

Illustriertes

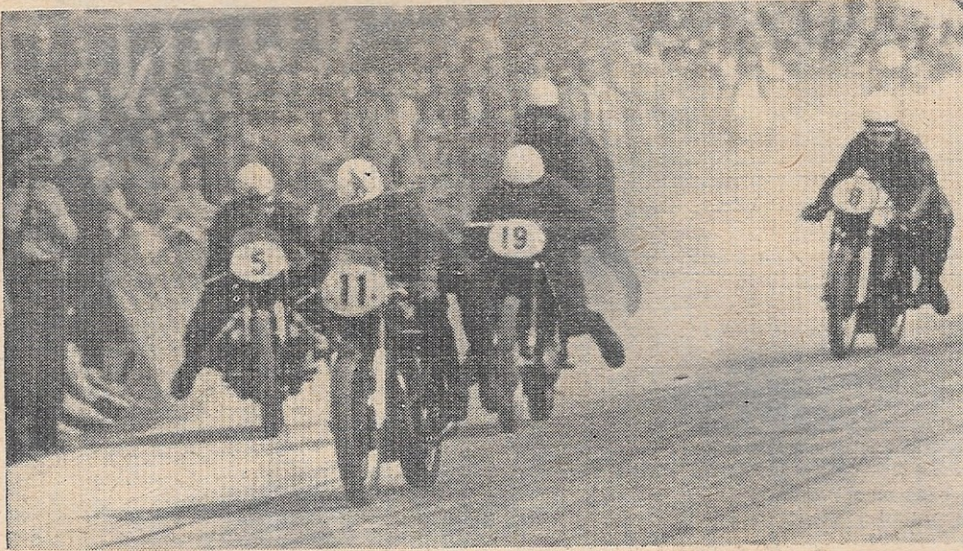
MOTORSPORT

Fachblatt des Präsidiums der Sektion Motorrennsport der Deutschen Demokratischen Republik

*... kam,
sah und
siegte!*



Fahrer aus aller Welt auf dem Dreieck



Vom Start weg setzte sich der Australier Robert Brown auf seiner Matchless 500 (Startnummer 11) an die Spitze des Feldes der Klasse C — Lizenz Foto: Fuhr

Nicht nur Funktionäre machten in Schleiz an den Trainingstagen trübe Mienen. (Sie wissen ja, das Wetter...) Auch unter den Aktiven im Fahrerlager konnte ich verschiedentlich „lange Gesichter“ beobachten. Vor allem einige unserer ausländischen und westdeutschen Gäste, die zum erstenmal die Schleizer Rennstrecke abgetastet hatten, waren doch sehr nachdenklich geworden. Es wird ihnen eindringlich bewußt geworden sein, daß der Ruf, der der Schleizer Veranstaltung als einem der interessantesten, aber auch schwierigsten Rennen Deutschlands, ja Europas, vorangeht, keine Phrase ist, denn so bietet sich die Schleizer Dreieckspiste dem Neuling dar: 7,631 km lang ist eine Runde, und nahezu 50 Kurven und Kürvchen aller Art müssen allein in einer einzigen solchen Runde angesteuert werden. — Linkskurven

wechsellern mit Rechtskurven ab, eckige Spitzkehren mit schnellen Schängelkurven — einige gerade Streckenabschnitte liegen dazwischen —, immer wieder muß das Gas aufgezogen und dann gleich wieder gebremst und geschaltet werden. — Schon kommt wieder eine Steigung, und danach geht's im Tempo und mit Fahrstuhlgefühl ein Gefälle hinab — dann wieder das pausenlose Links-rechts-links-Gewimmel der Kurven. — Von der Stadtkurve hoch an der Sommerbank vorbei bis zur Seng hinunter ist es schattig und dunkel, von Heinrichsruh bis zum Schauer-schacht blendet das offene Asphaltband der Rennstrecke —, dieser Stich ist etwas glatt, und dort in der Bahn sind einige Wellen — manche Kurve ist gefährlicher als sie aussieht, andere wiederum sind schneller zu fahren als man denkt — das sind dann ver-

schenkte Sekunden. — Erst 20 Runden dieses scharfen Kurses ergeben die heute im internationalen Maßstab übliche Mindestdistanz von 160 km — und das ist eine lange Strecke. Seit mehr als 30 Jahren wurde auf diesem Kurs Motorsport in Reinkultur geboten und damit Schrittmacherdienste für die allgemeine Kraftfahrzeugtechnik geleistet.

Endlich war in diesem Jahre der Wunsch der Schleizer Motorsport-Enthusiasten in Erfüllung gegangen, auf ihrer wundervollen Strecke wieder einmal ein vollgültiges, von der FIM anerkanntes internationales Rennen zu erleben. Wenn auch die gemeldeten Fahrer aus England, Frankreich und Italien ihre Nennverpflichtung nicht erfüllen konnten, so waren doch Rennsportler aus Schweden, Australien und der Schweiz am Start. Diese Besetzung rief die Erinnerung an die Schleizer Rennen wach, bei denen unsere ausländischen Freunde Tom Bullus, Ted Mellors und Fergus Anderson gemeinsam mit den deutschen Spitzenfahrern Bauhofer, Rüttchen, Stegmann, Soenius, Loof, Rosemeyer, Steinbach, Fleischmann, Ley und Gall über die Bahn brausten.

Ehrentitel „Pechvogel“ unaktuell

Pünktlich um 9 Uhr eröffnete der Präsident der Sektion Motorsport der Deutschen Demokratischen Republik, Egbert von Franckenberg mit herzlichen Begrüßungsworten den Renntag, der mit dem Lauf der 125-ccm-Maschinen eingeleitet wurde. In der ersten Startreihe hatten sich Karl Lottes auf der neuen kleinen DKW und die MZ-Fahrer Musiol, Fügner und Degner etabliert. Mit seiner schnellsten Trainingsrunde von 4:06,8 Min. war der Marburger in unmittelbarer Nähe seines Vorjahrs-Rundenrekords. Lottes fuhr den 15,5-PS-Motor mit dem Dreizylinder-Kurbelgehäuse und Sechsganggetriebe. Die MZ Armada erreichte mit ihren Rundenzeiten von 4:13 bis 4:14 Min. nicht ganz den Fügnerschen Gesamtdurchschnitt von 1955. Die neuen Sechsgang-Maschinen machten diesmal etwas Kummer. Fügners Rennmotor Nr. 1 war zudem im Training kaputtgegangen. Erwartungsgemäß ging „Karlichen“ mit der Post ab, kam mit einigem Vorsprung

Zum II. Deutschen Turn- und Sportfest

Motorendröhnen als Ouvertüre

Es sind nur noch wenige Tage, die die Sportler Deutschlands von dem großen nationalen Sportereignis, dem II. Deutschen Turn- und Sportfest, trennen. Für die Motorsportler, selbstverständlich auch für die Motorsportbegeisterten, ist in dem reichhaltigen Programm der Sporttage sozusagen ein „kleines Festival“ in Vorbereitung. Einmal läuft in dieser Zeit die große Stern- und Zielfahrt der Sektion Motorsport nach Leipzig, zum anderen erlebt der Stadtpark seine zweite Veranstaltung in diesem Jahre. Eine weitaus bessere Besetzung als beim diesjährigen Saisonauftakt ist vorgesehen, und obwohl das Nennungsergebnis nicht ganz vollständig vorliegt, übertrifft die Besetzung bestimmt alle Erwartungen.

Zwar fehlen diesmal die beiden Wagenkategorien, dafür starten aber in Leipzig alle Motorradklassen, also die Klassen 4, A, B, C und Cs, mit großen Fahrerfeldern. Wenn es diesmal auch nicht um Meisterschaftspunkte geht, so werden doch die Rennen keineswegs farblos sein. Fangen wir einmal mit der kleinsten Kategorie, den 125-ccm-Maschinen an. Wie schon so oft in diesem Jahr, treffen unsere MZ-Piloten des Zschopauer Werkes auf ihre ständigen Widersacher dieser Saison, wie Lottes auf DKW, Scheidhauer auf der italienischen Ducati und Luttenberger auf MV-Agusta. Aber auch der Zweite vom Schleizer Dreieckrennen, Lecke aus Wetzlar,

ist ebenso mit einer MV-Agusta-Maschine vertreten wie Mitter aus Leonsberg bei Stuttgart. Auch diesmal wird dieser Lauf mit zu den spannendsten des Tages zählen, da ja die kleinen Maschinen auf dem kurvenreichen Scheibenholzkurs am ehesten auszufahren sind. Wer also die bessere Kurvenlage mitbringt, zählt zu den Favoriten.

Eine großartige Besetzung weist die Klasse A, bis 250 ccm, auf. Man kann die Fahrer aus der Bundesrepublik fast zu den Stammgästen auf den Rennstrecken unserer Republik zählen, denn Lottes, Kläger, Hallmeier und Luttenberger sind fast immer zu den Meisterschaftsläufen anwesend. Diesmal kommen jedoch noch zwei Asse hinzu, die wir schon längere Zeit nicht mehr begrüßen konnten: Hans Baltisberger, der in diesem Jahr erfolgreichste NSU-Max-Fahrer, hat seine Nennung abgegeben, und auch Reichert auf NSU-Max will in Leipzig dabeisein.

Was man lange Zeit auf der Piste am Scheibenholz vermisse, waren die 500-ccm-Maschinen. Ernst Riedelbauch will seine Sturzverletzungen bis zum 29. Juli auskurieren haben und diesmal sein Debüt auf zwei Rädern geben. Bekanntlich startete der Rößlauer in Leipzig das letztmal vor drei Jahren, und zwar in einem Porsche-Coupé, wobei er die Leipziger durch seine kecke Hupe und mit der ausgefahrenen Antenne begeisterte. Mit dem Süddeutschen Huber

erhält zwar Riedelbauch einen Markenkollegen (beide fahren die BMW RS), jedoch einen starken Konkurrenten. Des weiteren liegen die Nennungen von Fritz Kläger auf Horex, Scheifel auf Norton und dem bekannten Seitenwagenfahrer Neufner vor. Ob diesmal die Federbett-Nortons von Scheel und Maul auf Grund ihrer guten Straßensituation ein ernstes Wörtchen mitreden werden?

Mit dem derzeitigen in der Weltmeisterschaft führenden Gespann Hillebrand/Grunwald erhält der Lauf der Seitenwagenspanne in Leipzig seinen besonderen Reiz. Ebenfalls auf einer BMW RS — im vergangenen Jahr schrieb man noch „Warum nicht auch eine Frau mit im Boot der BMW RS“ — das französisch-deutsche Paar Drion/Inge Stoli.

Ob es diesmal wieder, wie 1955 auf dem Sachsenring, zu einem spannenden Duell zwischen ihnen und Staschel/Perduß kommen wird? Damit ist aber noch lange nicht Schluß in der Aufzählung der Prominenten. Ritter/Ehrlich treffen in diesem Jahr wieder einmal auf Bagge/Schönherr, und an dieses Norton-Duo schließen sich die Markengefährten Großmann/Volk, Krenkel/Pöschel und andere an.

Ein Renntag erwartet Sie also mit nicht wenigen Delikatessen, wenn am 29. Juli um 10 Uhr das erste Rot-Gelb-Grün an der Startampel aufleuchtet. **Herdan**

vor Fügner, Musiol, Degner, Lecke (auf der Lottes'schen Vorjahrs-MV) und Krumpholz aus der Startrunde zurück und behielt seinen Führungsplatz unangefochten bis ins Ziel. Schon ab Runde 2 fiel Fügner mit nicht intaktem Getriebe zurück, und Degner übernahm die Verfolgerposition. Hartnäckig blieb der MZ-Fahrer auf der Spur von Lottes, aber zwei Runden vor Schluß warf ein Motorschaden auch ihn aus dem Rennen. Das war bedauerlich für den netten Potsdamer, der ein ausgezeichnete Stilfehler und Kämpfer geworden ist.

Es war überhaupt ein schwarzer Tag für die Fahrer des MZ-Rennkollektivs. Bereits in der achten Runde mußte Krumpholz ausscheiden, und später blieb auch Musiol mit Kupplungsschaden auf der Strecke. Fügners Getriebe wollte schließlich überhaupt nicht mehr; die zweite Hälfte des Rennens mußte allein mit dem dritten Gang gefahren werden. Verbissen fuhr der Meister des Sports aber sein Rennen zu Ende. Inzwischen hatte sich Lottes' Zögling Wilhelm Lecke auf den zweiten Platz geschoben, und die von mir bereits mehrfach lobend erwähnten IFA-Privatfahrer Halm und Zimpel behaupteten Platz 3 und 4. Dabei lag Halm nur drei Sekunden hinter dem Agusta-Fahrer. Hinter Fügner belegten Richter, Weidauer, Noack und der westdeutsche MV-Fahrer Mitter die nächsten



Hier ahnte Horst Fügner noch nicht, daß ihn ein Getriebeschaden dazu zwingen würde, die zweite Hälfte des Rennens allein mit dem dritten Gang zu fahren
Foto: Zentralbild

Plätze. Brehme fuhr wieder sehr gut, hatte zum Schluß aber noch Pech. Apropos Pech: Die Berichterstatter müssen sich jetzt einen neuen Beinamen für Karl Lottes aussuchen, denn der Marburger hat anscheinend seine Pechsträhne jetzt endgültig überwunden. Mit seinem viel applaudierten Achtelliter-Erfolg in Schleiz hatte er sein erstes Rennen in Schleiz gewonnen und zugleich das erste dreiviertel Hundert seiner Siege abgeschlossen. Auf der verlängerten Distanz konnte aber weder der Vorjahrs-Runden- noch -Strecken-Rekord gebrochen werden.

Seht, das war der erste Streich...

Ja, der gute Wilhelm Busch hat doch für alles den passenden Ausdruck parat gehabt, obwohl er von einem spannenden Schleizer Rennen keine Ahnung haben konnte. Während Lottes noch seine Ehrenrunde fuhr, brachte sein Helfer schon die angewärmte 250er DKW an den Start. Des Marburgers alte Rivalen Hallmeier und Kläger auf den Blauwal-Sportmaxen waren auch diesmal wieder die stärksten Konkurrenten. Als erste Maschine verschwand die „singende Säge“ in der Buchhübelkurve, und es ist immer wieder begeistert, zu beobachten, wie der kleine Marburger in toller Schräglage seinen leichten Apparat mit leise wimmerndem Motor durch

das Kurvenlabyrinth zieht, danach den Motor wieder aufheulen läßt und das Gefälle zur Stadtkurve hinabschießt. Es blieb meiner Rundenzahl-Assistentin nur übrig, den sich manchmal verringerten und dann wieder erweiternden Sekundenabstand zwischen Lottes und seinem Konkurrenten Helmut Hallmeier von Runde zu Runde zu registrieren, denn der DKW-Mann behauptete souverän 20 Runden lang die Spitze. Kläger (der für seine „Max“ einen Doppelnockenkopf entwickelt hat) und Schneider kämpften tapfer um den Anschluß und ließen keine Langeweile aufkommen. Auch in diesem Lauf hatten die DDR-Fahrer außergewöhnlich viel Pech. Rosenbrock (der die schnellste Trainingsrunde fuhr) und Weinert auf den AWO-Doppelnocken-Fünfgangmaschinen mußten das Rennen mit Getriebeschaden aufgeben. Jührisch auf seiner Sportmax hielt lange Zeit hinter dem führenden Dreigestirn Lottes-Hallmeier-Kläger als bester DDR-Fahrer den 4. Platz, fiel aber dann zurück, weil sich die rechte Fußraste ohne Sturz verbog. Kirchner konnte überhaupt nicht in die Entscheidung eingreifen, da trotz sorgfältigster Vorbereitung beim Anwärmen am Vorstartplatz der Motor festgegangen war. In einer knappen halben Stunde wurde ein von Kläger geliehener neuer Motor eingebaut und die Maschine noch rechtzeitig zum Start gebracht. Infolge mangelnder Abstimmung mußte der Erfurter aber seine NSU nach 500 m an den Streckenrand stellen. Ein ausgezeichnetes Rennen fuhren die AWO-Leute Scheel, Hönig, Schütt, Heilmann und der NSU-Fahrer Rosenhan, die sich heftig bekämpften. Obwohl Jochen Scheel in seine AWO ein altes Vierganggetriebe eingebaut hatte, gab es auch bei ihm einen Getriebedefekt, so daß er das letzte Drittel des Rennens ebenfalls nur mit dem dritten Gang

Fürs Camping...

1. Preis: 1 Motorrad, Los-Nr. 36 950;
 2. Preis: 2 Sessel, Los-Nr. 37 610;
 3. Preis: 1 Zweimannzelt mit Schlafsack, Los-Nr. 37 227;
 4. Preis: 1 Diamant-Herrenfahrrad, Los-Nr. 24 321;
 5. Preis: 1 Diamant-Damenfahrrad, Los-Nr. 21 051;
 6. Preis: 1 Armbanduhr, Los-Nr. 33 101;
 7. Preis: 1 Bademantel, Los-Nr. 03 884;
 8. Preis: 1 Trainingsanzug, Los-Nr. 34 837;
 9. Preis: 1 Picknickkoffer, Los-Nr. 22 254.
- (Angaben ohne Gewähr)

fahren konnte. Durch das zeitweilige Überdrehen machte zum Schluß eine Ventilfeder nicht mehr mit, so daß der Apoldaer gerade noch mit letzter Kraft über die Ziellinie kam. Die in der vierzehnten Runde bitter schmeckende Überraschung durch Lottes war in diesem Fall Scheels Glück im Unglück, denn es ist fraglich, ob die Maschine noch eine Runde mitgemacht hätte. Nach Adam Riese war der Sieg Karlchens in der 250er Klasse, der von 60 000 Zuschauern stürmisch gefeiert wurde, sein 76. Streich, sprich Siegerkranz.

Browns fliegendes Känguruh

Der Australier Robert Brown, zweifellos einer der besten Privatleute aus dem großen britischen Fahrerreservoir, stand schon während des Trainings im Mittelpunkt des sportlichen Interesses. Aber was er an den Trainingstagen zeigte, war für den Laien nicht erhebelnd. Gemächlich fuhr er seine Trainingsrunden und ließ sich von nichts und keinem aus der Ruhe bringen. Erst am Schluß des Trainings waren plötzlich wie der Blitz aus heiterem Himmel die schnellsten Runden da. Brown brachte für die 350-ccm-Klasse eine AJS „Boy racer“ an den Start und für die Halbliter-Soloklasse eine Matchless G 45, die beide äußerlich nicht mehr ganz jungfräulich wirkten, aber motorisch erstklassig in Schuß waren. Auch der lange Schwede Sven Anderson hinterließ einen guten Eindruck, zeigte sorgfältige Maschinenvorbereitung und trainierte eifrig, von zarter Hand gut betreut. Edgar Strub, schweizerischer Seitenwagenmeister, überließ in sportkameradschaftlicher Weise seine schnelle Norton unserem mehrfachen DDR-Meister Walter Knoch und nahm dessen Horex für den Schleizer Start.

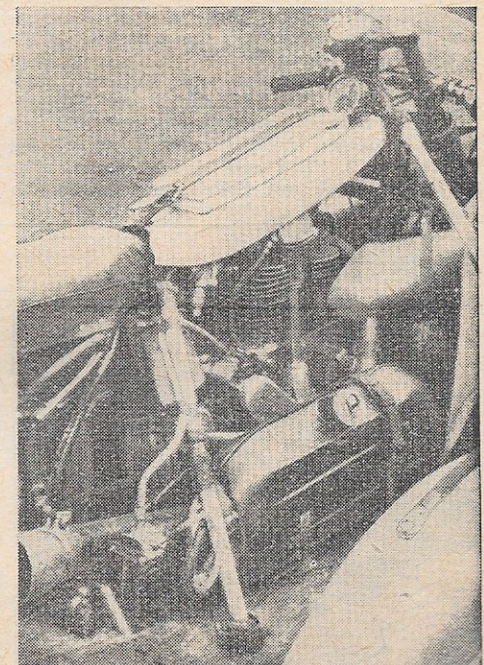


Der Marburger Karl Lottes wurde in Schleiz Doppelsieger (Klassen 4 und A), er hat seine Pechsträhne anscheinend überwunden

Foto: Fuhr

Nach der ersten Runde lag Hallmeier (NSU) knapp vor Brown (AJS), Kläger (Horex), Böhler (Parilla), Anderson (Norton), Heiß (Velocette), Hagenlocher (Norton), Knoch (Norton) und Mazanec (AJS). Ab Runde 2 übernahm der schlanke Australier mit dem leuchtenden Känguruh-Abzeichen am Sturzhelm die Spitze und wurde von Hallmeier hart verfolgt. Ein ebenfalls harter Kampf entspann sich in der zweiten Gruppe: Kläger, Anderson und Böhler. Im Hinterfeld wurde etwas Luft, denn Heiß und Hagenlocher mußten ausscheiden, und Papa Knees und Roch-Helmbrechts fielen mit nicht rund laufenden Maschinen zurück. Der zweite Schweizer dieser Klasse, Seger Payat, hielt sich auf seiner Teleskop-Norton tapfer im Rennen, obwohl er an den Vorätzen einen gefährlichen Insektenstich abbekommen hatte und infolge einer leichten Vergiftung indisponiert war.

An der Spitze des Feldes tobte inzwischen der Kampf zwischen Brown und Hallmeier weiter. In der siebenten Runde gelang es dem Nürnberger, seine aufgebohrte Sportmax vor



Bei dieser Norton war der Kraftstoffbehälter auf dem Seitenwagenboden befestigt. Der Kraftstoff wird bei dieser Anordnung mittels elektrischer Pumpe in die Schwimmerkammer des Vergasers gefördert
Foto: Edler

seinen australischen Gegner zu bringen. Vier Runden blieb der schnelle Taxifahrer aus Sidney nun im Windschatten des NSU-Fahrers und studierte dessen Fahrtechnik. Nach der Halbzeit des Rennens gab es dann für Bob Brown kein Halten mehr, er ließ den 38 Pferden und vielleicht noch einigen Ponys seiner „Boy racer“ freien Lauf und vergrößerte von Runde zu Runde seinen Vorsprung. So sehr sich Helmut Hallmeier auch ranhielt, er konnte nicht verhindern, daß der Abstand zwischen ihm und dem Spitzenreiter im Ziel fast eine Minute betrug. Es ist aber eine große Genugtuung für den jungen Nürnberger, der trotz seiner 22 Jahre schon zur europäischen Spitzenklasse zählt, mit 125,54 km/st einen neuen Rundenrekord gefahren zu haben. Diese Zahl zeigt, was der von seinem Vater fürsorglich ausgezeichnet assistierte NSU-Fahrer und Vorjahressieger auf seiner nur 305 ccm starken Maschine geleistet hat. Seit 1952 wurde der Rundenrekord dieser Klasse von Ewald Kluge auf der Dreizylinder-DKW gehalten. Robert Brown aber schaffte als Klassensieger mit 123,26 km/st einen neuen Streckenrekord.

Duell der Meisterfahrer

Die Kampfhähne von Halle, das Sindelfinger Paar Schmid/Kölle und die gesamtdeutsche Kombination Staschel/Perduß, lieferten sich in Schleiz eine hinreißende Revanchepartie. Die beiden Ottos hatten diesmal ihr BMW-RS-Gespann ebenfalls mit einer Stromformverkleidung ausgestattet wie der Bremerhavener Konkurrent, der bereits in Halle eine sehr schöne und zweckmäßige, aalglatt polierte Verkleidung seiner 16"-Räder-BMW zeigte. Bagge/Schönherr hatten im Training viel Sorgen mit der schnellen Norton gehabt, denn einmal gab es Schwierigkeiten mit dem Lager der Königswelle, dann machte das Getriebe nicht mit, und schließlich gab die Batterie ihren Geist auf. Trotzdem konnten sie hinter Krenkel/Pöschel die fünftbeste Trainingszeit erreichen.

Vom Start weg hielt Schmid/Kölle die Spitze, zuerst von Bagge/Schönherr hart bedrängt, dann saß ihnen Staschel/Perduß im Nacken. Es hatte mehrfach den Anschein, als ob den Bremerhaven-Leipziger Motorsportlern, die seit Jahren im In- und Ausland gemeinsam Starten, ein entscheidender Vorstoß gelingen würde, aber jedesmal, wenn Staschel/Perduß etwas aufgeschlossen hatte, zogen Schmid/Kölle wieder davon. Bis zur neunten Runde konnten die Karl-Marx-Städter ihren 3. Gesamtplatz und damit den 1. DDR-Platz halten. Dann gingen die Dresdener vor, wurden aber eine Runde später von Bagge/Schönherr wieder auf Platz 4 verwiesen. In der zwölften Runde hatten Krenkel/Pöschel auf ihrer sauber klingenden Norton wieder die beste DDR-Position inne, denn Bagge/Schönherr mußten ihr verkleidetes Gespann mit Kettenriß ausrollen lassen. Die Schützlinge von Schmid/Kölle, Juniorenmeister Großmann/Volk auf Norton, rückten dadurch von ihrem ständig gehaltenen 5. Platz auf den 4. Rang. Der Schweizer Strub mit Hillebrands bewährtem

Beifahrer Barth im Boot hatte sich für den Lauf der Seitenwagenspanne allerhand vorgenommen, mußte aber mit Maschinenschaden gar bald die Waffen strecken. Weiermüller/Fitzek auf ihrer gut getrimmten Zündapp hielten sich anfangs gut, mußten dann aber ebenfalls mit Motorschaden ausscheiden. Auch Haustein/Schröder und Schael/Piper auf ihren schnellen, aber nicht immer ganz standfesten BMWs gaben auf. Der immer tapfer fahrende beinamputierte Speyerer Alwin Ritter hatte Pech mit seinem Schmiermaxen. Infolge der starken Hitze und einer gewissen Überanstrengung machte Hans Ehrlich unterwegs schlapp. Sein aufmerksamer Fahrer bemerkte das glücklicherweise und konnte ihn deshalb rechtzeitig ins Sanitätszelt einliefern. Nach der Sindelfinger Vertretung Nr. 2 belegten Richter/Klim (BMW) und Mäder/Schöttle (Norton) die nächsten Plätze.

Auch der Schlußgalopp für Mister Brown

Mit einem lachenden und einem weinenden Auge sah sich der Rekordhalter von Halle und Schleiz, Ernst Riedelbauch, das Rennen als überall freudig begrüßter Gast an. Der Sturz in Halle war doch etwas heftiger als angenommen gewesen, und der rechte Arm und das rechte Schultergelenk bereiten noch erhebliche Schwierigkeiten. An einen Start war in Schleiz nicht zu denken. Sein vor 14 Tagen ausgeknobelt Jules-Verne-Meisterstück, mit Hilfe zweier Rennmaschinen und eines Flugzeuges zugleich in Assen und in Schleiz zu starten, führte nun ein anderer aus. Wer war das? Ein bei uns noch völlig unbekannter junger Mann, der mir aber bei zwei westdeutschen Rennen schon angenehm aufgefallen ist: Günther Borgesdiek, in Warendorf (Westfalen) beheimatet. Am Donnerstag trainierte Borgesdiek in Assen, am Freitag in Schleiz; am Sonnabend fuhr er sein Rennen in Assen (hatte allerdings Maschinenschaden) und war am Sonntag in Schleiz am Start. Der junge Peter Knees, von Rennen zu Rennen besser werdend, hatte eine um zwei Sekunden bessere Trainingsrunde als Brown gefahren und sich damit den besten Startplatz in der ersten Reihe rechts erkämpft. Beim Grün der Startlampe kam aber Knees jun. schlecht weg, Brown dagegen ging wie der Teufel los. Mit unwahrscheinlich großem Vorsprung kam der schlanke Australier auf der bulligen Parallel-Zweizylinder aus der Startrunde zurück, hinter ihm Böhrrer-Karlsruhe (Horex), Borgesdiek-Warendorf (Norton), Scheel-Apolda (Norton), Huber-Traunstein (BMW), Scheffel-Mannheim (Norton), Maul-Freyburg (Norton), Roch-Helmbrechts (Norton), Anderson-Schweden (Norton) und Messerli-Schweiz (Matchless). Knees mußte wohl in der ersten Runde Aufenthalt an der Strecke gehabt haben (Kerzenwechsel?), denn er kam erst zwei Minuten nach dem Spitzenreiter bei Start und Ziel vorbei. Der Schweizer Fritz Messerli, ein junger Draufgänger, arbeitete sich innerhalb weniger Runden vom 10. auf den 6. Platz vor, stürzte dann aber in der siebenten Runde und drückte die Auspufftüte seiner Matchless platt. Ohne Ver-

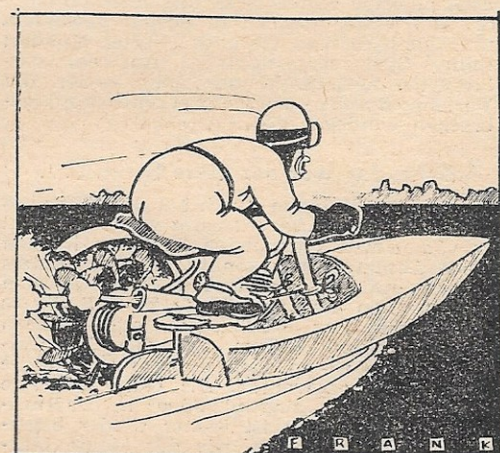
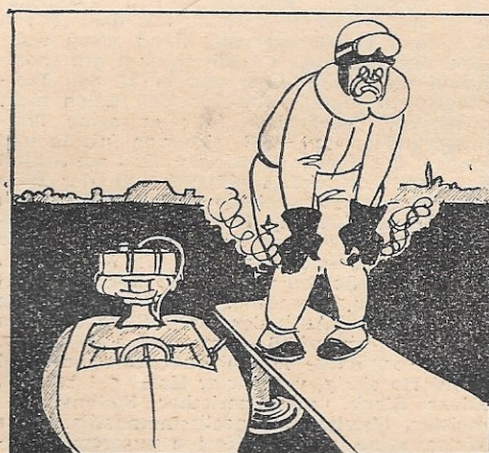
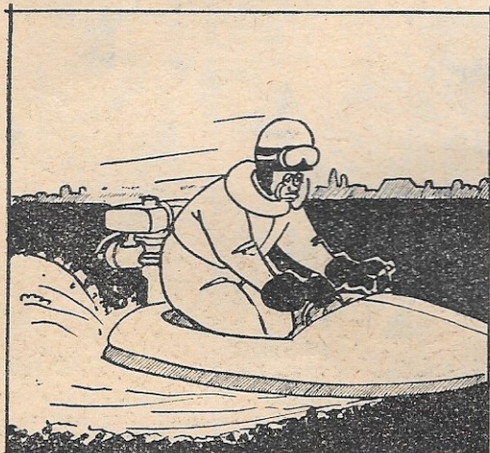
letzung schob er seine Maschine ins Fahrerlager. Peter Knees setzte nun zu einem phantastischen Spurt an: in der zweiten Runde lag er auf dem 11. Platz, in der dritten auf dem 9. Platz, in der vierten Runde auf dem 8. Platz, in der fünften Runde auf dem 6. Platz, in der sechsten Runde auf dem 4. Platz, in der neunten Runde auf dem 3. Platz, und von der zehnten Runde ab konnte er seinen 2. Platz hinter dem außerordentlich gleichmäßig fahrenden Mann aus Übersee halten. Peter jagte seine BMW mit höchsten Touren um den Kurs und machte in jeder Runde einige Sekunden gegenüber Brown gut, aber gefährlich konnte er dem Australier nicht mehr werden.

In der Mittelgruppe wiederum ein interessanter Kampf zwischen Scheel, Böhrrer, Borgesdiek und Huber, den der junge Apoldaer Doppelstarter schließlich in ausgezeichneter Manier für sich entscheiden konnte. Der schöne Renntag verlief ohne Unfall. Für die gute Organisation sind wir der Sektion Motorrennsport der DDR dankbar. Besondere Anerkennung muß dabei der Rennleitung und der Volkspolizei gezollt werden. Die Dampferumrundung auf der Saaletalsperre, mit allen Beteiligten anschließend an das Training durchgeführt, war ein guter Gedanke, der in dieser oder jener Form auch bei anderen Gelegenheiten verwirklicht werden sollte. Aber auch die Zuschauer verdienen diesmal wieder ein Lob, da sich die sonst immer zu beobachtende Undiszipliniertheit während der verschiedenen Läufe, bei der Schlußchrenrunde und beim Abmarsch in Schleiz auf ein Mindestmaß beschränkte. Es wäre prächtig, wenn auch die nächsten Rennen die gleiche Ordnung zeigen würden. Denken wir doch alle daran, daß wir mit dieser freiwillig geübten und keine großen Opfer erfordernden Disziplin unserem Motorsport einen großen Dienst erweisen.

Offizielle Ergebnisse:

125 ccm: 1. Lottes, Marburg, (DKW) 1:03:12,4 = 103,68 km/st; 2. Lecke, Fritzlär, (MV-Agusta) 1:04:32,9; 3. Halm, Obercarsdorf, (IFA) 1:04:35,7; 4. Zimpel, Zschorlau, (IFA) 1:06:01,7; 5. Fügner, Zschopau, (MZ) 1:06:27,8. Schnellste Runde: Lottes 4:07,3 = 111,08 km/st. 250 ccm: 1. Lottes, Marburg, (DKW) 1:16:55,5 = 119,03 km/st; 2. Hallmeier, Nürnberg, (NSU) 1:17:12,0; 3. Kläger, Freiburg, (NSU) 1:19:35,3; 4. Schneider, Augsburg, (NSU) 1 Rd. zur.; 5. Scheel, Suhl, (AWO) 1 Rd. zur. Schnellste Runde: Lottes 3:45,2 = 121,93 km/st. 350 ccm: 1. Brown, Australien, (AJS) 1:14:17,1 = 123,26 km/st; 2. Hallmeier, Nürnberg, (NSU) 1:15:14,5; 3. Kläger, Freiburg, (Horex) 1:17:47,9; 4. Anderson, Schweden (Norton) 1 Rd. zur.; 5. Böhrrer, Karlsruhe, (Parilla) 1 Rd. zur. Schnellste Runde: Hallmeier 3:38,8 = 125,54 km/st. 500 ccm: 1. Brown, Australien (Matchless) 1:13:30,4 = 124,70 km/st; 2. Knees, Nagold, (BMW) 1:14:17,8; 3. Scheel, Apolda, (Norton) 1:15:29,5; 4. Böhrrer, Karlsruhe, (Horex) 1:15:44,4; 5. Huber, Traunstein, (BMW) 1:16:27,8. Schnellste Runde: Knees 3:36,2 = 127,06 km/st. 500-ccm-Gespanne: 1. Schmid/Kölle, Sindelfingen, (BMW) 1:01:37,8 = 111,44 km/st; 2. Staschel/Perduß, Bremerhaven, (BMW) 1:02:22,9; 3. Krenkel/Pöschel, Dresden, (Norton) 1:02:50,4; 4. Großmann/Volk, Sindelfingen, (Norton) 1:04:49,9; 5. Richter/Klim, Dresden, (BMW) 1 Rd. zur. Schnellste Runde: Schmid/Kölle 4:02,2 = 113,42 km/st.

Schnurrfix



Schmerzhafte Erkenntnis