

91. INTERNATIONALES SCHLEIZER DREIECKRENNEN

6 KLASSEN – 12 RENNEN
3 TAGE MOTORSPORT PUR

SCHLEIZ

12.06. – 14.06.2026

Internationale Sidecar Trophy | Einladungsrennen Superbike & Supersport |
HR Cup | IBPM Sportbike | MZ Cup | Klassik-Bike



Preis: 5 €

Weitere Infos & Tickets auf <http://www.msc-schleizer-dreieck.de>



Ortsclub
im ADAC



Sonderzins für E-Fahrzeuge

ab **4,59 %**

effektivem
Jahreszins

Mit dem Sparkassen-
Autokredit einfach zum
Wunschfahrzeug.

Wir bieten Ihnen die passende
Finanzierung für Ihre Mobilität.
Jetzt informieren:

[www.ksk-saale-orla.de/
e-fahrzeuge](http://www.ksk-saale-orla.de/e-fahrzeuge)

Weil's um mehr als Geld geht.



Entspannt unterwegs.



Kreissparkasse
Saale-Orla

// ZEITPLAN SCHLEIZER DREIECK

FREITAG 12.06.2026

Uhrzeit	Kategorie	Gruppe	Dauer	Uhrzeit	Kategorie	Gruppe	Dauer
08:30 – 08:45	Freies Training 1	1	00:15	14:05 – 14:25	Freies Training D	4	00:20
08:45 – 09:00	Freies Training 2		00:15	14:25 – 14:45	Freies Training A	5	00:20
09:00 – 09:15	Freies Training 3		00:15	14:45 – 15:05	Freies Training B		00:20
09:15 – 09:30	Freies Training 4		00:15	15:05 – 15:25	Freies Training C		00:20
09:30 – 09:50	Freies Training 1	2	00:20	15:25 – 15:45	Freies Training D		00:20
09:50 – 10:10	Freies Training 2		00:20	15:45 – 15:55	Pause		00:10
10:10 – 10:20	Pause		00:10	15:55 – 16:15	Freies Training A	6	00:20
10:20 – 10:40	Freies Training 3	2	00:20	16:15 – 16:35	Freies Training B		00:20
10:40 – 11:00	Freies Training 4		00:20	16:35 – 16:55	Freies Training C		00:20
11:00 – 11:20	Freies Training 1	3	00:20	16:55 – 17:15	Freies Training D		00:20
11:20 – 11:40	Freies Training 2		00:20	17:15 – 17:30	Freies Training A	7	00:15
11:40 – 12:00	Freies Training 3		00:20	17:30 – 17:45	Freies Training B		00:15
12:00 – 12:20	Freies Training 4		00:20	17:45 – 18:00	Freies Training C		00:15
12:20 – 13:05	Mittagspause		00:45	18:00 – 18:15	Freies Training D		00:15
13:05 – 13:25	Freies Training A	4	00:20	18:15 – 18:35	Freies Training	ISCT	00:20
13:25 – 13:45	Freies Training B		00:20	GTT = German Twin Trophy			
13:45 – 14:05	Freies Training C		00:20	ISCT = Internationale Sidecar Trophy			

SAMSTAG 13.06.2026

Uhrzeit	Klasse	Kategorie	Dauer	Runden	Seite
08:00 – 08:20	Supersport open	Freies Training 1	00:20		40
08:20 – 08:40	Superbike open	Freies Training 1	00:20		40
08:40 – 09:00	MZ Cup	1. Zeittraining	00:20		53
09:00 – 09:20	IBPM Sportbike (GTT)	1. Zeittraining	00:20		50
09:20 – 09:40	HR Cup	1. Zeittraining	00:20		46
09:40 – 10:00	Klassik	Meeting 1	00:20		54/55
10:00 – 10:20	Klassik	Meeting 2	00:20		54/55
10:20 – 10:40	Internationale Sidecar Trophy	1. Zeittraining	00:20		38
10:40 – 10:50	Pause		00:10		
10:50 – 11:10	Supersport open	Freies Training 2	00:20		40
11:10 – 11:30	Superbike open	Freies Training 2	00:20		40
11:30 – 11:50	MZ Cup	2. Zeittraining	00:20		53
11:50 – 12:10	IBPM Sportbike (GTT)	2. Zeittraining	00:20		50
12:10 – 12:55	Mittagspause				
12:55 – 13:15	Supersport open	Freies Training 3	00:20		40
13:15 – 13:35	Superbike open	Freies Training 3	00:20		40
13:35 – 13:55	HR Cup	2. Zeittraining	00:20		46
13:55 – 14:15	Klassik	Meeting 1	00:20		54/55
14:15 – 14:35	Klassik	Meeting 2	00:20		54/55
14:35 – 14:55	Supersport open	1. Zeittraining	00:20		40
14:55 – 15:15	Superbike open	1. Zeittraining	00:20		40
15:15 – 15:25	Internationale Sidecar Trophy	2. Zeittraining	00:10		38
15:25 – 15:45	Pause		00:20		
15:45 – 16:05	Supersport open	2. Zeittraining	00:20		40
16:05 – 16:25	Superbike open	2. Zeittraining	00:20		40
16:25 – 16:50	MZ Cup	Race 1	00:25	15 min + 1 Rd.	53
16:50 – 17:15	HR Cup	Race 1	00:25	12 min + 1 Rd.	46
17:15 – 17:45	IBPM Sportbike (GTT)	Race 1	00:30	17 min + 1 Rd.	50

SONNTAG 14.06.2026

Uhrzeit	Klasse	Kategorie	Dauer	Runden	Seite
08:00 – 08:10	Supersport open	Warm Up 1	00:10		40
08:10 – 08:20	Superbike open	Warm Up 1	00:10		40
08:20 – 08:30	MZ Cup	Warm Up	00:10		53
08:30 – 08:40	IBPM Sportbike (GTT)	Warm Up	00:10		50
08:40 – 08:50	HR Cup	Warm Up	00:10		46
08:50 – 09:10	Klassik	Meeting 1	00:20		54/55
09:10 – 09:30	Klassik	Meeting 2	00:20		54/55
09:30 – 09:50	Supersport open	Warm Up 2	00:20		40
09:50 – 10:10	Superbike open	Warm Up 2	00:20		40
10:10 – 10:30	Internationale Sidecar Trophy	Race 1	00:20	10 min + 1 Rd.	38
10:30 – 10:40	Pause		00:10		
10:40 – 11:10	IBPM Sportbike (GTT)	Race 2	00:30	17 min + 1 Rd.	50
11:10 – 11:40	HR Cup	Race 2	00:30	17 min + 1 Rd.	46
11:40 – 12:15	Supersport open	Race 1	00:35	12 Rd.	40
12:15 – 13:00	Mittagspause		00:45		
13:00 – 13:35	Superbike open	Race 1	00:35	12 Rd.	40
13:35 – 14:05	MZ Cup	Race 2	00:30	15 min + 1 Rd.	53
14:05 – 14:40	Supersport open	Race 2	00:35	12 Rd.	40
14:40 – 15:05	Internationale Sidecar Trophy	Race 2	00:25	15 min + 1 Rd.	38
15:05 – 15:15	Pause		00:10		
15:15 – 15:50	Superbike open	Race 2	00:35	12 Rd.	40
15:50 – 16:10	Klassik	Meeting 1	00:20		54/55
16:10 – 16:30	Klassik	Meeting 2	00:20		54/55

// GRUSSWORT

Grußwort des Landrates des Saale-Orla-Kreises

Verehrte Gäste, Motorsportler und Teammitglieder, sehr geehrte Sponsoren und Organisatoren, liebe Motorsportfans und Freunde des Schleizer Dreiecks,

ich begrüße Sie alle ganz herzlich zum 91. Schleizer Dreieckrennen, das einmal mehr Menschen aus ganz Deutschland und darüber hinaus in unsere landschaftlich so reizvolle Region lockt. Doch natürlich sind Sie/seid ihr in erster Linie hier, um mitreißenden Motorsport zu erleben und der wird auf unserem Schleizer Dreieck, einer der schönsten Rennstrecken Deutschlands, auch in diesem Jahr geboten.

Und doch wird an diesem Rennwochenende eine gewisse Wehmut mitschwingen. Die Entscheidung des Weltverbandes und der FIM Europe vom vergangenen Jahr, keine weiteren Rennen mit internationaler Beteiligung auf Straßenkursen zu erlauben und damit der IDM in Schleiz einen Riegel vorzuschieben, war für den Motorsport in unserer Region ein schwerer Schlag. Wir alle wissen aber auch, dass das Schleizer Dreieck in seiner über 100-jährigen Geschichte schon so manche Herausforderung erlebte, sich letztlich aber immer wieder neu erfand.

Diese Fähigkeit ist aktuell gefragt denn je, denn natürlich wollen wir so bald wie möglich auch wieder internationale Prädikatsläufe auf der ältesten aktiven Rennstrecke Deutschlands erleben. Dafür müssen alle Beteiligten an einem Strang ziehen und mit Beharrlichkeit und einer durchdachten Strategie ein gemeinsames Ziel verfolgen. Vor diesem Hintergrund bekennt sich auch der Saale-Orla-Kreis klar zur Zukunft des Schleizer Dreiecks und investiert allein in diesem Jahr 250.000 Euro in die Sicherheit des Rennkurses. Nun aber wollen wir den Blick auf das Hier und Jetzt richten und da muss sich das Programm, das der MSC Schleizer Dreieck auf die Beine gestellt hat, wahrlich nicht verstecken. Angeführt von den Seitenwagen-Artisten der Sidecar Trophy werden die Motorsport-

ler zahlreicher Klassen vor einer hoffentlich tollen Kulisse an den Start gehen und die Euphorie hautnah erleben, die im deutschen Rennzirkus einfach nur das Schleizer Dreieck entfachen kann.

Denn Fakt ist doch eines: Wie wohl kaum eine andere Rennstrecke lebt das Schleizer Dreieck von der Interaktion zwischen Aktiven und Besuchern. Hier ist die Rennsportleidenschaft tief in der Region verwurzelt, hier gibt es noch echten Motorsport zum Anfassen. Und genau deshalb bin ich mir sicher, dass auch die 91. Auflage des Schleizer Dreieckrennens viele Menschen begeistern, tolle Geschichten schreiben und bleibende Erinnerungen hinterlassen wird.



Mein Dank gilt allen, die den Rennsport am Schleizer Dreieck mit ihrer – zum großen Teil ehrenamtlichen – Arbeit vor und hinter den Kulissen möglich machen sowie allen Förderern und Sponsoren. Ich wünsche den aktiven Teilnehmern ein erfolgreiches und unfallfreies Rennwochenende und allen Gästen unvergessliche Tage im Saale-Orla-Kreis!

Ihr

Christian Herrgott
Landrat des Saale-Orla-Kreises

Grußwort des Bürgermeisters der Stadt Schleiz

Liebe Gäste und Fans des Schleizer Dreiecks,

dass wir in diesem Jahr das nun 91. Schleizer Dreieckrennen erleben, war bereits kurz nach der Absage der IDM im Herbst des vergangenen Jahres klar. Doch die Ausgestaltung, die Rahmenbedingungen und welche Klassen an den Start gehen leider lange Zeit nicht. Zu komplex war das Thema „Fortbestand des Schleizer Dreiecks“ in den letzten Monaten, um frühzeitig verlässliche Aussagen treffen zu können. Doch das gemeinsame Ziel aller Beteiligten, nämlich eben genau dieses 91. Schleizer Dreieckrennen durchzuführen, war trotz aller Enttäuschung und der komplizierten Situation immer klar. Deshalb gilt mein Dank allen, die in den vergangenen rund neun Monaten viel Zeit und Engagement in die Umsetzung des Vorhabens gesteckt haben. Allen voran der MSC Schleizer Dreieck war hier die treibende Kraft in Gesprächen mit den Verbänden, der Betreiber-Gesellschaft, Teams, Fahrern und Serien sowie politischen Entscheidungsträgern. Gemeinsam ist es gelungen, ein Konzept zu entwickeln, wie es gelingen kann ab dem kommenden Jahr wieder hochkarätige Rennen nach Schleiz zu holen und dennoch auch für die Saison 2026 einen sowohl für Veranstalter als auch Zuschauer attraktiven Kalender aufzustellen.

Der Fokus liegt an diesem Wochenende vor allem auf den ambitionierten Hobbysportlern, die mit viel Leidenschaft ihren Sport ausüben und damit für Rennsport zum Anfassen für Sie als Besucher sorgen. Gleichzeitig haben der MSC Schleizer Dreieck und Maxx Moto um Michael Dangriß viel Mühe in die Akquise von Teilnehmern gesteckt für alle Klassen, welche hier am Wochenende an den Start gehen und speziell für die Einladungsrennen. Dass ein zusätzlicher Renneinsatz für Teams und Fahrer auch einen finanziellen und logistischen Aufwand bedeutet sowie Terminüberschneidungen nicht zu vermeiden sind, hat die Aufgabe um so schwieriger gemacht. Für internationales Flair sorgt die Internationale Sidecar Trophy mit einem erneut vollem Starterfeld. Geht es nach dem MSC Schleizer

Dreieck ist das die Generalprobe für einen angestrebten Lauf zur Seitenwagen-Weltmeisterschaft 2027. Dafür wurden, auch dank der Unterstützung des Freistaates Thüringen und ganz besonders Staatskanzleiminister Stefan Grehner, in den vergangenen Monaten bereits zahlreiche Arbeiten und Veränderungen an der Strecke vorgenommen, Gespräche geführt und auch tiefergehende Terminabsprachen getroffen.

Wenngleich die Saison 2026 und speziell das diesjährige 91. Schleizer Dreieckrennen anders sind als gewohnt sind, so zeigt die aktuell schwierige Phase an unserer Rennstrecke, dass alle an einem gemeinsamen Ziel arbeiten, es gelingt Kräfte zu bündeln und Dinge zu bewegen. Dafür gilt mein Dank allen Beteiligten und in diesem Zusammenhang auch Ihnen, liebe Besucher, dass Sie Schleiz die Treue halten und an diesem Wochenende hier sind.

Nun wünsche ich Ihnen beste motorsportliche Unterhaltung, den Teams und Fahrern erfolgreiche und unfallfreie Rennen und dem Veranstalter MSC Schleizer Dreieck sowie seinen unzähligen ehrenamtlichen Helfern bestes Gelingen und eine gute Veranstaltung.

Mit herzlichen, motorsportlichen Grüßen

Ihr Marko Blas
Bürgermeister der Stadt Schleiz



Gottschall

Tischler Ausbau Service

Tischlermeister
Rex Gottschall

07907 Schleiz · Greizer Straße 7-9

Tel. 03663.48 28 20

Mobil 0171.3 7960 13

Internet: www.ausbausevice.com

Mail: master@rg-tischler.de

Büro Ziegenrück Tel. 0171.3 7960 13

Leistungen

- Fenster
- Türen
- Rollläden
- Sonnenschutz
- Trockenbau
- Innenausbau
- Reparaturen
- Tischlerei

Grußwort vom Vorsitzenden und der Rennleiterin des MSC Schleizer Dreieck e.V. im ADAC

Liebe Rennsportfans, liebe Gäste des Schleizer Dreiecks, liebe Fahrer und Teams,

hinter uns liegen schwierige Monate. Die Nichtberücksichtigung im Kalender der Euro-Moto hat unseren Verein und die Rennsport-Stadt Schleiz hart getroffen. Seitdem haben verschiedene Stellen die Köpfe zusammengesteckt, Pläne gemacht und heute können wir von dieser intensiven Zusammenarbeit bereits erste Ergebnisse sehen. Gemeinsam mit dem Land Thüringen, der Stadt Schleiz und dem Landratsamt des Saale-Orla-Kreises konnten bauliche Veränderungen rund um die Strecke realisiert und wichtige Zukunftsentscheidungen getroffen werden. Deshalb gilt unser Dank als Veranstalter und Verein, der sich seit jeher ehrenamtlich für die Verbesserung der Infrastruktur und Erhöhung der Sicherheit einsetzt, dem Staatskanzleiminister Stefan Gruhner sowie Marko Bias als Bürgermeister der Stadt Schleiz, dass im Frühjahr 40.000 Euro Lottomittel zur Verfügung gestellt wurden, um die notwendigen Auflagen für eine Austragung der Seitenwagen-WM im Jahr 2027 umzusetzen. Unter anderem wurden Kiesbetten erweitert und so verändert, dass für Zuschauer, Helfer und Teilnehmer mehr Sicherheit geboten wird. Leitplanken und Sicherheitseinrichtungen konnten angeschafft und verbaut werden und gemeinsam mit Anliegern rund um die Strecke wichtige Forderungen erfüllt werden. Dass die Saison und speziell das diesjährige Schleizer Dreieckrennen anders als in den vergangenen Jahren sind, das war bereits im Herbst zum Zeitpunkt der Entscheidung des Serienpromotors der bisherigen IDM absehbar. Dennoch stand fest, dass es definitiv das Traditionsrennen geben wird. Durch die späte Entscheidung waren die meisten Serien fest verplant, so dass einzelne Klassen gezielt angesprochen werden mussten. Umso mehr freut es uns, dass die Internationale Sidecar Trophy mit einem vollen Starterfeld sofort zugesagt hat und uns und dem Schleizer Dreieck die Treue hält. Die beiden Einladungsrennen in den Klassen Supersport und Superbike waren als zusätzliches Highlight für Fahrer und vor allem Zuschauer gedacht. Doch obwohl es erstmals seit vielen Jahren ein eigens vom Veranstalter ausgelobtes Preisgeldsystem gibt, zeigt sich das strukturelle Problem im deutschen Motorsport – ein Einsatz am Wochenende mit Fahrer, Motorrad und Mechanikerteam sowie Reisekosten und Verpflegung übersteigt den möglichen Gewinn deutlich. Nur allein mit Enthusiasmus lässt sich Motorsport leider nicht betreiben. Dennoch freuen wir uns über jeden Fahrer, der der Einladung gefolgt ist und den Fans eine zünftige Show bieten will. Gemeinsam mit den weiteren Klassen können rund 30 Stunden Motorsport erlebt werden – in diesem Jahr mehr mit dem Fokus auf ambitionierten Hobbyfahrern als auf hochgezüchtete High-End-Serien. Doch neben allem Breitensport muss es unser Anspruch und Ansporn sein, genau diese international gefragten Serien künftig wieder nach Schleiz zu holen. Dafür braucht es aber weiterhin die Unterstützung aller – Stadt, Landkreis, Land aber

noch viel mehr seitens DMSB und ADAC. Diese sollten sich für Ihre Sportler aber auch für Ihre Strecken in Deutschland einsetzen und neben Klarheit auch Alternativlösungen finden. Nur gemeinsam werden wir hier am Schleizer Dreieck die bestehenden Probleme und Unsicherheiten mit Erfolg klären können und perspektivisch wieder internationale und attraktive Rennwochenenden ausrichten können. Ein Dank geht unterdessen an unsere treuen Sponsoren und Unterstützer, die bereits im Herbst des Vorjahres ihre weitere Unterstützung und Zusammenarbeit angekündigt haben.

Wir möchten uns auch ausdrücklich bei unseren Mitgliedern und den vielen ehrenamtlichen Helfern bedanken, die immer für den Erhalt des Dreiecks mit uns gemeinsam kämpfen und auch an diesem Wochenende mit Rat und Tat zur Seite stehen. Ihnen liebe Zuschauer wünschen wir beste Unterhaltung, spannende Rennen und wir freuen uns schon jetzt auf ein Wiedersehen im kommenden Jahr – dann hoffentlich mit wieder mehreren internationalen Rennen. Und euch, liebe Fahrer und Teams – erfolgreiche und unfallfreie Rennen.

Herzlichst



Jörg Langer
Vorsitzender des
MSC Schleizer Dreieck e.V. im ADAC



Anke Haase
Rennleiterin des
MSC Schleizer Dreieck e.V. im ADAC

Unser Jubiläum. Unser Highlight. Der neue Ford Puma Gen-E!



— Jahre —
1961 - 2026



Hammerschmied

// ORGANISATIONSPLAN

91. INTERNATIONALES SCHLEIZER DREIECKRENNEN 2026

Veranstalter:	MSC Schleizer Dreieck e.V. im ADAC Am Schleizer Dreieck 4, 07907 Schleiz OT Oberböhmisdorf
Co-Veranstalter:	Maxx Moto GmbH Hinter dem Südbahnhof 15a 07548 Gera
Organisationsleiter:	Jörg Langer
stellv. Organisationsleiter:	Peter Röhlig
Hauptkasse:	Marcel Wobser
Rennleiter:	Anke Haase
Sportkommissar:	Alex Opelt
Technischer Kommissar:	Jörg Raboldt
Technischer Kommissar:	Mirko Hemmann
Leiter Streckensicherung:	Matthias Daßler
Medizinische Versorgung:	DRK Schleiz, Hartmut Jacobi
Leitender Rennarzt:	Dipl.-Med. Bernd Weiß
Brandschutz:	Freiwillige Feuerwehr Schleiz
Boxengasse/Start-Ziel:	Sindy Seidel, Lars Jendrusch/Günter Kanz
Fahrerlagerleitung:	Frank Werner
Siegerehrung:	Uwe Liebschwager
Vorstart:	Stefan Theumer
Umweltbeauftragter:	Bernd Franz, Katharina Langer
Pressebetreuung:	Enrico Lauterbach
Pressesprecher Veranstalter:	Achim Strauss
Streckensprecher:	Achim Strauss
Elektrik:	Steffen Ost, Uwe Elschner
Sportordnereinsatz:	Pierre Müller, Katharina Langer
Kassierung/Camping/Parkplätze:	Katharina Langer, Peter Seidel
Fahren:	Marcel Wetzol
Streckenkommunikation:	Andreas Schmidt
IT-Service:	Andreas Arndt
Aufbau/Infrastruktur:	Stefan Reichardt, Reiner Lippold
Souvenirs:	Uta Barth, Waltraud Wetzol
Handel:	Janine Brand, Käthe Rosemann



Liebe Motorsportfreunde, werte Gäste,

der MSC Schleizer Dreieck e.V. im ADAC begrüßt Sie recht herzlich am Schleizer Dreieck. Um einen reibungslosen und vor allem unfall- und verletzungsfreien Ablauf der Veranstaltung zu gewährleisten, bitten wir Sie darum, sich nur in den für Zuschauer und Besucher ausgewiesenen Bereichen und auf den Tribünen zu bewegen. Den Anweisungen der Helfer, Ordner und Funktionäre ist unbedingt Folge zu leisten. Mit dem Kauf Ihrer Eintrittskarte bzw. des Eintrittsbändchens erkennen Sie das Hausrecht des MSC Schleizer Dreieck e.V. im ADAC als Veranstalter und dessen aufgestellte Regeln an. Im Eintrittspreis sind sowohl die Plätze auf den Tribünen, als auch auf den weiteren Zuschauerflächen rund um die Rennstrecke enthalten. Zudem können Sie mit Ihrem Ticket das Fahrerlager und alle frei zugänglichen Bereiche besuchen. Die Eintrittskarten sind nicht übertragbar und jederzeit auf Verlangen vorzuzeigen bzw. sichtbar zu tragen. Besucher ohne eine gültige Eintrittskarte haben eine Nachlöse- und Bearbeitungsgebühr von 200 Euro pro Person zu bezahlen und können durch den beauftragten Sicherheitsdienst oder Ordner vom Veranstaltungsgelände verwiesen werden. Bitte beachten Sie folgendes: Jeder Besucher hat nach Paragraph 256 a StGB eine Eintrittskarte zu lösen. Auch der Versuch sich dieser Verpflichtung zu entziehen ist strafbar und kann zur Anzeige gebracht werden. Ohne eine gültige Eintrittskarte besteht zudem kein Versicherungsschutz auf dem Gelände. Mit dem Kauf einer Eintrittskarte willigt der Besucher ein, dass von der Veranstaltung Fotos gemacht werden und zu Werbezwecken veröffentlicht werden. Helfen Sie also dabei mit, ein erfolgreiches Wochenende mit uns gemeinsam zu verbringen und dieses Event zu einem Erlebnis werden zu lassen.

Vielen Dank,
Ihr MSC Schleizer Dreieck e.V. im ADAC

Spezieller Service für alle Rollstuhlfahrer!

Es stehen im Fahrerlager behindertengerechte Toilettenanlagen zur Verfügung. Bei weiteren Fragen steht Ihnen das Organisationsteam des MSC jederzeit gerne telefonisch unter 03663/402954 zur Verfügung.

IMPRESSUM:

Herausgeber: wgv Schleiz GmbH
Geraer Straße 12, 07907 Schleiz
03663.4067582, www.wgvschleiz.de

Gesamtleitung/
Koordination: Achim Strauss

Redaktion: Jan Müller, Jürgen Müller,
Heinz-Jürgen Walther, Hans Ritter,
Doreen Müller-Uhlig

Fotos: Jan Müller, Jürgen Müller, Archiv
J. Müller, Hans Ritter, ELFIMAGES,
Doreen Müller-Uhlig

Anzeigenverkauf: wgv Schleiz GmbH

Layout/
Gestaltung: Kathrin Lösche,
wgv Schleiz GmbH,
Geraer Straße 12, 07907 Schleiz

Druck: WIRmachenDRUCK GmbH
Illerstraße 15
71522 Backnang

Für Schäden, die durch unterbliebene oder fehlerhafte Eintragungen entstehen, wird nicht gehaftet. Der Nachdruck ist verboten.

Der MSC Schleizer Dreieck e.V. im ADAC bedankt sich ganz recht herzlich bei allen Aktiven, Helfern, Unterstützern und Partnern sowie bei allen Sponsoren für die geleistete Arbeit und den Einsatz am Rennwochenende.

// STRECKENPLAN

SCHLEIZER DREIECK



1. Rennen:	10. Juni 1923
Rennstreckenlänge	bis Mai 1988: 7,631 km
	ab August 1988: 6,816 km
	ab Juli 2004: 3,805 km
Tiefster Streckenpunkt – Seng:	470 m ü.N.
Höchster Streckenpunkt – Buchhübel:	514 m ü.N.
Höhenunterschied:	44 m
Streckenbreite:	durchschnittlich 10 m
Rennrichtung:	entgegen dem Uhrzeigersinn
Kurvenanzahl:	14
Tribünenplätze:	10.000 auf 5 Tribünenkomplexen

Hinweis zum Umweltschutz an die Teilnehmer, Zuschauer und Gäste am SCHLEIZER DREIECK

- respektieren Sie die Natur, indem Sie diese nicht zerstören oder verunreinigen
- benutzen Sie bitte die ausgeschilderten bzw. für Motorrad- und Autofahrer legal zur Verfügung stehenden Zufahrtswege
- beachten Sie Parkverbote, insbesondere auf Grünflächen, Feldern 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
- beachten Sie das Rauchverbot im Wald und sonstige geltende Brandschutzbestimmungen
- benutzen Sie bereitgestellte Abfallbehälter; handeln Sie nicht ordnungswidrig und umweltfeindlich, indem Sie Ihren Abfall einfach liegen lassen oder wegwerfen
- benutzen Sie vorhandene sanitäre Anlagen und halten Sie diese sauber
- betreten Sie keine ausgewiesenen Sperrzonen und Gefahrenbereiche

Environmental instructions to the participants, spectators and guests at the SCHLEIZER DREIECK

- You respect nature by not destroy or contaminate these
- Please use the marked and legal for motorcyclists and car drivers are available related access roads
- Note parking restrictions, especially on lawns, fields and woodlands
- Please park only in the designated parking areas and follow the instructions the forces of order
- You need to use only the designated campsite
- Note the smoking ban in the forest and other applicable fire regulations
- Use provided waste container, and you do not act disorderly and hostile environment, by leaving your refuse or are just throw away
- Use existing sanitary facilities and keep them clean
- Do not enter designated restricted areas and danger areas



Kfz-Ingenieurbüro **Nejeschleb**

Kfz-Prüfstelle Zeulenroda

Meinersdorfer Str. 7 • 07937 Zeulenroda

Kfz-Prüfstelle Tanna Kapelle

Industriegebiet Kapelle Ost 3 • 07922 Tanna

0173 - 959 40 40

Im Auftrag der KÜS

- Hauptuntersuchungen inkl. TU Abgas
- Änderungsabnahmen
- Oldtimereinstufungen

Weitere Leistungen:

- Gasprüfung G607
- Schadengutachten
- Fahrzeugbewertungen



4. Schleizer Dreieckrennen – 18. Juli 1926

Toni Bauhofer, der moralische Sieger des Tages

Die Rennstadt Schleiz entwickelte sich immer mehr zu einem Begriff in der Motorsportszene der 1920er Jahre. Nicht nur aus Deutschland, sogar aus dem Ausland reisten die Zuschauer in die ostthüringische Kleinstadt. Die „Schleizer Zeitung“ schrieb von einem immensen Besucheraufmarsch am Renntag, dem größten bislang. Die Schätzungen beliefen sich auf über 14.000 Zuschauer. Bereits um 9 Uhr waren die 5000 Rennprogramme restlos vergriffen. Die Gasthäuser und Privatquartiere der Stadt stießen sehr schnell an ihre Aufnahmekapazität. Selbst in den Dörfern rund um das 20 Kilometer entfernte Neustadt/Orla fanden Rennbesucher noch Unterkunft. Die Stadt Schleiz selbst präsentierte sich seinen Gästen in einem festlich geschmückten Zustand.

Aufgrund der zunehmenden Bedeutung der Deutschen Kraftradstraßenmeisterschaft wurde die Meisterschaft auf mehreren Rennstrecken ausgetragen. Schleiz war die sechste Station in diesem Jahr. Wie zuvor im Jahre 1925 befanden sich Start und Ziel unmittelbar am Buchhübel. Bereits um 7.15 Uhr erfolgte der gemeinsame Start der Klassen bis 175 ccm und bis 250 ccm. Die Spitzenpositionen übernahmen sehr schnell Franz Islinger und Walther Glöckler (beide Neckarsulm). Zwischen den beiden NSU-Piloten entwickelte sich ein spannender Zweikampf. Nach 18 Runden fiel die Entscheidung zugunsten von Franz Islinger. Sein Markenkollege Glöckler stürzte und büßte dabei sehr viel Zeit ein, allerdings konnte er wenigstens seinen zweiten Platz behaupten. Den dritten Rang erkämpfte sich der Forthrer Hans Perl der eine Ermag steuerte. In der kleinen Klasse gab es nach über zwei Stunden einen DKW-Sieg durch den Berliner Ernst Hans Magnus.



Der NSU-Pilot Walter Glöckler belegte hinter Franz Islinger den zweiten Platz im der Klasse bis 250 ccm.

Im zweiten Rennen des Tages (bis 350 ccm und bis 750 ccm) sahen die Zuschauer packende Positionskämpfe



Helmut Burggaller auf BMW in rasanter Fahrt in der Haarnadelkurve. Der Berliner belegte in der Klasse bis 750 ccm den zweiten Rang.

zwischen Lohse, Ihle (beide Schütthoff), Stegmann (AJS), Raebel und Wetzel (beide BMW). Der Neuölsnitzer Karl Stegmann erkämpfte sich nach einem schlechten Start den Sieg in der Klasse bis 750 ccm. Einen tollen Kampf lieferte Arthur Lohse ab, er verlor durch eine Reparatur fast eine Runde. Der Chemnitzer konnte jedoch den Rückstand wieder aufholen und wurde Zweiter hinter Fritz Ihle bei den 350ern.

Der dritte Lauf führte die Klassen bis 500 ccm und bis 1000 ccm zusammen. Der Favorit Toni Bauhofer legte bereits nach 1,5 Kilometern einen Abstand von 350 Metern zwischen sich und seine Verfolger. Seine Leistung war so überragend, dass das Publikum nach seinem Ausfall durch einen Ventildefekt mit der Abwanderung begann. Die Presse bezeichnete den Münchner zumindest als den moralischen Sieger des Tages. Dass er das Rennen gewonnen hätte, stand außer Frage. In der 14. Runde hatte er bereits zweieinhalb Runden Vorsprung in seiner Klasse und eine Runde in der 1000-ccm-Klasse. Bauhofer fuhr für damalige Verhältnisse fabelhafte Zeiten. Für seine schnellste Runde benötigte er ganze 4:48 Minuten. Regelrecht ins Schwärmen geriet die „Schleizer Zeitung“: „Er scheint nicht mehr zu fahren, er scheint zu fliegen!“ Mit dem Sturz seines Stallgefährten Ernst Henne (München) in der Lindenwegkurve, scheidet auch der zweite Sieganwärter aus. Nachdem gleichfalls Islinger den Lauf beenden muss, sinkt die Durchschnittsgeschwindigkeit merklich. Das Rennen wurde somit zu einer leichten Beute der beiden Harley-Fahrer Rüttchen und Koepfen.

Bei der abendlichen Preisverleihung in der „Erholung“ in Schleiz stiftete der ADAC Gau Ila einen Sonderpreis für Toni Bauhofer für seine gezeigte Leistung.

Text: Jürgen Müller/Fotos Archiv: Jürgen Müller



Die NSU-Piloten der Klasse bis 250 ccm: # 10 Walter Glöckler, # 9 Franz Islinger und # 8 Carl Scherer.

14. Schleizer Dreieckrennen – 6. September 1936

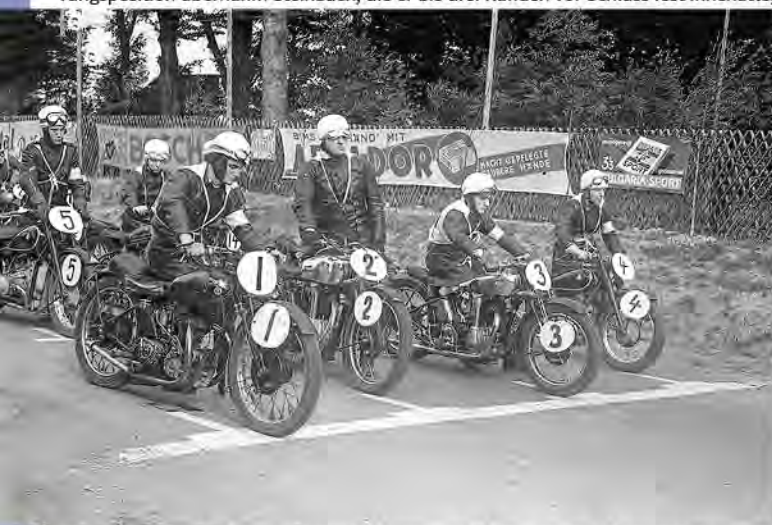
Baun/Badsching konkurrenzlos bei den Gespannen bis 600 ccm

Bereits in den frühen Morgenstunden setzte eine Völkerwanderung aus der Stadt kommend in Richtung Rennstrecke ein. Insgesamt 75 000 Rennbegeisterte säumten die Strecke. Zu den dichtbesiedelten Streckenteilen gehörte neben dem Buchhübel die Haarnadelkurve, wo die Zuschauermassen in acht Reihen zu sehen waren.

Der Auftakt des Renntages blieb den Ausweissfahrern vorbehalten. Trotz des zum Teil schlechten Belags wurden bereits von den Nachwuchsfahrern Geschwindigkeiten über 100 km/h erreicht. In der Klasse bis 500 ccm gelang dem BMW-Fahrer Ameln (Wiesbaden) ein Start- und Zielsieg. Erst gegen Ende des Rennens verkürzte sein Verfolger, Geist (Fischbachau/BMW), den Rückstand auf zwei Zehntelsekunden. Die 350er-Klasse war mit acht Startern relativ dünn besetzt. Auch hier führte von Beginn an bis ins Ziel, der Chemnitzer Sauerstein auf NSU. Etwas mehr Abwechslung war in der Viertelliterklasse zu verzeichnen. Ab der zweiten Runde waren Schwab (Frankfurt/M.) und Krause (Reichenbach) auf DKW, vor dem Rudge-Fahrer Tischendorf (Gera) und dem Berliner Jonatowski auf DKW unterwegs. Dann fiel jedoch der Führende aus, die beiden DKW-Piloten Krause und Boese (Gotha) übernahmen die Spitze und der Rudge-Mann wurde Dritter. Das Rennen der 600er-Seitenwagen verlief ohne Höhepunkte. Die DKW unter Braun/Badsching (Chemnitz) war dem restlichen Feld überlegen. Der Sieg der beiden war zu keinem Zeitpunkt in Gefahr. Interessant war lediglich, dass mit der Besatzung Bock/Vogt (Mannheim) ein reines Privatteam auf Norton auf dem zweiten Rang einkam. Immerhin ließen sie die NSU-Werksbesatzungen Stärkle/Stärkle (Schweiz) und Schumann/Höller (Stuttgart) hinter sich.

Das Rennen 250er entwickelte sich erwartungsgemäß zu einer reinen DKW-Angelegenheit. Doch zur allgemeinen Überraschung hießen die Sieger nicht Geiss oder Winkler. Nach einem packenden Zweikampf mit Kluge versagte der Motor von Geiss seinen Dienst und bei Winkler streikte das Getriebe. So konnte Kluge sein Rennen überlegen nach Hause fahren. Ebenso wusste der hinter dem Sieger fahrende DKW-Pilot Wünsche mit einem sauberen Fahrstil zu überzeugen. Der Langebrücker musste sich allerdings bereits eine Überrundung durch Kluge gefallen lassen. Der dritte Rang ging an den Spanier Simo, der eine Terrot steuerte.

Den einzigen Sieg eines Ausländers gab es in der Klasse bis 350 ccm zu verzeichnen. Eigentlich deutete alles auf einen NSU-Sieg hin, doch Fleischmann fiel bereits in der zweiten Runde aus. Ein Ventildfederbruch beendete seine Ambitionen darauf. Seine Führungsposition übernahm Steinbach, die er bis drei Runden vor Schluss fest innehatte,



Startaufstellung bis Ausweis 500 ccm: #1 Lommel, #2 Rosenhagen, #3 Scherf, #4 Geist, #5 Ameln.



Start der Gespanne bis 600 ccm: #2 Braun/Badsching, #4 Labahn/Pätzold, #5 Zapp/Finger.

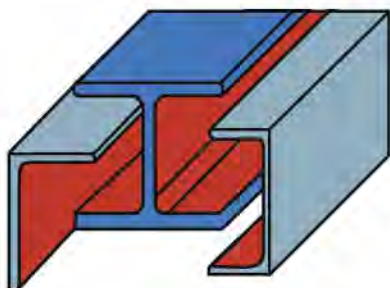
dann wollte sein NSU-Motor nicht mehr. Nutznießer war der Engländer Mellors, der seine Velocette sicher als Erster ins Ziel steuerte. Platz zwei ging schließlich auf dem eine lange Zeit auf Rang drei fahrenden Hamelehle (Sindelfingen/Norton). Mit In der Elst (Mönchengladbach) und Vassen (Hambach) folgten zwei weitere Piloten, die ebenfalls eine Norton steuerten.

In der großen Beiwagenklasse klebte dem NSU-Rennstall erneut das Pech an den Fersen. Bereits nach einer Runde mussten Stärkle/Stärkle nach einem Kupplungshebelbruch aufgeben. Doch zumindest Schumann/Höller hielten die NSU-Farben an der Spitze des Feldes hoch, auch wenn ihnen Kahrmann/Eder (DKW) näherkam. Letztendlich gab die bessere Abstimmung des Getriebes den Ausschlag für den NSU-Sieg.

Das beste Rennen des Tages bekamen die Zuschauer zum Abschluss geboten. Es war begeistert zu sehen, wie sich Steinbach und Müller (beide DKW) einen erbitterten



Braun/Badsching auf dem Weg zum Sieg in der Gespannklasse bis 600 ccm.



Metallbearbeitung Remmler
Inh. Anja Remmler

Wir lasern 3D!

Raniser Straße 15e | 07333 Unterwellenborn OT Könitz
Tel.: 036732 233670 | E-Mail: info@metallbearbeitung-remmler.de

www.metallbearbeitung-remmler.de



Zweikampf lieferten. Steinbach war fast ständig in Führung. Doch Müller, der phasenweise etwas zurückfiel, zeigte einen bestechenden Fahrstil. Bis zur 15. Runde waren die beiden nur um Sekundenbruchteile voneinander getrennt, dann fiel Müller leider aus. An dritter Stelle lag von Beginn an Bodmer (DKW) gefolgt von Petruschke (NSU). Der Berliner hatte einen schlechten Start, kämpfte sich aber immer weiter nach vorn und konnte in der zehnten Runde sogar an Bodmer vorbeiziehen. Ein Sturz, bei dem er sich seine rechte Hand verletzte und einige Quetschungen zuzog, beendete seine

Aufholjagd. Bezeichnend für das Endergebnis, dass die Nachfolgenden auf englischen Maschinen unterwegs waren: Kohlus (Rudge), Rührschneck und Zwolle (beide Norton). Der spätere Weltrekordmann Wilhelm Herz (Lampertheim/DKW) kam ebenfalls nicht ins Ziel. Großes Pech hatte Fleischmann (NSU), der bereits in der ersten Runde nach einem Reifenschaden aufgeben musste.

Text: Jürgen Müller
Fotos: Archiv Jürgen Müller

23. Schleizer Dreieckrennen – 1. Juli 1956

Erste internationale Veranstaltung unter Mitgliedschaft in der FIM auf dem Schleizer Dreieck

Nach jahrelangen Bemühungen seitens des ADMV der DDR erfolgte 1956 die Anerkennung durch die FIM. Somit konnte das Schleizer Dreieckrennen endlich international ausgeschrieben werden. Allerdings hielt sich die Anzahl an ausländischen Gästen noch in Grenzen. Insgesamt 80.000 Zuschauer säumten die Strecke.

Der Auftakt des Renntages blieb den Fahrern der Klasse bis 125 ccm vorbehalten. Karl Lottes erwischte einen guten Start und kam mit Vorsprung vor Fügner, Musiol, Degner, Lecke und Krumpholz aus der ersten Runde zurück. Während Fügner mit Getriebeproblemen seiner MZ kämpfte, nahm Teamkollege Degner die Verfolgung von Karl Lottes auf. Zwei Runden vor Rennende musste Degner mit Motorschaden aufgeben. Nach 15 Rennrunden gewann schließlich Karl Lottes (DKW). Auf den weiteren Plätzen kamen Lecke (MV Agusta) und Halm ein. Die schnellste Runde drehte Lottes mit 111,08 km/h. Für Lottes ging es ohne Pause gleich in der Klasse bis 250 ccm weiter. Nach 20 Runden hieß auch hier der Sieger erneut Lottes. Die nachfolgenden Podestplätze teilten sich Hallmeier und Kläger, gefolgt von Schneider und Scheel. Die schnellste Runde fuhr der NSU-Pilot Hallmeier mit 121,99 km/h.

Nach dem Start der Klasse 350 ccm übernahm Hallmeier (NSU) vor dem Australier Brown (AJS) und Kläger (Horex) die Führungsposition. Bereits im zweiten Umlauf nahm der Australier das Zepter in die Hand. In der siebten Runde wechselte die Führung erneut zwischen Hallmeier und Brown. In den folgenden Runden blieb Brown im Windschatten von Hallmeier und studierte dessen Fahrweise. Nach der Halbzeit des Rennens war für Brown Schluss mit lustig. Er überholte den NSU-Piloten und vergrößerte von Runde zu Runde seinen Vorsprung, sodass der Abstand von Hallmeier zu Brown im Ziel fast eine Minute betrug. Im Ziel lautete die Reihenfolge Brown vor Hallmeier und Kläger. Bei den Gespannen übernahmen unmittelbar nach dem Start Schmid/Kölle die Spit-



Start der Klasse bis 350 ccm: #66 Bob Brown, #60 Fritz Kläger und #53 Helmut Hallmeier.



Der Marburger Karl Lottes entschied sowohl die 125 ccm (Foto) als auch 250 ccm Klasse zu seinen Gunsten.



Der Australier Bob Brown kam, sah und siegte in Klassen 350 ccm und 500 ccm.



KOMPETENT

PREISWERT

SCHNELL!

MEISTERWERKSTATT

Thomas-Müntzer-Str. 17
07907 Schleiz-Möschlitz
Tel. 0 36 63/42 23 04
Mobil 0172 / 35 25 834
auto.wetzel@t-online.de

ze, gefolgt von Bagge/Schönherr und Staschel/Perduß. Nachdem Staschel/Perduß das Duo Bagge/Schönherr hinter sich gelassen hatte, saßen sie Schmid/Kölle ständig im Nacken. Bagge/Schönherr profitierten schließlich vom Ausfall von Krenkel/Pöschel und konnten auf den dritten Platz vorfahren. Nach einem packenden Kampf siegten schließlich Schmid/Kölle (BMW) vor Staschel/Perduß (BMW) und Krenkel/Pöschel (Norton).

Der Höhepunkt des Tages war der Lauf der Klasse bis 500 ccm. Peter Knees ging mit seiner BMW als Trainingsschnellster hervor. Mit einem Raketenstart setzte sich jedoch Brown an die Spitze des Feldes, während Knees bereits in der ersten Runde zweimal die Kerze an seiner Maschine wechseln musste. Aus diesem Grund kam Brown mit großem Vorsprung aus der ersten Runde zurück. Ihm auf den Fersen folgten Böhrrer, Borgesdieck, Scheel und Huber. Pechvogel Knees kam mit zwei Minuten Rückstand aus der ersten Runde zurück und setzte zu einer grandiosen Aufholjagd an. In der zweiten Runde lag er bereits auf dem elften Platz. Runde um Runde kämpfte er sich nach vorn, ehe er sich in der zehnten Runde auf dem zweiten Platz einreihen konnte. Obwohl Knees noch alles versuchte, konnte er Brown den Sieg nicht mehr streitig machen. Nachdem die ersten zwei Plätze vergeben waren, kämpften Scheel, Böhrrer, Borgesdieck und Huber um den dritten Platz. Die Ziellinie überquerte schließlich Scheel vor Böhrrer, Huber und Borgesdieck.

Text: Jürgen Walther/Jürgen Müller, Fotos: Hans Ritter/Archiv Jürgen Müller



Ehrenrunde für die Erstplatzierten in Klasse bis 250 ccm: Fitz Kläger (v.l.), Karl Lottes und Helmut Hallmeier.

33. Internationales Schleizer Dreieckrennen Jürg Dubler schraubt Rundenrekord auf 148,736 km/h

Litten im Vorjahr Zuschauer, Fahrer und Veranstalter unter den Folgen der bitteren Kälte und den Regenschauern, so übertrieb es der Wettergott in diesem Jahr mit der Hitze. Sogar das Training musste unterbrochen werden, da ein Teil der frisch geteerten Straße ins „Schwimmen“ geriet. Nach dem Einsatz eines Sprühwagens konnte das Training jedoch reibungslos fortgesetzt werden. Erstmals durften die Zuschauer auf der neu errichteten Naturtribüne am Büchhübel Platz nehmen. Noch nicht ganz fertig war hingegen die Tribüne am Start- und Ziel.

Erstmals wurde auf dem Schleizer Dreieck ein Pokallauf der sozialistischen Länder ausgefahren. Durch die Teilnahme der Automobilrennfahrer aus dem befreundeten Ostblock, wie u. a. der CSSR, der Sowjetunion, Polens und Ungarns, erhöhte sich die Zahl der teilnehmenden Länder auf 22 Nationen. Eine Zahl, die bis zu diesem Zeitpunkt noch

nicht erreicht wurde.

Verärgert waren die Fans ein weiteres Mal über das Werksteam von MZ. Nachdem die Zschopauer im Vorjahr lediglich mit „halber Kraft“ in Schleiz anreisten, blieben sie diesmal der Veranstaltung gleich ganz fern. Heinz Rosner kam lediglich am Samstag zu einer Stippvisite ins Fahrerlager, um sich bald für seine Reise zum Ulster Grand Prix nach Irland zu verabschieden.

Am Samstagabend enthüllte der damalige Schleizer Bürgermeister Günther den Gedenkstein in der Haarnadelkurve, auf dem bis heute die Tagesschnellsten auf dem Dreieck ihre Würdigung finden. Neben dem Vorjahressieger des Formel-3-Laufs, dem Franzosen Eric Offenstadt, nahm auch der Schleizer Publikumsliebbling Werner Musiol an dieser feierlichen Zeremonie teil.

SCHLOSS
Augustusburg

Kuriositäten auf zwei Rädern



Sonderausstellung im
Motorradmuseum

13. Juni 2026 – 2. Mai 2027

augustusburg-schloss.de
@schlossaugustusburg

Kuriositäten auf zwei Rädern Neu ab 13. Juni 2026

Motorräder gelten als Sinnbilder von Freiheit, Geschwindigkeit und technischem Fortschritt. Doch jenseits vertrauter Linien existieren auch kuriose, skurrile und exzentrische Konstruktionen. Die Sonderchau „Kuriositäten auf zwei Rädern“ zeigt ab 13. Juni 2026 insgesamt acht Maschinen im Motorradmuseum auf Schloss Augustusburg, bei denen Innovation auf schräge Ideen trifft – von ungewöhnlichen Proportionen über futuristische Verkleidungen bis hin zu handwerklichen Eigenbauten.

Mit „Kuriositäten auf zwei Rädern“ entdeckt ihr Motorräder, die bewusst mit klassischen Bauformen brechen: Ungewöhnlich, experimentell und faszinierend. Zu sehen sind unter anderem ein strahlgetriebenes Zweirad von 1992 sowie die Bond Minibyke aus den 1950er-Jahren. Viele blieben Prototypen – doch gerade darin liegt ihr Reiz: Eine Hommage an Mut, mit Irrwegen und echtem Erfindergeist, der die Motorradgeschichte spannend macht.

Die Ausstellung im Motorradmuseum auf Schloss Augustusburg lädt euch ein, Motorradtechnik aus einer neuen Perspektive zu entdecken – zwischen mutiger Innovation, experimenteller Konstruktion und faszinierenden Kuriositäten der Zweiradgeschichte.

Der Eintritt in den Showroom ist im Eintrittspreis für das Motorradmuseum von Schloss Augustusburg bereits enthalten.

Mehr Infos und Tickets unter
<https://www.augustusburg-schloss.de/kuriositaeten>



Der Australier Barry Smith belegte in der Klasse bis 250 ccm den zweiten Rang hinter Ginger Molloy (NZ).

Der Renntag wurde erstmals mit einem Wagenrennen, dem Pokallauf der sozialistischen Länder, eröffnet. Der Trainingsschnellste Jerzy Jankowski (Polen) auf einem RAK-Ford war von Beginn an in der Spitzengruppe zu finden. Vom Start weg führte jedoch sein Landsmann Josef Kielbania. Dies sollte sich jedoch bereits im zweiten Umlauf ändern. Jankowski übernahm die Führungsposition und baute sie im weiteren Verlauf immer weiter aus. Hinter dem Polen formierten sich mehrere Gruppen von Fahrern, die sich packende Kämpfe um die weiteren Plätze lieferten. Neben den beiden DDR-Piloten Willy Lehmann und Heinz Melkus kämpften Vaclav Bobek, Peter Findeisen (DDR) sowie Miroslav Fousek um die weiteren Plätze, was gleichzeitig auch den Zieleinlauf bedeutete. Leider kam es bei diesem Rennen zu einem folgenschweren Zwischenfall. Ein Pilot kam am Heinrichruher Berg von der Strecke ab, dabei wurden zwei Zuschauer getötet und fünf verletzt.

Mit einem Start- und Zielsieg konnte sich Hartmut Bischoff in der Klasse bis 125 ccm erstmals in die Siegerliste einschreiben, nachdem er bereits in den Jahren zuvor mit guten Platzierungen auf sich aufmerksam machen konnte. Bis zur 13. Runde blieb ihm Klaus Enderlein mit nur wenigen Sekunden Rückstand auf den Fersen, doch ein Ma-

schinenschaden beendete seine Hoffnung auf einen Podestplatz. Auf den zweiten Rang rückte schließlich Jochen Leitert vor. Den dreifachen MZ-Triumph machte Jürgen Lenk perfekt. Bereits nach vier Runden musste der Trainingsschnellste, Günther Bartusch, sein Rennen beenden. Nicht viel weiter kam Friedhelm Kohlar, der Rekordhalter in dieser Klasse. Als bester ausländischer Teilnehmer kam der Jawa-Pilot Josef Hejmala (CSSR) auf dem fünften Platz ein.

Das anschließende Rennen der Ausweisfahrer bis 250 ccm gewann Jürgen Böttcher (Zschopau) souverän. Hinter ihm lag bis zur dritten Runde der Rathenower Siegfried Alpermann vor Dieter Krause (MC Halle). Danach wechselten beide ihre Positionen, daran sollte sich bis ins Ziel nichts mehr ändern.

Das Rennen der „kleinen“ Ausweisklasse (125 ccm) gewann mit Rainer Prass, ein Neuling im Straßenrennsport. Der Zwickauer verdiente seine ersten Sporen auf der Straße, nach seinem Wechsel vom Geländesport, unter der Anleitung des mehrfachen



Ehrenrunde für die Piloten der Viertelliterklasse: Graham Dickson, Ginger Molloy (beide NZ) und Barry Smith (v.l./AUS).

DDR-Meisters Walther Knoch. Klaus Langfritz führte das Feld bis eingangs der letzten Runde an, der Zschopauer musste sich mit Rang zwei begnügen. Mit einem gehörigen Abstand belegte Bernd Malsch (Eisenach) den dritten Rang.

Bultaco gegen MZ hieß es im Lauf der 250er-Klasse, den die spanischen Maschinen klar zu ihren Gunsten entscheiden konnten. Zunächst sah es nach einem Dreikampf zwischen Barry Smith (Großbritannien), Ginger Molloy und Graham Dickson (beide Neuseeland) aus. Ab der Mitte des Rennens setzte sich Vorjahressieger immer weiter von seinen Kontrahenten ab und fuhr einem ungefährdeten Sieg entgegen. Auch die nachfolgenden Smith, Dickson und Bob Coulter (Irland) fuhr ein einsames Rennen auf ihren Positionen. Einen packenden Zweikampf um Platz fünf lieferten sich Jürgen Megel auf MZ und Miroslav Spak (CSSR) auf Jawa, den der DDR-Fahrer auf den letzten Metern knapp zu seinen Gunsten entscheiden konnte. Hinter dem Tschechen kam der Schleizer Lokalmatador Heinz Söll vor Hartmut Thaßler ins Ziel.

Das schnellste Rennen des Tages fuhrten die Piloten der Formel 3-Rennwagen bis 1000 ccm im abschließenden Lauf. Die 20 000 Zuschauer erlebten häufige Positionswechsel an der Spitze des Feldes. Zunächst übernahm der schnelle Franzose Patrick Dal Po mit seinem Pygme 65 die Führung. Bereits in der zweiten Runde war Jürg Dubler (Schweiz) vor ihm und dicht darauf folgte Ulf Svensson (Schweden) auf Brabham. Nachdem Dubler eine neue Rundenbestzeit mit einer Geschwindigkeit von 148,73 km/h in den Asphalt gebrannt hatte, musste er kurz danach an die Box zum Kerzenwechsel. Das Ziel erreichte er jedoch genauso wenig, wie Dal Bo der in der 9. Runde infolge eines Reifenschadens ausfiel. So fuhr Ulf Svensson, der noch wenige Jahre zuvor mit dem Motorrad in Schleiz unterwegs war, einem ungefährdeten Sieg entgegen. Der zum Favoritenkreis zählende Eric Offenstadt (Frankreich) fiel bereits in der ersten Runde nach einem Motorschaden aus. Mit einer Runde Rückstand belegten die beiden Wartburg-Piloten Willy Lehmann und Frieder Rädlein die Plätze zwei und drei.

Text: Jürgen Müller, Fotos: Archiv Jürgen Müller



Ulf Svensson (S) fuhr im internationalen Formel-3-Lauf einen ungefährdeten Sieg entgegen.

Fahrzeugmuseum Suhl



faszinierende Details entdecken ...




Sonder-Show verlängert bis September 2026!

Das Fahrzeugmuseum Suhl ist nicht nur bekannt für seine umfangreiche Sammlung von Zweirädern und Automobilen der Marke "Simson", hier finden Sie auch Vertreter des gesamten deutschen Motorrad- und Automobilbaus. Jetzt können Sie die Faszination der Simson-Zweiräder in einer Sonder-Show neu erleben! Ein Besuch lohnt sich immer!

Fahrzeugmuseum Suhl
Congress Centrum Suhl
Friedrich-König-Straße 7
98527 Suhl

Parkmöglichkeiten finden Sie im CCS-Parkhaus

Telefon: 03681 705004
täglich 10 – 18 Uhr geöffnet

www.fahrzeug-museum-suhl.de

43. Schleizer Dreieck Rennen – 6. bis 8. August 1976

Zuerst Drapals Rekordfahrt, dann Velkoborskys neuer absoluter Rundenrekord

Wie in den Jahren zuvor galt es für die Schleizer Organisatoren, ein Mammutprogramm zu bewältigen. Insgesamt 13 Rennen standen auf dem Programm, sechs Motorradläufe und sieben Automobilrennen. Neben den 400 Aktiven aus der DDR gingen noch zahlreiche Gäste aus der UdSSR, CSSR, Polen und Ungarn an den Start.

Bereits am Freitag fand das Rennen der Klasse bis 250-ccm-Ausweis der Leistungsklasse II (LK II) statt. Sieger wurde Werner May vor Olaf Botor und Wilfried Schwenk. Im Rennen der Klasse bis 250-ccm-Ausweis der LK I siegte Erich Schulten vor Günther Rudelt und Klaus Fiedler. Das Rennen der Klasse bis 50-ccm-Lizenz beherrschten Bedrich Fendrich, Zbynek Havrda und Gernot Weser auf ihren Kreidler-Maschinen. Während Ralf Schaum in der 50-ccm-Ausweis-Klasse die Nase vorn hatte. Spannend ging es im Lauf der Klasse bis 125 ccm Lizenz zu. Nach dem Start führten zunächst Janos Vlaszaty (Ungarn/MZ-RE) vor Bedrich Fendrich (CSSR/Ravo), Zbynek Havrda (CSSR/Maico), Janos Reisz (URV/Yamaha) und Richard Mankiewicz (VR Polen/MZ-RE). Nach der ersten Runde sah es nach einem Gästefolg aus. Aber schon nach der vierten Runde war Frank Wendler Zweiter hinter dem führenden Bernd Köhler. So ging das Rundeläng bis zur zehnten Runde, als Wendler das Feld anführte. Köhler folgte mit Abstand, er war kurzzeitig am Buchhübel zu Boden gegangen und nahm die Verfolgungsjagd auf. Mit vier Zehntelsekunden Vorsprung rettete sich Frank Wendler (MZ-Eigenbau) vor Bernd Köhler (Zschopau/MZ-RE) und Richard Mankiewicz über die Ziellinie. Das Rennen der Klasse bis 125-ccm-Ausweis gewann Ulrich Helm gefolgt von Peter Kehrer. Als Dritter beendete Christian Stich das Rennen vor Jürgen Narloch. Einen Dreifacherfolg gab es in der Klasse bis 250 ccm Lizenz für die ungarischen Gäste. Janos Drapal gewann vor Janos Vlaszaty und Arpad Juhos (alle Yamaha). Bester DDR-Pilot wurde Dieter Krause auf dem sechsten Platz mit seiner MZ-RE.

Die Rennwagen der Gruppe B8, unterteilt in Leistungsklasse I (LK I) und Leistungsklasse II (LK II), eröffneten den Reigen am Rennsonntag. Der Trainingsschnellste Wolfgang Günther hatte mit seinem SEG-III-Lada Anlasserprobleme und musste angeschoben werden. Deshalb ging Günther vom letzten Startplatz aus ins Rennen. Nachdem der Motor lief, musste er noch einmal an der Startlinie kurz stoppen. Erst dann konnte Günther Vollgas geben und dem bereits verschwundenen Fahrerfeld hinterherfahren. Er begann eine sehenswerte Aufholjagd, die mit einem vierten Rang belohnt wurde. Nach zehn Runden siegte Ulli Melkus vor Heiner Lindner und Wolfgang Krug. Die Wertung der LK II entschied Frieder Krahmer vor Gerhard Bedrich und Heinz Siegert zu seinen Gunsten. Bemerkenswert: Kramer und Bedrich wären im Feld der LK I als Vierter und Fünfter platziert gewesen.



Das Trabi-Rennen gehörte zum festen Bestandteil am Rennwochenende.

Bei den Tourenwagen der Gruppe A2 bis 1300 ccm gewann den DDR-Meisterschaftslauf Lothar Thomas vor Peter Ruddis. Dritter im Bunde wurde der ehemalige Motorradrennfahrer Sieghard Sonntag. Die Sportwagen der Gruppe B6 bis 1300 ccm mussten sieben Runden absolvieren. Joachim Anger konnte den DDR-Meisterschaftslauf vor Peter Melkus und Hans Scharfe für sich entscheiden.

Höhepunkt des Tages war der Lauf der Rennwagen der Gruppe B8 bis 1300 ccm um

20.-21. Juni 2026 Jedermann Radrennen

03.-07. Juli 2026 VFV Classic GP

24.-26. Juli 2026 German TT (IBPM)

22. August 2026 Classic Love Tuner-Treffen

29. August 2026 Tuner helfen - Benefiz-Tuner-Ausstellung

11.-13. Sept. 2026 IDM Supermoto

19.-20. Sept. 2026 Sportwagen Event

20. September 2026 Teilemarkt im Fahrerlager 1

17.-18. Oktober 26 Charity Drift

SCHLEIZER DREIECK

Aktuelle Information auf www.schleizer-dreieck.de

den Pokal der Freundschaft. Nach dramatischer Fahrt hatte Ulli Melkus aus Dresden mit seinem HTS-Shiguli die Nase vorn und verwies Karel Jilek (ČSSR) mit drei Zehntelsekunden auf den zweiten Platz. Weitere vier Zehntelsekunden zurück raste Wolfgang Günther als Dritter über den Zielstrich. Dem Sieger Ulli Melkus gratulierten die Schwimm-Stars Kornelia Ender und Roland Matthes. In diesem Pokallauf verunglückte der sowjetische Fahrer Jukk Reintam tödlich. Durch menschliches Versagen kam der Fahrer aus der Mannschaft der UdSSR im „Schauersacht“ von der Strecke ab und prallte gegen einen Baum. Daraufhin zog sich die Mannschaft der UdSSR von allen weiteren Läufen zurück. In diesem dramatischen Pokalkampf kam es zu einem weiteren Unfall in der „Seng“, bei dem eine Person schwer verletzt wurde.

Der Pokallauf der Tourenwagen der Gruppe A2 bis 1300 ccm war eine reine Angelegenheit der CSSR-Fahrer mit ihren Skoda 130S-Wagen. Es siegte Oldrich Brunclik vor Milan Zid, Horskak und Zdenek Vojtech. Den DDR-Meisterschaftslauf der Tourenwagen der



Sowohl der DDR-Meisterschaftslauf als auch der Pokallauf für „Frieden und Freundschaft“ wurden eine Beute für Ulli Melkus.

Gruppe A2 bis 600 ccm gewann Hans-Dieter Kessler auf einem Trabant 601. Eberhard Uth und Reinhard Willing folgten auf den weiteren Podestplätzen. Der internationale Lauf der Sportwagen, Gruppe B6 bis 2000 ccm und 1300 ccm war der Clou des Tages durch die Rekordfahrt von Miran Velkoborsky (ČSSR) mit dem 2000 ccm BMW-Spyder. Es gelang ihm mit 164,995 km/h den Rundenrekord von Freddy Kottulinsky, gefahren 1969 mit 157,883 km/h, auszulöschen. Erst im Jahr 1989 wurde Velkoborskys Rundenrekord von Toivo Asmer und Victor Kasankow (beide UdSSR) mit 169,024 km/h beim letzten Lauf um den Pokal für Frieden und Freundschaft der sozialistischen Länder auf dem Schleizer Dreieck eingestellt. Mit einem Durchschnitt von 153,120 km/h war Miran Velkoborsky 1976 Tagesschnellster. Der Tscheche verfehlte nur um 1,442 km/h den 1969 durch Freddy Kottulinsky mit einem Formel 3 aufgestellten Streckenrekord von 154,562 km/h.

Text: Jürgen Walther/Jürgen Müller, Fotos: Hans Ritter/Archiv Jürgen Müller



Der ungarische Grand-Prix-Pilot Janos Drapal lies sich auch in diesem Jahr den Sieg in der Klasse bis 250 ccm nicht nehmen.

53. Internationales Schleizer Dreieckrennen vom 1. – 3. August 1986

Ein Ausweisfahrer sorgt für die Sensation

Aufgrund der immer kompakter werdenden Leistungsdichte im Motorsport kam man auch in Schleiz nicht mehr ohne Computertechnik aus. Beim Frühjahrstraining liefen in der Zeitnahme erstmals zwei Computer im Testlauf. Die Arbeitserleichterung war enorm, sodass fortan die Rundenzeiten über die Bildschirme flimmern sollten. Mit der Naturtribüne in der Waldkurve wurde ein weiterer attraktiver Zuschauerpunkt fertiggestellt.

Dass Altmeister Zbynek Havrda das Auftaktrennen bei den kleinen 50-ccm-Maschinen dominieren und auch gewinnen sollte, war keine sonderliche Sensation. Ganz anders darf der Ritt von Thomas Müller bewertet werden. Als Ausweisfahrer musste er eine Minute nach den Lizenzlern starten. Müller brachte das Kunststück fertig, sich bis in das Vorderfeld der Lizenzfahrer durchzuarbeiten, und war dabei mit neuem Runden- und Streckenrekord unterwegs. Für die 7-Runden-Distanz brauchte er 30 Sekunden weniger als Havrda.

Das ebenfalls noch am Freitag gestartete 250-ccm-Ausweisrennen sah einen Start-Ziel-Sieg von Thomas Eisenhut. Der Trainingschnellste Ulrich Dietz musste nach einem verkorksten Start mit Platz zwei vorliebnehmen. Rang drei belegte Karl-Heinz Melzer. Den samstäglichen Rennntag eröffnete der erstmalig gesondert ausgetragene Lauf für Motorräder bis 80 ccm. Zunächst sah Janez Pintar wie der sichere Sieger aus. Doch zur

Rennmitte zwang den Jugoslawen ein Motorschaden zur Aufgabe. Davon profitierte Karoly Juhasz. Der Ungar konnte ungefährdet seinen Vorjahreserfolg wiederholen. Brawe Rokavez (Jugoslawien) und der Tscheche Jan Vanecek vervollständigten das Podium. Zu einem kubanischen Festspiel entwickelte sich das 250-ccm-Einzylinder-Rennen. Unter den ersten fünf landeten gleich vier Fahrer aus dem Karibikstaat. Einzig dem Ungarn Zoltan Sztrcs gelang es, als Dritter in diese Phalanx einzudringen. Den obligatorischen Siegerkranz bekam Eduardo Cenzano überreicht, der sich vor seinem Landsmann Nirio Rivero behaupten konnte.

Im Gegensatz zum 80-ccm-Rennen hatte Janez Pintar in der Achttelliterklasse dann mehr Glück. Während diesmal bei der Konkurrenz die Technik nicht immer einwandfrei funktionieren sollte, konnte sich der Jugoslawe seinen Wunsch erfüllen. Pintar gewann in Schleiz zum dritten Mal in Folge in dieser Klasse und dies aufgrund mangelnder Gegner sogar im Schongang. Mit dem Jugoslawen komplettierten der Ungar Attila Csöz und Roland Rentzsch das Siegerpodest.

Bei den Ausweisritten bis 125 ccm entwickelte sich Andreas Schirmer zum Mann des Rennens. Ein Sieg, ein neuer Streckenrekord und die Trainingsbestzeit waren die eindrucksvolle Bilanz des für den MC Riesa startenden Piloten.

Den Abschluss für die Zweiräder bildete das Rennen der 250er. Wie im Vorfeld eigentlich



Fliesen & Terrassenplatten
Terrassenüberdachung
Frischbeton ab 150 ltr.
Betonsteine

Taltitzer Str. 3a · 08527 Plauen
Tel. 03741-2222 92 · Fax 22 92 10
info@fliesenland-messbach.de
www.fliesenland-messbach.de



„Ein Ausweisfahrer schockt die Elite – Thomas Müller erneut Lizenzschreck“ titelte die Illustrierte Motorsport in ihrem Bericht.



In der Waldkurve wurde eine neuer, attraktiver Zuschauerpunkt geschaffen.



Das Feld der Formelfahrzeuge an der „Sommerbank“.

nicht anders zu erwarten war, machten drei Ungarn den Sieg unter sich aus. Allerdings geizten sie nicht mit attraktivem Motorradrennsport und glänzten mit zahlreichen Führungswechseln. Den längsten Atem bewies dabei Janos Szabo, der seine Landsmänner Arpad Harmati und Laszlo Nagy letztlich auf die Plätze verweisen konnte.

Einen Tag später stand das Dreieck wieder ganz im Zeichen der Automobile. Den Auftakt lieferte ein DDR-Meisterschaftslauf für Tourenwagen bis 1300 ccm. Als Erster sah Horst-Robert Tanz die Zielflagge. Dessen Zastava fiel noch unter die alte Homologation. Als Sieger der neuen Homologation wurde Gerhard Hahnel geehrt, der auf der Strecke als Zweiter ins Ziel raste.

Bei den Formelfahrzeugen ließ sich nach einem Start-Ziel-Sieg Bernd Kasper die vollen DDR-Meisterschaftspunkte gutschreiben. Platz zwei ging an den in der Schlussrunde noch einmal stark aufkommenden Heinz Siegert. Nach einem ungewohnten 14. Trainingsplatz konnte sich Ulli Melkus immerhin noch bis auf den letzten verbliebenen Podiumsplatz nach vorn kämpfen.

In der Nachwuchsserie der Rennwagen der Leistungsklasse II triumphierte Lothar Lehninger, der damit seinen elften Platz aus dem Vorjahr gehörig zu verbessern wusste.

Im sonst etwas farblos wirkenden Trabi-Rennen gelang es Steffen Nickoleit, dem mehrfachen DDR-Meister Klaus Schumann ordentlich Paroli zu bieten. Besser noch, in Runde



Spektakulär wie immer: die Trabis.

drei übernahm Nickoleit die Führung und setzte sich erfolgreich gegen alle Angriffe des Altmeisters zur Wehr. Ralf Unbehaun vervollständigte das Podium.

Ein Massencrash unmittelbar nach dem Start sorgte gleich zu Beginn des Pokallaufs der Tourenwagen für mächtigen Wirbel. Reichliche Blechschäden waren die Folge. Davon völlig unbeeindruckt blieb Juri Kacai, dem Russen gelang kein sonderlich guter Start. Aber im Laufe des Rennens umrundete er in seiner unnachahmlichen, spektakulären Art und Weise den Kurs und gewann mit vier Sekunden Vorsprung vor dem ebenfalls hochgehandelten Tschechen Vlastimil Tomasek. Nach einem Bombenstart konnte sich Gerhard Hahnel in der Spitzengruppe festsetzen und sah als strahlender Dritter die Zielflagge.

Für Bernd Kasper war die Trophäensammlung an diesem Tag noch nicht abgeschlossen. Im Pokalwettbewerb der Rennwagen demonstrierte er erneut eine fahrerische Glanzleistung. Als Vierter aus der ersten Runde zurückkommend, setzte sich Kasper an seinem Konkurrenten vorbei an die Spitze. In den letzten Umläufen kam der Tscheche Vaclav Lim mit einem neuen Rundenrekord nochmals gefährlich nahe, doch einen Angriff auf die Führungsposition konnte Kasper mit letztem Einsatz verhindern. Seine feine Leistung konnte Heinz Siegert mit einem dritten Platz krönen.

Bei hochsommerlichen Temperaturen über der 30-Grad-Marke wollten über 230 000 Zuschauer die drei Renntage rund um die Strecke verfolgen.

Text: Jan Müller, Fotos: Hans Ritter

DEES
ELEKTROTECHNIK

- ⇒ Neuinstallation
 - ⇒ Altbausanierung
 - ⇒ Modernisierung
 - ⇒ Solaranlagen
 - ⇒ Wartung und Reparatur
- ... immer auf Draht

Leonhard-Frank-Str. 16
07806 Neustadt a. d. Orla
Telefon 036481 23814
Mobil +49 170 860 8966

E-Mail: info@dees-elektrotechnik.de

www.dees-elektrotechnik.de

Sommerrodelbahn Saalburg

Der Spaß für Jung und Alt!
Sausen Sie in schwungvollen Kurven den Hang hinab!

Am Kulmburg 1a
07929 Saalburg-Ebersdorf
Telefon: 036647/299-150

Täglich geöffnet: 10.⁰⁰ – 17.⁰⁰ Uhr

63. Schleizer Dreieck Rennen – 10. bis 11. August 1996

Frauen-Power in der Achteliterklasse



Vorbereitung zum Training für die Klasse 125 ccm: # 66 Alexander Hofmann, #41 Thomas Kraft, #88 Tomoko Igata, #38 Oliver Schmidt und #35 Reinhard Stolz.

Der Deutsche Meisterschaftslauf für die Seitenwagen bildete den Auftakt am Rennsontag. Nur von kurzer Dauer durften sich Bohnhorst/Rösinger über ihre Führungsposition freuen, dann setzten sich die Engländer Abbott/Biggs an die Spitze. In der vierten Runde mussten Bohnhorst/Rösinger einen Zwischenstopp einlegen. Die Chance auf einen der vorderen Plätze war allerdings dahin. Abbott/Biggs vergrößerten ihren Vorsprung Runde um Runde und fuhren einem ungefährdeten Sieg entgegen. Die weiteren Podestplätze teilten sich die Vorjahressieger Parzer/Klaffenböck (A) und Muldoon/Gusman (GB). Zu Beginn des Rennens der Klasse bis 500 ccm fielen die ersten Regentropfen in der Seng, während es am Start und Ziel noch trocken blieb. Der notwendige Reifenwechsel sorgte für eine Startverzögerung um eine halbe Stunde. Leider musste der Lauf der



Die spätere Grand-Prix-Pilotin Katja Poensgen gehörte zu den drei weiblichen Teilnehmern im Starterfeld der Klasse bis 125 ccm.

KLS

PLAUFEN

Karosserie - Lackiererei- und Service GmbH

KLS GmbH Plauen
Hofer Straße 45 • 08527 Plauen
Tel. 03741 1538-0 • Fax 1538-28
E-Mail: kls@kls-plauen.de

(Komplettservice rund um Ihr Fahrzeug aus einer Hand).

www.kls-plauen.de

Königsklasse vorzeitig nach acht Runden abgebrochen werden. Beim Abbruch, wegen Öl auf der Strecke, hieß die Reihenfolge Jörg Schöllhorn vor Siegfried Frommknecht und Adrian Schmidt. Die nachfolgenden Plätze belegten Rolf Aljes sowie Hans Eckstein. In der Klasse Superbike B-Lizenz ließ Rico Penzkofer keinen Zweifel über den späteren Sieger aufkommen. Im Regen fühlte sich der Böhlener pudelwohl, vom 20. Startplatz aus, stürmte er an die Führungsposition. Im Ziel hatte er über 43 Sekunden Vorsprung vor dem zweitplatzierten Karl-Heinz Hennemann und Rico Löwe auf Rang drei. Wesentlich enger ging im nachfolgenden Lauf in der Klasse bis 125 ccm zu, der ebenfalls von Regen begleitet wurde. Lange Zeit sah Mike Baldinger wie der sichere Sieger aus. In der vorletzten Runde gelang es jedoch Markus Ober, Baldinger von der Spitzenposition zu verdrängen, um als Erster über die Ziellinie zu fahren. Mit viel Mühe gelang es Baldinger, noch Tomoko Igata auf den dritten Rang zu verweisen. Neben der kleinen Japanerin gingen mit Katja Poensgen und Katja Gaßmann zwei weitere Frauen ins Ren-



Ein Ölfilm auf der Strecke sorgte für den vorzeitigen Abbruch in der Königsklasse.



Bei fast allen Rennen mussten die Fahrer, wie hier die Superbike B-Lizenz-Teilnehmer, mit nassen Bedingungen vorliebnehmen.

AUTOHAUS BARTH



Hofer Straße 64, 07907 Schleiz
www.renault-barth.de

☎ 03663 422567 Schleiz

RAUM-STIL-BAU WALTHER MALERHANDWERK

Schillerstraße 2a | 07907 Schleiz | Tel: 0 36 63-40 20 93 | Fax: 0 36 63-42 45 93
Mobil: 01 73-2 48 89 60 | www.raum-stil-bau.de | info@raum-stil-bau.de

nen. Während Gaßmann nach sieben Runden das Rennen aufgeben musste, belegte ihre Namensvetterin einen achtbaren siebenten Rang.

Beim Lauf der Supersportler kamen die 25.000 Zuschauer voll auf ihre Kosten. Häufige Positionswechsel sorgten bei diesem Lauf über zehn Runden für permanente Spannung. Ganz knapp behielt Jörg Teuchert die Oberhand. Im Ziel trennte ihn lediglich eine Zehntelsekunde von seinem ärgsten Verfolger Herbert Kaufmann. Hinter dem drittplatzierten Volker Bähr kamen Michael Linden sowie Ralph Stelzer ins Ziel.

Als souveräner Sieger in der Viertelliterklasse ging Michael Schulten hervor, der nach 1991 seinen zweiten Sieg auf dem Schleizer Dreieck einfuhr. Wesentlich spannender ging es im Platz im Kampf um Platz zwei zu. Ständig wechselten Evren Bischoff, Bernd Kassner, Kai Schlieper und Peter Koller die Positionen, um letztendlich in dieser Reihen-

folge durch das Ziel zu fahren. Lokalmadator Norman Rank hielt sich bei seinem ersten DM-Lauf wacker und belegte den 18. Platz.

Den Abschluss des Renntages bildete der ISRA-Euro-Cup-Lauf der Gespanne. Leider fehlte es in diesem Rennen an Spannung und Dramatik. Einsam und allein rollte jedes Gespann-Team für sich über den Kurs. Nicht zurecht kamen an diesem Wochenende die Titelverteidiger und führenden der Meisterschaft Galbiti/Sala. Die Italiener mussten sich mit einem für sie enttäuschenden siebten Rang begnügen. Souveräner Sieger in diesem Lauf wurden die Briten Molyneux/Hill. Mit erheblichen Abständen folgten Caspersen/Agnstoft (DK) und Velde/Rodler(B/D) auf den nachfolgenden Plätzen.

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

72. Internationales Schleizer Dreieckrennen – 4. bis 6. August 2006 Regensschlachten bestimmen die Läufe zur IDM

Trotz des permanenten Regens lockten die Läufe zur Internationalen Deutschen Motorradmeisterschaft (IDM) in diesem Jahr über 13 000 Zuschauer an das Schleizer Dreieck. Im Mittelpunkt des Interesses standen dabei die beiden Läufe der Superbike-Klasse. Nach der Trainingsbestzeit von Michael Schulten schien es, als ob der Bottroper an seinem zweifachen Vorjahreserfolg anknüpfen könnte. Doch es kam ganz anders. Nach zwei Läufen war lediglich ein vierter Platz im zweiten Rennen auf der Habenseite des Ex-Meisters. Die Akzente setzten Ex-Supersport-Weltmeister Jörg Teuchert (Yamaha) und der mehrfache Deutsche Meister Herbert Kaufmann (Suzuki). Beide Routiniers gewannen jeweils einen Lauf. Teuchert fügte seinem Sieg am Vormittag im zweiten Lauf noch Rang zwei hinzu. „Es ist kurios. Ich habe hier vor zehn Jahren unter exakt den gleichen Bedingungen mein erstes Supersportrennen gewonnen“, so der Yamaha-Pilot unmittelbar nach seinem Erfolg. Ein dritter und ein fünfter Platz reichten Andreas Meklau (Suzuki) um sich die Meisterschaftsführung von seinem Landsmann Martin Bauer zurückzuerobern. Für den bis dahin Führenden in der Meisterschaft blieben an diesem Wochenende nur die Plätze 13 und acht. Nach dieser mageren Bilanz auf dem Schleizer Dreieck rutschte Bauer auf Rang drei in der Gesamtwertung ab.

Bereits zwei Rennen vor Saisonende konnte in der Supersportklasse der neue Deutsche Meister gekürt werden. Arne Tode ließ sich auch im sechsten Lauf nicht überraschen und feierte seinen sechsten Sieg in Folge. Allerdings wurden die Zuschauer durch den eigentlichen Rennverlauf leicht verwirrt. Im Ziel gab es einen erheblichen Unterschied zwischen den Platzierungen auf der Strecke und der endgültigen Ergebnisliste. Grund dafür waren die Frühstarts von Gaststarter Rico Penzkofer (Yamaha) und dem Niederländer Swen Ahnendorp (Honda). Beide Piloten bekamen dafür eine Zeitstrafe von 30 Sekunden aufgebremst. Penzkofer merkte sein Missgeschick sofort, bremste noch am

Ex-Supersport-Weltmeister Jörg Teuchert (#11) glänzt in der IDM Supersport mit den Plätzen eins und zwei.



Von Beginn an setzen sich Schlosser/Wagner (#4) an die Spitze.

Start wieder ab und verlor dabei einige Plätze. Die Runden 4 bis 19 standen ganz im Zeichen des Böhlens. Der Yamaha-Pilot legte in nahezu jedem Umlauf die schnellste Rennrunde hin und jagte an der Spitze des Feldes auf und davon. Von der Zeitstrafe waren am Ende nur noch acht Sekunden auf den tatsächlichen ersten Platz übrig.

Robin Lässer entschied das Rennen der Achtelliterklasse zu seinen Gunsten.





Enttäuscht musste er sich mit Platz vier zufriedengeben. Platz zwei ging ein weiteres Mal in dieser Saison an den Hohenstein-Ernstthaler Rigo Richter, der wiederum Jesco Guenther (Honda) auf den dritten Platz verweisen konnte. Enttäuscht war auch der Pößnecker Knut Beinlich im Ziel. Nachdem er sich zwischenzeitlich bereits auf Rang neun vorkämpfen konnte, reichte es im Ziel nach einem Schaltfehler nur für den 15. Platz.

Der 15-jährige KTM-Pilot Robin Lässer gewann das Rennen der Achttelliterklasse vor dem gleichaltrigen Sebastian Eckner und dem ein Jahr älteren Toni Wirsing (beide Honda). Nur einmal musste der Sieger nach vier Rennrunden eine Attacke von Eckner abwehren. In der Schikane vor Start und Ziel versuchte der Honda-Pilot einen Angriff auf die Führungsposition, der Dresdner machte dabei aber einen entscheidenden Fehler. Im Ziel lag er schließlich 3,8 Sekunden hinter dem Sieger. Ein beschlagenes Visier verhinderte für den Schleizer Daniel Puffe eine bessere Platzierung als Platz acht.

Bei den Gespannen fuhren Schlosser/Wagner in einer anderen Liga. Die Seriensieger dieser Saison distanzieren im Ziel die Zweitplatzierten Doppler/Kolloch um 6,9 Sekunden. Mit dem sechsten Sieg im sechsten Rennen konnte sich das Alpenlandduo bereits vorzeitig den Meistertitel sichern. Platz drei ging an Göttlich/Höss. Ein Achtungszeichen setzten die IDM-Neueinsteiger Brünner/Reimann mit einem sechsten Rang.

Text/Fotos: Jürgen Müller

Foto links: Rico Penzkofer fährt in der IDM Supersport als Erster über die Ziellinie, jedoch erhält er eine Zeitstrafe wegen Frühstart.

82. Internationales Schleizer Dreieckrennen 2016 Moser und Fritz reißen die Fans vom Sitz

27.500 Zuschauer bewiesen einmal mehr: Das Schleizer Dreieckrennen ist der Zuschauerermagnet der Superbike-IDM. Etwas undurchsichtig gestaltete sich in jenen Jahr die Konstellation der Top-Klasse. Hier fuhren Superbikes und Superstock-Motorräder zusammen, wurden aber getrennt gewertet. Polesetter Marvin Fritz machte sich gemeinsam mit dem Franzosen Mathieu Gines in Rennen 1 der Eliteklasse recht zügig aus dem Staub. Yamaha-Mann Fritz bestimmte das Tempo, BMW-Pilot Gines folgte permanent in Schlagdistanz. Aber zu einem ernstzunehmenden Angriff kam es nie. Dem Franzosen fehlte der letzte Punch. Hinter dem Spitzenduo ging es munter her. Jan Halbich sah schon wie der vermeintlich sichere Drittplatzierte aus, doch der Tscheche verpasste kurz vor Rennende einen Bremspunkt und war damit aus der Verlosung des letzten Podiumsplatzes raus. Den wollte sich jetzt unbedingt Lukas Trautmann sichern und setzte in der letzten Schikane zu einem gewagten Angriff auf seinen Teamkollegen Florian Alt an, der aber gehörig misslang und in einem Sturz mündete. Alt blieb cool und sicherte sich Rang drei. Danny de Boer holte sich die Klassenwertung bei den großen Superstocks.

Zu Beginn des zweiten Rennens der Kombi-Klasse zogen dunkle Regenwolken auf und zunächst tröpfelte es leicht. Die Rennleitung entschied sich gegen einen Abbruch und offenbarte damit gute Wetterkenntnisse, denn erst mal verzog sich das Regengebiet. Fritz und Gines fegten zunächst wieder vorn weg, wurden aber zügig von Marc Moser,



Marvin Fritz (# 7) und Mathieu Gines waren die tonangebenden Protagonisten im ersten Superbikelauf.

Jan Halbich und Bastien Mackels eingeholt. Gines stürzte unsanft beim Versuch, Schritt zu halten. Nachdem sich die spürbare Nervosität um den möglichen Regen auf der Strecke gelegt hatte, sondierten sich Moser und Fritz mit Respektabstand an der Spitze ein. Fritz sah sich nicht veranlasst, übermäßig viel riskieren zu müssen, und ließ Moser gewähren, denn der war „nur“ Gaststarter und seine Ducati nach dem Superstock-Reglement gemeldet. In beruhigendem Abstand sicherte sich der Niederländer Mackels P3. So wirklich gelohnt hatte sich an diesem Wochenende der Gaststart für Julian Puffe nicht. Lediglich ein Ausfall und ein 17. Rang tauchen für den Schleizer in der 2016er-Statistik auf.

Der trainingsschnellste Christian Stange und Kevin Wahr lieferten sich im ersten Durchgang der Superstock-600-Kategorie ein beherztes Duell. Stange versuchte vieles, aber



Nicht wirklich viel zu holen gab es für Julian Puffe (#29).

trotz unzähliger Attacken fand er keinen Weg vorbei an Wahr. Bryan Schouten schnappte in der letzten Runde Jonas Geitner noch den eigentlich schon fest eingetüteten dritten Podiumsrank vor der Nase weg. Allen Grund zum Jubeln hatte der Schleizer Thomas Walther, der bei seinem Gaststart in der Heimat mit einem famosen sechsten Rang die Buchhübeltribüne zum Toben brachte. Rennen zwei ging ziemlich souverän an Schouten. Dahinter beharkten sich erneut Wahr und Stange. Wieder behielt Wahr die Nase vorn. Walther schepperte diesmal als Achter über den Zielstrich. Der zweite Lokalmatador Sebastian Frotscher schlug sich mit seinen beiden 14. Plätzen achtbar aus der Affäre.



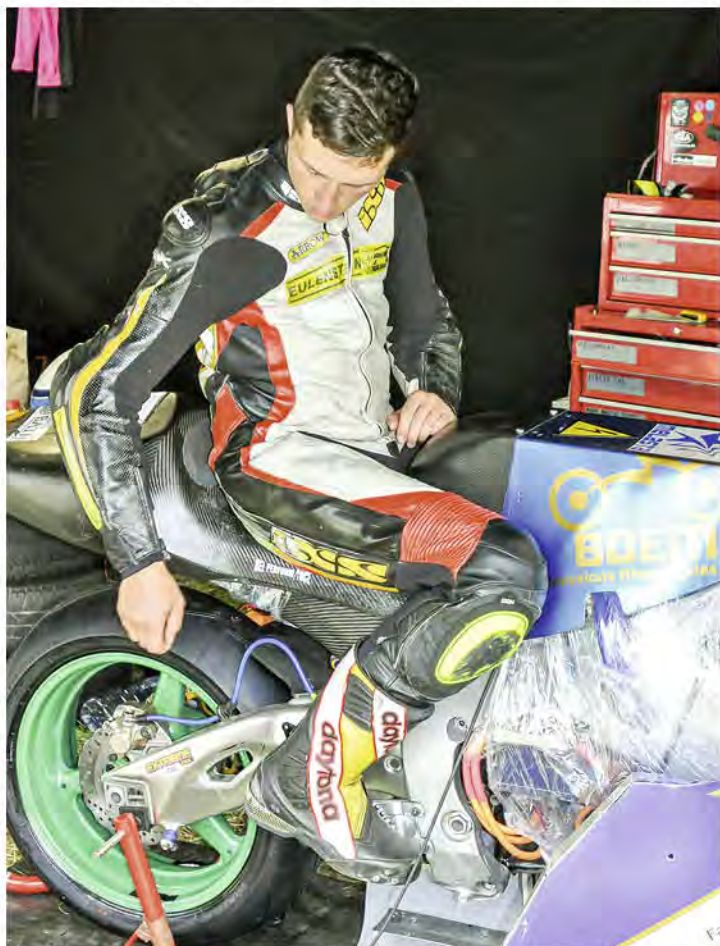
Es schien, als könnten sie über das Wasser schweben: Josef Sattler und Uwe Neubert.

Die Seitenwagenfraktion erwischte dann den Regen in voller Breitseite. Das spielte Josef Sattler mit seinem Co Uwe Neubert in die Karten. Im trockenen Training erwies sich noch die Paarung Markus Schlosser und Thomas Hofer als nahezu unantastbar. Im Regen wendete sich das Blatt und Sattler/Neubert konnte niemand mehr das Wasser reichen. Auch nicht die amtierenden Weltmeister Bennie Streuer und Koerts, die aber zumindest die Polesetter noch kassierten und somit den Silberang für sich beanspruchten.



Alle Ehren wert war der Auftritt von Thomas Walther, dem selbst der Schleizer Yeti Respekt zollte.

Weitgereist waren einige Teams und Fahrer für die beiden MotoE-Rennen. Die noch völlig in den Kinderschuhen steckenden E-Motorräder sorgten bisweilen für staunende Blicke. Doppelsieger Daley Mathison (GB) „brannte“ einen Schnitt von 132,162 km/h in den Schleizer Asphalt. Jeremiah Johnson aus den USA wurde beide Male als Zweiter abgewunken. P3 ging einmal an Jean Anderson (GB) und Chi Fung Ho (Hongkong). Aber so wirklich sprang der Funke bei dieser Geschichte noch nicht um. Das musste auch Chris Beinlich leidlich feststellen. Der Pößnecker, eigentlich in der IDM Superstock 600 am Start (Ränge neun und zehn an diesem Wochenende), wurde recht spontan als Fahrer engagiert. „Das Team der University of Bath reiste ohne Pilot ans Dreieck. Ich fand die mir bietende Möglichkeit reizvoll. Aber am Samstag musste ich noch zuschauen, weil das Motorrad keinen Zucker machte und tags darauf gaben die Engländer bei der Programmierung der Batteriekapazität eine völlig überzogene Renndistanz ein. Das hatte



Die skeptischen Blicke auf das ihm anvertraute Entwicklungsmotorrad der University of Bath waren bei Chris Beinlich durchaus angebracht.



Achtbar zog sich bei seinem Gaststart Sebastian Frotscher aus der Affäre.

zur Folge, dass der Computer nur einen Bruchteil der möglichen Leistung freigab und ich nur ganz brav um den Kurs schippern konnte. Teilweise musste ich vor den Kurven noch nicht mal bremsen“, gab Chris Beinlich damals zu Protokoll.

Jerry van de Bunt hieß jeweils der Sieger in den beiden Rennen der IDM Supermono. Im Yamaha-Cup las sich das Endergebnis wie die Startaufstellung: 1. Marc Zellhofer, 2. Daniel Rubin und 3. Patryk Kosiniak.

Ebenfalls im Rahmenprogramm zu finden war die IG Königsklasse. Micky Winkler und Troy Beinlich (damals noch unter dem Namen Bude unterwegs) wurden in ihrer Kategorie nach dem ersten Rennen zur Siegerehrung gebeten.

Text und Fotos: Jan Müller



Micky Winkler (Mitte) und Troy Beinlich (rechts) wurden bei der IG Königsklasse zur Siegerehrung gebeten.

PBT

PLANUNGSBÜRO FÜR TELEKOMMUNIKATION

PLANUNG · BAULEITUNG · VERMESSUNG

PBT-MÜLLER

B.-Schmidt-Str. 11
07907 Schleiz

T 03663 4241580
F 03663 4241589

office@pbt-mueller.de
www.pbt-mueller.de

// DAS SCHLEIZER DREIECK BEFINDET SICH IM UMBRUCH

Die Nichtbeachtung des Schleizer Dreiecks im Terminkalender der Internationalen Deutschen Motorradmeisterschaft – jetzt EuroMoto – für die Saison 2026 ist für die Betreibergesellschaft Schleizer Dreieck, den veranstaltenden MSC Schleizer Dreieck, den Fans sowie für die Stadt Schleiz aber auch für die gesamte Region ein harter Schlag gewesen. Vordergründig ist dies auf eine Entscheidung des europäischen Motorradverbandes FIM Europe zurückzuführen, welche die Einbeziehung der Rennstrecke in Schleiz für den Serienpromoter zum Unsicherheitsfaktor werden ließ. Nach Gesprächen mit verschiedenen Experten der Szene, der Verbände und Serienpromoter, führte der direkte Weg zu den Verantwortlichen für die Streckenlizenzen bei der FIM Europe, so dass im Oktober 2025 eine Vorbesichtigung der Gegebenheiten stattfand und eine Liste von zu erfüllenden Auflagen hinsichtlich Umbauten an der Strecke erstellt wurde. Diese Maßnahmen sind notwendig, um 2027 wieder für Zuschauer und Teilnehmer sowie Helfer sichere Prädikatsveranstaltungen durchführen zu können. Sollte die Umsetzung der Auflagen gelingen, besteht laut aller Beteiligten kein Grund mehr, die bisherigen hochwertigen und zuschauerfreundlichen Veranstaltungen nicht wieder in Schleiz starten zu lassen. Gleichzeitig muss die Sicherheit für Zuschauer und Helfer neben den Teilnehmern sichergestellt sein und in einigen Bereichen erhöht werden. Für die Realisierung der Auflagen sind nach Schätzung und vorliegenden Angeboten rund 84.000 Euro für die Umsetzung und Investitionen bei öffentlichen Aufträgen von Baumaßnahmen notwendig. Aus Überschüssen der Thüringer Staatslotterie wurden der Stadt Schleiz diesbezüglich von der Thüringer Staatskanzlei inzwischen 40.000 Euro zur Verfügung gestellt. Mit den jeweiligen Grundstückseigentümern wurden bereits Einigungen getroffen, so dass die notwendigen Arbeiten durchgeführt werden können.



Eine Reihe an Baumaßnahmen – wie hier am Buchhübel – sollen die Kulturrennstrecke zu künftssicher aufstellen.

2026 wird für das Schleizer Dreieck ein Übergangsjahr werden. In enger Zusammenarbeit mit der Stadt Schleiz und der Betreibergesellschaft hat der MSC bereits an den baulichen Umsetzungen gearbeitet, die notwendig sind, um weiter internationale Rennveranstaltungen auf der Kulturrennstrecke zu generieren. „Dies stellen alles machbare Aufgaben dar, die in erster Linie auf infrastrukturellen Maßnahmen bezüglich der Sicherheit beruhen“, so Jörg Langer, Vereinsvorsitzender des MSC Schleizer Dreieck. „Unser Ziel ist es, ein langfristig tragfähiges Konzept zu erstellen, das die Perspektive auf hochwertigen Motorsport für unseren Verein und damit auch für das Schleizer Dreieck eröffnet.“

Es ist nicht zum ersten Mal, dass auf den Thüringer Traditionskurs ein leiser Abgesang angestimmt worden ist. Insofern drängt sich ein Blick in die lange Vergangenheit der Rennstrecke auf. Letztlich ging es immer irgendwie weiter.

Ein chronologischer Überblick.

Erstmalig Aufregung um die Fortsetzung des Dreiecks gab es bereits 1935. Die Oberste Nationale Sportbehörde stellte den Kurs aufgrund ihres Streckenzustandes Ende 1934 infrage. Speziell der Abschnitt zwischen Heinrichsruh und der Waldkurve genügte den damaligen Anforderungen nicht mehr. Nachdem es keine finanzielle Zusicherung zum Ausbau der Strecke gab, wurde das Rennen aus dem Terminkalender gestrichen. In enger Zusammenarbeit zwischen dem Land Thüringen, dem Landkreis Schleiz, der Stadt Schleiz und dem DDAC (vormals ADAC) gelang schließlich eine kurzfristige Lösung des Problems. 1938 wurde dem Dreieck dann tatsäch-



1960 wurde über eine Degradierung zu einer Bezirksveranstaltung nachgedacht, was den sicheren Abgesang bedeutet hätte. In Schleiz wehrte man sich erfolgreich.



Typisch Schleiz... Das Internationale Schleizer Dreieckrennen war und wird hoffentlich auch weiterhin eines der zuschauerstärksten Sportereignisse in Thüringen sein.



Neben dem Bau Kohlbachschikane (1988) sichert die Errichtung der Querspange 2004 (Foto) bis heute die Daseinsberechtigung des Schleizer Dreiecks als internationale Sportstätte.

lich der Stecker gezogen. Die damaligen Machthaber präferierten Rennstrecken, bei denen die deutsche Ingenieurskunst im Automobilbau überlegend in Szene gesetzt werden konnte. Als Grund für eine Absage dienten damals die vermeintlich hohen Kosten für den temporären Bau von Tribünen, Brücken oder dem Zielrichterhaus.

Anfang der 1960er-Jahre mussten die Schleizer, nach auferlegten schweren Einschnitten im sportlichen Programm, feststellen, dass sie keine Lobby beim mächtigen ADMV besaßen. Von dort keimten bereits nach dem nebelbedingten Abbruch 1961 Äußerungen auf, Schleiz vom Terminkalender abzusetzen. Die Begründung: mangelnde Sicherheitseinrichtungen, hohe Unfallquote, ungünstige Witterungsbedingungen und keine festen Nebenanlagen. Noch im selben Jahr folgte der große Schlag. Das Dreieckrennen sollte zu einer Bezirksveranstaltung degradiert werden. Dies hätte zweifellos den

Todesstoß für die Rennstrecke bedeutet. Mit einem 8-seitigen Memorandum haben sich die Schleizer mit Unterstützung der Gesellschaft erfolgreich gegen diesen Beschluss gewehrt.

Mit dem notwendig gewordenen Bau der Kohlbachschikane 1988 und dem Geniestreich der Querspange 2004 wurde der Fortbestand des Dreiecks als Sportstätte bis zum heutigen Tag ermöglicht. Ein getroffener Kompromiss sorgte 2019 nach einem 15 Jahre andauernden Rechtsstreit mit Anwohnern für Planungssicherheit am Dreieck. Couragierte und über die Norm engagierte Enthusiasten verstanden es, jedes Mal das Schreckensszenario mit viel Herzblut und mit so mancher List abzuwenden. Totgesagte leben länger.

Text: Jan Müller,

Fotos: Jan Müller und Archiv Müller

// DAS IST 2026 AUF DEM SCHLEIZER DREIECK LOS

20. und 21. Juni

Schleizer Dreieck Jedermann

Zum 15. Mal gehen ambitionierte Radrennfahrer und Radrennfahrerinnen rund um dem traditionsreichen Kurs beim Schleizer Dreieck Jedermann an den Start.



27. und 28. Juni

Traktorentreffen

Für Liebhaber von Landmaschinen und Nutzfahrzeugen aus den vergangenen Jahrzehnten. An beiden Tagen verwandelt sich das Fahrlager in ein Museum der besonderen Art, neben Traktoren gibt es IFA-Nutzfahrzeuge sowie Oldtimer zu sehen.

3. bis 5. Juli

VFV Klassik Grand Prix

Auf historischen Spuren wird sich beim VFV Klassik Grand Prix begeben. Einen Schwerpunkt bildet die Deutsche Historische Motorrad-Meisterschaft. Mit dabei sind auch in diesem Jahr wieder die Grand-Prix-Maschinen der International Historic Racing Organization sowie die historischen Gespanne des internationalen Camathias Cups. Die Anhänger des Automobilsports kommen bei der VFV-GLPpro auf ihre Kosten. Mit am Start zu finden sind auch die Fahrzeuge des Trabant RS Cups und des Spezial-Tourenwagen-Cups.



24. bis 26. Juli

German Tourist Trophy



29. Zschornlauer Dreieck

Classic Grand Prix

1. AUER MSC e.V.
gegründet 1987

Freitag, 29.08. ab 19 Uhr
Bike-Sitzplatz im Festzelt
Jugendbühne Live-Musik mit
„Klassikschlagerband“

Samstag, 30.08.
ab 12 Uhr: Publikation Classic-Motorräder –
ab 13 Uhr: Reaktorstra-
ßenrennen
ab 14 Uhr: Reaktorstra-
ßenrennen – Festival (überall)
ab 15 Uhr: Reaktorstra-
ßenrennen – Festival (überall)
ab 16 Uhr: Live-Musik mit Big Spine
Fahren bis der Tank leer ist!

Sonntag, 31.08.
ab 12 Uhr: Publikation Classic-Motorräder –
ab 13 Uhr: Reaktorstra-
ßenrennen
ab 14 Uhr: Ende der Veranstaltung
An allen Tagen keine Vergeltung im
Festzelt und an der Sonntagskassa
Bayer-Catering-Häuser

1./2. August 2026

www.auermssc.de



Die German Tourist Trophy ist der Breitensportklassiker auf dem Schleizer Dreieck schlechthin. Seit 2005 ist das angesagte Format, das sich sowohl dem ambitionierten Sportfahrer als auch dem aufstrebenden Nachwuchssportler verschrieben hat, auf der Thüringer Kulturstrecke fester Bestandteil im jährlichen Veranstaltungskalender. Das Spektrum der gastierenden Motorsportserien ist während der German TT traditionell breit aufgestellt. Einen festen Ankerpunkt stellt dabei die Internationale Bike Promotion Meisterschaft mit ihren Klassen Supersport Open und Next Generation sowie Superbike Open dar. Mit Deutschlands leistungsstärkstem Markenpokal wartet der BMW S1000RR-Cup auf. Ebenfalls um Meisterschaftspunkte und Siege wird es im Twin Cup und im Yamaha-R7-Cup gehen. Ein Dauergast in Thüringen ist die traditionsreiche Interessengemeinschaft Königsklasse, die mit ihren charakteristischen Zweitaktmotorrädern zum Inventar auf dem Dreieck gehört. Für genussvolle Geräuscheffekte im Schleizer Oberland werden an diesem Wochenende die legendären luftgekühlten Big-Four-Bikes der Teilnehmer der Interessengemeinschaft der Classic Superbikes sorgen.

22. August
Classic Love



Aus Liebe zum kultigen Altblech. Bei der Classic Love werden die Besucher zurückversetzt in die gute alte Zeit, in der Benzin noch ungefiltert verbrannt wurde und ein Auto noch einen markanten Charakter hatte. Die Classic Love ist ein Oldtimer- und Youngtimer-Treffen mit einer breiten Auswahl von qualitativ hochwertigen Fahrzeugen von 1900 bis 1999.

29. August

Tuner helfen – MK2 Charity

Bei der MK2-Charity dreht sich alles um die Golf-2-Baureihe. Das Event kombiniert eine erlesene Fahrzeugausstellung vom Klassiker über den Tuningboliden bis hin zum absoluten PS-Monster mit einer geselligen Community-Zusammenkunft.

12. und 13. September

Internationale Deutsche SuperMoto Meisterschaft

Mit der Internationalen Deutschen SuperMoto-Meisterschaft (ISDM) dürfen die Zuschauer einen hochklassigen und spannungsgeladenen Sport erwarten, der auf dem Schleizer Dreieck schon öfters zu begeistern wusste. Die verhältnismäßig junge Motorsportart SuperMoto ist eine Mischung aus Straßenrennsport, Motocross und Speedway. Die knackigen Rennen über eine enge Piste, die über Asphalt und einen anspruchsvollen Offroadteil führen, garantieren kurzweiligen Motorsport. Nicht enden wollende Drifts, imposante Sprünge und spektakuläre Überholmanöver gehören beim SuperMoto ausnahmslos zur Tagesordnung. Maximale Unterhaltung auf engstem Raum, Zuschaueränge in direkter Pistennähe, die fast eine komplette Streckenübersicht erlauben, und ein für jedermann offen zugängliches Fahrerlager. Die ISDM zieht Sportbegeisterte und Familien gleichermaßen in ihren Bann.



19. und 20. September

Sportwagen Event

In diesem Jahr sind auf dem Schleizer Dreieck wieder zwei Test- und Trainingstage für Automobile ausgeschrieben. Die Betreibergesellschaft stellt dafür neben den beiden Fahrerlagern auch den kompletten Rundkurs zur Verfügung und tritt als Veranstalter auf. An diesem Augustwochenende darf eine erlesene Auswahl an hochwertigen Kraftfahrzeugen in Ostthüringen erwartet werden.



20. September

Teilemarkt

Der Oldtimerteilemarkt erfreut sich Jahr für Jahr größter Beliebtheit und erlebt stetig regen Zuspruch. Die Liebhaber und Sammler historischer Motorräder oder Automobile können diesmal nochmals am 20. September auf der Suche nach Raritäten fündig werden.

7. Oktober

Charity Drift

Driften für den guten Zweck, denn sämtliche generierte Einnahmen fließen an ausgewählte, lokale sozial engagierte Einrichtungen. Für eine kleine Spende werden dann wieder spezielle Driftaxis zur Verfügung stehen. Die für gewöhnlich aufgeboteene Fahrzeugpalette erstreckt sich vom reinrassigen Sportwagen über brachialen Rallyeauto bis hin zum typischen Driftcar. Die allesamt hochmotorisierten Fahrzeuge garantieren einen heißen Ritt auf dem Beifahrersitz und ein unvergessliches Erlebnis.

Text und Fotos Jürgen und Jan Müller

MAXX ADRENALIN

24.-26. JULI GERMAN TT

DEUTSCHLANDS 2.LIGA AUF DEM SCHLEIZER DREIECK

MIT DER IBPM, DEM BMW RR CUP, YAMAHA R7 CUP,
TWIN CUP, CLASSIC SUPERBIKE, IG KÖNIGSKLASSE USW.
INFOS UND TICKETS UNTER WWW.MAXX-ADRENALIN.DE

// DER RUNDENREKORDHALTER AUF DEM SCHLEIZER DREIECK

Mit großer Sicherheit ist Hartmut Jacobi derjenige, der auf dem Schleizer Dreieck die meisten Runden gedreht hat. Dabei ist der Schleizer nie Rennfahrer gewesen. Hartmut Jacobi ist als Einsatzleiter des Deutschen Roten Kreuzes in den letzten fünf Jahrzehnten bei nahezu jeder Großveranstaltung auf der Kultrennstrecke persönlich vor Ort gewesen. „Das hat sich zu einer echten Herzensangelegenheit entwickelt“, so Jacobi.

Hartmut Jacobi stellt vor und während einer Rennveranstaltung das erste Bindeglied zwischen der Rennleitung und dem medizinischen Fachpersonal dar. Als deren Einsatz-

leiter lässt er es sich auch nicht nehmen, das mit einem Rennarzt besetzte Fahrzeug, was die Teilnehmer vornehmlich in der ersten kritischen Rennrunde begleitet, im flotten Tempo persönlich um das Dreieck zu chauffieren.

Beim Einstieg von Jacobi in die verantwortungsvolle Position zum Piloten des Medical Car auf dem Schleizer Dreieck spielte kein Geringerer als Rennfahrerlegende Freddy Kottulinsky eine tragende Rolle. „Freddy war in den Jahren nach dem Bau der Querspange bei den großen Rennveranstaltungen oft als Fahrer des Medical Car aktiv“, erinnert sich Jacobi. „Unter seiner strengen Aufsicht durfte auch ich mich für einige wenige Runden hinter das Steuer dieses Wagens setzen. Freddy war anschließend der Meinung, dass ich das nicht ganz schlecht gemacht habe. Der Zufall wollte es, dass Freddy bei einer kommenden Veranstaltung aus gesundheitlichen Gründen nicht zur Verfügung stand. Ich musste einspringen. Das war gleichzeitig mein Beginn als Fahrer des Medical Car in Schleiz. Um dieser Aufgabe auch gerecht zu werden, habe ich einige spezielle Fahrsicherheitstrainings absolviert. Über die Jahre sind inzwischen unzählige Runden und Tausende an Kilometern auf dem Dreieck zusammenkommen. Wie viele im Detail ist unklar, das hat niemand gezählt. Aber es sind viele. Sehr viele.“

Um dem davon eilenden Feld an Motorrädern und Seitenwagen mit einem Medical Car auch ansatzweise folgen zu können, bedarf es eines entsprechend höher motorisierten Fahrzeugs. Auch hier half anfänglich Kottulinsky. „Freddy verfügte über gute Kontakte zur Audi AG nach Ingolstadt, die uns lange Zeit tolle Autos zur Verfügung stellten. Nach der Coronakrise übernahm dankenswerterweise Mercedes Auto Müller diese Funktion, sodass wir diesbezüglich immer mit herausragenden Fahrzeugen aufgestellt waren.“

Seit 1982 ist Hartmut Jacobi maßgeblich in die medizinische Absicherung beim Schleizer Dreieckrennen involviert. War der ursprünglich gelernte



Hartmut Jacobi in seinem Element: mit dem Medical Car auf dem Schleizer Dreieck.

therma
Fensterbau GmbH



QUALITÄT

aus Ihrer Region



DURCHDACHT & ZUKUNFTSORIENTIERT

Tel: +49 (09288) 9749-0
info@therma.de
www.therma.de

therma Fensterbau GmbH
Flurstraße 9
95138 Bad Steben / Bobengrün



„Nebenberuflich“ agierte Hartmut Jacobi auch als schneller Taxifahrer. In dem Fall nahm der TV-bekannte Schrotthändler Peter Ludolph (l.) auf dem Beifahrersitz Platz.

Fernmeldebaumonteur anfänglich noch Teil einer Rettungswagenbesatzung, übernahm Jacobi ab 1992 in der Funktion des Einsatzleiters Verantwortung. Beim Einsatzaufkommen hat sich bei den einzelnen Rennveranstaltungen über die Jahre hinweg nur wenig geändert. „Natürlich gibt es Jahre, da gab es witterungsbedingt mehr Stürze, bei denen wir gefordert waren. Aber in der Summe blieb diese Zahl relativ kons-

tant.“ Mit der Verjüngungskur der Rennstrecke 2004 wurde zwangsläufig auch weniger medizinisches Personal benötigt. Dennoch ist es für Jacobi jedes Mal aufs Neue eine Herausforderung, ausreichend ehrenamtliche Mitstreiter und Ärzte zu motivieren. „Ich kann zum Glück auf einen eingespielten Stamm an Enthusiasten zurückgreifen, auf den ich verlässlich bauen kann.“ Die benötigte Personal- und Fahrzeugstärke legt ein örtliches Protokoll fest, das je nach Wertigkeit der Veranstaltung variiert. Die Schließung des Schleizer Krankenhauses 2024 stellte die Rettungsdienstler am Dreieck vor eine ganz neue Herausforderung.

„Das Schleizer Dreieck ist zu einem Teil meines Lebens geworden“, sagt Hartmut Jacobi nicht ohne Stolz. Das beweist nicht zuletzt die Tatsache, dass der Schleizer seit nunmehr 25 Jahren auch aktives Mitglied im hiesigen Motorsportclub ist. „Ich würde mir wünschen, dass unser Dreieck viele weitere Jahre im Sportkalender Berücksichtigung finden wird und ich mit meiner Aufgabe zum Erhalt beitragen darf.“



Ein bisschen Spaß muss auch mal sein.

Text und Fotos: Jan Müller

// DER TANZENDE SPORTWART

Seit über 50 Jahren ist Matthias Schübel mit dem Schleizer Dreieck eng verbunden. Die Traditionenstrecke ist im Leben des Zeulenroders fest verankert. Schon als 6-Jähriger begleitete er seinen Vater Winfried, der als Streckenbeobachter am Dreieck tätig war. „Nachdem ich das erste Mal diese ungewöhnliche Betriebsamkeit erleben durfte und mir dieser markante Duft des Sprits in die Nase geweht, wollte ich immer wieder dabei sein“, erinnert sich Schübel. Mit zunehmenden Alter trat er in die Fußstapfen seines Vaters. Gemeinsam übernahmen sie die verantwortungsvolle Aufgabe des Streckenbeobachters, heute Streckenmarshall. „Anfang der 1990er-Jahre hatten wir gemeinsam in Heinrichsruh unseren Posten bezogen. Ich hatte mir gerade einen gebrauchten Citroën CX zugelegt und die Gunst der Stunde genutzt, um am frühen Morgen auf der bereits abgesperrten Rennstrecke eine schnelle Runde zu drehen. Dem 75-PS Diesel-Aggregat hatte ich einiges abgefordert und bin etwas schärfer gefahren, mit einem Tempo, was auf den landstraßentypischen Verkehrswegen sonst nicht angebracht erschien. Für mich war das einfach nur irre und es hatte riesigen Spaß gemacht.“ Diese sportliche Inspektionsrunde blieb natürlich nicht unbemerkt. „Kaum hatte ich mein Auto abgestellt, näherte sich schon der Abschnittsleiter Arno Brandenberger und suchte wild gestikulierend nach einem unbekannten schwarzen Fahrzeug. Mein Vater blieb in diesem Moment ganz entspannt und versprach eine erhöhte Aufmerksamkeit bei der Suche. Er wusste natürlich genau, wer der gesuchte Übeltäter war. Später am Tag erkundigte sich mein Vater bei Brandenberger, ob dessen Spurensuche Ergebnisse gebracht hätte. Nachdem dieser zerknirscht verneint hatte, verwies mein Vater auf meinen geparkten Wagen. Nach erfolgreicher Identifikation eskalierte Brandenberger fast und wollte wissen, wen das Auto gehöre. Mein Vater zeigte auf mich und riet ihm, mir die Hammelbeine lang zuziehen. Nachdem wir alle herzlich gelacht hatten, musste ich hoch und heilig versprechen, dies nie wieder zu tun.“ Daran gehalten hat sich Matthias Schübel nur bedingt. Es gehört zu seinem festen Ritual, an jeden Morgen bevor er seinen Posten an der Rennstrecke bezieht, eine Runde um das Dreieck zu drehen. Jetzt mit seinem markanten Rallye-Trabant. „Das wird von der Rennleitung



Matthias Schübel hält seit über 50 Jahren dem Dreieck die Treue.



Matthias Schübel liebt Rennsport.

akzeptiert. Ich mache das auch zu Ehren meines verstorbenen Vaters. Das Tempo ist jetzt aber etwas gemüthlicher.“

Seit vielen Jahren hat sich für Matthias Schübel auf dem Schleizer Dreieck der Posten unterhalb der Steintribüne zu seinem Stammpfad entwickelt. Dort ist der Sportwart selbst eine kleine Berühmtheit und gleichzeitig auch eine Attraktion. Die Fans am Buchhübel werden bei entsprechenden Motivationsgesängen hin und wieder auch gerne in der Pause mit einer Showeinlage unterhalten. Dann schwenkt Schübel in artistischer Manier seinen Besen.

Text und Fotos: Jan Müller



Der, der mit dem Besen tanzt ...

// INT. SIDECAR TROPHY



Eckart Rösinger – langjähriger Gespannfahrer und heutiger Mitorganisator der Internationalen Sidecar Trophy.

Foto: Doreen Müller-Uhlig

ECKART RÖSINGER – DER MANN HINTER DER SIDECAR TROPHY

Wenn es um die International Sidecar Trophy geht, führt kaum ein Weg an Eckart Rösinger vorbei. Als Mitorganisator der Serie prägt er seit Jahren maßgeblich deren Ausrichtung, Entwicklung und Philosophie. Doch bevor er diese Rolle übernahm, war er selbst über Jahrzehnte aktiver Teil der Szene – auf der Strecke.

2017 beendete Rösinger seine Karriere als Gespannfahrer. Eine Entscheidung, die für ihn bis heute die richtige ist. „Der Spaß hat gefehlt“, sagt er rückblickend. Schon im Winter habe er gespürt, dass das Feuer nicht mehr so brenne wie früher. „Ich habe die Saison noch durchgezogen – und dann war Schluss. Es war eher eine Erleichterung.“

Vermissen tut er das Fahren nicht. „Ich habe meine Zeit gehabt. Und ich bin ja nicht weg – ich bin tiefer drin denn je.“

Vom Fahrer zum Organisator

Mit dem Rückzug aus dem aktiven Sport begann für Rösinger eine neue Phase – und gleichzeitig eine noch intensivere. Heute ist er nicht nur Mitorganisator der Sidecar Trophy, sondern auch an übergeordneten Strukturen im Gespannsport beteiligt. Seine Erfahrung aus Jahrzehnten im Fahrerlager bringt er so nicht nur in der Trophy sondern auch in der Seitenwagen Weltmeisterschaft gezielt ein.



*Exzellenz auf Rädern – für Business, Freizeit und Lifestyle
Ob Sie Träume oder Waren bewegen
Ihr Wunsch ist unser Antrieb
Mit Stil auf der Straße, souverän ans Ziel*

 **+49 173-300 99 59**
www.drive-enjoy.de

Funke

Kran- & Transportservice
Turmdrehkranmontagen | Transportmanagement
*Ihr zuverlässiger Partner
rund um den Kran*

 **+49 173-300 88 63**
www.baukran-montage.de

// INT. SIDECAR TROPHY

Was ihn dabei auszeichnet, ist vor allem eines: eine klare Linie.

Bereits vor Jahren formulierte er einen Grundsatz, der bis heute Bestand hat: Alle Gespanne haben ihre Berechtigung. Und genau das spiegelt sich auch weiterhin im Konzept der Sidecar Trophy wider. Sowohl 600er- als auch 1000er-Gespanne fahren in der Serie – bewusst und gewollt. „Die Leute, die noch Tausender fahren, haben gutes Material, das gepflegt wird. Solange es genug sind, haben sie ihre eigene Wertung“, erklärt Rösinger. Ein kategorisches Verbot sei keine Option – nicht sportlich und auch nicht mit Blick auf die Starterfelder. Gleichzeitig setzt die Serie klare Grenzen: „Wir wollen den Sport fördern – aber mit Reglement. Diese Bastelgeschichten haben keine Zukunft.“ Es gehe darum, den Sport auf eine stabile, nachvollziehbare Basis zu stellen.

Ein Konzept mit Bestand

Ein wichtiger Bestandteil dieser Philosophie ist die F2-Klasse, die innerhalb der Trophy gezielt gestärkt wurde. Für Rösinger ist sie ein Schlüssel zur Zukunft des Sports: „Ich liebe das Konzept. Es ist preiswerter, sicherer und technisch nicht ganz so anspruchsvoll.“ Gerade für Einsteiger sei das entscheidend. „Ein Formel-2-Gespann verzeiht mehr. Man ist nicht sofort am Limit – und das macht den Einstieg einfacher.“ Die Förderung dieser Klasse ist daher kein Zufall, sondern Teil eines klaren Plans.

Entwicklung ohne Bruch

Interessant ist Rösingers Blick auf die Entwicklung der Serie selbst. „Ich würde sagen, sie hat sich nicht wirklich entwickelt“, sagt er – und meint damit keinen Stillstand, sondern Konstanz. „Wir haben einen hohen Standard, den wir halten wollen.“ Veränderungen sieht er eher im Umfeld: in der technischen Weiterentwicklung, in der Organisation und auch in der zunehmenden medialen Präsenz. „Das Drumherum ist moderner geworden. Aber die Basis ist geblieben.“

Die Szene unter Druck

Während die Sidecar Trophy stabil geblieben ist, sieht Rösinger die Gesamtentwicklung des Gespannsports kritischer. „Es werden einfach immer weniger. Zwei hören auf, einer fängt an.“ Eine Entwicklung, die sich kaum aufhalten lasse. Gleichzeitig hat sich die Struktur verändert. Serien sind verschwunden, insbesondere im nationalen Bereich. „Die Zwischenebene fehlt“, sagt Rösinger. Der Sprung von der Trophy in die Weltmeisterschaft sei für viele zu groß geworden. Schnelle Teams die vielleicht längst in die Weltmeisterschaft gehören, bleiben lieber in der Trophy anstatt aufzusteigen. „Es war nie unser Ziel die Vorstufe zur WM zu sein, wir wollten eine Basis sein, eine Plattform für jeden einzusteigen und sich weiterentwickeln zu können, um Schritt für Schritt bis zur Spitze gelangen zu können.“ Mit dem Wegfall der IDM fehle nun allerdings genauso ein wichtiger Zwischenschritt für die ambitionierten, schnelleren Teams.

Zwischen Basis und Spitze

An diesem Punkt setzt jedoch Rösingers aktuelles Engagement an. Gemeinsam mit Partnern arbeitet der Trierer daran, die Verbindung zwischen Sidecar Trophy und Weltmeisterschaft zu stärken. Ziel ist es, Wege zu schaffen, die den Fahrern den nächsten Schritt ermöglichen – ohne sie zu überfordern. „Leistung muss belohnt werden“, be-



Eckart Rösinger mit seinem Schwiegersohn Wiggert Kranenburg, welchen er dieses Jahr zur TT auf der Isle of Man begleitet.
Foto: Doreen Müller-Uhlig

tont er. In der Vergangenheit sei das oft nicht passiert. Konkrete Ansätze gibt es bereits: Unterstützung für Teams beim Einstieg in die WM, sei es finanziell oder organisatorisch. „Wir wollen die Leute fördern, die sich entwickeln wollen.“ Gleichzeitig gehe es darum, Kostenstrukturen fair zu halten und unnötige Belastungen zu vermeiden.

Erfahrung lässt sich nicht ersetzen

Was Rösinger jungen Fahrern mit auf den Weg gibt, ist klar und direkt: „Fahren, fahren, fahren ohne ausreichende Fahrtkilometer auf der Uhr kann man nicht besser werden.“ Erfahrung sei der entscheidende Faktor – und der lasse sich nicht abkürzen. „Vom Nichtfahren wird man nicht besser.“ Auch bei der Materialwahl hat er eine klare Meinung: „Nicht mit einem billigen Motorrad anfangen, sondern mit etwas Vernünftigen.“ Der Einstieg in den Sport erfordere Vorbereitung, Austausch und die Bereitschaft, zu lernen.

Kontinuität und Gemeinschaft

Trotz aller Herausforderungen sieht Rösinger auch Konstanten. Der Zusammenhalt in der Szene sei nach wie vor eine der größten Stärken. „Das war schon immer so“, sagt er. Inzwischen prägen mehrere Generationen das Fahrerlager – ein Zeichen für Kontinuität. Sein Blick nach vorn ist dabei klar: Die Sidecar Trophy soll auch in Zukunft das bleiben, was sie heute ist – eine Plattform für Einsteiger und ambitionierte Teams gleichermaßen. Oder, wie er es selbst formuliert: „Ohne Anfänger kann man keine Fortschritte machen.“ Ein Satz, der seine Haltung auf den Punkt bringt – damals wie heute.

Text: Doreen Müller-Uhlig

„SCHLEIZ VERLANGT RESPEKT“

Markus Schlosser über die Faszination Seitenwagensport, besondere Herausforderungen am Schleizer Dreieck und warum dieser Sport sein Leben bestimmt

Wenn Markus Schlosser über Schleiz spricht, merkt man schnell: Das Schleizer Dreieck ist für ihn weit mehr als nur eine weitere Rennstrecke im Kalender. Der Schweizer Seitenwagenpilot gehört seit Jahren zu den prägenden Gesichtern der Szene und schätzt vor allem genau das, was Schleiz so besonders macht.



„Der Ort, die Zuschauer, die Leute – ganz klar“, sagt Schlosser. Doch nicht nur die Atmosphäre rund um die traditionsreiche Strecke begeistert ihn immer wieder. Auch fahrerisch zählt Schleiz für ihn zu den anspruchsvollsten Kursen überhaupt. „Die Strecke ist extrem herausfordernd. Schleiz ist schon sehr speziell.“ Vor allem die legendäre Seng bereitet selbst erfahrenen Fahrern großen Respekt. Für Schlosser ist klar: Auf einem Naturkurs wie Schleiz müssen Fahrer und Beifahrer perfekt harmonisieren. „Schleiz fordert Fahrer und Beifahrer extrem. Wenn beide nicht auf demselben Niveau sind, werden genau solche Stellen schnell kritisch.“ Besonders Passagen wie Buchhübel oder die Seng würden keinerlei Fehler verzeihen. Genau das mache aber auch die besondere Faszination des Sports aus. „Man braucht überall Respekt – aber Schleiz insbesondere.“

Überhaupt sieht Schlosser den Seitenwagensport als eine der spektakulärsten Motorsportarten überhaupt. „Es gibt im Motorradsport nichts Spektakuläreres als Seitenwagen. Es sind zwei Akteure, die perfekt zusammenarbeiten müssen.“ Gerade diese Nähe zwischen Fahrer und Beifahrer, aber auch die offene Atmosphäre im Fahrerlager, mache den Sport für Fans so besonders. „Wir sind publikumsnah. Die Leute können schnell eine Verbindung zu uns aufbauen. Wir sind nicht elitär.“

Dabei unterschätzen viele Zuschauer laut Schlosser vor allem, wie körperlich anspruchsvoll moderner Seitenwagensport tatsächlich ist. „Wenn du keine Physis mitbringst – konditionell und kräftemäßig – kannst du es vergessen.“ Der Schweizer weiß, wovon er spricht. Vor seiner Karriere im Motorsport spielte er leistungsorientiert Eishockey. Noch heute setzt er auf intensives körperliches Training, um auf höchstem



nbw Neustädter Betonwerk GmbH • Ziegenrucker Str. 4a • 07806 Neustadt an der Orla
Telefon: 03 64 81 / 587-0 • Mail: info@nbw-betonwerk.de • Web: www.nbw-betonwerk.de

■ **Auswahl aus unserer umfangreichen Produktpalette** (Sonderbauteile gerne auf Anfrage)

- | | | |
|----------------------------|--------------------|-----------------------------|
| ■ Amphibienschutzsysteme | ■ Kabelschächte | ■ Schlitzrinnen |
| ■ Balkone | ■ Kleinkläranlagen | ■ Silowände |
| ■ Durchlässe | ■ nbw-Bausteine | ■ Sockelplatten |
| ■ Ein- und Auslaufbauwerke | ■ Portalelemente | ■ Sohlschalen |
| ■ Filigrandecken | ■ Rahmendurchlässe | ■ Wasserbehälter |
| ■ Haubentunnel | ■ Schachtsysteme | ■ Wasserzählerschächte uvm. |

Wir unterstützen den Schleizer Motorsport
sowie die Schleizer Fahrer Julian Puffe, Philipp Stich und Sebastian Frotscher.
Allen Rennbegeisterten wünschen wir spannende und unfallfreie Wettkämpfe.

// INT. SIDECAR TROPHY

Niveau konkurrenzfähig zu bleiben. Denn anders als in vielen anderen Rennserien sei Seitenwagensport echte „Handarbeit“. „Du sitzt nicht einfach irgendwo festgeschallt drin. Alles ist körperliche Arbeit.“

Dazu komme, dass die Trainingsmöglichkeiten gerade im deutschsprachigen Raum immer schwieriger werden. Während Teams in England oder Frankreich regelmäßig trainieren könnten, seien die Möglichkeiten in Deutschland oder der Schweiz inzwischen stark eingeschränkt. „Früher gab es viel mehr Möglichkeiten. Heute werden immer mehr Türen zugemacht.“ Trotz aller Herausforderungen – steigende Kosten, strengere Regularien und immer mehr organisatorischer Aufwand – hat Schlosser nie die Verbindung zum Seitenwagensport verloren. „Es ist nicht nur Leidenschaft. Es ist mein Leben.“

Zwar habe es immer wieder Momente gegeben, in denen er ans Aufhören dachte. Doch am Ende sei die Faszination des Sports stärker geblieben. „Ich habe auch andere Sachen ausprobiert – Solo-Motorrad oder Kart. Aber ganz ehrlich: Das ist langweilig.“ Dass der Sport dabei oft das gesamte Leben bestimmt, erlebt Schlosser auch privat. Seine Partnerin Melanie stammt aus der Nähe von Gera, kennengelernt haben sich die beiden – wie sollte es anders sein – natürlich an der Rennstrecke. „Ich schleiche ja nur dort herum“, sagt Schlosser mit einem Lachen. Für ihn ist klar: Wer diesen Sport auf höchstem Niveau betreiben will, braucht auch privat jemanden, der das alles mitträgt. „Das geht nicht ohne. Der Sport bestimmt das ganze Leben.“ Und vielleicht beschreibt genau das den Seitenwagensport am besten: nicht einfach nur Motorsport als Hobby – sondern eine Leidenschaft, die den gesamten Alltag prägt.

Text: Doreen Müller-Uhlig

AUFBRUCHSSTIMMUNG IN DER SIDECAR-WM

Die FIM Sidecar World Championship ist mit spannenden Rennen, engen Zweikämpfen und einer positiven Entwicklung in die neue Saison gestartet. Neben dem sportlichen Geschehen tut sich derzeit auch im Hintergrund einiges, um den internationalen Seitenwagensport weiter zu stärken und besser zu präsentieren.

Unterstützt wird die Serie dabei unter anderem von Eckart Rösinger und Mike Breitenbach. Ein Bestandteil davon ist auch die neue Plattform www.sidecar-partner.de, auf der Teams, Fans und Interessierte zahlreiche Informationen rund um die Weltmeisterschaft finden können – von Zeitplänen und Ergebnissen bis hin zu aktuellen Nachrichten aus der Sidecar-Szene.

Sportlich begann die Saison auf dem legendären Bugatti Circuit in Le Mans. Bereits dort zeigte sich, wie eng das Feld in diesem Jahr zusammengedrückt ist. Gleichzeitig wurde aber auch deutlich, wie anspruchsvoll und materialintensiv die Sidecar-WM bleibt.

Im ersten Rennen setzten Harry Payne und Kevin Rousseau früh ein Ausrufezeichen. Das britisch-französische Duo erwischte einen perfekten Start und übernahm sofort die Führung. Dahinter entwickelte sich ein intensiver Kampf mit Sam und Tom Christie sowie den erfahrenen Pekka Paivarinta und Adam Christie. Besonders Paivarinta, mehrfacher Weltmeister, zeigte einmal mehr seine ganze Routine und hielt konstant Anschluss an die Spitze.

Schon im Verlauf des Rennens kam es zu mehreren technischen Problemen und Ausfällen. Trotz der Unterbrechungen blieb das Niveau an der Spitze beeindruckend hoch. Payne und Rousseau sicherten sich schließlich den Sieg vor den Christie-Brüdern sowie Paivarinta/Christie.

Auch das zweite Rennen in Le Mans bot spektakulären Seitenwagensport. Erneut bestimmten Payne/Rousseau zunächst das Tempo, ehe ein Rennabbruch für zusätzliche Spannung sorgte. Auch nach dem verkürzten Restart hatte erneut das Duo „Steinhäuser Racing“ die Nase vorn. Mit einer starken Leistung sicherten sie sich den Sieg und unterstrichen damit ihre Titelambitionen eindrucksvoll.

Neben den Spitzenfahrern überzeugten auch zahlreiche weitere Teams mit starken Leistungen. Markus Schlosser und Lucas Krieg präsentierten sich konstant in den Topgruppen und etablierten sich früh als feste Größe im Vorderfeld. Gleichzeitig wurde deutlich, wie hart umkämpft die Weltmeisterschaft in diesem Jahr ist. Selbst kleine technische Probleme oder Fehler können sofort mehrere Positionen kosten.

Nur kurze Zeit später zog die Weltmeisterschaft weiter nach Kroatien auf ins traditionsreiche Automotodrom Grobnik bei Rijeka. Viele Teams verbinden mit der Strecke besondere Erinnerungen – zuletzt gastierte die WM dort im Jahr 2022.

Nach starken Regenfällen in den Tagen zuvor präsentierte sich das Wetter pünktlich zum Rennwochenende von seiner besten Seite. Bereits in den freien Trainings zeigte sich ein enger Schlagabtausch zwischen den Favoriten. Paivarinta und Christie setzten zunächst die Bestzeit, dicht gefolgt von Payne/Rousseau sowie den Christie-Brüdern. Auch in den Rennen setzte sich das Duell an der Spitze fort. Payne und Rousseau erwischten erneut starke Starts, doch diesmal konnten Paivarinta und Christie permanent Druck ausüben. Vor allem auf den langen Geraden und in den schnellen Passagen entwickelte sich ein packender Zweikampf um die Führung. Mehrfach wechselten die Positionen, ehe sich Paivarinta/Christie letztlich den Sieg sichern konnten.

Hinter den Spitzenteams ging es ebenfalls eng zur Sache. Markus Schlosser und Lucas Krieg lieferten sich intensive Duelle mit Todd Ellis und Emmanuelle Clement und behaupteten sich mehrfach erfolgreich. Gleichzeitig forderten die hohen Temperaturen und die anspruchsvolle Strecke Mensch und Material enorm. Technische Defekte begleiteten erneut mehrere Teams durch das Wochenende und zeigten, wie hoch die Belastung in der aktuellen Sidecar-WM ist.

Dennoch überwiegt aktuell die positive Stimmung im Fahrerlager. Gute Starterfelder, spannende Rennen und die zunehmende Präsenz des Sports sorgen dafür, dass der internationale Seitenwagensport derzeit wieder spürbaren Aufwind erlebt. Die Mischung aus erfahrenen Weltmeistern, ambitionierten Nachwuchsteams und spektakulären Rennen verspricht bereits jetzt eine hochinteressante Saison 2026.

Text: Doreen Müller-Uhlig

BOXENSTOPP BEI UNS!



Wir sind mit unserem Verkaufsmobil mit Kaffee, Kuchen & Backwaren wieder für euch vor Ort!

am 13.06. und 14.06.26
neben dem Museum im Fahrerlager



10 FRAGEN AN MAXIMILIAN BELL & JULIA PREISINGER

Junges Team mit Ehrgeiz, Leidenschaft – und ganz viel Respekt vor Schleiz

Seit Anfang 2024 gehen Maximilian Bell und Julia Preisinger gemeinsam im Seitenwagensport an den Start. Kennengelernt haben sich die beiden bereits Ende 2023, ehe gemeinsam mit Björn Gnefkow die Idee entstand, ein eigenes Team aufzubauen. Inzwischen gehören die beiden jungen Gespannsportler auch zum Umfeld des MSC Schleizer Dreieck – Grund genug, sie im Programmheft etwas näher vorzustellen.

1. Seit wann fahrt ihr gemeinsam Gespann?

„Wir fahren seit Anfang 2024 zusammen Gespann. Ende 2023 lernten wir uns kennen und gemeinsam mit Björn Gnefkow entstand die Idee, ein gemeinsames Team zu kreieren.“

2. Wie seid ihr überhaupt zum Seitenwagensport gekommen?

Julia wurde der Motorsport praktisch in die Wiege gelegt: „Ich bin durch meine Familie und das Allgäu Sidecar Racing Team zum Gespannfahren gekommen. Seit meinem zehnten Lebensjahr durfte ich immer mit an die Rennstrecke und war in-fiziert.“ Maximilian kam erst später dazu: „Er hatte das mal gesehen, war aber eher im Solo-Bereich unterwegs“, erzählt Julia.

3. Was fasziniert euch am Sidecar-Racing am meisten?

Für Julia steht vor allem die besondere Verbindung zwischen Fahrer und Beifahrer im Mittelpunkt: „Diese unsichtbare Verbindung und das blinde Vertrauen faszinieren mich total. Selbst wenn man nur ein Wochenende mit einem fremden Fahrer fährt, merkt man schnell, wie man miteinander funktioniert.“ Auch Maximilian sieht genau darin den besonderen Reiz: „Die Koordination zweier Menschen, die während der Fahrt keinerlei direkten Kontakt haben. Es muss alles perfekt zusammenspielen, um ein gutes Ergebnis zu erzielen.“

4. Was macht Schleiz für euch besonders?

Julia verbindet mit dem Schleizer Dreieck ganz persönliche Erinnerungen: „Hier durfte ich schon gemeinsam mit meinem Papa in einem Rennen fahren. Die Fans sind unglaublich begeistert und freuen sich so sehr. Das macht uns glücklich.“ Maximilian beschreibt vor allem den besonderen Charakter der Strecke: „Schleiz ist eine offizielle Straße, was den Reiz um ein Vielfaches erhöht. Hier darf man sich keinen Fehler erlauben. Man muss hochkonzentriert sein und jedes Manöver gut überlegen.“

5. Lieblingsstelle auf dem Schleizer Dreieck?

Während Julia vor allem die letzte Runde und die Zieleinfahrt mit den Fans genießt, hat Maximilian eine ganz klare Lieblingsstelle: „Buchhübel! Die Kombination aus Hügel, Kurve und dem ungewissen Moment hinter der Kuppe ist einzigartig. Dazu die Fans – das ist einfach unglaublich.“

6. Wer von euch ist nervöser vor dem Start?

Da sind sich beide überraschend einig: „Wir sind beide nervös!“

7. Was darf an einem Rennwochenende auf keinen Fall fehlen?

Julia hat eine klare Antwort: „Fitnessdrink von FitLine.“ Für Maximilian gehören dagegen vor allem die Gespräche im Fahrerlager dazu:

„Der Austausch mit anderen Teilnehmern, technische Tipps und Gespräche von Beifahrer zu Beifahrer.“

8. Euer schönster gemeinsamer Motorsport-Moment?

Beide müssen dabei sofort an Rijeka denken:

„Das zweite Rennen in Rijeka“, erzählen sie. „Gefühlt wollte das Rennen nie enden und wir mussten unsere letzten Kräfte mobilisieren, um überhaupt ins Ziel zu kommen.“

9. Welche Ziele habt ihr euch für diese Saison gesetzt?

Die Ziele sind klar formuliert: Top-5-Platzierungen in der Gesamtwertung – und endlich einmal Podestluft schnuppern.

10. Drei Worte, die euch als Team beschreiben?

Ehrgeiz. Faszination. Leidenschaft.

Text: Doreen Müller-Uhlig



Hotel Luginsland ★★
Renntertradition am Schleizer Dreieck
Familie Pätzold

Heinrichsruh 8 • 07907 Schleiz
Tel.: 03663/48050 • Fax: 03663/480540
www.hotel-luginsland.de • hotel.luginsland@t-online.de

Stahlhart in der Sache. In der Tat flexibel.

PERTHEL
Stahlbau GmbH

zertifiziert nach DIN EN 1090-2 bis EXC 3

Hallenbau – Industriebau

Metallbau – Fassadenbau

Montage – Demontage – Krandienst

07356 Bad Lobenstein
Saalstraße 4

Tel. (03 66 51) 634-0 • Fax: 634-43
info@stahlbau-perthel.de • www.stahlbau-perthel.de



RS HAUSTECHNIK e.K.

Wärme | Wasser | Bäder

- Badsanierung
- Heizungserneuerung
- Kundendienst

**WIR ERFÜLLEN
IHRE TRÄUME.**
Moderne Lösungen
für Ihr Zuhause.

Über Ihren Anruf freut sich Rene Schuster & Team
036646/287311

RS Haustechnik e.K. | Rene Schuster | Frankendorf 34 | 07922 Tanna
info@rs-haustechnik.de | www.rs-haustechnik.de

// INT. SIDECAR TROPHY

INTERNATIONALE SIDECAR TROPHY: SPANNENDER SAISONAUFTAKT UND VORFREUDE AUF SCHLEIZ

Die Internationale Sidecar Trophy ist auch 2026 wieder die Heimat des klassischen Seitenwagensports in Europa. Fahrer und Beifahrer aus zahlreichen Nationen treffen in der Serie aufeinander und kämpfen in den Klassen Trophy 600, Trophy 1000 sowie der F2-Challenge um Punkte und Pokale. Dabei stehen nicht nur sportlicher Ehrgeiz und packende Rennen im Mittelpunkt, sondern auch die besondere Gemeinschaft, die den Seitenwagensport seit Jahrzehnten auszeichnet.

Der Saisonauftakt führte die Teams Anfang des Jahres ins tschechische Brünn. Nach längerer Pause kehrte die Serie auf das traditionsreiche Automotodrom Brno zurück. Bereits dort zeigte sich, dass die Leistungsdichte im Feld erneut hoch ist. Enrico Wirth und Ronja Billich präsentierten sich von Beginn an in starker Form und konnten sich als eines der Teams etablieren, an denen in dieser Saison kaum ein Weg vorbeiführt. Dahinter sorgten unter anderem Mike Roscher und Anna Burkhard, Franz Kapeller und Markus Billich sowie Benjamin Herpel und Luca Siemß für spannende Positionskämpfe.

Nur wenige Wochen später gastierte die Internationale Sidecar Trophy auf dem Grobnik Circuit im kroatischen Rijeka. Trotz eines kleineren Starterfeldes boten die Teams dort erstklassigen Motorsport. Wirth und Billich machten mit drei Siegen in drei Rennen das perfekte Wochenende komplett und untermauerten ihre Ambitionen in der Meisterschaft. Doch auch dahinter wurde um jede Position hart gekämpft. Besonders die Kämpfe um die Podestplätze sowie die zahlreichen Duelle im Mittelfeld sorgten für beste Unterhaltung.

Damit reist die Internationale Sidecar Trophy mit einer spannenden Mischung aus etablierten Spitzenteams, aufstrebenden Nachwuchsfahrern und einigen Überraschungen im Feld zum nächsten Saisonhöhepunkt nach Schleiz. Neben dem sportlichen Wettbewerb versteht sich die Internationale Sidecar Trophy seit vielen Jahren auch als Plattform für Nachwuchsfahrer und Neueinsteiger. Immer wieder finden junge Talente, Quereinsteiger oder Teams mit ersten Seitenwagenerfahrungen den Weg in die Serie.

Gleichzeitig nutzen erfahrene Gespannpiloten die Trophy regelmäßig, um neue Kombinationen zu testen, zusätzliche Rennkilometer zu sammeln oder nach längeren Pausen wieder ins Renngeschehen einzusteigen. So trifft der Nachwuchs immer wieder auf Fahrer und Beifahrer mit Erfahrung aus nationalen und internationalen Meisterschaften bis hin zur Seitenwagen-Weltmeisterschaft. Genau dieser Mix macht den besonderen Reiz der Serie aus. Nachwuchsfahrer sammeln wertvolle Erfahrungen gegen etablierte Teams, während die Zuschauer ein abwechslungsreiches Feld aus bekannten Namen der Sze-



Die Meisterschaftsführenden in der Trophy 600: #73 Wirth/Billich.



Die Meisterschaftsführenden in der Trophy 1000: #66 Roscher/Burkard.

KEIHIN

/// KUN

OFFIZIELLER EUROPA IMPORTEUR für VERGASER & ERSATZTEILE

TOPHAM
VERGASERTECHNIK

WWW.TOPHAM.DE

TOPHAM
SINCE 1994

BÜRGERZEIT *aktuell*

für den Saale-Orla-Kreis, Landkreis Greiz, im SAALEBOGEN
für Saalfeld, Rudolstadt und Bad Blankenburg,
Saale-Holzland-Kreis, Jena, Weimar/Sonneberg
sowie in Plauen und Umgebung

ne, neuen Gesichtern und spannenden Geschichten erleben können.

Nun richtet sich der Blick auf das Schleizer Dreieck. Für viele Teams zählt der traditionsreiche Straßenkurs zu den absoluten Höhepunkten der Saison. Die Mischung aus schnellen Passagen, blinden Kuppen, anspruchsvollen Kurven und der einzigartigen Nähe zu den Zuschauern macht Schleiz zu einer ganz besonderen Herausforderung. Hier sind nicht nur fahrerisches Können und perfekte Teamarbeit gefragt, sondern auch Respekt vor einer der traditionsreichsten Rennstrecken Deutschlands.

Mit einem internationalen Starterfeld, spannenden Meisterschaftsständen und der gewohnt familiären Atmosphäre ist alles angerichtet für ein weiteres hochklassiges Rennwochenende. Die Fans dürfen sich auf spektakulären Seitenwagensport freuen – und die Teams darauf, sich auf einer der beliebtesten Strecken im Kalender miteinander zu messen.

Willkommen bei der Internationalen Sidecar Trophy auf dem Schleizer Dreieck!

Text/Fotos: Doreen Müller-Uhlig



Hoffen wir auf interessante Rennen wie schon 2025 in Schleiz.

TEAM-VORSTELLUNGEN INTERNATIONALE SIDECAR TROPHY



3

TEAM:
**Koma
Racing**



FAHRER: Robert Kochlöfl
NAT.: CZ

BEIFÄHRER: Tomas Maixner
NAT.: CZ



5

TEAM:
**Schröder/
Zimmermann**



FAHRER: Peter Schröder
NAT.: CH

BEIFÄHRER: Carolin Zimmermann
NAT.: D

INT. SIDECAR TROPHY



8

TEAM:
JJR



FAHRER: Jürgen Damaschke
NAT.: D

BEIFÄHRER: Luca Grunow
NAT.: D



11

TEAM:
BCR



FAHRER: Bernd Schmidt
NAT.: D

BEIFÄHRER: Cornelia Siemß
NAT.: D



13

TEAM:
Team
Schlosser



FAHRER: Markus Schlosser (r.)
NAT.: CH

BEIFÄHRER: Lucas Krieg
NAT.: D



14

TEAM:
Gnefkow/
Kinmayer

FAHRER: Björn Gnefkow
NAT.: D

BEIFÄHRER: Tina Kinmayer
NAT.: D

// INT. SIDECAR TROPHY



15

TEAM:
Sidecar
Racing
Wotzka



FAHRER: Thilo Wotzka
NAT.: D

BEIFÄHRER: Carmen Laudy
NAT.: D



16

TEAM:
RP Sidecar
Racing



FAHRER: Ron Preuß
NAT.: D

BEIFÄHRER: Michaela Dimthaler
NAT.: A



18

TEAM:
ERZ
Miezen



FAHRER: Kathrin Arnschek
NAT.: D

BEIFÄHRER: Michael Prudlik
NAT.: D



22

TEAM:
Allgäu
Sidecar
Racing



FAHRER: Maximilian Bell
NAT.: D

BEIFÄHRER: Julia Preisinger
NAT.: D

// INT. SIDECAR TROPHY



25

TEAM:
**Koma
Racing**



FAHRER: Petr Svejda
NAT.: CZ

BEIFÄHRER: Jonas Maixner
NAT.: CZ



26

TEAM:
Passion For Racing Team

FAHRER: Rene Hollburg
NAT.: D

BEIFÄHRER: Fabian Czerski
NAT.: D



30

TEAM:
**Team
Zimmermann**



FAHRER: Max Zimmermann
NAT.: D

BEIFÄHRER: Manuel Hirschi
NAT.: CH



33

TEAM:
**Sidecar
Team
Seib/Walter**



FAHRER: Jürgen Seib
NAT.: D

BEIFÄHRER: Nico Walter
NAT.: D

// INT. SIDECAR TROPHY



43

TEAM:
**Team
Volland**

FAHRER: Markus Volland BEIFÄHRER: Lena Gubernath
NAT.: D NAT.: D



51

TEAM:
**Kuiper
Sidecar
Racing Team**

FAHRER: Bas Kuiper BEIFÄHRER: Colin Kuiper
NAT.: NL NAT.: NL



52

TEAM:
**Racing
Team
Kindermann**

FAHRER: Jens Kindermann BEIFÄHRER: Jonas Kindermann
NAT.: D NAT.: D



55

TEAM:
**Steiner
Racing**

FAHRER: Christian Steiner BEIFÄHRER: Daniel Rupprecht
NAT.: CH NAT.: D

// INT. SIDECAR TROPHY



56

TEAM:
**Rutz
Sidecar
Racing**

FAHRER: Jakob Rutz
NAT.: CH

BEIFÄHRER: Markus Billich
NAT.: A



60

TEAM:
**SSR-Sidecar
Synergy
Racing**

FAHRER: Benjamin Herpel
NAT.: D

BEIFÄHRER: Luca Siemß
NAT.: D



66

TEAM:
**Roscher/
Burkard**

FAHRER: Mike Roscher
NAT.: D

BEIFÄHRER: Anna Burkard
NAT.: CH



67

TEAM:
**ADR/
Brouwer-
racing**

FAHRER: Ezra Brouwer
NAT.: NL

BEIFÄHRER: Palmira Brouwer-Ter Steeg
NAT.: NL

// INT. SIDECAR TROPHY



73

TEAM:
Zweirad
Wirth



FAHRER: Enrico Wirth
NAT.: D

BEIFÄHRER: Ronja Billich
NAT.: D



77

TEAM:
Carl Cox
Motorsport



FAHRER: Tim Reeves
NAT.: GB

BEIFÄHRER: Mélanie Farnier
NAT.: F



79

TEAM:
Lame
Horses



FAHRER: Roman Sedlacek
NAT.: CZ

BEIFÄHRER: Ondrej Sedlacek
NAT.: CZ



85

TEAM:
The Flying
Dutchmen



FAHRER: Wiggert Kranenburg
NAT.: NL

BEIFÄHRER: Ferry Segers
NAT.: NL

// INT. SIDECAR TROPHY

INTERNATIONALE SIDECAR TROPHY									
NR	NAME FAHRER	VORNAME FAHRER	NAT.	NAME BEIFAHREER	VORNAME BEIFAHREER	NAT.	TEAM	FAHRZEUG MARKE	FAHRZEUG MODELL
3	Kochlöfl	Robert		Maixner	Tomas		Koma Racing	LCR Yamaha	1000
5	Schröder	Peter		Zimmermann	Carolin		Team Schröder/Zimmermann	LCR Suzuki	1000
8	Damaschke	Jürgen		Grunow	Luca		JJR	LCR Yamaha F2	600
11	Schmidt	Bernd		Siemß	Cornelia		BCR	Shelbourne Yamaha F2	600
13	Schlosser	Markus		Krieg	Lucas		Team Schlosser	LCR Yamaha	600
14	Gnefkow	Björn		Kinmayer	Tina		Gnefkow/Kinmayer	Suzuki GSXR	1000
15	Wotzka	Thilo		Laudy	Carmen		Sidecar Racing Wotzka	LCR Yamaha F2	600
16	Preuß	Ron		Dirnthaler	Michaela		RP Sidecar Racing	Shelbourne Triumph F2	600
18	Arnschek	Kathrin		Prudlik	Michael		ERZ Miesen	DMR Honda F2	600
22	Bell	Maximilian		Preisinger	Julia		Allgäu Sidecar Racing	LCR Suzuki	600
25	Svejda	Petr		Maixner	Jonas		Koma Racing	Windle Yamaha	1000
26	Hollburg	Rene		Czerski	Fabian		Passion For Racing Team	Baker Yamaha F1	1000
30	Zimmermann	Max		Hirschi	Manuel		Team Zimmermann	Adolf RS Yamaha	600
33	Seib	Jürgen		Walter	Nico		Sidecar Team Seib/Walter	Shelbourne Suzuki F2	600
43	Volland	Markus		Gubernath	Lena		Team Volland	ARS Yamaha	600
51	Kuiper	Bas		Kuiper	Colin		Kuiper Sidecar Racing Team	RCN Yamaha	600
52	Kindermann	Jens		Kindermann	Jonas		Racing Team Kindermann	RCN Kawasaki	600
55	Steiner	Christian		Rupprecht	Daniel		Steiner-Racing	LCR Yamaha	1000
56	Rutz	Jakob		Billich	Markus		Rutz Sidecar Racing	LCR Yamaha	600
60	Herpel	Benjamin		Siemß	Luca		SSR - Sidecar Synergy Racing	LCR Yamaha	600
66	Roscher	Mike		Burkard	Anna		Roscher/Burkard	LCR BMW	1000
67	Brouwer	Ezra		Brouwer-ter Steeg	Palmira		ADR/Brouwerracing	R&R Yamaha	600
73	Wirth	Enrico		Billich	Ronja		ZWEIRAD WIRTH	ARS Yamaha	600
77	Reeves	Tim		Farnier	Mélanie		Carl Cox Motorsport	ARS Yamaha	600
79	Sedlacek	Roman		Sedlacek	Ondrej		LAME HORSES	ART Suzuki	1000
85	Kranenburg	Wiggert		Segers	Ferry		The Flying Dutchmen	Christie Yamaha F2	600

MEISTERSCHAFTSSTÄNDE INTERNATIONALE SIDECAR TROPHY 600				
Pos.	Start-Nr.	Name	Nation	Pkt.
1	73	Wirth/Billich	D/D	112,5
2	7	Kapeller/Billich	A/A	75
3	60	Herpel/Siemß	D/D	68
4	43	Volland/Gubernath	D/D	59,5
5	8	Damaschke/Grunow	D/D	44
6	15	Wotzka/Laudy	D/NL	41
7	22	Bell/Preisinger	D/D	40,5
8	16	Preuß/Dirnthaler	D/CH	26,5
9	67	Brouwer/ter Steeg	A/A	26
10	11	Schmidt/Siemß	D/D	16
11	27	Hummel/Hummel	D/D	13,5
12	18	Arnscheck/Lang	D/D	6

MEISTERSCHAFTSSTÄNDE INTERNATIONALE SIDECAR TROPHY 1000				
Pos.	Start-Nr.	Name	Nation	Pkt.
1	66	Roscher/Burkhard	D/CH	112,5
2	5	Schröder/Zimmermann	CH/D	86
3	79	Sedlacek/Sedlacek	CZ/CZ	69
4	3	Kochlöfl/Maixner	CZ/CZ	24
5	9	Saarmaa/Telve	EST	20
6	25	Svejda/Maixner	CZ/CZ	10

MEISTERSCHAFTSSTÄNDE INTERNATIONALE SIDECAR TROPHY F2 CHALLENGE				
Pos.	Start-Nr.	Name	Nation	Pkt.
1	8	Damaschke/Grunow	D/D	47
2	15	Wotzka/Laudy	D/D	36
3	16	Preuß/Dirnthaler	D/NL	18
4	27	Hummel/Hummel	D/D	12
5	11	Schmidt/Siemß	D/D	11
6	18	Arnscheck/Lang	D/D	3

Ortsclub im ADAC

ADAC

Du bist zwischen sechs und dreizehn Jahre alt?

Du hast bisher noch keine Erfahrung und hast Lust, den Motorrad-Sport auf einem unserer MX-Bikes zu erlernen?

Dann bewirb Dich hier für Deinen ersten **ADAC MX Academy on Tour Schnupperkurs**. Eine Teilnahme ist nur im Alter von 6 - 13 Jahren (vollendetes 6. Lebensjahr) möglich. Eine erziehungsberechtigte Person muss Deiner Bewerbung und Teilnahme zustimmen.

In eintägigen Schnupperlehrgängen erleben die Teilnehmer der ADAC MX Academy poweredbyKTM ein echtes Motocross-Feeling. An sieben Stützpunkten in ganz Deutschland werden erste Erfahrungen auf einem KTM-Motorrad gemacht. Ausgebildete und DMSB-lizenzierte Trainer erklären die Grundlagen und helfen, dass sich die Kinder und Jugendlichen auf dem Motocrossbike wohl und sicher fühlen. Zunächst werden Übungen auf BMX-Fahrrädern durchgeführt, bevor es auf die speziell von KTM vorbereiteten Einstiegsbikes geht. Alle Motorräder verfügen über einen Abreißschalter, sodass die Motorräder jederzeit von den Trainern gestoppt werden können.

Mehr Infos beim ADAC oder auf msc-schleizer-dreieck.de



INT. DEUTSCHE SUPERMOTO MEISTERSCHAFT

ADAC



»»»»» **SCHLEIZER DREIECK**
12.-13. SEPTEMBER > 2026

»» www.supermotoidm.de

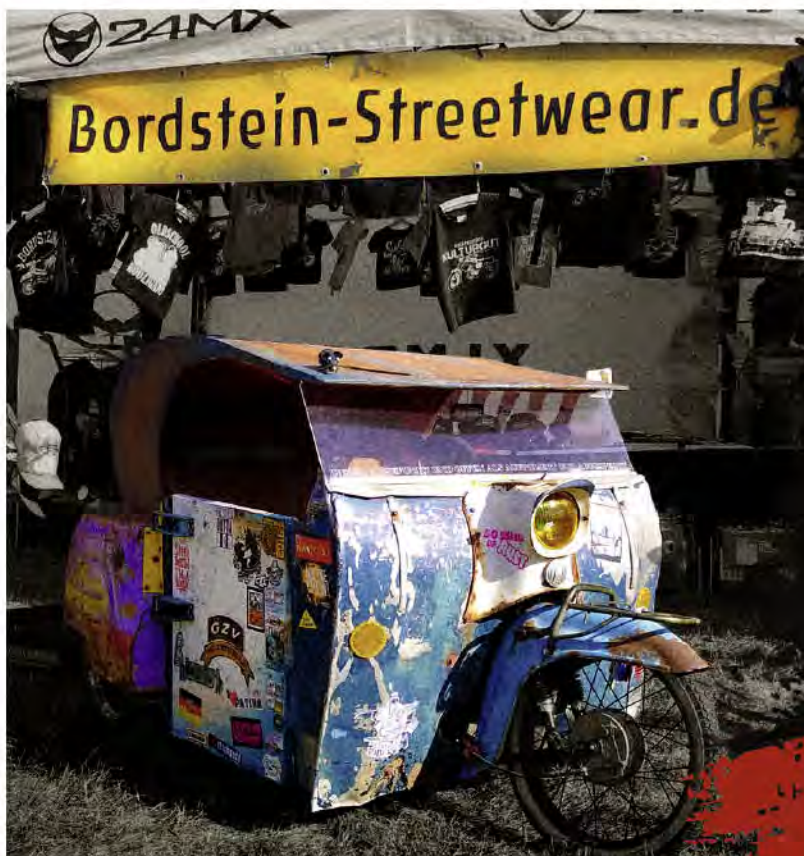
HOL DIR NOCH HEUTE
DEINE TICKETS



MOTUL

ORTEMA

Louis



Hol Dir Dein Lieblingsmotiv!

WWW.BORDSTEIN-STREETWEAR.DE

**NICKIS, HOODIES, CAPS UND MEHR
RUND UM DIE DDR-KULTFAHRZEUGE**

10% RABATT!
Mit dem Gutscheincode: **SD10**

Besuch unseren Shop und tritt uns vor Ort! Wir sind das ganze Jahr auf vielen Simson, Trabant- und IFA-Treffen unterwegs!



// SUPERBIKE / SUPERSPORT



ADDINOL®

THE ART OF OIL · SINCE 1936

**Ein Spray,
viele Anwendungen**

ADDINOL Care Protect ist ein vollsynthetisches Multifunktionsspray mit hervorragendem Korrosions- und Verschleißschutz. Es ist ideal für den Einsatz in der Werkstatt, bei Reparaturen und Pflege von Auto, Motorrad und Zweirad.

Unschlagbar!

www.addinol.de

IDM SUPERBIKE						
Nr	Name	Vorname	Nation	Klasse	Motorrad	Team
14	Jähnig	Jan-Ole		Superbike	BMW M 1000 RR	GERT56
16	Van Ruitenbeek	Martin		Superbike	Honda cbr 1000rr	Ruitenbeek racing
28	Rahmig	Denny		Superbike	Ducati Panigale	orange bullet racing team
70	Reichmann	Udo		Superbike	BMW M 1000 RR	Reichmann Racing
71	Beinlich	Christoph		Superbike	BMW M 1000 RR	BRT
96	Heckel	Thomas		Superbike	BMW S 1000 RR	PRO MSR Automatisierungs GmbH
192	Elsner	Marcel		Superbike	Ducati Panigale V4	Team Ecki powered by Friese
13	Stich	Philipp		Supersport (nach IDM-Definition)	Krämer GP2	ps13 Racing
38	Hilpert	Billy		Supersport (nach IDM-Definition)	Triumph Daytona 675 R	BILLY WHEEL MOTO
76	Engelmann	Ingolf		Supersport (nach IDM-Definition)	Honda CBR600RR PC40	Engelmann Racing
98	Spalteholz	Diana		Supersport (nach IDM-Definition)	Kawasaki ZX 6 R	MDS RACING
99	Liebschner	René		Supersport (nach IDM-Definition)	Yamaha R6 2016	White Tiger Racing Team
218	Paura	Mario		Supersport (nach IDM-Definition)	Yamaha YZF-R6 Bauj.2013	PFK-Colours Racing Team
331	Scheibner	Lutz		Supersport (nach IDM-Definition)	Yamaha R6	

1928
Reifen

Huster 2026
seit 98 Jahren

Greizer Straße 48 · 07907 Schleiz
 Tel. 03663-423045
 Mail info@reifen-huster.de

- ▶ Kfz-Meisterwerkstatt
- ▶ kompletter Reifenservice
- ▶ Markenreifen aller Hersteller
- ▶ Klimaservice
- ▶ Computerachsvermessung
- ▶ Partner von Leasingflotten



LOKAL IST TRUMPF, TEIL 1

Text/Fotos: Jan Müller

Klasse Supersport

Er hat die kürzeste Anreise aller Teilnehmer. Er lebt und arbeitet quasi im Schleizer Fahrerlager. Aber Philipp Stich hat sich inzwischen zu einem kleinen Weltenbummler entwickelt. Da in Deutschland keine adäquaten Meisterschaften ausgeschrieben sind, bei denen er sein Motorrad – eine deutsche Krämer – zum Einsatz bringen kann, versucht der Zimmermeister sein Glück gerne im Ausland. „Diesbezüglich gibt es da überhaupt keine Probleme. Man wird da sehr schnell integriert.“ Also wird Philipp Stich in Tschechien, Italien, den Niederlanden oder wie vor vierzehn Tagen in England vorstellig und frönt eben ausgiebigst dort seinem anspruchsvollen Hobby. „Aber Schleiz muss dann eben doch sein. Schließlich habe ich es ja nicht weit...“

„Eine PW50 war schuld.“ Seit 2003 ist jetzt Diana Spalteholz auf diversen Rennmaschinen zu finden. Von der kleinen Crossmaschine im heimischen Garten ging es auf eine MZ im Supermoto-Style. „Zu dreckig“, empfand Diana und wechselte auf der Rundstrecke. Der ADAC Junior Cup, der Yamaha Cup und die IDM 125 waren hier ihr Einsatzgebiet. Ein schwerer Unfall auf dem Nürburgring zog eine lange Rekonvaleszenzzeit nach sich. Zunächst wollte Diana vom Motorsport gar nichts mehr wissen. Doch mit den ersten Erfolgen bei der Rehabilitation wurde der Wunsch und der Wille, auf ein Rennmotorrad zurückkehren zu können immer ausgeprägter. 2013 hatte die Wartezeit mit dem Kauf



Philipp Stich.



Foto: ELFI IMAGES



3. – 5. Juli 2026

VFV Klassik GP Schleizer Dreieck

DHM
DEUTSCHE HISTORISCHE
MOTORRAD-MEISTERSCHAFT

VETERANEN FAHRZEUG VERBAND
VFV

GLP pro
Tourenwagen
Formelfahrzeuge
Sportwagen
GT

www.vfv-dhm.de

VFV Klassik GP Schleizer Dreieck

3. bis 5. Juli 2026

Vom 3. bis 5. Juli wird es eine Neuauflage der Klassik-Veranstaltung „VFV Klassik GP Schleizer Dreieck“ geben. Einen Schwerpunkt bildet an diesem Wochenende die Deutsche Historische Motorrad-Meisterschaft (DHM). Im Rahmen der DHM starten Maschinen der Baujahre 1920 bis 1995 in 18 Solo- und 5 Gespannklassen. Superbikes der Baujahre 1993-2006 fahren im Rahmen der DHM um den begehrten Superbike-Pokal. Mit dabei in diesem Jahr sind auch wieder die GP-Maschinen der IHRO – International Historic Racing Organization – sowie die historischen Gespanne der internationalen Serie „Camathias Cup“.

Die Anhänger des Automobilsports kommen bei den Fahrzeugen der VFV-GLPpro auf ihre Kosten. Die GLPpro ist eine Serie innerhalb des Veteranen-Fahrzeug-Verbandes e.V. (VFV), die sich darauf spezialisiert hat, Gleichmäßigkeitsläufe auf der Rundstrecke ohne Zeitnahme durch Fahrer oder Beifahrer auszutragen. Die Klasseneinteilung umfasst Tourenwagen (Klasse B), GT-Fahrzeuge (Klasse C), Formelfahrzeuge (Klasse D) sowie Sportprototypen (Klasse E). Wieder mit dabei sind auch die Fahrzeuge des Trabant RS Cups und des Spezial-Tourenwagen-Cups.

Foto: ELFI IMAGES



// SUPERBIKE / SUPERSPORT



Diana Spalteholz.

der Vater ihrer Kinder, Michael Schwarz, geht gerne mit seiner piekfeinen Ducati bei ausgewählten Rennveranstaltungen an den Start.

Mittlerweile ebenfalls ein Urgestein im PZ-Cup ist auch Mario Paura. Hier war es ein banaler Gutschein für ein Renntraining, der den Hirschberger in die Racingwelt entführte. Vor dem ansteckenden Rennbazillus gab es kein Entkommen. Seit vielen Jahren ist Paura einer der Schnellsten im Cup. Auch bei seinen regelmäßigen Gaststarts auf dem Schleizer Dreieck hinterlässt der Saalestädter, der mit seinem Lackierbetrieb vor einer Woche seine 25-jährige Selbstständigkeit groß feiern konnte, immer eine schnelle Figur.



Mario Paura.

einer Kawasaki ZX6-R, die speziell für die Rennstrecke hergerichtet wurde, ein Ende. Dieses Motorrad ist noch heute im Besitz der zweifachen Mutter und kommt perfekt eingetaktet in den Familienalltag regelmäßig im PZ-Cup zum Einsatz. Ihr Lebensgefährte und



Michael Schwarz.

Klasse Superbike

Es hat ein wenig etwas von der bekannten Geschichte von dem kleinen gallischen Dorf, das sich gegen die großen Römer zu wehren weiß, wenn das Beinlich Racing Team in der jetzt neu titulierten EuroMoto antritt. Dann duelliert sich das rein privat organisierte und finanzierte Team aus Pößneck mit von Importeuren unterstützten großen Rennställen. „Für uns ist das schon ein riesiger Kraftakt, überhaupt dabei sein zu können“, umschreibt Teamchef Knut Beinlich die alljährlichen Anstrengungen. „Aber nur dabei

sein wollen wir dann auch nicht“, legt die Speerspitze der Mannschaft, Fahrer Chris Beinlich, nach. „Da soll dann schon etwas Zählbares dabei herauspringen.“

Die Kaliber, die dieses Jahr in der EuroMoto Superbike die Klinge kreuzen, haben sich echt gewaschen. Markus Reiterberger, Florian Alt, Lukas Tulovic, Marcel

Schrötter, Lorenzo Zanetti und Co. – allesamt mit WM-Erfahrung bestückt und bereits mit wenigstens einem deutschen bzw. italienischen Meistertitel dekoriert – sind alles andere als Nasenbohrer. Entsprechend hoch ist das Niveau und noch schneller sind die Rundenzeiten geworden. „In diesem Haifischbecken zu überleben und eine gute Figur abzuliefern, ist sportlich ambitioniert. Aber dieser Herausforderung stellen wir uns sehr gerne“, macht der Teamchef klar. Und die Pößnecker Truppe muss sich alles andere als verstecken. Der Abstand zum Mittelfeld, er schrumpft regelmäßig mit jedem Rennen. „Wir greifen jedenfalls munter an und vertreten den Freistaat Thüringen und den MSC Schleizer Dreieck mit Stolz.“



Chris Beinlich.

Nach zahlreichen Podiumsplatzierungen innerhalb der IDM-Superbike in den letzten Jahren läuft es für Jan-Ole Jähmig in dieser Saison noch nicht wirklich rund. „Mir fehlt aktuell das Vertrauen und das Gefühl in das Vorderrad. Entsprechend zäh gestalteten sich dann heuer auch die Rennergebnisse.“ Der Lehnendorfer, der über reichliche Erfahrung im weltmeisterschaftlichen Vergleich der Supersport 300 und auf dem Langstreckensektor verfügt, muss sich derzeit mit Plätzen am Ende der Top Ten arrangieren. „Ich muss dringend zu alter Stärke zurückfinden“, ist sich der BMW GERT56-Pilot bewusst. „Von daher kommt mir der Privattest hier auf dem Dreieck gerade recht.“



Jan-Ole Jähmig



Hol Dir Dein Lieblingsmotiv!

WWW.BORDSTEIN-STREETWEAR.DE



10% RABATT
GUTSCHEINCODE: SD10

SEWOTA®

Lifting & Lashing Components

heben · zurren · prüfen



www.sewota.de

SEWOTA®

Lifting & Lashing Components

heben · zurren · prüfen



www.sewota.de



LINUS WITTICH

Lokal informiert. Druck. Internet. Mobil.

...stark in der Region

- Aufkleber
- Banner
- Broschüren
- Bücher
- Flyer
- Plakate
- Kalender
- Werbemittel
- Zeitungen

LINUS WITTICH Medien KG

In den Folgen 43, 98693 Ilmenau

Tel.: 03677 2050-0

info@wittich-langewiesen.de

www.wittich.de



VON RACERN FÜR RACER

Der HR Cup wendet sich an sportlich versierte Piloten, die nicht die modernsten Motorräder mit den neuesten technischen Ausstattungen besitzen, aber dennoch gutes altes Racing von Fahrer zu Fahrer suchen. Der HR Cup bietet lizenzfreie Motorradrennen auf internationalen Rundstreckenkursen. Die kleine Ausnahme bildet diese Veranstaltung auf dem Schleizer Dreieck, für die aber problemlos eine Tageslizenz vor Ort gebucht werden kann.

Klasseneinteilung

HR 400

600 ccm Viertakt Vierzylinder bis Bj. 1997
400 ccm Viertakt Vierzylinder bis Bj. 2007
321 ccm Viertakt Zweizylinder ohne Baujahrbegrenzung
650 ccm Viertakt Zweizylinder ohne Baujahrbegrenzung
660 ccm Einzylinder bis Bj. 2007
Zweitaktmotorräder bis Bj. 2007

HR 600

600 ccm Viertakt Vierzylinder bis Bj. 1998 bis 2005
750 ccm Viertakt Zweizylinder bis Bj. 2007

HR 750

über 600 ccm bis 750 ccm Vierzylinder bis Bj. 2007
1000ccm bis 1200ccm Zweizylinder bis Bj. 2007



Familiär und preisgünstig – der HR Cup soll sportliche Fahrer ansprechen, die nicht über das allerneueste Material verfügen, aber dennoch puren Motorsport lieben.



Auto Service

Kfz-Meisterbetrieb

- Beratung
- Service
- Verkauf



JANSEN
Ihr Fachhandel mit Meisterwerkstatt. Seit 1984

Vermietung von
Anbauforstprozessor Hypro 300



Kfz-Meisterbetrieb Rick Lautenschläger
Hauptstraße 82 · 07937 Langenwolschendorf
Tel.: 036628 8 26 56 · Mail: info@auto-lawo.de

www.auto-lawo.de



HR 1000
über 750 ccm bis 1400 ccm Vierzylinder bis
Bj. 2007

Motorräder jüngerer Baujahre können
selbstverständlich am HR-Cup teilnehmen,
sind aber weder punkte- noch wertungs-
berechtigt. Alle Teilnehmer fahren in einem
Rennen mit individueller Wertung in den
entsprechenden Klassen.

Text und Fotos: Jan Müller/Quelle: hr-racing.
de

Die restlichen Termine des HR-Cup 20226

Oschersleben 08.08. – 09.08.2026

Most 05.09. – 06.09.2026

Den besten Überblick über das Renngesche-
hen auf dem Dreieck gibt es von den Tribünen
auf dem Buchhübel.



Camping am Schleizer Dreieck

Caravan - & Reisemobilstellplatz Schleizer Dreieck

Reisemobilstellplatz
Schleizer Dreieck

Ausstattung:

- 48 Stellplätze mit einer Mindestgröße von 5,5 x 15 Meter – Untergrund Wiese
- 12 Stromsäulen mit je 4 Anschlüssen / für jeweils 4 Stellplätze (16A / 200 - 250 V)
- Zufahrt und Ausfahrt durch Schranke geregelt
- Umzäunung des Platzes
- Breite und asphaltierte Wege
- Modernes Sanitärgebäude mit 12 Toiletten, 8 Urinalen, barrierefreiem WC, 8 Duschen, 8 Waschbecken – aufgeteilt in Herren- und Damenbereich, Wickelraum
- Touristische Informationen zur Stadt Schleiz und Umgebung
- Bar- und Kartenzahlung möglich
- Küchenzeile mit Herd und Mikrowelle im Aufenthaltsraum
- 2 Waschmaschinen und 2 Trockner
- Bücher und Spiele zur kostenfreien Ausleihe
- WLAN
- Frischwasser & Grauwasserentsorgung & Chemitoilettenentsorgung & Müllstation

**Buchbar ab
Sommer 2026**

**Weitere Infos,
Buchung, An-
fahrt und Kon-
takt unter
[www.reisemobil-
schleiz.de](http://www.reisemobil-schleiz.de)**



Thüringen
-entdecken.de

// HR CUP

HR Cup						
Nr	Name	Vorname	Nation	Klasse	Motorrad	Team
3	Pickenhahn	Tony		HR 750	Aprilia RSV Mille	HR Racing
9	Dormann	Helge		HR 750	Aprilia RSV 1000 RP	rotaxV60 racing
13	Krause	Felix		HR 1000	Ducati 1098	Desmoto Corse
21	Milzarek	Jannis		HR 400	Honda VFR 400R	Team Mile Motorsport Classic VFR 400
28	Milzarek	Rico		HR 400	Honda VFR 400	Team Mile Motorsport Classic VFR 400
33	Backhaus	Luca		HR 600	Honda Cbr 600 rr	Bambi Racing
39	Tröger	Maximilian		HR 600	Suzuki GSX R 600	M-Racing Team by Winkler hsk
40	Schneider	Jens		HR 600	Yamaha R6	
44	Serway	Steffen		HR 600	Yamaha R6	
45	Herget	Moritz		HR 600	Yamaha R6	Handelsvertretung Schienbein
47	Hausner	Werner		HR 750	Ducati TT2	Wenz-Corse
48	Schumann	Peter		HR 1000	Suzuki GSXR 1000	
67	Bockelmann	Nils		HR 600	Yamaha R6 Rj 11	MG Racingteam Nord
76	Gleim	Patrick		HR 600	Yamaha R6 RJ03	BMS
83	Schumann	Uwe		HR 1000	Yamaha R1 RN 12	BigStoneRiders
87	Rensmann	Christoph		HR 600	Yamaha R6 RJ11	Cerveza Racing Team
88	Rossa	Christian		HR 600	Yamaha R6	
111	Warnke	Andreas		HR 750	GSXR 750	Team Warnke
112	Pfeffer	Patrick		HR 750	Honda VTR 1000 SP1	
121	Schmidt	Jens		HR 750	Triumph Daytona 675	MotoPort Racing Team
131	Watermann-Eder	Thomas		HR 600	Kawasaki zx6r 2005	
137	Eckert	Pascal		HR 1000	Yamaha R1	Oooweee
141	Roters	Sebastian		HR 750	Aprilia RSV 1000 Tuono	Cerveza Racing Team
146	Löser	Tobias		HR 1000	Suzuki GSX R 1000	Team Sauerland
147	Löser	Markus		HR 1000	Suzuki GSX R 1000	Team Sauerland
156	Littmann	Kay		HR 400	Suzuki sfv 650 gladius /Honda CBR 600F 2	PZ-Motorsport
178	Rippl	Dominik		HR 400	Kawasaki ER 6	HR-Racing
187	Bamberg	Konstantin		HR 1000	GSX-R 1000	Team Tabula Rasa
194	Kamionka	Patrik		HR 750	Ducati 1100	Wenz Corse
197	Bamberg	Alexander		HR 1000	Honda Fireblade CBR1000RR (SC57)	Team Tabula Rasa
210	Störzel	Rico		HR 750	Ducati 1098	
213	Buß	Florian		HR 600	Yamaha R6	Lüdenberg Racing
272	Waldenmaier	Felix		HR 750	Ducati 848	Moto Italia Racing
276	Kolberg	Timo		HR 1000	Honda cbr 1000rr	Kolberg Racing 276
280	Trapp	Tony		HR 1000	Kawasaki ZX 10R	
420	Kruse	Hartwig		HR 1000	Yamaha R1 RN65 / Suzuki GSXR 1000 K6	MC Eldagsen Motorsport
500	Franke	André		HR 1000	Honda CBR 1000 RR	BigStoneRiders
521	Beck	Florian		HR 600	Yamaha R6	
909	Tunger	Dominic		HR 600	Honda CBR 600 RR	



2001 – 25 Jahre – 2026

Fahrzeuglackierungen

Inh. Mario Paura
Gewerbegebiet Kießling 5
07927 Hirschberg

Tel.: 03 66 44-4 35 83 • Fax 4 35 82 • Mobil: 01 71-3 87 33 75

NEUER NAME, ALTE PRINZIPIEN

Die German Twin Trophy ist zur IBPM Sportbike geworden! Seit 2011 ist die German Twin Trophy (GTT) bereits am Start. Anfänglich unter noch unter dem Namen Minutwin-Racing, erlebte die GTT eine wechselhafte, aber beständige Entwicklung hin zur nun neuen Internationalen Bike Promotionen Meisterschaft (IBPM) Sportbike. Als Plattform für moderne Modelle wie die Yamaha R7 oder die Aprilia RS 660 bietet sie auch Fahrern bereits lange etablierter Modelle wie der Suzuki SV 650 oder der Kawasaki Z 650 Einsatzmöglichkeiten in einem professionellen Umfeld. Abgebildet wird mit der neuen Namensgebung auch die Entwicklung in den internationalen und nationalen Meisterschaften, in denen die Sportbike-Klasse in der jüngeren Vergangenheit ebenfalls Einzug hielt und ihre Meister sucht. Weiterhin soll durch die Serie kostengünstiger Rennsport für jedermann ermöglicht werden. Das Beisammensein und die gegenseitige Hilfe bei Problemen stehen hier ganz hoch im Kurs. Da wandert dann schon mal in illustrierter abendlicher Runde entscheidende Tipps zu einem vermeintlichen Konkurrenten. Das Fahrerlager wird schnell zum Familientreffpunkt. Text und Fotos Jan Müller

Der restliche IBPM Sportbike Kalender 2026

27.-28.06.26 Hockenheim/D
07.-08.08.26 Assen/NL
05.-06.09.26 Most/CZ



Die IBPM Sportbike will kostengünstigen Motorsport in einem professionellen Rahmen bieten.

Notruf-Nr.
0171-8749999

**EURO
MOBIL**
RENT-A-CAR
AUTOVERMIETUNG

**55
JAHRE**
ROLF SPARING
GmbH


Service

SKODA
Service


Audi
Service


Nutzfahrzeuge
Service

Geraer Straße 28 · 07907 Schleiz · ☎ 03663/48 24-0 · e-mail: info@autohaus-sparing.de · www.autohaus-sparing.de
Wir sind Ihr kompetenter Ansprechpartner für Jahreswagen, Werksdienstwagen, EU-Fahrzeuge und Gebrauchtwagen.


LACKIER CENTRUM OBERLAND
GmbH

Lackier Centrum Oberland GmbH

Leiten 4 · 07907 Dittersdorf

Telefon 036648 / 228 18 • Telefax 036648 / 228 37

LOKAL IST TRUMPF, TEIL 2

In der EuroMoto Sportbike strengt sich Micky Winkler an, ein gewichtiges Wörtchen mitzureden. „Das wird spannend“, prophezeite der Schleizer vor der Saison und sollte recht behalten. „Die Konkurrenz ist hier nicht die Schlechteste.“ Das Reglement-Wirrwarr gestaltet es zurzeit noch etwas schwierig, durchzublicken. In der EuroMoto darf nach dem „alten“ Regelwerk, das auf Basis der Britischen Meisterschaft bereits im letzten Jahr in der IDM Anwendung gefunden hatte, und nach dem aktuellen WM-Reglement gefahren werden. Beide Konzepte unterscheiden sich in diversen Punkten bisweilen grundlegend, sodass ein Vergleich nach zwei Veranstaltungen schwerfällt.

„Am Ende habe ich das Ziel, ganz vorn mitfahren zu wollen. Dafür bereite ich mich immer bestmöglich vor. Das Motorrad und das Team sind noch immer recht neu für mich. Wir wollen einen Schritt nach dem anderen machen. Mal schauen, wo wir beim Saisonabschluss stehen werden.“ Das Potenzial von Micky Winkler und seiner Aprilia blitzte auf dem Sachsenring bereits gehörig auf. Der Schleizer bewegte sich unerschrocken in der Spitzengruppe. Brünn hingegen wird stillschweigend zu den Akten gelegt. „Das gehört zu unserem Lernprozess dazu. Der wird hier in Schleiz fortgeführt. Das Wochenende wird uns helfen, einige Dinge besser zu verstehen.“



Micky Winkler.



BOWLING & FREIZEITTREFF NEUSTADT AN DER ORLA

- 4 Bowling Bahnen
- Billard
- Unterhaltungsautomaten
- separater Partyraum
- Biergarten
- gut bürgerliche Gastronomie

Wimmlerstraße 25 · 07806 Neustadt an der Orla

Telefon: 036481 53855

E-Mail: info@bowling-neustadt.de

Webseite: www.bowling-neustadt.de



DIE EVENT PROFIS

...wir machen das für Sie!

TNE Event GbR Hennig/Hauptmann

Naundorfer Straße 10

08459 Neukirchen/Pleiße

Tel. 03762-45181 · Fax 03762-942820

Mobil 0179-7453751 · www.tne-event.de

Unsere professionellen Lösungen für Sie!

Leistungen:

Aufkleber | Banner | Beachflags | Blöcke | Briefpapier, -umschläge | Broschüren | Bücher | Durchschreibesätze | Etiketten | Flaggen | Flyer | Geschäftsausstattung | Internetseiten | Kalender | Magazine | Plakate | Postkarten jeglicher Art | Schilder | Schreibtischunterlagen | Visitenkarten | LED-Videowand | Zeitungen

Sie haben Ihr Produkt nicht gefunden? Fragen Sie uns!

// IBPM SPORTBIKE

IBPM SPORTBIKE						
Nr	Name	Vorname	Nation	Klasse	Motorrad	Team
3	Peuker	Mario		SBP open	Aprilia RS660	3Lions Racing
4	Voggeneder	Jens		SBP STK	Yamaha R7	MSC Bingen
5	Schnietz	Ludger		SBP open	Suzuki SV650	Racing Team Scheuenpflug
6	Braune	Marlon		SBP open	Aprilia RS660	
8	Holz	Stefan		SBP open	Suzuki SV 650	
9	Engbers	Dylan		SBP STK	Suzuki SFV650 Gladius	Dillyboy Racingteam
11	Muschke	Tobias		SBP STK	Suzuki SV 650	
12	Schumacher	Frank		SBP open	Aprilia RS660	FS Racingteam
20	Wieczorek	Tim		SBP STK	Yamaha R7	Metal-Moto Racingteam
21	Glatz	Silas		SBP STK	Yamaha R7 CUP	Siliboy Racing
22	Scheer	Marc		SBP STK	Yamaha MT07	
23	Rausch	Paul		SBP STK	Suzuki SV 650	3 Lions-Racing
27	Kaben	Rolf		SBP open	Aprilia RS660	Havanna Club Racing
29	Rothärmel	Lorenz		SBP open	Aprilia RS 660	Big Balls Racing
34	Hübner	Timo		SBP STK	Yamaha R7	JTT-Racing
40	Schubert	Carl-Jonas		SBP open	RS660	Schubert by Vierzigmann
42	Enderle	Andreas		SBP open	Kawasaki Z650	Andy's Garage Racing Team
52	Gauerke	Johannes		SBP STK	Yamaha R7	HGA-Racing
61	Ballabene	Fabio		SBP STK	Yamaha R7	Mokkasan Racing
66	Richter	Marcel		SBP STK	Suzuki Sv 650	MR- Motorsport
73	Braun	Andreas		SBP open	Aprilia RS660	Team BR73
79	Fischer	Stefan		SBP open	Ducati 848 / RS660	Turtle Racing Team - TRT
86	Winkler	Micky		SBP open	Aprilia RS660	WSC RACING TEAM
106	Braun	Phil-Justin		SBP STK	Aprilia RS660	Team Erlebniscola
111	Ganter	Maximilian		SBP open	Aprilia rs 660	
117	Aanraad	Timo		SBP STK	Yamaha R7	Timo Racing
169	Witt	Lukas		SBP STK	Yamaha r7	
597	Wagener	Tim		SBP STK	Suzuki SV650 Yamaha R6	



UHREN & SCHMUCK FRIEDRICH

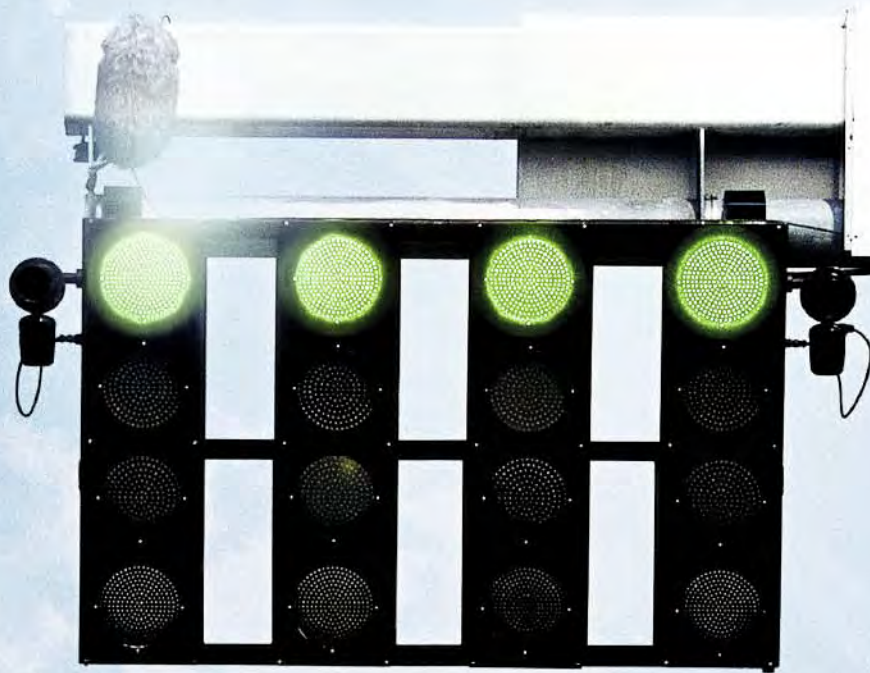
07907 Schleiz
Bahnhofstraße 5 am Rathaus
Tel: 03663/428482 · uhrenfriedrich@web.de

Tauringspezialist
Ohrlochstechen | Reparaturservice
Aufkauf Gold und Silber

Öffnungszeiten Mo-Fr 9-13 und 14-18 Uhr | Mi 9-15 Uhr | Sa 9-12 Uhr



SCHLEIZER RENNSPORTUHR
AUTOMATIC · 499 €
EDITION 2026 · 30 EXEMPLARE
www.schleizer-rennsportuhr.de



Viermal grünes Licht für Ihre Sicherheit

Hauptuntersuchung
Änderungsabnahme

Schadengutachten
Fahrzeugbewertung

DEKRA Automobil GmbH

► Brüsseler Str. 5, 07747 Jena, [dekra.de/jena](https://www.dekra.de/jena)

► Industriestr. 15, 07907 Schleiz, [dekra.de/schleiz](https://www.dekra.de/schleiz)



JUBILÄUM 30 JAHRE MZ-CUP

Ein Massencrash zur Premiere auf dem Dreieck

Überschaubare Kosten, grundsätzliche Technik, ein klares Reglement und eine eingeschworene Motorsportfamilie haben den MZ-Cup zur ältesten noch aktiv ausgefahrenen Markenmeisterschaft in Deutschland gemacht. Seit 30 Jahren donnern die Einzylinder-Viertakt-Maschinen unverwundlich um die Rennstrecken der Republik. Die Serie wurde 1996 vom traditionsreichen sächsischen Motorradwerk als Gastklasse für die ehemalige Motorrad-Serienmeisterschaft des Deutschen Motorsportbundes und für das Rahmenprogramm der Internationalen Deutschen Motorradmeisterschaft initiiert. Nach der Einstellung der Produktion des dem Cup zugrundeliegenden Modells MZ Skorpion im Jahr 2002 veranstaltete ab der Saison 2003 Uwe Link den Cup in Eigenregie. Nach dessen Rückzug 2024 fand sich ein Quartett, das sich für die Organisation verantwortlich zeigt, und sichert damit den Fortbestand des Cups.

Gefahren wird im Grunde noch heute mit jenen Motorrädern, mit denen vor 30 Jahren der Cup ins Leben gerufen wurde. Seit der letztjährigen Saison wurde der Cup vollumfänglich für leistungstechnisch ähnliche Bikes geöffnet, was eine interne separate Wertung zur Folge hatte. Die Stockklasse ist den MZ-Pionieren vorbehalten, während sich in der Open-Klasse Gleichgesinnte mit ihren Bikes austoben können.

Das Dreieck ist die vom Cup meistbefahrene Strecke. In Schleiz ist das Teilnehmerfeld erfahrungsgemäß immer sehr gut gefüllt, weil sich hier stets auffällig viele Gaststarter beteiligen.

1997 gastierte der damals titulierte MuZ-Cup (der Name war markenrechtlichen Konflikten geschuldet) erstmalig in Ostthüringen. 37 in einheitlichem Orange gehaltene Motorräder beschallten mit ihrer unverkennbaren Geräuschkulisse den Kultkurs und die sorgten gleich mal für richtig Action. Die MuZ'ler präsentierten sich an diesem Wochenende als sehr sturzanfällig. Mit elf protokollierten Zwischenfällen führten die Einzylindergladiatoren die diesbezügliche geführte Statistik an. Einen gehörigen Anteil an dieser eher unrühmlichen Ehre hatte allerdings ein Startcrash, der einen gewaltigen

Schreckmoment nach sich zog. Ein Fahrer fabrizierte einen unkontrollierten Wheelie, stellte sich dabei quer und verhakte sich mit einem Kontrahenten. Nachfolgende Piloten konnten dem Durcheinander nicht mehr ausweichen, sodass es zu einem Massencrash auf der Start-Ziel-Geraden kam. Für Jacob Kamminga, Arnold Litjens, Andre Coers



1997: Einen Moment später scheppert es ordentlich. Ein Massencrash beim Start sorgte für Aufregung.

♥ Little Eleven – BRT Fanshop ♥



Für die einen ist es eine Zahl – für uns das Symbol seines Lebens.

„Little Eleven“ steht für mehr als nur einen Fanshop. Es ist ein Herzensprojekt. Die Startnummer 11 bleibt – als Symbol für Leidenschaft, Stärke und Zusammenhalt.

♥ Das erwartet euch:

- Hochwertige Fanartikel & Kleidung
- Designs mit Bedeutung und Geschichte
- Für alle, die Troy verbunden sind oder Teil dieser Community sein möchten

Jedes Teil trägt ein Stück Erinnerung weiter.
Kein Massenprodukt – sondern etwas mit echtem Wert.

♥ Mit jedem Kauf unterstützt ihr dieses besondere Andenken.

Werdet Teil von Little Eleven und haltet Troy's Nummer lebendig.

BRT Sportmanagement
Orlaweg 8 · 07381 Pößneck



[instagram.com/little_eleven_store/brt_racingteam_official](https://www.instagram.com/little_eleven_store/brt_racingteam_official)



Little Eleven

(alle NL), Christian Buhr, Walter Hofmann und Ralf Pfaff (alle D) war das Rennen beendet, bevor es richtig begann. Von größeren Verletzungen blieben im Übrigen alle Beteiligten weitestgehend verschont. Von dem ganzen Chaos völlig unbeeindruckt stritten anfänglich Polesetter Paul-Maria Listl, Bertram Kamps, Ronny Wehran und Karsten Hodecker um die Logenplätze. List fand sich kurz neben der Strecke wieder, was diesen aber als Ex-Enduro-Piloten offensichtlich wenig beeindruckte. Während Hodecker bei einer vergleichbaren Situation weit zurückfiel und letztlich als Neunter das Ziel sah, mischte Listl weiter munter in der Spitzengruppe mit. Erst auf den letzten Metern sollte die Entscheidung zugunsten von Ronny Wehran fallen, der mit einer gewagten Aktion den schon sicher geglaubten Sieg von Listl verhinderte. Schlanke Zweihundertstel trennten Wehran von Listl bei der Überfahrt des Zielstrichs. Der Drittplatzierte Kamps folgte auch lediglich eine Sekunde später.

Text Jan Müller/Fotos Jürgen Müller und Jan Müller



Mario Wilhelm ist mit sieben gewonnenen Meisterschaften der König im MZ-Cup. Nach einem Triple zwischen 2014 und 2016 sicherte sich Wilhelm in den vergangenen vier Jahren den Titel ununterbrochen.

MZ Cup						
Nr	Name	Vorname	Nation	Klasse	Motorrad	Team
4	Kuhn	Johannes		Open-Klasse	Kawasaki ZXR 400	Team Kuhn Motorsport
8	Wittstock	Nico		Open-Klasse	ZXR 400	Team Waldhessen
9	Kaßburg	Uwe		Stock-Klasse (MZ Skorpion)	MZ Skorpion	Hauptstadtracer
16	Dietze	Hagen		Open-Klasse	MZ Skorpion	Waldhessen
21	Steinbach	Martin		Stock-Klasse (MZ Skorpion)	MuZ Scorpion 660	
22	Hörburger	Tommy		Open-Klasse	Krämer KTM 690 EVO2 S	Honey Badger Racing Team
24	Szell	Thomas		Stock-Klasse (MZ Skorpion)	MZ Skorpion	
25	Hempel	Thomas		Stock-Klasse (MZ Skorpion)	MuZ 660	
40	Wilhelm	Mario		Stock-Klasse (MZ Skorpion)	MZ Skorpion Cup	MC Tauperlitz
48	Schumann	Peter		Stock-Klasse (MZ Skorpion)	Suzuki GSXR 1000 MZ 660 Scorpion	PS Racing Team
55	Hofmann	Steffen		Stock-Klasse (MZ Skorpion)	MZ Skorpion	
58	Altmann	Thomas		Stock-Klasse (MZ Skorpion)	MZ 660 Skorpion Cup	Team Waldhessen
59	Studios	Stiletto		Stock-Klasse (MZ Skorpion)	Cup-MZ Skorpion	STILETTO DESIGN VERTRIEB
64	Hoffmann	Maik		Open-Klasse	KTM Duke 690 R	
65	Schulze	Thomas		Stock-Klasse (MZ Skorpion)	MZ Skorpion	
67	Weimer	Carsten		Stock-Klasse (MZ Skorpion)	MZ Skorpion	
71	Hübner	Steffen		Open-Klasse	KTM Duke 690	Forty Six Racing Team
75	Kirschniok	Justin		Stock-Klasse (MZ Skorpion)	MZ Skorpion	Kimot Classic Racing
78	Possner	Nico		Stock-Klasse (MZ Skorpion)	MZ Skorpion	Gosswitzer Rennteam
91	Brand	Michael		Stock-Klasse (MZ Skorpion)	MZ Skorpion	Team Waldhessen
95	Dreieicher	Bernd		Stock-Klasse (MZ Skorpion)	MZ Skorpion	RRT
97	Stettner	Volker		Stock-Klasse (MZ Skorpion)	MZ Skorpion	RRT
99	Plaz	Ariano		Open-Klasse	Kawasaki ZX-4RR	Racing Team Ariano
917	Hoffmann	Swen		Open-Klasse	ZXR 400	ALBracing Team

// KLASSIK BIKE

Klassik Bike					
Nr	Name	Vorname	Nation	Motorrad	Team
1	Wittig	Thomas		TZ 250 W	Witt 17
7	Deeß	Jürgen		Suzuki	
8	Helm	Ulrich		MZ Skorpion	
10	Schnürer	Hans-Joachim		Yamsel	
11	Kluge	Dietmar		KREIDLER Van Veen 50 ccm	
12	Köhler	Jens		Honda RS 125	
14	Meyer	Helfried		Yamaha 250TZDT2	nein
17	Beelitz	Kai		ZXR 400	BEMO
18	Schilling	Achim		Aprilia AF1 250GP	Riff-Raff-Racing Team Schilling
22	Wagner	Rajko		MZ RZ 250/3	
23	Schmidt	Roland		Aprilia RS250	LRT-BY -BiPro
24	Mielke	Hartmut		Yamaha RD 350 YPVS	WMB
25	Tröger	Matthias		Yamaha TRY500 / Yamaha 250	Tröger Racing
30	Kott	Martin		HONDA RC 30	V - force
31	Aurich	Stephan		Kreidler Eigenbau 50ccm	
33	Beck	Stefan		Egli EVH 750 Honda	Japauto
37	Lailach	Klaus-Peter		Yamaha 350	
43	Reichel	Jan		Honda RS125	
47	Boine	Michael		Kreidler Eigenbau	boine
51	Schaum	Stefan		Ducati Pantah 750 Bj 1980	Waldhessen
52	Tröger	Wolfgang		MZ HB 250	Tröger Racing
53	Grunert	Bernd		Honda RS 250	
54	Paul	Sören		Yamaha RD 250 LC	
56	Krietsch	Michael		MZ 250 1 Zylinder	
58	Erfurt	Volker		Yamaha xs 400 cup	HRC Joessnitz
59	Hochlenert	Stephan		Suzuki GS 450	Plaisir Vitesse
60	Minschke	Peter		Kreidler Van Ven	Minschke/Hänsch
64	Brandenburger	Lutz		TZ 250 W	
65	Schöller	Peter		Honda CB 500 Four	Classic Racing Team Bodensee
66	Schaack	Christoph		Yamaha TZ125	Schaack /Rennteam
68	Janker	Günther		Ns400r rg 500 Tzr250 rgv250	
69	Roth	Stefan		Kreidler	Nudelpower

Dr. Haus
dynamisch modern

- Trockenbau • Innenausbau
- Holzarbeiten • Haus Aus- & Umbau
- Fenster & Türmontagen

Alexander Haase
Greizer Straße 60 | 07907 Schleiz | 0162-2760587
info@Dr-Haus-Bau.de | www.Dr-Haus-Bau.de

GE
RENÉ BITTNER
Ä
UD
REINIGUNG

Thomas-Mann-Straße 4
07907 Schleiz
Tel.: 03663/402325 • Fax: 422090
rene-bittner@gmx.de

UNTERHALTSREINIGUNG • GLASREINIGUNG • GARDINENWÄSCHEREI
TEPPICH- UND POLSTERMÖBELREINIGUNG • SCHMUTZFANGMATTEN

Klassik Bike					
Nr	Name	Vorname	Nation	Motorrad	Team
71	Dietz	Ulrich		Yamaha TZ 360	
72	Seidel	André		Ducati 350	
74	Degen	Marcus		Yamaha RD 250. Bj 1972	
76	Gottkowski	Claus		Yamaha RD 250	WMB
77	Schönebeck	Heinz		Suzuki TR 250	
83	Wegbrod	Volkmar		50cc UHL-STEIN GP	UHL-STEIN Racing
86	Weikardt	Torsten		Suzuki H S 80	Klaus Hänisch /Torsten Weikardt
87	Rosenberg	Robert		Yamaha TR3 (1972)	
90	Endres	Andreas		Metrakit XL 80	Nudelpower
114	Schadeck	Joachim		Kreidler GP 50	
117	Lauckner	Christoph		BMW K100	Lucky Racing
121	Billig	Peter		Kreidler van veen	
122	Sandig	Bernd		SACHS-Eigenbau	
124	Fischer	Christian		AWO RS 250/2	AWO-Rennkollektiv
127	Graupner	Henry		Aprilia RS 250	Graupner
131	Piede	Rüdiger		Yamaha TZ A 250 Bj.1974	
141	Grunewald	Uwe		AWO R	Rennkollektiv
145	Raab	Guenther		Honda RC163/Replica oder yamaha tz 250 ccm. ehem. J. Drapal	E. Brandl G. RAAB
147	Trutz	Oliver		Matchless G50	
156	Messerschmidt	Dieter		AWO RS 250/1	
167	Block	Enrico		Yamaha RD 250	
169	Fuchs	Holger		Honda CB 450 R	old man racing team
171	Pilsner	Dennis		Honda CB550four RC181 Replica	Classic Racing Team Bodensee
194	Kamionka	Patrik		Ducati Pantah	Wenz Corse
215	Michael	Landgraf		Mi Da Ra Suzuki RS 80	Landgraf Racing
217	Broß	Axel		ZXR400	
224	Mielke	Adrian		Yamaha RD 350 YPVS	WMB
271	Blüml	Reinhold		Nsr400 Tzr250 rg 500 rgv 250	
313	Schöne	Helmut		Simson AWO RS/MZ BM 250/Promot 250 Junior	MC Grimma
333	Friedrich	Jenny		Aprillia 125ccm	
341	Busch	Torsten		AWO/RS / Norton Manx	AWO Rennkollektiv
348	Zwoch	Jens		Honda CB 250	GST MOTORSPORT GLAUCHAU
349	Wieser	Wilfried		Kawasaki KR250 EB	
476	Stoczek	Hagen		Yamaha SR 500	GST Motorsport Glauchau
496	Macloschek	Thomas		Dresda Triton	Rieser Oldtimerrennsport eV
562	Voigtländer	Andre		Yamaha SR500	
812	Förster	Sebastian		Suzuki RGV 250	FÖMO Racing
	Tröger	Wolfgang		MZ Scorpion	
	Rottmann	Mario		MZ 250	Rottis Racing Team
	Slesaczek	Mario		Honda CB 500	
	Schaack	Jürgen		Yamaha TZ125	

HEIMAT INKLUSIVE



SÄCHSISCHES BRAUHANDWERK SEIT 1857



*Sternquell
ist treuer
Partner des*



**91. Internationalen
Schleizer
Dreieck-Rennens**

12. – 14. Juni 2026



STERNQUELL DES VOGTLANDS