kurt Meierhans einen Strich durch die Rechnung. Sie konnten zwar keinen einzigen der sechs WM-Läufe gewinnen und wurden jedes Mal nur Zweite, doch das reichte für 72 Punkte, während Biland durch vier Siege, aber keine weitere Platzierung auf Punkterängen, nur auf 60 Punkte kam.

Auf dem FIM-Kongress im Herbst 1979 wurde beschlossen, wieder zu einer Gespannklasse zurückzukehren, wobei nur das Hinterrad angetrieben werden und nur das Vorderrad (in einer Spur mit dem Hinterrad laufend) lenkbar sein durfte. Also wieder ein Zwei- und kein Dreispur-Fahrzeug mehr. Sowohl Steuerkopflenkung als auch Achsschenkelenkung waren zugelassen. Eine Gespannkonstruktion sollte sich dar-

aufhin durchsetzen: die des Schweizer Louis Christen (LCR).

Bis einschließlich 1996 waren die Gespannfahrer Teil des Grand-Prix-Zirkus. Und so lange blieb auch Rolf Biland mit dabei, um sich insgesamt sieben Weltmeistertitel zu holen. Seinen ersten Sieg bei einem WM-Lauf feierte er 1975 beim Großen Preis von Deutschland in Hockenheim, seinen letzten und mittlerweile 45 Jahre alt, am 14. September 1996 in Spanien. 81 Mal stand er ganz oben auf dem Podest.

Seit 1997 gibt es für Straßennrennspanne statt der Weltmeisterschaft nur noch den sogenannten Weltcup, der im Rahmen von Superbike-Läufen ausgetragen wird. Und technisch hat sich auch fast nichts mehr verändert, von der Tatsache einmal abgesehen, dass anstelle von schreienden 500er Zweitaktmotoren nun eben Viertaktmotoren mit bis zu 1200 cm³ Hubraum verwendet werden. Doch langweilig sind Gespannrennen deshalb noch lange nicht, erreichen die schnellen Dreiräder auf manchen Strecken doch fast 300 km/h Höchstgeschwindigkeit.



Das 1982er LCR-Gespann von Rolf Biland mit Achsschenkelenkung, Motoranordnung hinter dem Fahrer

Der große Oldtimer- und Teilmakert im Osten

OLDTEMA

/Neue und alte Teile für alte Fahrzeuge/Hilfe zur Restaurierung / Plaudern mit Gleichgesinnten/Oldtimer/historische und alte Autos u. Motorräder/

SCHLEIZ

gleichzeitig mit „CLASSIC 2005“ an der Rennstrecke Schleizer Dreieck A 9 Abfahrt SCHLEIZ - Richtig Plauen

Samstag, 18.6.05 8.00 - 18.00 Uhr
Sonntag, 19.6.05 8.00 - 16.00 Uhr

LEIPZIG

agra - Gelände Markkleeberg Am südlichen Stadtrand von Leipzig - direkt an der B 2

Samstag, 15.10.05 9.00 - 18.00 Uhr
Sonntag, 16.10.05 9.00 - 16.00 Uhr

ERFURT

MESSE - Gelände ab A 4/A 71 der Wegweisung „MESSE“ folgen

Samstag, 28.01.06 9.00 - 18.00 Uhr
Sonntag, 29.01.06 9.00 - 16.00 Uhr

Anbieter (Club's kostenlos) bitte rechtzeitig anmelden über: K. Werner • Geibelstr. 32 • 99096 ERFURT
Tel 0361 6534 991 • Fax 0361 6534 992

www.OLDTEMA.de

Schleizer Dreieck Classic

Lauf zur Deutschen Historischen Meisterschaft des VFM/DMSB für Motorräder und Seitenwagen

Präsentationsläufe für Renn-, Sport- und Tourenwagen

Training: Samstag ab 8.00 Uhr
Wertungs- und Präsentationsläufe: Sonntag ab 8.00 Uhr

23./24. Juli 2005

DMH Deutsche Motorradmeisterschaft
ADAC
Sternquell
DMSB Deutscher Motor Sport Bund e.V.

Weitere Informationen im Internet:
www.msc-schleizer-dreieck.de

DER NORTON-EINZYLINDER-RENNMOTOR

Text: Frank-Albert Illg

Das charakteristische Merkmal war die Königswelle für den Nockenwellenantrieb

Den Grundstein hatte Walter William Moore 1927 gelegt: ein Einzylinder-ohc-Motor (Bohrung x Hub 79 x 100 mm, Hubraum 490 cm³) mit Königswellenantrieb der Nockenwelle auf der rechten Seite. Ein Jahr später folgte eine Version mit 350 cm³ Hubraum (Bohrung x Hub 71 x 88 mm), doch die Konkurrenz ist nach wie vor stärker. Moore verlässt Norton im – wie man heute sagen würde – gegenseitigen Einvernehmen und geht zu NSU. Joe Craig und Arthur Carroll machten weiter und präsentierten 1930 einen weiterentwickelten Motor, der sowohl als 350er wie auch als 500er Aggregat schier unschlagbar werden sollte. Mehr noch: über die Jahre hinweg sollten lediglich Detailänderungen genügen, um die Norton-Einzylindermotoren konkurrenzfähig zu halten.

1932 wurden die Kurbelhaushälften aus einer Magnesium- (Elektron) statt Aluminium-Legierung gegossen, 1933 gab es Zylinderköpfe aus Bronze (statt Grauguss) für bessere Wärmeabfuhr, 1934 war dieser dann (wie auch der Zylinder) aus Leichtmetall und hatte Haarnadel-Ventilfedern. Die wohl wichtigste Änderung aber kam 1937, als von ohc auf dohc (also auf zwei obenliegende Nockenwellen) umgestellt wurde. Nach wie vor wurde die Antriebskraft vom rechten Kurbelwellen-Ende über die Königswelle zunächst zu einem zentralen Zahnrad in einem auf dem Zylinderkopf aufgesetzten Leichtmetallgehäuse übertragen und dann jeweils über ein Zwischenrad zum mit der Ein- und Auslass-Nockenwelle verbundenen Zahnrad weitergeleitet. Dieses System sollte bis zur Aufgabe der Motorenproduktion beibehalten werden.

Um mehr Leistung zu gewinnen, musste die Drehzahl erhöht und der Füllungsgrad verbessert werden, was weniger Hub verlangte und bei gleichzeitig mehr Bohrung auch den Raum im Zylinderkopf für Ventile mit größerem Tellerdurchmesser schaffte. 1938 wurden (zunächst nur für die Werksmotoren) die Maße daher auf 75,9 mm Bohrung und 77 mm Hub für den 350er Motor und auf 82 mm Bohrung und 94,3 mm Hub für den 500er Motor geändert. Wobei sich die Maße für den 350er Motor nicht unbedingt bewährten, Werksfahrer Freddie Frith befand die schon 1936 probierten 73,4 x 82,5 mm für Bohrung x Hub für besser.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde jedoch die kurzhubigere Variante des 350er Motors vorangetrieben, schließlich waren damit 8000/min Höchstzahl möglich. Ebenso wurde ab 1951 der Halblitermotor nun mit 84

mm Bohrung und 90 mm Hub versehen, worauf die Maximaldrehzahl von 6800/min auf 7000/min gesteigert werden konnte.

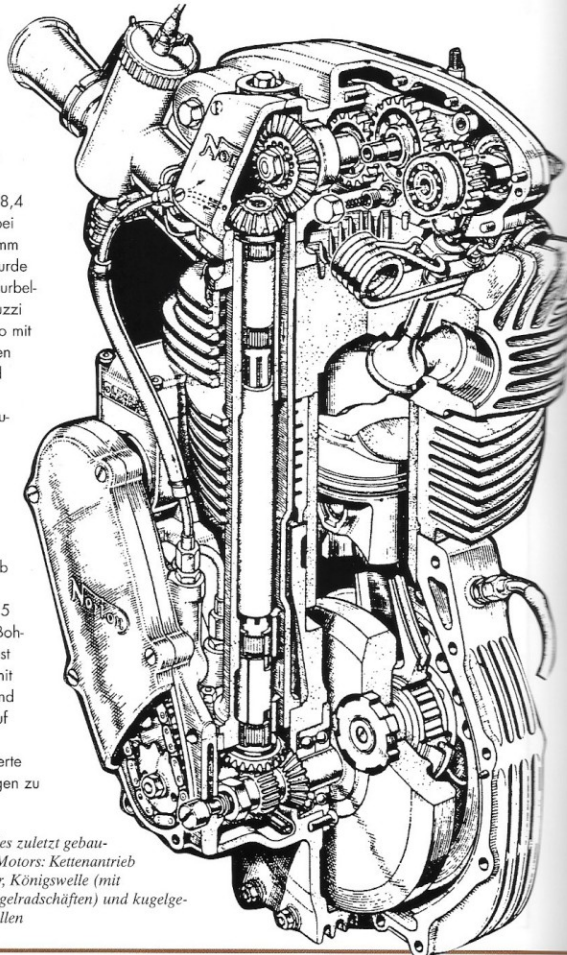
1954 wurden diese Maße noch einmal geändert – zum letzten Mal. Mit 76 mm Bohrung und 76,85 mm Hub (86 mm respektive 85,8 mm beim 500er Motor) waren die Motoren nun fast "quadratisch" ausgelegt, was in Verbindung mit einem neuen Zylinderkopf beträchtlich größere Einlass-Ventile samt größeren Vergasern zuließ. 33 PS bei 7000/min wurden für die 350er Motoren angegeben, 44 PS bei 6500/min für die 500er, nach weiteren kleinen Detailverbesserungen waren es ab 1956 sogar 35 PS bei 7200/min (350) und 47 PS bei unverändert 6500/min (500), was

jedem Käufer durch ein Prüfstandprotokoll bescheinigt wurde.

Bei den (unverkäuflichen) Werksmotoren versuchte Norton 1954 dagegen, den Hub weiter zu verkürzen: 73 mm beim 350er und 78,4 mm beim 500er (bei 78 respektive 90 mm Bohrung). Dazu wurde mit einem neuen Kurbeltrieb à la Moto Guzzi experimentiert, also mit zwei kleinen, steifen Kurbelwellen und einer links außerhalb des Kurbelhauses angeordneten, offenkufenen Schwungscheibe. Und 1958 wurden sogar 350er Motoren mit nur noch 69,5 mm Hub (80 mm Bohrung) und 500er mit 73,5 mm Hub (93 mm Bohrung) gebaut. Selbst ein 350er Motor mit 60 mm Bohrung und 86 mm Hub lief auf dem Prüfstand.

Um nennenswerte Leistungssteigerungen zu

Schnittzeichnung des zuletzt gebauten Norton Manx-Motors: Kettenantrieb zum Magnetzünder, Königswelle (mit nadelgelagerten Kegelelschäften) und kugelgelagerten Nockenwellen



erzielen, hätte freilich auch der Zylinderkopf wieder komplett überarbeitet werden müssen, doch dazu fehlte neben dem Geld auch die Zeit. Schließlich durfte die mit Beginn der 60er Jahre immer wichtiger werdende Weiterentwicklung der normalen Serienmaschinen nicht vernachlässigt werden.

1962 wurden die letzten Manx-Rennmaschinen in der Fabrik in der Bracebridge Street von Birmingham zusammengebaut. Ab 1963 sollten Norton-Motorräder nämlich in Plumstead (ein Stadtteil von London) gebaut werden, wo auch die Matchless-Modelle des AMC-Konzerns gefertigt wurden. An der Weiterentwicklung der Manx-Rennmaschinen war die Unternehmensleitung dagegen nicht interessiert.

TRIUMPH CLASSIC CUP

Text: Frank-Albert Illg

Fotos: Motorradzeitschrift MO

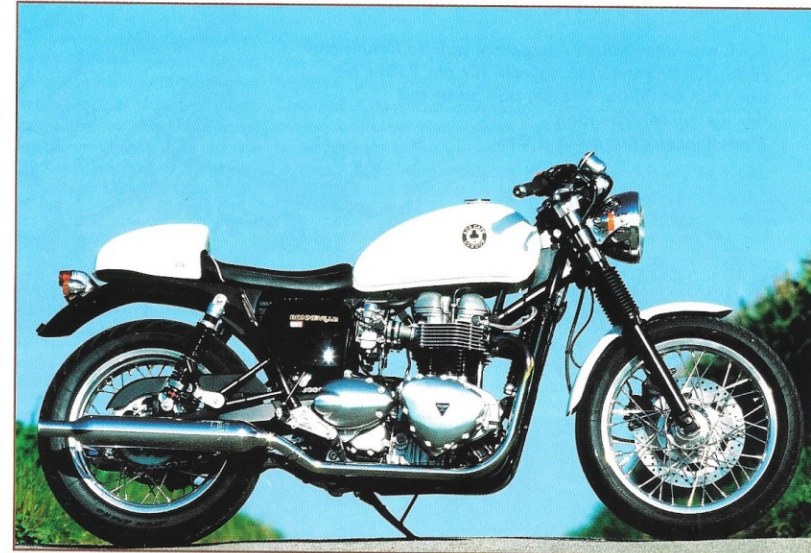
Der Fahrspaß auf der Rennstrecke steht im Vordergrund, und teilnehmen kann jeder, der seiner Zweizylinder-Triumph – egal ob neu oder alt – mal so richtig die Sporen geben will.

Irgendwann musste die Frage beantwortet werden, ob denn nun eine von den "Alten" oder "die Neue" schneller sei. Mit letzterer ist jene Triumph Bonneville gemeint, wie sie seit 2001 verkauft wird. Und "Die Alten"? Nun, sie tragen auch einen Triumph-Schriftzug auf dem Tank, hießen meistens auch Bonneville und wurden bis 1983 gebaut.

750 cm³ Hubraum hatten die früheren Triumph-Zweizylinder aus dem Werk in Meriden, einem Vorort von Coventry. Eine aktuelle Triumph Bonneville hat knapp 800 cm³, die "Thrupton"-Version sogar rund zwei Schnapsgläser mehr davon. Die heutigen Triumph-Zweizylindermotoren haben zwei obenliegende Nockenwellen und vier Ventile pro Brennraum. Früher war das anders: zwei unten im Kurbelhaus angeordnete Nockenwellen, von denen aus über Stößel, Stoßstangen und Kipphebel Ein- und Auslassventile oben im Zylinderkopf betätigt wurden. Knapp 50 PS waren das Maximum im Serientrimm, aktuelle Triumph-Zweizylindermotoren leisten gut 60 PS.

Klare Sache, könnte man jetzt meinen, "die Neue" fährt auf und davon. Gut 20 Prozent mehr Leistung sind schließlich nicht einzuholen, wenn es um die mögliche Top Speed geht. Und wie ist das auf der Rennstrecke?

Vor gut einem Jahr wurde über dieses Thema in der Redaktion der



Eine "neue" Bonneville, von L5 zum Café-Racer umgebaut. Darunter eine "alte" Triumph mit viel Liebe als Thrupton-Replika aufgebaut

Zeitschrift MO diskutiert - und schließlich beschlossen, es doch einmal zu probieren. Der Triumph Classic Cup war geboren, unterstützt von L5. Motorradtechnik sowie Triumph Deutschland. Jeder, der eine Triumph mit Zweizylindermotor hat, sollte mitmachen können. Reglement? Wozu? Hubraum, Vergaser, Auspuff, Lenker und Reifen - alles nicht vorgeschrieben, es darf also nach Herzenslust gebastelt werden. Weil beim Triumph Classic Cup zwar schnell, aber kein Rennen gefahren wird. Der einzige Gegner

eines jeden Starters ist nämlich die Uhr. Denn es gewinnt derjenige, der während der gezeiteten Runden auf der Rennstrecke die schnellste, per Transponder gemessene Rundenzeit von allen schafft.

Und was wird für schnelle Rundenzeiten benötigt? Erst einmal Rennstrecken-Talent, geübt werden darf dafür im Rahmen des Triumph Classic Cups ausgiebig. Mit Fahrkönnen lassen sich schließlich ein paar fehlende PS gegenüber der leistungsstärkeren Konkurrenz locker wettmachen. Haben die alten Zwei-

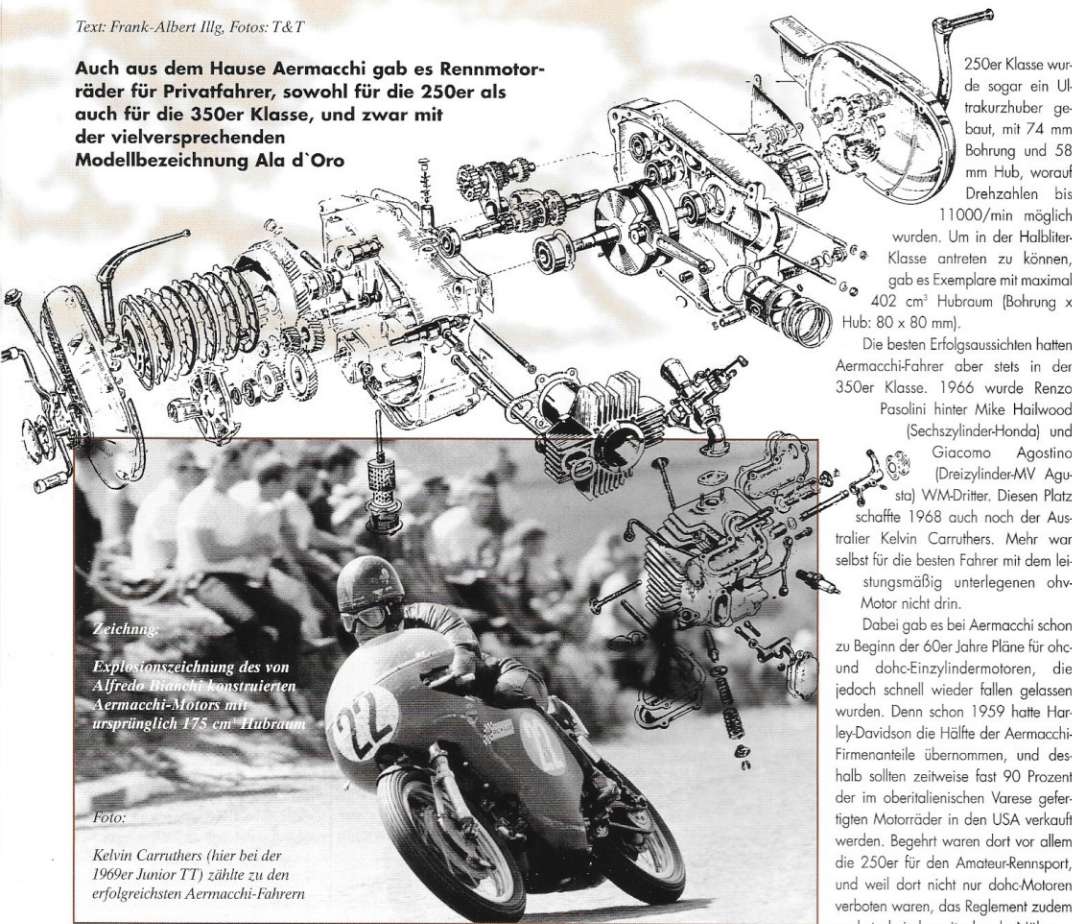
zylinder-Triumph also vielleicht doch eine Chance gegen die aktuelle Bonneville? Da wäre nämlich noch das Leistungsgewicht eines Motorrads. Soll heißen, wie viele Kilogramm jedes PS zu schleppen hat. Je mehr, desto schlechter. Und beim Bremsen stört hohes Gewicht auch. Je leichter, desto besser, kann notfalls also ein paar Meter später gebremst werden. Alte Rennfahrer-Regel: Wer später bremst, ist länger schnell.

Eine aktuelle Triumph Bonneville schleppt beträchtlich mehr Pfunde mehr mit sich herum als eine alte Zweizylinder-Triumph. Und wie gut so eine, freilich nach allen Regeln der Kunst zurecht gemachte "alte" Triumph Bonneville geht, das demonstrierte Wilfried Jawjansky schon im vergangenen Jahr bei der Generalprobe des Triumph Classic Cup in Oscherleben mit einem überragenden Tagessieg.

GOLDENE FLÜGEL

Text: Frank-Albert Illg, Fotos: T&T

Auch aus dem Hause Aermacchi gab es Rennmotorräder für Privatfahrer, sowohl für die 250er als auch für die 350er Klasse, und zwar mit der vielversprechenden Modellbezeichnung Ala d'Oro



Zeichnung:

Explosionszeichnung des von Alfredo Bianchi konstruierten Aermacchi-Motors mit ursprünglich 175 cm³ Hubraum

Foto:

Kelvin Carruthers (hier bei der 1969er Junior TT) zählte zu den erfolgreichsten Aermacchi-Fahrern

Beginnen hatte es 1960 mit Wettbewerbsmodellen für die (in Italien populären) Hubraumklassen bis 175 und bis 250 cm³. Doch schnell wurde erkannt, dass die Viertakter-Maschine durchaus auch auf internationaler Ebene mithalten konnte - zwar nicht ganz vorne, aber dennoch im Kampf um Plätze, für die es noch ein bisschen Preisgeld vom Veranstalter gab. Vor allem die Werksfahrer Alberto Pagni und Gilberto Milani konnten auf so einer Aermacchi Ala d'Oro („Goldener Flügel“) oft genug beweisen, dass es in der 250er Klasse nur noch schnelleres (und freilich unverkäufliches) Material von Honda und Yamaha gab. Und das

waren zu Beginn der 60er Jahre technisch aufwändige dohc-Vierzylindermotoren respektive Zweizylinder-Zweitaktmotoren mit Drehschieber-Einlass. Der Aermacchi-Motor, mit seinem charakteristisch fast waagrecht in Fahrtrichtung liegenden Zylinder, war ein simpler ohv-Motor, also noch nicht einmal mit obenliegender Nockenwelle. Doch immerhin knapp 30 PS bei 9500/min sollen es 1962 gewesen sein. Zum Jahresende 1963, also rechtzeitig vor Beginn der 1964er Saison, gab es auch eine 350er Ala d'Oro, aufgebaut auf Basis der 250er, wobei der Hubraum aus 74 mm Bohrung und

80 mm Hub gewonnen wurde. Ein Jahr wurde die 350er zunächst nur von Werksfahrern (darunter nun auch Renzo Pasolini) gefahren, bevor sie ab 1965 in kleinen Stückzahlen auch an Privatfahrer verkauft wurde. Im Gegensatz zu den über die Jahre hinweg nur geringfügig weiterentwickelten Kleinserien-Rennern entstanden für die Aermacchi-Werksfahrer spezielle Einzelstücke mit kurzhubigen und deshalb hochdrehenden Rennmotoren. Im Falle der 350er waren dies solche mit 77 mm Bohrung und 75 mm Hub sowie mit 78,5 mm Bohrung und 72 mm Hub, womit Drehzahlen bis 9000/min möglich waren. Für die

250er Klasse wurde sogar ein Ultrakurzhuber gebaut, mit 74 mm Bohrung und 58 mm Hub, worauf Drehzahlen bis 11000/min möglich wurden. Um in der Halbliter-Klasse antreten zu können, gab es Exemplare mit maximal 402 cm³ Hubraum (Bohrung x Hub: 80 x 80 mm). Die besten Erfolgsaussichten hatten Aermacchi-Fahrer aber stets in der 350er Klasse. 1966 wurde Renzo Pasolini hinter Mike Hailwood (Sechszylinder-Honda) und Giacomo Agostini (Dreizylinder-MV Agusta) WM-Dritter. Diesen Platz schaffte 1968 auch noch der Australier Kelvin Carruthers. Mehr war selbst für die besten Fahrer mit dem leistungsmäßig unterlegenen ohv-Motor nicht drin. Dabei gab es bei Aermacchi schon zu Beginn der 60er Jahre Pläne für ohc- und dohc-Einzyklernmotoren, die jedoch schnell wieder fallen gelassen wurden. Denn schon 1959 hatte Harley-Davidson die Hälfte der Aermacchi-Firmenanteile übernommen, und deshalb sollten zeitweise fast 90 Prozent der im oberitalienischen Varese gefertigten Motorräder in den USA verkauft werden. Begehrt waren dort vor allem die 250er für den Amateur-Rennsport, und weil dort nicht nur dohc-Motoren verboten waren, das Reglement zudem noch technisch weitgehende Nähe zu den Serienmotoren vorschrieb, musste Aermacchi notgedrungen bei ohv-Motoren bleiben. Nur wenige „waschechte“ Ala d'Oro-Modelle haben bis heute überlebt. Dafür ließen sich die normalen Serienmaschinen wie Ala Verde und Ala Blu (250er) oder TV und GTS (350er) mit vergleichsweise geringem Aufwand auf Ala d'Oro-Spezifikation bringen. Seit einigen Jahren haben sich nicht nur in Deutschland, vor allem auch in England und in den Niederlanden, dafür Spezialisten herauskristallisiert. Auf deren schnelle Renn-Aermacchi, selbstverständlich im Ala d'Oro-Look, würden die Herren Pagni und Co. heute sicher noch neidisch werden...

EINZYLINDER-RENNMOTOREN VON AJS UND MATCHLESS

Text: Frank-Albert Illg

Eine Alternative zu den Königswellen-Motoren von Norton war gefragt. AJS versuchte es mit Kettenantrieb zur obenliegenden Nockenwelle

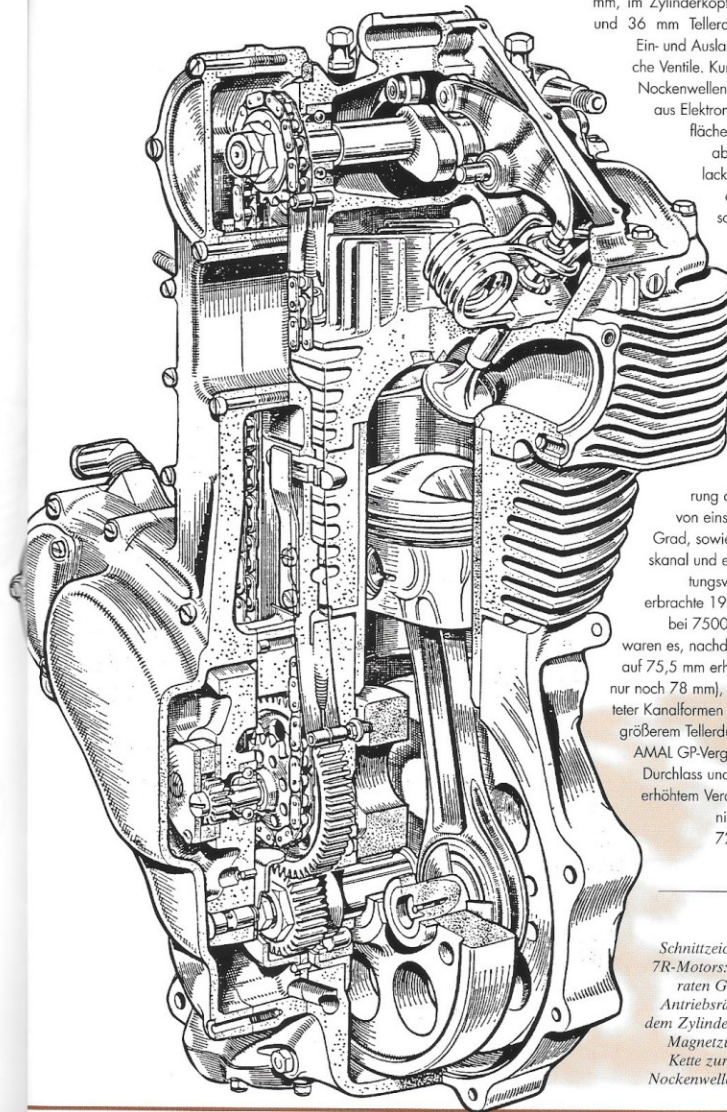
Bekannt war das Muster schon. Bereits vor dem Zweiten Weltkrieg hatte AJS mit einem solchen Rennmotor in der 350er Klasse Erfahrungen gesammelt, wengleich die Erfolge ausblieben. Deshalb sollte die neue 7R, wie AJS im Februar 1948 ankündigte, auch wenig mit dem alten

Modell gemeinsam haben. Im Prinzip war nur noch der auf der rechten Motorseite angeordnete, in einem separaten Kettenschacht untergebrachte Antrieb zur obenliegenden Nockenwelle beibehalten worden.

Statt 70 mm Bohrung und 90 mm Hub waren es nun 74 respektive 81 mm, im Zylinderkopf zwei mit 41,7 und 36 mm Tellerdurchmesser (für Ein- und Auslass) recht ordentliche Ventile. Kurbel-, Steuer- und Nockenwellen-Gehäuse waren aus Elektroguss, ihre Oberfläche chromatiert und abschließend noch lackiert, woraus sich das charakteristische, goldfarbene Finish ergab.

30 PS bei 7000/min wurden als Höchstleistung angegeben. Detailarbeiten am Zylinderkopf, unter anderem Reduzierung des Ventilwinkels von einst 80 auf nun 74 Grad, sowie steilerer Einlasskanal und erhöhtes Verdichtungsverhältnis (1:10), erbrachte 1954 schon 35 PS bei 7500/min. Für 1956 waren es, nachdem die Bohrung auf 75,5 mm erhöht wurde (Hub nur noch 78 mm), dank überarbeiteter Kanalförmern und Ventilen mit größerem Tellerdurchmesser samt AMAL GP-Vergaser mit 35 mm Durchlass und mit auf 1:10,8 erhöhtem Verdichtungsverhältnis nun 38 PS bei 7200/min. 1961

Doch schon zu Jahresbeginn 1963 wurde beschlossen, sowohl die 7R - als auch die G50-Modelle nicht mehr weiter zu bauen. Die Rettung für all die Privatfahrer kam schließlich in der Person von Colin Sealey, der sich mit seinem G50-motorisierten Renngepann einen Namen gemacht hatte. Der Engländer erwarb drei Jahre später alle noch vorhandenen Teile, Werkzeuge, Gussformen, Konstruktionszeichnungen und - wohl am wichtigsten - die Herstellungsrechte. Weil zu der aufgegebenen AMC-Rennabteilung auch entsprechendes zum Thema Norton gehörte, war damit auch weiterhin für Manx-Besitzer gesorgt. Dieser Teil des Geschäfts sollte jedoch an John Tickle gehen, weil Sealey sich auf 7R und G50 konzentrieren wollte.



Schnittzeichnung des AJS 7R-Motors: In einem separaten Gehäuse sind die Antriebsräder zum hinter dem Zylinder angeordneten Magnetzündler sowie die Kette zur obenliegenden Nockenwelle untergebracht

TESTEN SIE IHR MOTORSPORTWISSEN

Fotos: Werk, TT

Als Besucher des Schleizer Dreiecks interessieren Sie sich für den Rennsport. Sie kennen sich aus in der Geschichte des Motorradsport, weshalb Sie die richtigen Lösungen der Fragen dieser Rätselrunde bestimmen herausfinden werden. Et was knifflig sind sie schon unsere Fragen, denn es winken drei Eintrittskarten für die Superside WM am 9. Juli 2005 auf dem Schleizer Dreieck. Wir wollen Ihnen mit dem kleinen Quiz nur ein bisschen Abwechslung bieten. Und wenn Sie die eine oder andere Frage (ohne nachzuschauen) spontan nicht lösen können, nehmen Sie das Programmheft einfach mit und testen das Wissen Ihrer Freunde. Viel Vergnügen!

Einsendeschluss des Lösungswortes: 23. Juni 2005 24:00 Uhr
Per E-Mail: peme@oleco.net oder AMC Schleizer Dreieck
Stichwort:
Preisrätzel Classic 2005
Am Stadtweg 17, 07907 Schleiz

Bitte Ihre Postanschrift unbedingt angeben. Die drei Gewinner werden per E-Mail benachrichtigt und erhalten die Karten umgehend per Postzustellung. Die Auslosung findet unter Ausschluss des Rechtsweges statt!

Frage Nr.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----

Antwortbuchstabe

Frage 1:

Giacomo Agostini gilt wegen seiner 122 Grand-Prix-Siege als der erfolgreichste Motorradrennfahrer aller Zeiten. Der Zweite der ewigen Bestenliste mit 90 Grand-Prix-Siegen ist

- T) Phil Read
- V) Mike Hailwood
- S) Angel Nieto

Freddie Spencer: War er der erste Rennfahrer, der auf einer Honda Halbblüter-Weltmeister wurde? Und in welchem Jahr?

Frage 2:

Wie viele WM-Titel wurden zwischen 1954 und 1974 auf Gespannen mit BMW-Motor errungen?

- E) 14
- F) 16
- C) 19

Frage 3:

Der englische Norton-Werksfahrer James „Jimmie“ Guthrie verunglückte auf dem Sachsenring tödlich. Ein Denkmal zu seinen Ehren, das Jimmie Guthrie Memorial, wurde an folgender Strecke errichtet:

- G) Silverstone
- H) Tourist Trophy
- I) Imatra



Frage 4:

1976 wurde der Engländer Barry Sheene zum ersten Mal 500er Weltmeister (auf Suzuki) und hätte damit eigentlich die Startnummer 1 aufkleben müssen. Doch er weigerte sich und fuhr weiterhin mit der Startnummer

- A) 14
- I) 7
- T) 9

Frage 5:

In welchem Jahr wurde zum letzten Mal in der Klasse bis 350 cm³ Hubraum bei WM-Läufen gefahren?

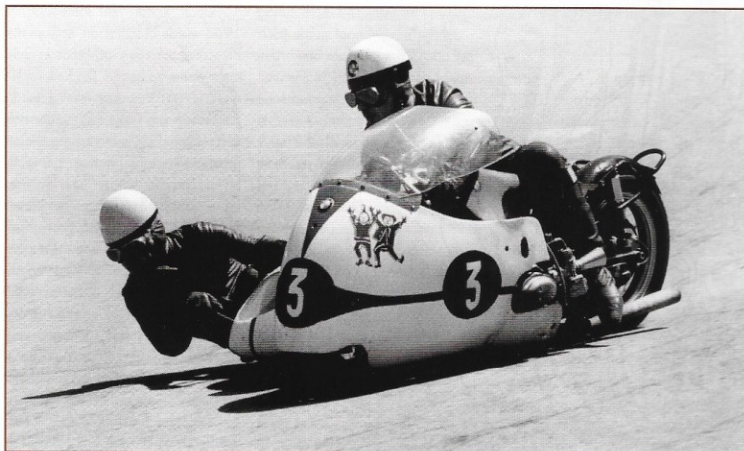
- Y) 1980
- E) 1982
- F) 1986

Frage 6:

Der einzige Weltmeister aus Österreich bisher war

- I) Rupert Hollaus
- B) Karl Maldenberger
- W) Harald Bartol

Schauen Sie sich die beiden Figuren an – nein, nicht die auf dem Gespann, sondern vorn auf der Verkleidung, dann wissen Sie, wer lenkt und wer „turnt“



Frage 7:

MZ engagierte sich vornehmlich in der 125er und 250er Klasse und gewann fünf respektive sieben Grands Prix. Nur einmal siegte eine MZ auch bei einem 350er WM-Lauf, beim Ulster Grand Prix 1971 und unter dem Fahrer

- Z) Peter Williams
- Y) Dieter Braun
- X) Silvio Grassetti

Frage 8:

Der Schweizer Rolf Biland ist mit Abstand der erfolgreichste Gespannfahrer. Wie viele Grand Prix gewann er?

- H) 59
- F) 72
- E) 81

Frage 9:

Auf der Verkleidung des Rennspans von Max Deubel und Emil Hörner waren folgende stilisierte Figuren zu sehen:

- M) Rotkäppchen und der Wolf
- R) Max und Moritz
- O) Hänsel und Gretel

Frage 10:

Natürlich wissen Sie, zu welcher Rennstrecke die Kohlbach-Schikane gehört, dass es den Sprung über die Ballaugh Bridge nur auf der Insel Man gibt und die „Curva Grande“ typisch für Monza ist. Die schier unendlich lange Mistral-Gerade aber gehört zu einer Rennstrecke in

- I) 1904
- B) Holland
- C) USA
- D) Frankreich

Frage 11:

Ab 1962 erhielten auch Rennen mit 50 cm³-Maschinen WM-Status, und mit Ernst Degner auf Suzuki wurde in jenem Jahr und zum ersten Mal überhaupt in der GP-Geschichte der Fahrer eines Motorrads mit Zweitaktmotor Weltmeister. Honda mühte sich redlich, auch in der kleinsten Klasse und mit einem dohc-Zweizylinder-Viertaktmotor den Titel zu holen. Das gelang 1965 mit

- R) Ralph Bryans
- S) Luigi Taveri
- T) Hugh Anderson

Frage 12:

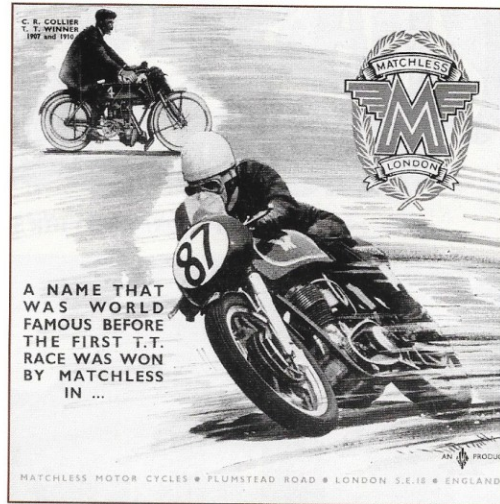
Dass sowohl Vater als auch Sohn im Grand Prix-Rennsport erfolgreich waren ist nicht unbedingt eine Seltenheit. Nehmen wir beispielsweise Leslie und Stuart Graham, oder die beiden Roberts, Kenny (senior) und Kenny junior. Und natürlich wäre auch noch der Name Rossi zu erwähnen: Graziano, der Herr Papa, und sein Sohn Valentino. Für welche Namen trifft das auch zu?

- K) Joey und Robert Dunlop
- G) Alfonso und Patrick Pons
- E) Angel und Pablo Nieto

Frage 13:

Wann wurde die Tourist Trophy auf der Insel Man zum ersten Mal ausgetragen?

- I) 1904
- J) 1907
- O) 1911



Werbung für Matchless-Motorräder, natürlich mit Hinweis auf die Erfolge bei den Tourist-Trophy-Rennen. Und wann fand das erste statt?

Frage 15:

Ein Rennreifen wurde in den sechziger Jahren wegen seines Triangel-förmigen Querschnitts, auch Dach-Rennreifen genannt, berühmt. Entwickelt hatte ihn

- C) Dunlop
- V) Avon
- W) Pirelli

Frage 16:

In den Rennsportanalien ist nachzulesen, dass das Schleizer Dreieck die älteste Rennstrecke Deutschlands ist und Carl Slevogt aus Apolda als dessen Entdecker gilt. Welches Jahr zählt zum Geburtsjahr des Schleizer Dreiecks?

- R) 1929
- K) 1923
- D) 1917

Frage 14:

Beim Großen Preis von Finnland 1968 auf der Rennstrecke bei Imatra wurde der Sowjetrusse Nicolai Sevostianov Vierter in der Klasse bis 500 cm³. Er fuhr eine

- P) Sputnik
- E) Vostok
- N) Dnepr

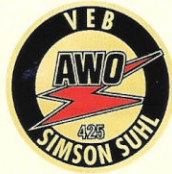
OPEL Tanken geht auch billiger! **Fahren Sie mit Autogas.**
nur **0,57 €/Liter**
Beratung und Einbau bei
Autohaus SCHREIBER
für freiburger Qualitäten
Triebsener Straße 3 07957 Zeulenroda
Infos unter: 036628/4340 www.autohaus-schreiber.de

Gasthof & Hotel „Zur Linde“
• Gutbürgerliche Küche
• Fest- und Hochzeitsservice
• Familienfeiern
Wir organisieren für Sie: **Grillfeste • Tagungen**
Wir freuen uns auf Ihre Reservierung
Gütterlitz Nr. 26/30 • 07955 Auma • Inh. D. Zerner
Tel.: (03 66 26) 2 03 67 • Fax: (03 66 26) 2 06 60
www.einmallebenpur.de

auto Service
Wir machen, dass es fährt.
• Magneti-Marelli-Dienst
• TÜV – DEKRA – AU
• Bosch-Bremssendienst
• Mobilfunk
1a autoservice
Hartmut Glück
Kfz-Elektrikerwerkstatt
Meisterbetrieb der Kfz-Innung
07922 Tanna • Steilzen 38 • Tel. 036646 / 22643 • Fax 28326

CLASSIC MACHINES oldtimerhandel

INHABER: STEFAN ZUMPFER • IHR SPEZIALIST FÜR: AWO, EMW, BK, RT, STOYE



Unser Geschäft mit ca. 1.000 m² Verkaufs- und Lagerfläche. Verkehrsgünstig in der Mitte von Deutschland, in Thüringen gelegen.

CLASSIC MACHINES
oldtimerhandel

Ständig über 100 Fahrzeuge restauriert oder zur Restauration im Angebot. Verschiedene Modelle wie AWO, EMW, BK, RT, MZ – für jeden etwas

CLASSIC MACHINES
oldtimerhandel

Riesiges Ersatzteillager, ca. 15 Tonnen von Neu- und Gebrauchtteilen. Hier finden Sie fast alles, was Ihr Herz begehrt

Wir, die Firmen Classic Machines und Eastside Cycles, haben uns der Erhaltung von ostdeutschen Oldtimern verschrieben. Im gemeinsamen Domizil in Großneuhausen bei Sömmerda befindet sich der Standort unserer Betriebsstätte. Sie erreichen uns verkehrsgünstig in Thüringen an der B85 und ca. 5 km von der B176 und A71.

Hier bekommen Sie von Restaurationsobjekten bis zum restaurierten Fahrzeug über Gespanne, Seitenwagen, Neu- und Gebrauchtteile oder Zubehör, alles was das Herz eines Oldtimer-Liebhabers begehrt.

**Classic Machines –
Ihr Spezialist für
AWO, EMW, BK350,
RT125, Stoye**



Natürlich regenerieren wir auch Baugruppen für Ihren Oldtimer oder liefern Ihnen die entsprechenden Teile neu oder gebraucht für Ihr Fahrzeug.

Besuchen Sie uns in unserem Geschäft – oder im Internet und lassen Sie sich beeindrucken. Wir sind auch regelmäßig bei einschlägigen Oldtimermessen vertreten und beraten Sie fachgemäß. Selbstverständlich bearbeiten wir auch gern telefonisch Ihre Anfragen bzw. Bestellungen auf dem Postweg. Fordern Sie einfach unsere Gratiskataloge an.

Wir freuen uns auf Ihren Besuch. Sie finden uns auch auf diesem Teilemarkt.

**Eastside Cycles –
Ihr Spezialist für
ES, ETS, TS, ETZ,
Super Elastic**

EASTSIDE CYCLES oldtimerhandel

INHABER: DENNY NEGRASSUS • IHR SPEZIALIST FÜR: MZ, ES, ETS, TS, ETZ, SUPER ELASTIC



Für die Gespannfahrer bieten wir auch ein umfassendes Angebot an Komplettfahrzeugen, Seitenwagen und Ersatzteilen.

EASTSIDE CYCLES
oldtimerhandel

Großes Angebot von MZ-Modellen von ES bis ETZ-Modellen, auch Raritäten wie ETS und Doppelport oder ES-O-Modelle. Ständig über 60 Fahrzeuge vor Ort

EASTSIDE CYCLES
oldtimerhandel

Ein umfangreiches Ersatzteillager von originalen Neuteilen sowie ein vielseitiges Gebrauchtteillager. Sie finden uns auch auf den einschlägigen Teilemärkten.

Royal Enfield Vertragshändler – Ankauf von Oldtimern jeder Art

Mühlstr. 136a • 99625 Großneuhausen • Tel.: 036372 / 97532 • mobil: 0173 / 9788684

Kölledaer Str. 10 • 99625 Battendorf • Tel.: 0170 / 2673230 • e-Mail: dnmz@gmx.de

TRABANT-LADA-RACING-CUP



Die Tourenwagen aus der ehemaligen DDR sind bis heute für die Zuschauer ein spektakuläres Ereignis geblieben. Seit Gründung des TLRC im Jahre 1993 durch den Ex-Rennfahrer und Motorentuner Helmut Assmann aus Gotha gibt es wieder regelmäßige Rennen zwischen den Rennbildern aus den 70-er und 80-er Jahren



Quelle und Informationen:
www.tlrc.de, Hartmut Krüger und Stefan Römhild
Fotos: Jürgen Müller

vielen tollen Tourenwagenrennen in der Klasse bis 1300 ccm in Schleiz genannt werden sollen. Mit der politischen Wende in unserem Land im Jahre 1989 wurden auch die Osttounwagen Schritt für Schritt immer mehr an den Rand des Motorsportgeschehens gedrängt. Zwar gab es noch einige Starts im Westen der Republik und sogar in der Schweiz, doch an die Glanzzeiten konnte nicht mehr angeknüpft werden.

Im Jahre 1993 gab es weder genug Trabis noch Ladas um ein eigenes Starterfeld zu füllen. So wurde aus der Not eine Tugend gemacht. Im neugegründeten ADMV-TrabantLada-Racing-Cup, unter der Regie Helmut Assmann, legte man die beiden Kategorien zusammen. Um die Chancengleichheit zu wahren, erfolgt die Wertung getrennt. Mit diesem Schritt gelang es, die vorhandene DDR-Technik zu erhalten und zugleich einen finanzierbaren Automobilrennsport zu betreiben.

Seit seiner Gründung im Jahre 1993 durch den Ex-Rennfahrer und Motorentuner Helmut Assmann aus Gotha führen die Piloten dieses Cups ausschließlich auf Strecken, auf denen keine Rennen, der inzwischen legendären Ostblockfahrzeuge, stattfanden. In Schleiz gehörten die Läufe der Trabants, Wartburgs, Lada, Skoda und Dacia seit 1971 zum festen Bestandteil des Rennwochenendes. Nach einem anfänglich mitleidigen Lächeln zogen diese Läufe immer mehr Bewunderer und Zuschauerermassen in ihren Bann. So machten u.a. Helmut Assmann und der spätere Formel Easter Pilot Frieder Kramer die Trabantklasse in den Anfangsjahren populär. Während Peter Mücke und Sieghard Sonntag stellvertretend für die

beim Deutschen Motorsportbund (DMSB) gehört der TLRC zu den Prädiakatsrennserien in unserem Land. Neben den Rennstrecken in Deutschland werden auch im benachbarten Ausland jährlich bis zu zehn Rennen pro Saison ausgetragen. Sie werden in Doppelläufen pro Wochenende ausgetragen.

Interessanter Weise fährt der TLRC die meisten seiner Rennen innerhalb des GTP-Weekend des Porsche Clubs. „Dieses gemeinsame Auftreten von Porsche und Trabant ist eine Wertschätzung des TLRC“, berichtet Stefan Römhild, einer der Aktiven. Der Trusetaler gehört zu den wenigen ehemaligen Fahrern aus DDR-Zeiten, die sich heute noch an diesem Cup beteiligen. „Unser Cup bietet sich Neueinsteiger in der Tourenwagenszene sehr gut an. Auf Grund unseres Reglements bleiben die Kosten äußerst gering und überschaubar. Darüber hinaus stehen die „alten Hasen“ immer gerne mit Rat und Tat zur Verfügung“, verrät Römhild weiter.

Seit dem vergangenen Jahr hat die Rennserie mit der Fahrzeug-Sicherheitsprüfung, einen Partner des TÜV Rheinland, einen Sponsor gefunden.

SAISON 2005

- 05. - 07.05. Hockenheim F1 Kurs
- 03. - 05.06. EuroSpeedway Lausitz Schleiz
- 17. - 19.06. (Einstellfahrten – kein Meisterschaftslauf)
- 08. - 10.07. Salzburgring
- 22. - 24.07. Oschersleben
- 10. - 11.09. Schleiz (Einstellfahrten – kein Meisterschaftslauf)
- 23. - 25.09. Most (CZ)

GERHARD ELSCHNER DER MACHER



Text: Jürgen Müller
Foto: Archiv Uwe Elschner

Viele Sportfreunde haben mit ihrem Einsatz in der über 80-jährige Geschichte des Schleizer Dreiecks dazu beigetragen, dass auf dem Ostthüringer Kurs bis zum heutigen Tag weiter Rennsport betrieben werden kann. Doch keinem ist es gelungen, solche einschneidenden Spuren zu hinterlassen wie Gerhard Elschner. Schon seit früherster Jugend schlug sein Herz für den Motorsport.

Mit 19 Jahren stand der Ur-Schleizer als Streckenbeobachter bereits an der Rennstrecke. Noch bevor er 1973 das Amt des Rennleiters übernahm war er einige Jahre als Aufbauleiter an der Rennstrecke tätig. Der erste Einsatz als Rennleiter fiel mit dem 40. Schleizer Dreieckrennen zusammen, ein Jahr in dem Schleizer Organisatoren einen weiteren Nackenschlag von den DTSB-Oberern verpasst bekamen. Der Motorsport gehörte zu jenen Sportarten, die keinen Kontakt mehr zum westlichen Ausland haben dürfen. Jetzt waren neue Ideen gefragt um einen Zuschauerückgang zu vermeiden. Eine Aufgabe, die die Rennleitung voll forderte und unter der Regie von Gerhard Elschner meisterlich bewältigte. Mit unterschiedlichsten Kulturveranstaltungen im Rahmenprogramm am Rennwo-

chenende, entwickelte er ein Konzept, das insbesondere die Jugendlichen nach Schleiz lockte. Die Seng wurde zum Kulturzentrum ausgebaut. Hier entstand ein Mehrzweckgebäude, Aufenthaltsräume für die Musiker und Künstler, ein Pavillon für die Bands und eine Bitumendecke diente als Tanzfläche. Mit geschickten Argumenten verstand es Elschner, die Schleizer Betriebsleiter und die vielen Freiwilligen für die Sache des Schleizer Dreiecks zu gewinnen.

Gerhard Elschner sprühte vor Ideen. In den 20 Jahren seines Wirkens gelang es ihm und seinen unermüdeten Helfern das Schleizer Dreieck, mit dem zu dieser Zeit zur Verfügung stehenden bescheidenen Mitteln, zu einer Rennstrecke von internationalem Niveau zu verhelfen. Es entstanden u.a. die Naturtribünen an der Waldkurve, in der Seng und am Buchhübel. Im Fahrerlager wurde ein Maschinenabnahmehaus, ein Rennleitungs-Mehrzweckgebäude und ein Garagenkomplex errichtet. Die Rücklaufstrecke und ein neuer Vorstart gaben der Strecke ein anderes Gesicht. Der größte Geniestreich gelang Gerhard Elschner wohl 1988, trotz Bitumenmangel entstand die Schikane in der Kohlbachstraße, welche den Streckenteil der gefährlichen Stadtdurchfahrt ersetzte. Durch diese geschickte Umbaumaßnahme konnten zu mindestens bis ins Jahr 2002 weiter Motorrundrennen gefahren werden. Mit einem Streckenverlauf durch die Stadt Schleiz wären mit Sicherheit schon früher die Lichter für den Rennsport in Schleiz ausgegangen.

Was vielen schon entfallen sein dürfte, Gerhard Elschner verhalf dem historischen Rennsport nicht nur in Schleiz zum Durchbruch, sondern in der gesamten DDR. Des Weiteren brachte er mit dem Frühjahrstraining eine zweite Rennsportveranstaltung nach Schleiz. Er war es auch, der 1988 die Königsklasse in der DDR wieder salonfähig machte und ein Jahr später erstmals einen Lauf mit Fahrern aus Westeuropa in der Klasse bis 80 ccm ermöglichte. Entgegen den Festlegungen der ADMV-Obereren erlaubte Elschner auch den Piloten der 125 ccm und 250 ccm Klasse die Startmöglichkeit, was ihm am Rennsonnabend um Haarsbreite die Ablösung als Rennleiter eingebracht hätte.

Es ist einfach unmöglich, alle Neuerungen und Verbesserungen in einem kurzen Bericht zu erfassen, die Gerhard Elschner rund um das Schleizer Dreieck einbrachte und ihn zur unvergessenen Persönlichkeit machten.

Der AMC „SchleizerDreieck“ e.V. im ADAC würdigt das Wirken Gerhard Elschners erstmalig auf ganz besondere Art und Weise, der IHRO-Lauf der Klasse bis 500 ccm trägt seinen Namen und bietet so eine gute Gelegenheit, noch einmal an einen Mann zu erinnern, der viele Stunden seines Lebens für den Fortbestand und die Weiterentwicklung „seiner“ Rennstrecke kämpfte. Er wird allen Motorsportfreunden und Anhängern des Schleizer Dreiecks unvergessen bleiben.

Der AMC freut sich, dass Uwe Elschner, Gerhards Sohn, die Siegerehrung heute selbst durchführen wird.

Girokonto

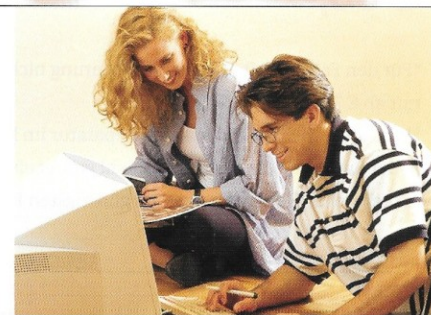
0,- Euro*
Kontoführungsgebühr

Wir haben es schon.
Das kostenlose SelfService-Konto von unserer Volksbank Saaletal. Bequem, sicher, schnell von zu Hause!

* bei einem durchschnittlichen Monatsguthaben von mind. 500,- Euro

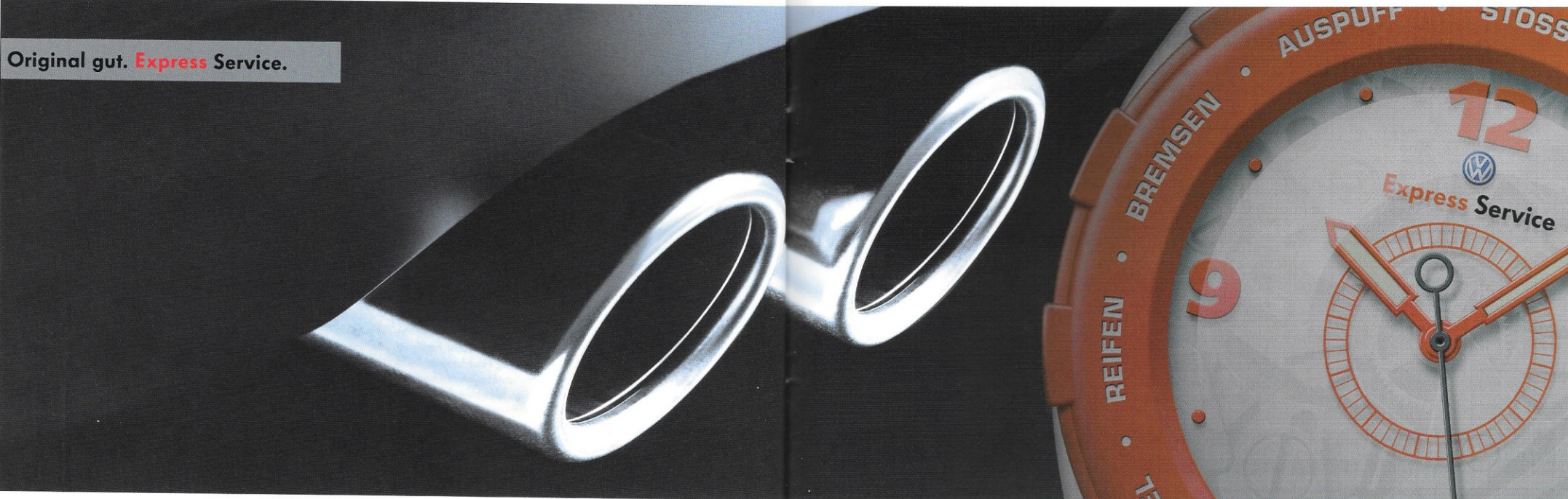
Volksbank Saaletal eG

GUT FÜRS GELD!



Leistung, die man sich leisten kann. Aber locker.

Original gut. **Express Service.**



Glasreparatur Service für Nullkommanichts

Bei Steinschlagschaden in der Windschutzscheibe.** Die meisten Versicherer zahlen ohne Kostenbeteiligung.

€ 00,-*

*Für den Fall, dass Ihre Kaskoversicherung nicht zahlt, gilt unser Superpreis von nur ab € 72,- pro Steinschlag.

**Aus Sicherheitsgründen keine Reparatur im Fernsichtbereich des Fahrers und in der Randzone, Beschädigung nicht größer als 5mm ø (Einschlag) und 40 mm ø (Bruchstelle). Reparatur auch im günstigsten Falle nicht ganz unsichtbar.

Jahresinspektion inklusive LangLife Mobilitätsgarantie!

Für Sicherheit und Werterhalt. Für alle Volkswagen Pkw Baujahr 98 und älter ohne Wartungsintervallverlängerung.

ab € 66,- zzgl. Material ohne Zusatzarbeiten

Bremsen Service

Bremse komplett (Brems Scheibe + Belagsatz), Satz vorn, für Polo A03 Bj. 10/94 bis 12/00 (nicht belüftete Brems Scheiben, nicht Variant und Classic)

ab € 159,- inklusive Einbau

Ihre Volkswagen Partner in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen.

Volkswagen Service®



STARTERLISTE

TRIUMPH CLASSIC CUP • FREITAG, 17.06.2005 • 09:00 UHR, 10:05 UHR, 11:10 UHR



No	Name	Vorname	Nat.	Wohnort	Marke
11	EDER	Karl-Heinz	D	Röhrnbach	Triumph Thruxton
12	JAWINSKY	Wilfried	D	Rethwischdorf	Triumph Bonneville
13	ORTHS	Udo	D	Bremen	Triumph Bonneville 750
14	PLANKE	Tim	D	Wedel	Triumph
15	WAGNER	Christoph	D	Gifhorn	Triumph 750
16	GIETZ	Tobias	D	München	Triumph Thruxton
17	SCHULIN	Walter	D	Heidelberg	Triumph Bonneville
18	SCHRAUDY	Michael	D	Dinkelscherben	Horex Imperator
19	WELTE	Sabine	D	Breckerfeld	Triumph Thruxton
20	ACHTERBERG	Deflef	D	Mönchengladbach	Triumph Thruxton
21	WARNEKE	Cord	D	Bremen	Triumph Bonneville
22	WEIBGEN	Frank	D	Herten	Triton 750
23	BÜHLER	Hansjörg	CH	Grüt	Triumph T120 Weslake
24	GERWIN	Frank	D	Granzin	Triumph TR6 R
25	JAREK	Thorsten	D	Berlin	Triumph Bonneville
26	SCHREINER	Frank	D	Berlin	Norton Domiracer 500
27	LENSKY	Dietmar	D	Hofgeismar	Triumph Tiger 500
28	RUNTE	York	D	München	Triumph
29	SCHÖBEL	Ralph	D	Wermensteinach	Triton 650
30	ILLG	Andreas	D	Weissach	Triumph Thruxton

präsentiert von



STARTERLISTE

RENKEN 1 • GRAB THE FLAG KÖNIGSKLASSE • START: 09:15 UHR

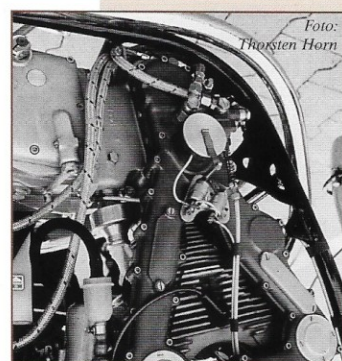


No	Name	Vorname	Nat.	Marke	Bj.	cc
2	AIGNER	Hans	D	BMW	1968	500
7	SCHRAUDY	Michael	D	Horex Imperator	1958	500
9	WYSS	Thomas	CH	Seeley-Matchless	1968	500
14	DUBS	Andre	CH	Honda RC 181	1966	500
16	AIGNER	Alois	D	Ducati	1970	450
23	HEGGLI	Othmar	CH	Seeley-BSA	1959	500
30	STEINER	Marco	CH	Drixton Honda	1969	500
35	MAECHLER	Michael	D	Norton-Eso	1967	500
46	MUELLER	Peter	D	Norton Manx	1962	500
47	SCHWEIGER	Thomas	A	Drixton Honda CR	1965	500
51	STRUGALLA	Paul	D	Ducati	1970	500
66	DALLY	Collin	GB	BSA Gold Star	1967	500
67	TSCHUMI	Fritz	CH	Honda Drixton	1968	500
68	ZECH	Philip	D	Ducati	1971	450
71	BUEHLER	Clemens	D	Ducati Desmo	1975	450
75	WELSSOW	Jan	D	Honda CB	1968	500
78	BERGERMANN	Hubertus	D	BSA B 50	1971	500
81	RUPPRECHT	Guenther	D	Ducati	1968	450
91	BIRNKAMMER	Karl	D	Ducati	1969	450
92	BECKER	Rolf	CH	Menani Aermacchi	1972	405
94	VAN KOOIJ	Willem	NL	Suzuki T	1968	500
96	RUNTE	York	D	Triumph T 100	1968	500
136	MERZ	Thomas	D	Seeley-Matchless	1970	500
156	WARNEKE	Cord	D	Velocette Venom	1958	500
163	SEIFERT	Joachim	D	Norton Manx	1960	500
177	DROSTE	Rene	NL	Seeley BSA	1968	500
181	BUEHLER	Michael	D	Velocette Venom	1960	500
186	CAVELIUS	Jörg	D	Norton Manx	1960	500

Thüringer Allgemeine, Ostthüringer Zeitung, Thüringische Landeszeitung



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															



DAIHATSU Vertriebspartner

KIA KIA MOTORS

AHW NEUDECK

Wildetaube an der B92

Kfz-Meisterbetrieb

- Werkstatt-Unfallersatzwagen
- Reifenservice mit Einlagerung
- Kundendienst
- Versicherungen
- Finanzierung und Leasing
- Karosserie- und Lackservice
- TÜV/HAU - Vorbereitung/Abnahme
- Hol- und Bringeservice
- Reparaturen aller Fahrzeugmodelle

07980 Wildetaube • Tel. 36625 / 20443 • Fax 036625 / 60118
 Öffnungszeiten: Mo. - Fr. 8.00 - 18.00 Uhr • Sa. 9.00 - 13.00 Uhr

8 Jahre MÖBEL HAUBOLD in Schleiz

Qualitätsmöbel aus Deutschland

- Qualitätsmöbel + Küchen aus den neuen Bundesländern
- Bezahlung erst bei Lieferung
- Entsorgung Ihrer Altmöbel
- Beratung bei Ihnen zu Hause
- Fachgerechte Montage + Transport von Möbeln jeglicher Art

ADMIRA-Center • Oettersdorfer Str. 46
 Tel. 03663 / 40 37 18

präsentiert von

Allgemeiner Anzeiger

STARTERLISTE

RENKEN 2 • GRAB THE FLAG SPORTSMEN + CLASSIC 750 • START: 09:55 UHR



No	Name	Vorname	Nat.	Marke	Bj.	cc
21	FREY	Roger	CH	Norton Domiracer	1955	750
24	KANZLER	Helmut	D	Yamaha XS	1979	650
25	PLANKE	Tim	D	Triumph 6T	1952	750
27	FLIESSBACH	Holger	D	Moto Guzzi	1974	750
31	BUEHLER	Hansjoerg	CH	Triumph Weslake	1970	680
33	KRASTINS	Elmar	D	RobNorth Rocket 3	1979	750
42	STEINER	Bernhard	CH	Egli-Honda	1974	600
49	WASCHNECK	Reinhard	D	Norton Atlas	1965	750
55	TURNER	Peter-James	GB	Laverda SF	1971	750
56	SCHÜLIN	Walter	D	Triumph	1978	750
58	ESCHENBACH	Thomas	D	Moto Guzzi V 7 Sp	1970	750
62	WEIBGEN	Frank	D	Triton	1964	750
74	BOEHL	Michael	D	Norton Dammi	1955	750
85	STODT	Frank	D	Yamaha XS	1975	650
88	GERWIN	Frank	D	Triumph Bonni	1972	750
101	SEIFERT	Katrin	D	Norton Commando	1970	750
102	ORTHS	Udo	D	Triumph Bonni	1980	750
103	FRENZEL	Holger	D	Rob North Norton	1974	750
104	SCHWEIGER	Thomas	A	Ducati SS	1972	750
107	JAWINSKY	Wilfried	D	Triumph	1976	750
116	SHELLENBERGER	Gisela	D	Moto Guzzi	1980	700
117	TSCHUMI	Fritz	CH	Triumph Trident	1970	750
139	KRAUS	Gregor	D	BMW	1973	750
148	SCHWAB	Herbert	D	Honda Four	1972	500
150	WALDHERR	Karsten	D	BMW R 75/5	1973	750
151	JAREK	Thorsten	D	Triumph Bonni	1972	750

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															

www.Schleizer-Souvenir-Shop.de

T-Shirts • Caps • Schlüsselbänder • Tassen • Gläser • Pins... vom auch nach Ihren Wünschen
Tel. 03663-402756

Schön... Schnell... Solange...

Souvenire

Schiff • Gestaltung • Dekorations
Beschriftungen aller Art
Textildruck • Digitaldruck

07907 SCHLEIZ Berthold-Schmidt-Str.1
e-mail: pic.werbung@t-online.de
Tel 03663/40 26 61 Fax 401654



präsentiert von

am Sonntag

STARTERLISTE

RENKEN 3 • GRAB THE FLAG JUNIOR + CLASSIC 350 • START: 10:35 UHR



No	Name	Vorname	Nat.	Marke	Bj.	cc
10	AIGNER	Alois	D	Bultaco	1969	350
19	SCHMID	Sascha	D	Ducati	1970	350
22	STEINER	Bernhard	CH	Trixtion-Honda	1969	350
32	SCHNEIDER	Manfred	D	Ducati	1968	350
37	BERNREUTHER	Werner	D	Motolrans Ducati	1970	350
41	MERTENS	Dieter	D	Ducati	1968	250
45	STODT	Jens	D	Ducati	1968	350
52	SCHMIDTCHEN	Kurt	D	Benelli	1973	250
60	MUELLEJANS	Alexander	D	NSU Sportmax	1955	350
65	BERGERMANN	Hubertus	D	Aermacchi ala d'oro	1967	350
79	PICHLER	Mario	A	Moto Guzzi	1979	350
82	ANSORGE	Hermann	A	Benelli GP	1964	250
89	JELINSKI	Bernhard	D	Ducati		350
98	AIGNER	Hans	D	Aermacchi	1967	350
106	FULLGRABE	Erich	D	Ducati	1967	350
112	GLOOR	Werner	CH	Honda CB	1964	350
114	BECKER	Rolf	CH	Ducati	1972	350
115	REUTER	Ulrich	D	Simson AWO	1960	330
123	LERCH	Gunnar	D	Moto Morini	1972	350
124	BURKI	Marcel	CH	Aermacchi	1971	350
125	STRERATH	Peter	D	Moto Morini	1973	350
132	GOERBING	Robert	D	Aermacchi Metisse	1968	350
138	STODT	Frank	D	Yamaha RD	1977	250
142	VAN AALSBERG	Ben	NL	Bultaco	1965	250
144	WOLF	Markus	D	Moto Morini	1977	350
146	SCHWAB	Herbert	D	MV Agusta	1968	350
165	BENDER	Bart	NL	Bultaco	1965	250
180	FIEGLER	Jutta	D	Moto Morini	1978	350
183	STROHE	Manfred	D	Zündapp KS	1973	125
191	HECK	Michaela	D	Maico	1975	250
198	HUSS	Heinrich	D	Aermacchi	1972	350

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



STARTERLISTE

RENNEN 4 • IHRO RIDERS SCHLEIZ 350CC • START: 11:20 UHR

EWALD KLUGE GEDÄCHTNISLAUF



No	Name	Vorname	Nat.	Marke	Modell	Bj.	cc
1	GOURLAY	Lea	GB	Aermacchi	Ala D'oro	1968	350
2	SHARP	Philip	GB	Tickle	Norton Manx	1970	350
3	NOTTON	Luke	GB	Seeley	AJS 7R	1969	349
4	GLAUSER	Ives	CH	Seeley	AJS 7R	1970	350
5	HUGHES	David	GB	Norton	Manx	1961	348
6	MORETON	Mick	GB	Seeley	AJS 7R	1970	350
7	NEUMAIR	Reinhard	D	Seeley	AJS 7R	1971	350
8	ROWE	Robert	GB	Norton	Manx	1960	349
9	BEDLINGTON	David	GB	Aermacchi	Ala D'oro	1968	344
10	RADEMAKER	Jan	NL	Ducati	Mk3	1969	349
11	POELMANN	Bernd	D	Aermacchi	Ala D'oro	1963	350
12	PIETSCH	Christoph	D	Ducati	Mk3	1970	349
14	PAYNE	John	GB	Aermacchi	Ala D'oro	1965	248
15	BREEDON	Kevin	GB	Bultaco	TSS	1965	244
16	DEN TIETER	Rob	NL	Seeley	AJS 7R	1962	350
17	FRANCKE	Jaap	NL	Ducati	Desmo	1968	350
18	GLAUSER	Franz	CH	Aermacchi	Ala D'oro	1968	350
19	LAIBLE	Eberhard	F	Aermacchi	Ala D'oro	1969	350
20	STANICK	Paul	D	Ducati	Mk3	1968	350
21	KING	Ray	GB	Metisse Aermacchi	Ala D'oro	1966	344
22	WADE	Graham	GB	Drixton Aermacchi	Ala D'oro	1969	349
23	SASSEN	Jos	NL	Ducati	Mk 3	1968	340
24	SIERTSEMA	Alex	NL	Ducati	MK 3	1969	350
25	WHITEHOUSE	David	GB	Aermacchi	Ala D'oro	1968	350
26	VAN TEULINGEN	Ben	NL	Ducati	Mach 1	1965	350
27	ESCHE	Wolfgang	D	Aermacchi	Ala D'oro	1963	344
28	STUTZ	Hans-Georg	G	Norton	Manx	1961	350
29	PIETSCH	Christopher	D	Ducati	Mk3	1970	349
54	GUIGNARD	Gilbert	CH	Ducati	F3	1965	250
J 03	ROSNER	Heinz	D	MZ	RE	1967	300

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



STARTERLISTE

RENNEN 5 • GRAB THE FLAG CLASSIC OPEN • START: 12:05 UHR



No	Name	Vorname	Nat.	Marke	Bj.	cc
6	HUFSCHMID	Guido	CH	Norton Weslake	1970	900
11	SHELLENBERGER	Wolfgang	D	BMW R 90 S	1975	980
17	GLAS	Edgar	D	BMW R 90 S	1972	900
20	RADKE	Bernhard	D	Rau-Honda	1976	730
28	AIGNER	Fred	D	Moto Guzzi LM I	1978	1000
34	STEHLE	Jörg	D	BMW R 60/6	1974	1000
38	SONNENBURG	Peter	D	Honda CB Four	1976	750
48	MEVS	Hans-Peter	D	Ducati	1978	870
50	MOELLER	Wolfgang	D	Harley Davidson XR	1983	1000
64	HARTL	Franz	D	BMW R 100	1976	1000
73	PICHLER	Bernhard	A	Moto Guzzi LM III	1981	950
76	HEIGL	Alois	D	Bimota KB 1	1978	1000
77	RABENBAUER	Hermann	D	BMW R 100	1977	980
80	KOCH	Josef	D	Yamaha TR 1	1981	1000
119	MUELLER	Peter	D	BMW	1979	1000
128	HEGELER	Arend	D	Moto Guzzi LM	1979	850
133	GLOOR	Werner	CH	BMW R 60/5	1970	900
134	HENNES	Diethart	D	Triumph Rob North	1970	850
161	MARXCORS	Dirk	D	BMW	1979	900
167	WINNEGUTH	Christian	D	BMW R 90	1974	1000
187	CAVELIUS	Jörg	D	Harley Davidson	1975	1000

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															

Werkstattbedarf-Andres.de

Werkstatteinrichtungen & Werkzeuge

Angebot zur Rennveranstaltung

Sandstrahlkabine	1290 €	statt 1590 €
Sandstrahlkabine	189 €	statt 259 €
Motorcran	189 €	statt 249 €
Positionierer	29 €	statt 39 €
Profirtschenkasten 94 tlg.	79 €	statt 109 €

Sie finden uns auf dem Teilemarkt

Simone Andres
Maxim-Gorki-Straße 3
99326 Staadtlm
Tel. 03629 / 641546
Fax 03629 / 641687

Mittwochs
17 - 20 Uhr
Verkauf vor Ort

Kfz-Service Gaschler

- Elektro-Service
- Autoradios
- Funktelefone
- Kfz-Reparaturen
- Klimaanlage
- Heizung von Wilms & Kroll
- Standheizung von Webasto und von Eberspächer
- Vermietung und Verkauf von PKWs und Wohnmobilen

Helmut Gaschler
07937 Zeulenroda, Salzweg 19
Telefon: 03 66 28/8 36 96
Fax: 03 66 28/9 77 32



DIETER ZÖLLNER MOTORRAD- UND AUTOSERVICE

DERBI Stützpunkthändler



Meisterhaft auto reparatur

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

präsentiert von



STARTERLISTE

RENNEN 6 • GRAB THE FLAG CLASSIC 500 • START: 12:45 UHR



No	Name	Vorname	Nat.	Marke	Bj.	cc
3	MARXCORS	Dirk	D	Yamaha SR	1981	500
4	LEHLE	Josef	D	Yamaha SR	1978	500
8	RUNTE	York	D	Yamaha SR	1982	500
12	WYSS	Thomas	CH	Yamaha	1980	500
15	MELBERT	Sven	D	Yamaha XT	1980	500
18	KLUSCH	Marcel	D	Yamaha SR	1978	500
26	LERCH	Gunnar	D	Moto Morini	1975	500
29	KLINGENBERG	Holger	D	Yamaha SR	1984	500
36	KRÜGER	Thorsten	D	Yamaha SR	1981	500
39	PASSBERGER	Hans	D	Morini Sport	1976	500
40	GERKEN	Frank-Peter	D	Yamaha SR	1979	500
43	RENGELSHAUSEN	Oliver	D	Yamaha XT	1978	500
44	KIELHÖFER	Simon	D	Yamaha SR	1978	500
59	KREFT	Michael	D	Suzuki GS	1979	500
61	THUMM	Ralf	D	Yamaha SR	1982	500
63	JAENSCH	Oliver	D	Yamaha SR	1978	500
69	LANGER	Jürgen	D	Yamaha SR	1980	500
83	KOEPPEN	Christian	D	Yamaha SR	1986	500
84	TIETZE	Norbert	A	Yamaha XT	1981	500
86	KANZLER	Helmut	D	Yamaha SR	1984	500
93	SEMTNER	Lutz	D	Yamaha SR	1980	500
99	SCHWAB	Gerhard	A	Yamaha XT	1979	500
113	BÖS	Eva	D	Yamaha XT	1979	500
120	RASCH	Manfred	D	Yamaha SR	1976	500
131	SCHERER	Horst	D	Laverda	1978	500
140	ESCHENBACH	Thomas	D	Yamaha SR	1979	500
171	WOLF	Matthias	D	Yamaha SR	1983	500
176	FRENZEL	Holger	D	Yamaha SR	1981	500

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



STARTERLISTE

RENNEN 7 • GRAB THE FLAG VINTAGE/POSTVINTAGE+SENIORENKLASSE • START: 14:00 UHR



No	Name	Vorname	Nat.	Marke	Bj.	cc
1	GUTSCH	Sebastian	D	BMW R 5	1936	500
5	ENGELHARDT	Christian	D	Norton Typ 18	1929	500
13	SEFFER	Christl	D	JAP-Triumph	1937	500
54	HUBER	Peter	D	BSA Gold Star	1955	500
57	PORTMANN	Roland	CH	Gilera Competizione	1948	500
70	STADLER	Heinz	CH	Gilera Piuma	1952	500
72	FRITSCH	Thomas	A	Norton M 30	1937	500
87	FARRALL	Mike	GB	Rudge Ulster	1930	500
90	CORN	Heribert	A	Ariel F	1928	500
95	SCHERER	Horst	D	Vincent Comet	1949	500
97	KRULIS	Josef	A	Harley-Davidson	1940	750
108	SPINNLER	Werner	CH	Norton Manx	1958	350
109	SCHULZ	Fanny	D	Simson Awo	1957	250
111	HACKER	Harald	D	Harley Davidson	1940	750
121	HEISS	Martin	D	BSA M 20 TT	1938	620
126	STRERATH	Peter	D	Norton ES 2	1943	500
127	LITTSCH	Thomas	D	Harley-Davidson	1939	750
141	TRABER	Karl	CH	Gilera Saturno	1946	500
147	PROETZSCH	Andreas	D	Enfield	1954	630
152	TURNER	Peter-James	GB	Norton-BSA	1955	500
154	WASCHNECK	Reinhard	D	Velocette	1929	350
155	WARNEKE	Cord	D	Velocette KTT	1938	500
157	MESSERSCHMIDT	Dieter	D	Simson Awo RS	1953	250
158	SCHMIDTCHEN	Kurt	D	Norton Inter	1938	500
159	DUHN	Mike	D	Pannonia TLS	1958	250
166	WERTHER	Lutz	D	AWO RS	1958	250
182	TAUBERT	Hans-Moritz	D	Scott	1929	600
184	WAGNER	Alfred	D	Harley Davidson	1940	750
190	KNAUF	Rene	D	DKW	1948	600
199	VOGEL	Mario	D	Simson Awo RS	1953	250

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															

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

www.Saalburg.de

Hotel Fürstenhöhe

am Thüringer Meer!!!

Sommerrodelbahn
geöffnet von 10.00 – 17.00 Uhr

Angebot: 4x Ü/F im DZ inkl. Schifffahrt und Kegelbahn je 1 Std. p.P. ab 89,- € (Anreise So./Mo.)
Hotel Fürstenhöhe • Am Kulmburg 2 • 07929 Saalburg-Ebersdorf • Tel. 03 66 47 / 2 22 26

präsentiert von



STARTERLISTE

RENNEN 8 • IHRO RIDERS SCHLEIZ 500CC • START: 14:40 UHR
GERHARD-ELSCHNER-GEDÄCHTNISLAUF

No	Name	Vorname	Nat.	Marke	Modell	Bj.	cc
1	NOTTON	Luke	GB	Seeley	Matchless G50	1969	499
2	SHARP	Philip	GB	Tickle	Norton Manx	1970	500
3	GOURLAY	Lea	GB	Norton	Manx	1971	500
4	GLAUSER	Ives	CH	Seeley	Matchless G50	1970	496
5	HUGHES	David	GB	Norton	Manx	1961	499
6	MORETON	Mick	GB	Seeley	Matchless G50	1970	496
7	NEUMAIR	Reinhard	D	Norton	Manx	1962	498
8	ROWE	Robert	GB	Norton	Manx	1961	499
9	BEDJINGTON	David	GB	Seeley	Matchless G50	1971	496
10	BAKKER	Jan-Frank	NL	Seeley	BSA Goldstar	1968	500
11	READ	Phil	GB	Paton	Bic 8v	1972	496
12	BAUMANN	Sandro	CH	Norton	Manx	1963	496
14	HIRTHAMMER	Max	D	Norton	Manx	1961	500
15	WINDSOR	Alan	GB	Seeley	G50	1968	500
16	SCHNEIDER	Manfred	D	Ducati	Mk3	1968	500
17	BROUWER	Jan	NL	Seeley	Goldstar	1971	493
18	DE RIDDER	Adrie	NL	Seeley	Matchless G50	1970	496
19	DOBSON	Charlie	GB	Norton	Manx	1968	490
20	GROOT	Ton	NL	Seeley	Norton Manx	1972	496
21	SOALL	Keith	GB	Norton	Manx	1960	500
22	KONING	Jan	NL	Seeley	BSA Goldstar	1968	500
23	MENSINK	Ben	NL	Petty	Norton Manx	1969	499
24	SCHOLL	No	NL	Seeley	Matchless G50	1960	500
25	SIERTSEMA	Alex	NL	Ducati	Mk3	1968	488
26	QUARTIER	Eric	F	Seeley	Matchless G50	1970	496
27	WHITEHOUSE	David	GB	Petty	Norton Manx	1970	500
28	PARTI	Osmo	FI	Norton	Manx	1963	499
29	VAN MEURS	Jose	NL	Seeley	Goldstar	1968	499
30	POOT	Leo	NL	Seeley	Matchless G50	1969	500
31	SCHAPER	Jan	NL	Seeley	Matchless G50	1970	500
32	DEBETS	Paul	NL	Norton	Manx	1962	499
33	LINTON	Mark	GB	Norton	Manx	1971	500
34	CRAUWELS	Bart	B	Paton	Bic 8v	1972	498
35	BISCAINI	Willi	CH	Seeley	Matchless G50	1970	500
36	MERZ	Thomas	D	Seeley	Matchless G50	1970	500
37	KING	Ray	GB	Metisse	Aermacchi Ala D'oro	1971	402
38	PORTMANN	Roland	CH	Seeley	Matchless G50	1967	500
39	CARTER	Michael	GB	Seeley	Matchless G50	1971	500
40	BROWN	Wattie	GB	Petty	Norton Manx	1969	500
41	POLITEK	Peter	NL	Seeley	Matchless G50	1968	500
42	SCHLEIFER	Olivier	D	Norton	Manx	1960	499
43	MACHLER	Michael	D	BSA	Goldstar	1960	500

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



STARTERLISTE

RENNEN 9 • CLASSIC SIDECARE RACING BAUJAHR BIS 1949 BIS 1972 300 BIS 1300 CCM • START: 15:55 UHR
KARL BRAUN GEDÄCHTNISLAUF

No	Fahrer	Beifahrer	Nat.	Marke	Bj.	cc
62	SCHOONDERBEEK Frank	VAN DEN BOR Marja	NL	BSA	1964	750
4	PUTSCHERT Oliver	PRISKA Muri	CH	ENT BMW	1965	800
5	BOHMCKE Detlev	BOHMCKE Karen	D	Moto Guzzi	1972	850
1	ENGELHARDT Ralf	VIENZEN Winfried	D	Busch BMW	1969	980
Z31	TROMMLER Sven	REIDEL Frank	D	BMW	1962	1000
2	DAYKIN Robin	DAYKIN Annette	GB	Royal Enfield	1954	692
3	SUTER Karl	FAUSCH Brigitte	CH	Schär Cat Yamaha TZ	1970	350
25	DE MONTE Klaus	WÖRNER Michael	D	Busch BMW	1972	1000
12	HARENBURG Klaus	BEATE Poppe	D	Honda	1972	750
19	PECKSEN Heiner	PECKSEN Kim Anne	D	Kawasaki	1972	500
Y8	BEHRINGER Fritz	PAßBERG Hans	D	König	1974	500

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															

Unser Medienpool

- WochenSpiegel**: Auflage: Mi. 698.600 So. 649.400
- LEIPZIGER RUNDschau**: Auflage: Mi. 528.500 So. 351.500
- am Sonntag**: Auflage: So. 859.321
- Allgemeiner Anzeiger**: Auflage: Mi. 864.472
- Wochen Spiegel**: Auflage: Mi. 221.050 So. 36.000
- BLICK**: Auflage: Mi. 222.984 So. 235.672
- BLICKPUNKT**: Auflage: Mi. 125.815

STARTERLISTE

 KLASSE 1 • CLASSIC PARADE MOTORRÄDER • BAUJAHR BIS 1949
 FREITAG, 17.06.2005 • 11:55 UHR, 14:30 UHR • SAMSTAG, 18.06.2005 • 8:00 UHR

No	Name	Vorname	Ort	Marke	Baujahr
101	LUMMER	Dirk	Gera	Schütoff 350	1927
B61	SCHMIDT	Claudia	Burghaun	Norton H18 500	1928
B32	HEBESTREIT	Holger	Mannstedt	Rudge TT 500	1929
47	SCHWEIGER	Manfred	Vohburg	Scott TT-Rep. 600	1929
B35	KAMANN	Ralf W.	Braunschweig	DKW SS 500	1929
3	FÖTTINGER	Johann	Schwandenstadt	Scott Power Plus 500	1930
B16	KÖHLER	Hans-Joachim	Werder	AJS 500	1930
4	ULM	Andreas	Schönhafen	Imperia 500	1930
E87	HEBESTREIT	Wolfgang	Mannstedt	Rudge Ulster 500	1932
32	WOLFF	Peter	Berlin	Norton Inter 596	1932
C45	NITSCHKE	Peter	Dresden OT Marsdorf	350	1934
E59	CIRMAN	Karel	Uvaly	NSU 500	1935
C62	BLUMENTHAL	Lothar	Oldendorf	NSU OSL 331	1936
F06	HEBESTREIT	Jörg	Mannstedt	Rudge Ulster 500	1936
E46	ROLKE	Roman	Linz/Rh.	BMW R5 500	1936
E21	SITTA	Karl-Heinz	Rösrath	BMW 500 RS	1937
17	GEILSDORF	Horst	Schöndorf	BMW R51 500	1938
E57	GEYER	Hartmut	Burgstädt	BMW R51 500	1938
1	GRUND	Heinz	Scheibenberg	BMW R51 500	1938
421	KLAUS	Jürgen	Hainewalde	Excelsior 500	1938
5	MÄCHLER	Erich	Gaggenau	engl. Triumph 473	1938
185	ASAMER	Johannes	Desselbrunn	Triumph Tiger 100	1939
24	KRZYZANIAK	Bernd	Haselbachtal	Triumph TWN 250	1939
18	SAWITZKI	Bernd	Berlin	FN M86 600	1939
C21	TURCZER	Uwe	Berlin	NSU 251 OSL 250	1939
22	HASE	Reiner	Eibau	Triumph BD 250	1941
E10	SPYCHALA	Sabine	Berlin	Gilera comp. 500	1941
38	SPYCHALA	Gerhard	Berlin	Gilera 350	1945
26	STEINBÜCHEL	Udo	Niederkassel	Gilera 500	1947
7	ASSMANN	Gustav	Magdeburg	AJS 350	1948
585	HELMER	Heinz	Hannover	Triumph 500	1948
J41	HYNECEK	Rudolf	Frydlant	moto OGAR 350	1948
2	HEGELER	Ernst	Varel	Vincent 1000	1949
12	STOLTMANN	Bernd	Gera	BMW 750	1949

STARTERLISTE

 KLASSE 2 • CLASSIC PARADE MOTORRÄDER • BAUJAHR 1950 BIS 1969 BIS 250 CCM
 FREITAG, 17.06.2005 • 12:15 UHR • SAMSTAG, 17.06.2005 • 15:00 UHR • SONNTAG, 19.06.2005 • 8:00 UHR

No	Name	Vorname	Ort	Marke	Baujahr
24	MAHLMANN	Gerhard	Lage	Puch 125	1950
103	KRAUSE	Erhard	Plaue	IFA RS 125	1952
33	HENTSCHEL	Thomas	Wachau OT Leppersdorf	AWO RS 250/1	1953
134	PACHALY	Ulrich	Saalfeld	AWO 425R 250	1953
455	SIEMANN	Adele	Saalfeld	BMW R25-2 250	1953
24	WALTHER	Heinz-Jürgen	Schleiz	AWO 425 250	1953
H56	BAKLIK	Miroslav	Vrchlabi I	Jawa perak 250	1954
21	BÖHME	Gerd	Lichtenstein	Peugout 125	1954
22	FRIEDRICH	Thomas	Lichtenstein	Express Radex 255 250	1954
43	GEHRE	Reinhard	Seligenstadt/Main	Adler RS 250	1954
H29	KNOLL	Walter	Zweibrücken	Adler MBRS 250	1954
23	KRAUSE	Axel	Plaue	AWO RS 250	1954
154	RIEGER	Gerd	Plauen OT Jößnitz	AWO 425RS Eigenb. 250	1954
59	RODEHAU	Gunter	Nossen	AWO RS 250	1954
454	SIEMANN	Joachim	Dahlenwarleben	BMW R25-3 250	1954

STARTERLISTE

 KLASSE 2 • CLASSIC PARADE MOTORRÄDER • BAUJAHR 1950 BIS 1969 BIS 250 CCM
 FREITAG, 17.06.2005 • 12:15 UHR • SAMSTAG, 17.06.2005 • 15:00 UHR • SONNTAG, 19.06.2005 • 8:00 UHR

No	Name	Vorname	Ort	Marke	Baujahr
20	KUNZMANN	Rolf	Lauter	IFA/0 Rennmaschine 123	1954
214	HERING	Sebastian	Großschirma ST Obergruna	DKW RT 125	1955
95	MEHLHORN	Frieder	Schneeberg	MZ RE Eigenbau 150	1955
H44	RATTUNDE	Roland	Idar-Oberstein	NSU Sportmax 250	1955
5	SCHOLZ	Dieter	Münster	NSU Sportmax 250	1955
26	RITZMANN	Jan	Kloster Lehnin/Dahmsdorf	RT 125/2	1956
52	ROMANKIEWICZ	Günther	Millingsdorf	AWO 425 RS 250	1956
H 37	SCHINDLER	Ernst	Nürnberg	Adler R 250	1956
113	WEINREITER	Reinhold	Ingolstadt	Motobi Zanzani 175	1956
H94	ADAM	Dirk	Sindelfingen	Simson AWO RS 250	1957
229	BAUCH	Meinhardt	Lichtenstein	AWO 425 S 250	1957
78	ZUMPE	Gerd	Radeberg	AWO RS 250	1957
H40	MOSCHANSKY	Michael	Potsdam	AWO 425 RS 250	1957
65	SEIFERT	Maik	Leutenberg	Simson 250 RS	1958
28	STAPKE	Hans-Georg	Lichtenstein	MZ RT 125/3 125	1958
H89	ZENISEK	Jan	Vrchlabi	Jawa perak 250	1958
228	WAGNER	Udo	Schleiz / OT Lössau	MZ ES 250	1958
63	RÜDIGER	Siegmar	Schleiz	Simson Sport 250	1960
H66	WINKLER	Bernd	Steinwiesen	Honda CB 72 250	1960
F11	ANDERS	Ortwin	Hofheim	Ducati 175	1960
F90	HYNECEK	Rudolf	Frydlant	CZ moto 175	1961
25	MIDUNSKY	Frank	Brandenburg	MZ 250	1961
67	RIESE	Harry	Weimar	Norton 350	1961
H42	LUX	Hans	Rüsselsheim	Aermacchi Ala D Oro 248	1961
677	SCHMIDT	Norbert	Nürnberg	Aermacchi 250	1962
6	NYHUIS	Hennie	Losser	Aermacchi Ala d'Or 250	1963
H37	KRÜGER	Rolf	Wittenberg	Aermacchi 250	1964
27	SCHÖNHAGE	Rene	Haarlem	Aermacchi 250	1964
29	VAN TEUHINGEN	Bernardus	Schagen	MV Augusta 125	1964
34	BAKKER	Fup	Schlagerbrug	Aermacchi 250	1965
12	MICHAEL	Nico	Erfurt	Ducati RS 250	1965
H69	NEUBAUER	Udo	Rödenthal	Honda CB 72 250	1965
111	OLBERTZ	Hans	Plauen	MZ Kohler/Bischoff 250	1965
29	RAUH	Gerold	Plauen	AWO RS 250	1965
141	FRANKE	Heiko	Chemnitz	Honda RS 200	1965
T01	RUDAT	Ralf	Leipzig	Motobi SS 250	1966
4	THUMMEL	Gerhard	Schmiedeberg	MZ GT 250	1966
131	GOLDITZSCH	Cliff	Berlin	Kohler MZ- EB 250	1966
7	PENTKE	Ingo	Freiberg	Ducati 250	1966
8	HEUSCHKEL	Thomas	Bitterfeld	MZ RE 125	1967
282	LEHMANN	Steffen	Lichtenstein	Honda 250	1967
R57	POUJACK	Hans	Schmitten	Kawasaki 250	1967
147	POMMER	Rainer	Aue	MZ RE 125	1967
L69	BENISCH	Siegfried	Schönwalde	Kreidler Eigenbau 50	1968
T04	DITTMER	Siegfried	Singen	Motobi SS 250	1968
99	VINGERHOED	Ronald	Baarn	Kreidler van Veen 50	1968
44	MARSCHALL	Günter	Salzgitter	Suzuki TR 250	1969
L7	SHELLIG	Klaus	Magdeburg	Simson Eigenbau 50	1969
-	WAGNER	Rajko	Zöblitz	MZ RII 125	1969

Gaststarter

11	MERKEL	Siegfried	Zwickau	MZ RE 125	1971
L84	MÜLLER	Peter	Lucka	Kreidler 50	1978
2	RIPPL	Harold	Neukirchen	Honda RS 125	1980
88	STEHOUWER	Martin	Koekange	Pannonia 250	1976
38	SPYCHALA	Gerhard	Berlin	Gilera SS 600	1943
C19	SPYCHALA	Sabine	Berlin	Gilera lanciata	1945
1	WESER	Gernot	Riesa	Kreidler 50	

STARTERLISTE

KLASSE 3 • CLASSIC PARADE MOTORRÄDER • BAUJAHR 1950 BIS 1969 ÜBER 250 CCM
 FREITAG, 17.06.2005 • 12:35 UHR • SAMSTAG, 18.06.2005 • 8:50 UHR • SONNTAG, 19.06.2005 • 8:20 UHR

No	Name	Vorname	Ort	Marke	Baujahr
J83	STINIL	Jiri	Vchlabi	Jawa perak 350	1950
9	HOFFMANN	Klaus	Langebrück	Triton 500	1951
35	KREINER	Fanz Xaver	Gräfelfing	Vincent Rapide C 998	1951
19	COLBAN	Peter	Berlin	Norton Manx 550	1953
42	JUTZI	Reinhard	Trebur	Horex 500	1953
K16	KRUSE	Erich	Handeloh	Vincent Comet 500	1953
82	PRUFER	Roland	Neumühle	BMW R69S 600	1954
90	STARK	Jürgen	Bad-Elster	Jawa 350	1955
K73	DIEMER	Helmut	Florstadt	Münch-Horex 498	1955
J40	KAUSCH	Walter	Reinach	Norton Manx 350	1956
33	ROHNER	Detlev	Lichtenstein	IFA BK 350	1956
4	CASIUS	Eric	Rotterdam	Norton Dominator 650	1957
K12	SEYDEWITZ	Rudolf	Berlin	Norton 500	1957
31	SPAHR	Peter	Berlin	Krad-BSA 350	1957
365	BREITHECKER	Gero	Berlin	AWO RS Eigenbau 247	1957
236	BREITHECKER	Mario	Berlin	AWO RS Eigenbau 247	1957
29	GERHART	Olaf	Wendischbora	Jawa 350	1958
111	KRAUSE	Axel	Plaue	Junak 350	1958
301	SACKL	Eberhard	Niederwiesa /Sa.	Triumph T110 R 650	1958
125	MARTSCHKE	Peter	Langenweißbach	Jawa 350	1959
83	AUSEBROOK	Richard	Rotherham	Norton Dominator	1960
31	HAASE	Ulrich	Sondershausen	Norton 500	1960
63	NYITRAI	Istvan	Solymar	Absaf Replika 500	1960
27	GOLDBACH	Frank	Freital	Honda CR 72 350	1961
7	RIESE	Harry	Weimar	Norton 500	1961
K95	FROHNMAYER	Karl	Sindelfingen	Matchless G 50 500	1962
17	SPINNLER	Werner	Gletterens	Norton Manx 350	1962
4	HARTWIG	Henning	Klein Wesenberg	Honda CB 77R 350	1963
H21	BALAZS	Josef	Büchenbach	Honda CB 72 250	1963
19	KAISER	Werner	Gebenbach	Aermacchi 350	1964
75	NIJHOFF	Mark	Rotterdam	Howard 500	1964
K88	ROLKE	Klaus	Linz/Rh.	Norton 70	1964
34	SCHÖNHAGE	Rene	Haarlem	Armacchi 350	1964
6	BIZARD	Claude	Camaret	Ducati Corse 350	1965
54	GUIGNARD	Gilbert	Tannoy	Ducati F3 250	1965
295	HERING	Thomas	Großschirma ST Oberguna	Jawa 350	1965
11	WOLLNER	Jochen	Schleiz	Eigenbau 500	1965
159	PEILERT	Klaus	Annaberg-Buchholz	Honda RS 175	1965
102	RONALD	Agoston	Solymar	Honda RC 181 500	1966
J33	GLONKLER	Willi	Markdorf	Aermacchi 350	1967
J31	HELD	Manfred	St. Johann	Aermacchi 344	1967
99	VINGERHOED	Ronald	Baarn	BSA Seeley 500	1967
V94	ALLMERS	Dieter	Nordenham	Honda CB 450	1968
86	KLIJN	Jan Peter	Rotterdam	Aermacchi 350	1968
V24	MEISINGER	Willi	Wöllstadt	MV Agusta 350	1968
2	MICHAEL	Claus Dieter	Erfurt	Benelli RS 350	1968
U4	VOIGT	Jürgen	Hannover	Ducati 350	1968
33	GOBBELS	Mike	Wetzlar	Rickmann Aermacchi 350	1968
502	BAGGENSTOS	Hans	Euthal	Suzuki 500	1969
2	COLLATO	Fioravante	Hagen	MV Agusta 350B 350	1969
40	GROß	Heinz	Norton Manx 500		1969
32	KUNZ	Matthias	Löhningen	Ducati 350	1969
75	NIJHOFF	Mark	Rotterdam	Aermacchi 350	1969
91	VERSTEEGH	Michiel	Dinteloord	Triumph T 750	1969
K15	WAINWRIGHT	Michael	Rotherham	Jawa Seeley	1969
14	WESER	Gernod	Riesa	Norton Manx 500	1951
K30	DE MONTE	Klaus	Welschingen	BMW 500	1957
49	SULZ	Adolf	Granse	ESU 500	1958
Gaststarter					
36	SCHOBLOCH	Jochen	Stuttgart	Maico RS 125	1973
2	RIPPL	Harald	Neukirchen	Honda RS 125	1980

STARTERLISTE

KLASSE 4 • CLASSIC PARADE MOTORRÄDER • BAUJAHR 1970 BIS 1989 BIS 250 CCM
 FREITAG, 17.06.2005 • 10:50 UHR • SAMSTAG, 18.06.2005 • 9:10 UHR • SONNTAG, 19.06.2005 • 8:40 UHR

No	Name	Vorname	Ort	Marke	Baujahr
24	KEIIG	Silvio	Nobitz	MZ RE 125	1960
41	DIERMEIER	Klaus	Inning /Ammersee	Honda 125	1970
T43	HELMER	Heinz	Hannover	Ducati 250	1970
T44	SCHMIDT	Claudia	Burghaun	Ducati 250	1970
10	STEIGER	Ludwig		Benelli 250	1970
13	TSCHUSCHKE	Steffen	Nidderau/Erbstadt	Ducati Einzylinder 250	1970
16	KLEEMANN	Franz	Wien	Jawa Junior 125	1970
197	OLSCHEWSKI	Marcus	Jößnitz	Kreidler Florett 50	1970
64	KLUGE	Dietmar	Burgstädt	UHL-Stein 50	1971
92	RUSS	Roland		CZ 250	1971
63	DU MAINE	Michel	Assen	Yamaha 250	1972
107	HILBIG	Günter	Malsch	MZ RE 125	1972
62	KLIJNSTR	Bennie	Wolvega	Yamaha 250	1972
47	KLIJNSTR	Wiebe	Wolvega	Benelli 250	1972
12	SANDIG	Bernd	Sulzbach-Rosenberg	UHL-Stein 50	1972
43	SCHÖNHAGE	Rene	Haarlem	Armacchi 125	1972
48	STANNEK	Alfons	Bischberg	Benelli 250 RS	1972
88	STEHOUWER	Martin	Koeckange	Simson 50	1972
45	THER	Milos	Police nad metusi	CZ 250	1972
59	VAN HEEL	Ad	Haaren	Yamaha TD3 250	1972
46	WALTER	Marian	Schkeuditz	CZ 250	1972
28	KÖHLER	Horst	Lichtenwalde	MZ TS 250	1973
282	LEHMANN	Steffen		Benelli 125	1973
R73	WAGNER	Klaus	FFB	Yamaha 250	1973
8	KRAUSE	Dieter	Halle	MZ RZ 250	1974
40	OERTEL	Frieder	Lichtenstein	Honda 250	1974
88	PAETZOLD	Eric	Hartenstein	Simson RE Eigenbau 50	1974
31	ZSCHUNKE	Konrad	Mahlitzsch	Maico 250	1974
R71	ADAM	Dirk	Sindelfingen	MZ HB 250	1975
42	RENDEK	Robert	Erd	TZY Yamaha 250	1975
7	RUSS	Roland		Yamaha 250	1975
18	SÖRGEL	Günter	Schneeberg	Benelli 125	1975
U26	GÜNTER	Thomas	Lößnitz	Yamaha 250	1975
15	EISMANN	Jörg	Goslar	MZ-HB 250	1976
5	POMMER	Rainer	Aue	Kreidler van Veen 50	1976
68	HANDKE	Ingo	Auerbach	Malanca 125	1977
434	HENKER	Dieter	München	Yamaha RD 250	1977
47	BOINE	Michael	Lutherstadt Eisleben	Kreidler EB 50	1978
L83	DINGER	Karl	Greiz	KDG Eigenbau 50	1978
44	NIEBORG	Heero	Roden	CZ 80	1978
71	SANDIG	Rainer	Limbach/Oberfrohna	Sachs 50	1978
11	SCHULZ	Heiner	Jessen	Kreidler ZM 50	1978
42	TENNSTADT	Stefan	Rodewisch	Yamaha TZ 250	1978
17	GNETKOW	Björn	Gera	Simson RS Eigenbau 50	1979
34	HOFFMANN	Alfons	Markersbach	MZ TS 250	1979
61	LANGER	Uwe	Lichtenwalde	Minimot 80	1979
48	RAAB	Günter	Lippstadt	Honda CBX 1000	1979
L79	SCHAUM	Ralf	Teicha	Rascha 50	1979
26	KRAUSE	Valkmar	Oberwinkel	Yamaha 250	1980
155	KÜRSCHNER	Rudi	Lößnitz	Honda Eigenbau 125	1980
3	RIPPL	Harald	Neukirchen	Honda RS 250	1980
10	ROSCHER	Joachim	Märfelden	MBA 125	1980
44	PETER	Frank	Ingolstadt	MZ Junghans/Wendler 125	1980
64	SEIDEL	Gerhard	Gera	Simson Eigenbau 80	1984
35	OEHLISCHLÄGEL	Manfred	Chemnitz	MZ HM 250	1986
13	LÄSSIG	Peter	Hohenstein-Ernsttal	Renntmotorrad 125	1989
Gaststarter					
44	KOBLENZ	Camillo	Altenburg	Honda RS 250	2000

STARTERLISTE

KLASSE 5 • CLASSIC PARADE MOTORRÄDER • BAUJAHR 1970 BIS 1989 ÜBER 250 CCM
 FREITAG, 17.06.2005 • 9:435 UHR • SAMSTAG, 18.06.2005 • 9:30 UHR • SONNTAG, 19.06.2005 • 8:20 UHR

No	Name	Vorname	Ort	Marke	Baujahr
31	GOED	Cornelis	Schoorl	MV Agusta 350	1970
V09	HARTMANN	Ingo	Freyburg	Yamaha R5 Eigenbau 350	1970
40	OERTEL	Lothar	Lichtenstein	Honda CB 500	1970
V71	STEIGER	Ludwig	Hergolshausen	MV Agusta 350	1970
92	HAGEN	Dirk	Dinteloord	Triumph 750	1971
63	DU MAINE	Michel	Assen	Yamaha 350	1972
W72	GEIBLINGER	Karl-Heinz	Nürnberg	Norton 750	1972
22	JOVANOVIC	Jovan	Kötz	MV Agusta S 350	1972
16	KUNZ	Kurt	Löhningen	Ducati 750	1972
V74	STAFFE	Hans	Isny-Allgäu	MV Agusta 350	1972
13	VAN DER VEGT	Rob	Bruinisse	Triumph Trident 750	1972
8	BOEIEN	Erik	Neerkant	Rickman Triumph 750	1973
W46	REMAGEN	Ernst	Selters	Ducati 750 SS 750	1973
95	KUNZ	Matthias	Oelsnitz	Benelli 750	1974
X51	DAHM	Andreas	Wunstorf	MV Agusta 850	1975
35	DU MAIN	Rene	Frankfurt/Main	Yamaha TZ 350	1975
V78	ADLER	Klaus	Erbach	MV Agusta Sport 350	1976
8	GROTHE	Frank	Berlin	Laverda 1000	1976
100	HORVAT	Zoltan	Budapest	Jawa 350	1976
725	KUNERT	Manfred	Kötz	Benelli GP Replika 500	1976
51	MARTIN	Reinhard	Fraureuth	Sieker BMW 900	1976
19	SALZLER	Walter	Waghäusel 2	Honda CBXR 1000	1978
52	SCHREINER	Frank	Berlin	Guzzi LM 1 950	1978
362	LANGE	Ricardo	Bad Lauchstädt	Laverda SFC 1000	1979
1	DÜRSCHINGER	Georg	Fürth	Suzuki RG 500 494	1986
53	RAAB	Günter	Lippstadt	Honda RC 30 750	1988

STARTERLISTE

KLASSE 6 • CLASSIC PARADE UND GLEICHMÄSSIGKEITSLAUF GESPANNE • BAUJAHR BIS 1978 BIS 1300 CCM
 FREITAG, 17.06.2005 • 13:10 UHR • SAMSTAG, 18.06.2005 • 8:20 UHR • SONNTAG, 19.06.2005 • 13:25 UHR

No	Fahrer	Beifahrer	Ort	Marke	Baujahr
3	NÉEF Liebhard	REIDEL Jennifer	Zschorlau	Zündapp KS 600	
N13	DAHMS Ewald	MAHR SANDT	Norderstedt	BMW RS 54 500	
136	DAMMAß Chr.	JONAS Sven	Spiegelhagen	BMW-Renngespann 500	
2	FÖTTINGER Gerhard	WALZ Maria	Desselbrunn	BMW R 699 Rennesp. 600	
3	HELBIG Günter	Bossem.	Kornthal	BMW-Sitzer 600	
N38	KRUGER Norbert	Seffer Chr.	München	BMW R69 S 600	
Z11	PFEIFER Adam	Böckmann Ingo	Kaufbeuren	BMW Kneeler 1000	
8	POHLMANN Günter	Büttner	Lengendorf	BMW R 69S 600	
M21	RAABE Karl-Chr.	Sawatzky Gine	Kaufungen	Triumph Thunderbird 650	
45	RODEHAU Christian	Rodehau Ingo	Nossen	BSA-Gespann 650	
P78	SCHRODER Stefan	PETERS	Lieth	BMW Kneeler 600	
Z11	STOFFEL Winfried	PIECHOTTA	Rielasingen	Windle Kneeler 750	
2	WENDLER Frank	HUBNER Georg	Bernsdorf	Gespann-Honda 600	
4	WIRTH Henry	WIRTH Enrico	Aschersleben	Ireson Yamaha Kneeler 600	
5	BARNSTEINER Franz	WINKELBAUER Harry	Peiting	BMW Kneeler 1000	
N43	FURCHTENICHT Kurt	KUHNE Andre	Diera-Zehren	BMW-Gespann 500	
Z4	HALLER Otto	HALLER Stefan	Ainhof		
P80	HENKE Franz	BÖCKMANN Ingo	Burggen	BMW Kneeler 600	
6	MAIER Ralf	KLINGELHOFER Rolf	Weil der Stadt	Maier BMW 500	
7	MELCHERT Sönke	RIEBOND Ingo	Olderup	König Kneeler 500	
P72	TRAMSEN Horst	SCHWICHENBERG Walter	Kaltenkirchen	Kneeler	

STARTERLISTE

KLASSE 7 • CLASSIC PARADE • FORMELRENNWAGEN
 FREITAG, 17.06.2005 • 16:10 UHR • SAMSTAG, 18.06.2005 • 17:25 UHR • SONNTAG, 19.06.2005 • 16:30 UHR

No	Name	Vorname	Ort	Marke	Baujahr
344	KAUTE	Jens	Dresden	Melkus Formel Junior 1000	1960
74	KAUTE	Bernd	Dresden	Melkus Formel Junior 1000	1961
301	KLIX	Wolfgang	Dresden	Formel 3 Melkus 1000	1964
73	DR. ORTHEY	Frank	München	Autodynamics MK1 1300	1965
359	MÄRKLIN	Martin	Flein	Beach Car 1200	1965
51	BESSER	Udo	Sünna	Formel V 1300	1966
71	FRANZKE	Dieter	Pettstadt	Veemax-Super V 1600	1972
306	PANTEN	Lothar	Fladungen	RSM Tasco Super V 1600	1972
326	WASCHAK	Robert	St. Gilgen	Austro V 1300	1972
357	SCHLÜTER	Siegfried	Vlotho	Motul Super -V 1600	1972
301	HEINEMANN	Ralf Udo	Dortmund	Formel-V 1300	1973
24	KEIUG	Silvio	Nobitz	F-Easter MTX 1300	1974
74	HEINICKE	Lutz	Leipzig	Formel Easter/SEG II 1300	1974
72	IMMLER	Olaf	Rödental	Motul Orion FV 1300	1975
338	HERMANN	Klaus	Hangelsberg	Kaimann Formel V 1300	1976
348	RASCHPICHLER	Uwe	Bamberg	F.F. Hawke DL 17 1600	1976
48	WEBER	Bernd	Radefeld	MT 77	1977
89	FIALA	Andre	Leipzig	MTX 05 1300	1977
90	SIEGERT	Heinz	Leipzig	MT 77 1300	1977
91	FRIEDRICH	Gerhard	Gera	Formel Rennwagen 1300	1977
93	KÜTHER	Wolfgang	Dresden	MT 77	1977
402	BRAND	Reiner	Wachsenburggemeinde	Formel Easter MT 77	1977
480	JUPPE	Werner	Dresden	MT 77 1300	1977
437	REDLICH	Jens	Lichtenstein	MT 77 1300	1977
484	SCHAUERHAMMER	Stefan	Gera	Formel Easter 1300	1977
362	VATER	Gerhard	Lucka	Formel Tabant 600	1978
310	RUPPERT	Michael	Selbitz	FF van Diemen AF 73 1600	1979
70	WILKE	Jens	Freiroda	MTX 1-05 1300	1980
361	SCHULZ	Siegfried	Köthen	Formel Trabant 600	1980
385	GLÖCKNER	Manfred	Dennheritz	MT 77 1600	1982
33	KUHN	Manfred	Panketal	Reynard BMW 2000	1988
32	LORENZ	Uwe	Bad Salzungen	MT 77-3 1300	1988
82	PAKENDORF	Michael	Leipzig	Opel Reynard 2000	1989
81	TANZMANN	Klaus	Schkeuditz	Opel Dallara 2000	1995

STARTERLISTE

KLASSE 8 • CLASSIC PARADE TOURENWAGEN • BIS 1600
 FREITAG, 17.06.2005 • 16:35 UHR • SAMSTAG, 18.06.2005 • 17:45 UHR • SONNTAG, 19.06.2005 • 17:00 UHR

No	Name	Vorname	Ort	Marke	Baujahr
1	RÖMHILD	Stefan	Trusetal	Trabant 601 RS 600	
83	VORNHOF	Wolfgang	Bamberg	Fiat Abarth 1000	1957
112	VOIGT	Hans-Peter	Spremberg	TWR Grand Toura GT	1960
81	EHRHARD	Kay	Erfurt	Trabant 601	1965
157	WOLF	Horst	Halle	Trabant 601 RS 600	1967
163	LEUBNER	Walter	Roßbach	Steyr Puch 650	1967
82	FENK	Uwe	Erfurt	NSU TT 1300	1969
103	JACOB	Andreas	Zaberfeld	M Trab RS	1972
153	ZENKER	Rainer	Radebeul	Warburg 353 1150	1972
190	JAHREIS	Johannes	Hof	Mini Cooper 1300	1975
106	KAHL	Lothar	Hofheim /Ts	Mini Innocenti 1300	1975
139	KIWATT	Holger	Burg	Shiguli 1300	1975
186	SALZMANN	Jürgen	Eisenach	Skoda A/120S 1298	1975
99	PFEIFER	Matthias	Niederschindmaas	Lada 21011 1300	1976

STARTERLISTE

KLASSE 8 • CLASSIC PARADE TOURENWAGEN • BIS 1600
 FREITAG, 17.06.2005 • 16:35 UHR • SAMSTAG, 18.06.2005 • 17:45 UHR • SONNTAG, 19.06.2005 • 17:00 UHR

No	Name	Vorname	Ort	Marke	Baujahr
111	ZANGLER	Reinhard	Pirkensee	Shiguli RS	1976
114	KAUTE	Anja	Dresden	Wartburg 353 1000	1976
105	FRANZ	Heiko	Selbitz	Ford Fiesta 1566	1977
158	HORN	Michael	Schleiz	Lada 2101 1300	1977
96+1	SONNTAG	Sieghard	Geyer	Lada 2105 1300	1978
99	SONNTAG	Bettina	Schönfeld	Lada 2105 1300	1978
142	SCHWENGENBECHER	Steven	Stößen	Trabant 601 594	1978
155	NEUPARTH	Udo	Wallengrün	Lada 2105	1978
172	RÖHLICH	Willy	Naumburg	Lada 2105 1300	1978
196	SONNTAG	Toni	Geyer	Lada Samara 1300	1978
110	KLEE	Petro	Schleiz	Lada 1300	1983
9	ZIEGLER	Wolfgang	Stuttgart	Trabant 601 RS 600	1984
61	BERGER	Fritz	Potsdam	Lada Samara 1300	1986
62	BERGER	Mario	Potsdam /Eiche	Lada samars 1300	1986
76	SCHAUERHAMMER	Frank	Gera	Lada 1300	1987
5	SCHUMANN	Marco	Gotha	Trabant S RS 600	1989
51	STEINMANN	Guido	Zauchwitz	Lada 2105 1300	1989
52	ANDRES	Norbert	Werder	Lada 2105 1300	1989
66	BORSTEL	Michael	Wölfen	Trabant 1.1 1300	1989
70	KRINGS	Michael	Tanna	Lada 1300	1989
80	GESELL	Marcus	Bad Salzungen	Lada Samara 1300	1989
10	HOFFMANN	Dieter	Siruth-Helmersdorf	Trabant 600	1990
88	KESSLER	Hans- Dieter	Tabarz	Lada Samara 1300	1992

STARTERLISTE

KLASSE 9 • CLASSIC PARADE TOURENWAGEN • ÜBER 1600
 FREITAG, 17.06.2005 • 17:00 UHR • SAMSTAG, 18.06.2005 • 18:05 UHR • SONNTAG, 19.06.2005 • 17:25 UHR

No	Name	Vorname	Ort	Marke	Baujahr
89	FIALA	Heinz Mario	Rattelsdorf	Volvo V 544 1800	1961
5	PROEBST	Hilde	Adlkofen	Porsche 911 / 2 Ltr.	1965
41	DÜRSCHINGER	Georg	Fürth	Jaguar 4000	1966
211	WEISKE	Thomas	Döhlau	Porsche 914/6 2000	1970
179	BAUER	Christian	Selbitz-Neuhaus	Opel Ascona 1956	1971
3	EHRENBOCK	Herbert	Dachau	BMW CSL-Coupé 3.5 Ltr.	1972
4	PROEBST	Walter	Adlkofen	Porsche Carrera RSR 3 Ltr.	1972
110	RUPPRECHT	Hartmut	Jößnitz	BMW M3 2000	1972
165	HOFMANN	Jürgen	Jößnitz	BMW 2002 Ti 2000	1972
200	LÖPPERT	Klaus	Kulmbach	Porsche 911 RSL 2500	1972
1	KUNZE	Gerhard	Tauberfeld	Alfa Romeo 1600	1974
203	HENSZWL	Joachim	Dürrröhrsorf	Melkus GT RS 1000 1990	1976
2	ZAHN	Alex	München	Royale-Formel Ford 1600	1977
54	SCHNEIDER	Jonny	Lengenfeld-Weißensand	Datsun 280Z 2800	1977
204	EIFERT	Robin	Leipzig	Porsche 911 1977	1977
91	EHRHARD	Bernd	Selbitz-Neuhaus	B- Manda 2000	1978
12	VOIGT	Anja	Spremberg	TIGA Sportwagen 2000	1983
50	SMOLLICH	Jens	Dresden	BMW E36 Coupe 2500	1991
51	KÜHTER	Wolfgang	Dresden	BMW E36 coupe 2500	1992
53	ZINK	H.Chr.		BMW E36 Lim. 2500	1996
11	VOIGT	Hans-Peter	Spremberg	PRC 2 Sportwagen	2002
134	MEYER	Michael	Reudnitz	BMW M3 2500	

VOM SPEEDWAY- ZUM AUTOMOBILRENNSPORT

WOLFGANG KÜHTER – EIN LEBEN FÜR DEN AUTOMOBILRENNSPORT

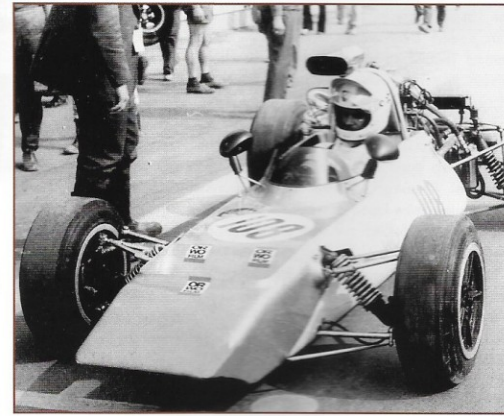


Foto oben:

Gemeinsam mit Hartmut Thäßler entwickelte Wolfgang Küther für Saison 1972 eine Karosse die auf der Basis des Lotus-Vorbildes entstand

Foto unten:

Beim Jubiläumsrennen 1973 siegte Wolfgang Küther im Pokallauf der sozialistischen Länder vor Wolfgang Krug und Uli Melkus

Text: Jürgen Müller
 Fotos: Archiv Wolfgang Küther

Der Motorsport zieht sich wie ein roter Faden durch sein Leben. Obwohl inzwischen 64 Jahre jung geworden, kommt er von dieser Droge nicht mehr los. Die Rede ist Wolfgang Küther, den zweifachen DDR-Meister der Formel C9 (inzwischen Formel Easter). Seine Vorliebe gehörte stets den Automobilen, doch wie so viele prominente Automobilrennfahrer stieg er zunächst auf ein Rennmotorrad. „Es fehlte mir damals schlicht und einfach das Geld um Automobilenrennen bestreiten zu können“, erinnert sich der gelehrte Autoschlosser heute. Erste Kontakte mit dem Rennsport knüpfte der Dresdner im Jahre 1956. Für den Meißener Klub bestritt er Speedway-, Großbahn- und Sandbahnrennen. Die Erfolge blieben nicht aus, immerhin gehörte er vier Jahre zur DDR-Nationalmannschaft. Unvergessen bleibt sicherlich sein größter Erfolg in dieser Zeit, beim Telerower Bergrennen 1959 belegte er in der Klasse bis 500 ccm gegen Konkurrenten aus 28 Nationen einen ausgezeichneten zweiten Platz. Eine schwere Rückenverletzung im Jahre 1965 brachte jedoch ein ungewolltes Ende dieser Karriere. Das kurzzeitige Intermezzo im K-Wagenpark (heute Kart) erwies sich als fälsch. Der Rücken konnte sich mit harten Schlägen, die der K-Wagen austeilte, nicht anfreunden. Auf Grund seiner Verletzung

sah Wolfgang Küther hier keine Perspektive mehr. Doch es sollte nicht das Ende einer erfolgreich begonnenen Rennsportkarriere sein. Im Gegenteil, im Jahre 1967 kam es endlich zum langersehten Einstieg bei den Automobilrennwagen. Nach einem Gespräch mit dem bekanntesten Automobilrennfahrer und Konstrukteur der DDR, Heinz Melkus, packte Küther die Gelegenheit beim Schopf. Der Dresdner bot Wolfgang Küther die Möglichkeit in seiner Werkstatt einen Wartburg-Rennwagen aufzubauen. Was dann folgte waren unzählige Nachtschichten bis zur ersten Probefahrt. Mit der Unterstützung von Heinz und Uli Melkus, Frieder Rädlein entstand bis kurz vor dem Saisonauftakt auf der Bernauer Schleife ein neuer Rennwagen. Auf Anhieb gelang der Gesamtsieg in der Leistungsklasse II, der verbunden war mit dem Aufstieg in die Eliteklasse der DDR. Mit weiteren Verbesserungen, u.a. ein total umgebautes Fahrwerk wurde die Saison 68 in Angriff genommen, am Ende sollte ein achtbarer sechster Gesamtrang herauspringen. Im Jahre 1971 reichte es erstmalig zu DDR-Meisterehren für Wolfgang Küther. Die Vorentrennung der Saison fiel auf der Autobahnschleife in Dresden-Hellerau zwischen Küther und Heinz Melkus. Schützenhilfe leistete der heutige Schleizer Freddy Kotulinsky, mit dem Küther eine Absprache traf. Der Lotus-Pilot zog ihm die ersten drei Runden im Windschatten seines

Wagens mit und verhalf den Wartburg-Piloten zu einem Vorsprung der bis ins Ziel reichen sollte. Gewinner dieses Laufes wurde Kotulinsky vor dem Belgier Crenier und Küther. Heinz Melkus folgte auf Rang fünf, in der Punktewertung hieß nach dem letzten Lauf in Frohburg 37 zu 30 für Küther. Neben dem Sieg auf der Spinne kamen noch weitere Erfolge in Schleiz und Frohburg hinzu. Ein Jahr später revanchierte sich Altmeister Melkus und wurde erneut Meister, allerdings punktgleich mit seinem Sohn Uli. Den Dresdner Erfolg komplettierte Wolfgang Küther mit Rang drei in der Endabrechnung. Zum Jahreswechsel 1972/73 kam es zu einer Änderung des Reglements, dessen Tragweite zunächst nur Wolfgang Küther richtig ausnutzte. Erstmals durften die DDR-Fahrer auf die Motoren aus den befreundeten sozialistischen Staaten zurück greifen. Dies veranlasste Küther in

seiner unermüdlichen Eigenschaft als Schrauber in den Wintermonaten einen Lada-Motor in seinen Rennwagen zu verpflanzen. Zunächst hatte er nur die Spötter auf seiner Seite, doch die wurden im Laufe der Saison 1973 immer kleinlauter als sich die ersten Erfolge einstellen und am Ende sogar ein weiterer DDR-Meistertitel herausprang. In die Zeit zwischen 1971 und 1973 fallen ebenfalls zahlreiche ausgezeichnete Platzierungen des Dresdners bei den Pokallaufen der sozialistischen Länder, sowie weitere internationaler Rennen.



MZ SM 125

Sonderpreis:
ab 3.400,-

Finanzierung:
 48 Monate Laufzeit
 ohne Anzahlung
 2,9% eff. Jahreszins

MZ 1000 S

Sonderpreis:
10.700,-

Finanzierung:
 60 Monate Laufzeit
 ohne Anzahlung
 2,9% eff. Jahreszins
 Probefahrt möglich

und

Eisenberg Rastdorf Cossen
 Rositz Hartmannsdorf Caschwitz
 Gersdorf Mühlitz
 Gera

Zweirad Schlag

Weg der Freundschaft 2a • 07613 Hartmannsdorf
 Tel. 036693 / 2 24 34 oder 036693 / 2 33 52
 Fax 036693 / 2 00 82

Wo Du Frische Geniessen Kannst...



Sternquell-Brauerei GmbH · Dobenastr. 83 · D-08523 Plauen
Tel. 0 37 41-21 10 · Fax 0 37 41-21 12 16 · www.sternquell.de

Sternquell ...DA BIST DU ZU HAUS!



Classie 2005

Offizielles Programm der



4,- €

Schleizer Dreieck 17.-19.06.

Wir bringen Sie in POLEPOSITION
Allgemeiner Anzeiger
44

mit Präsentationsläufen
 für historische Rennmaschinen und
 historische Automobile sowie Rennen für
 historische Motorräder und Gespanne