

ADAC SACHSENRING CLASSIC

16. – 18. Mai 2014

Text: Wolfgang Wirth | Fotos: Volker Lange (2), Melkus Motorsport (1), Günter Geyler (3), Wolfgang Wirth (4), Andreas Kretschel (1), Thorsten Horn (1)

16.-18. Mai



ADAC
SACHSENRING
CLASSIC

2014



Bernd Schneider, 2001

Neben dem Motorrad-Grand-Prix und den ADAC GT Masters steht die „ADAC Sachsenring Classic“ als Rennsport-Eröffnung vom 16. bis 18. Mai 2014 auf dem Programm des Traditionskurses. Und das wird ein Riesenspektakel. Der sächsische ADAC präsentiert über 500 Piloten mit der Original-Rennteknik aus der Historie des Sachsenrings bei Präsentationsläufen und Rennen in zwölf verschiedenen Motorrad- und sechs Automobil-Klassen. „Gefahren wird ohne Lärmbegrenzung, also im Original-Sound sind die Motoren zu hören“, sagte ADAC Sachsens Sportchef Michael Sachse.

So können sich die Fans bei den Motorrädern auf Rennmaschinen bis zum Baujahr 1955 mit legendären NSU, BMW, DKW, Norton, Mondial oder Moto Guzzi freuen, die von Ewald Kluge, Heiner Fleischmann, Karl Lottes oder Georg Meier pilotiert wurden. Aber auch die sogenannte „Schnapsglas-Klasse“ (50 ccm) mit 50 Startern und Weltmeister Jan de Vries. Dazu gibt es eine MZ-RE Sonderklasse mit vielen ehemaligen Werksmaschinen aus Zschopau (125 / 250 / 350 ccm), Viertakt-Rennmaschinen bis 1969 und 1990, Zweitakter bis 250 / 350, eine Superbike Classic und neben der „Ost Classic“ (IFA, Simson, AWO, Jawa, CZ) steht eine aus Großbritannien stammende Viertakt-Hammerklasse (IHRO) bis 500 ccm an sowie ein riesiges Feld von historischen Seitenwagen.

Bei den Automobilen ist die Zeit des Supertourenwagen Cups und der Deutschen Tourenwagen Masters im Fokus. „Hier wollen wir an die großen Automobilzeiten am Sachsenring erinnern, aber ebenso mit den historischen

Formel- und Tourenwagen der 1950er- und 1960er-Jahre“, weiß Sachse. Hier spielen Namen wie Frieder Rädlein, Steffen Nickoleit, Peter Melkus oder Hans-Dieter Kessler, aber auch Bernd Schneider, Jörg van Ommen, Roland Asch und Ellen Lohr eine wichtige Rolle. Von der Formel 2 und 3, der Formel Junior bis hin zu den Boliden der STW- und DTM-Historie. Eingeladen sind viele, die am Sachsenring ihre Autorunden gedreht haben.

Schaulaufen – Große Stars am Queckenberg

Nicht nur die Skoda, Trabant, Wartburg, Lada und Zastava der vergangenen DDR-Tage werden sich zeigen, vor allem in einer Tourenwagen-Revival-Klasse steht ein Ohren- und Augenschmaus für die Fans auf der Tagesordnung. Erinnerungen an



Roland Asch, 1996



Der Melkus RS 1000

große Tage der Supertourenwagen Meisterschaft (STW) und der Deutschen Tourenwagen Masters (DTM) aus der Zeit von 1996 bis 2002 werden Erinnerungen an große Namen wecken. So hat der ADAC Sachsen viele Könner eingeladen. Uwe Alzen (Opel Vectra), damals Dritter, und Jörg van Ommen im Peugot 406 hinter Alzen als Vierter unterwegs, wie auch Christian Abt (Audi A4), der heutige Teamchef im Audi-Unternehmen bei den ADAC GT Masters, werden ihre Runden drehen, Autogramme schreiben und viel zu erzählen haben.

Aus der DTM-Epoche stehen Namen wie Klaus Ludwig oder Bernd Schneider mit ihren Mercedes-Benz CLK als Sachsenring-Sieger auf der Einladungsliste – mit dabei Norbert Haug, Ex-Sportchef von Mercedes-Benz.

Nie auf dem Sachsenring gestartet – aber sie wird im Mai dabei sein. Die Wahl-Monegassin Ellen Lohr freut sich auf diesen Kurs, den sie kennt, denn „als Gast war ich oft hier in Sachsen“, meint die einzige Frau, die in der „Männerdomäne-DTM“ siegen konnte. „1992 habe ich in Hockenheim das Kunststück fertig gebracht“, meint sie heute und kann natürlich auch auf große Rennen in der Formel-3, als VW-Werkspilotin, in Rennen zur Tourenwagen-Europameisterschaft, der ADAC GT Masters bis hin zur Rallye „Paris-Dakar“ verweisen. Mitbringen wird sie ihren Mercedes Benz 190 von damals.

Einer, der es nicht erwarten kann am Sachsenring mit dabei zu sein, ist der Ammerbucher Nissan- und Porsche-Spezialist Roland Asch. „Ich freue mich riesig. Habe am Sachsenring gesiegt und so viele Freunde gewonnen, die auch ein gutes Bier ausschenken können“, schmunzelt der heute 63-Jährige.

Und sicher ist auch, dass bei den Organisatoren jene Piloten in den Fokus rücken werden, die bei ihrem Karriere-Beginn am Sachsenring im Brennpunkt standen. Dazu gehören: Timo Scheider (DTM Champion 2008 und 2009), Stefan Mücke und Thomas Jäger in der Formel 3 (später in der DTM), Bernd Mayländer (Porsche Carrera Cup) und heute Safety-Car-Pilot bei allen Formel-1-Rennen, Martin Tomczyk (BMW Formel ADAC) DTM-Champion, Timo Glock und Nico Rosberg (beide BMW ADAC Formel Junior) und später in der Formel 1 aktiv. Sicher können sie nicht alle dabei sein. Große Namen stehen auf der Liste. Wer am 16. Mai dann startet, das muss bis zum letzten Moment abgewartet werden.

MZ-Parade – Traditionskurs wird zum Museum

Über 30 MZ-RE werden auf dem Grand-Prix-Kurs und im Fahrerlager zu bestaunen sein. „Leckerbissen sind dabei und ein Ohrenschmaus wird es ohnehin“, weiß einer der Chef-Organisatoren, der Auer Reiner Pommer, selbst erfahren mit diesen Renngeräten und Rennleiter des Zschorlauer Dreiecks. „Wir wollten wieder einmal die große MZ-Zeit aufleben lassen“, bekräftigt ADAC Event-Chef Lutz Oeser.



Heinz Rosner

Denn: Rund drei Millionen Besucher sind in elf Jahren anlässlich der ersten Auflage der Motorrad-Weltmeisterschaftsläufe an den Sachsenring gepilgert – von 1961 bis 1972 hat die Weltelite des Motorsports Hohenstein-Ernstthal weiter in das Blickfeld rund um den Globus rücken können. Im Brennpunkt dieser Zeit standen große Namen berühmter Fahrer, aber das Salz in der Suppe kam oft aus Zschopau mit dem damals schnellsten Renn-Zweitakter der Welt – vor allem ausgerüstet mit 125- und 250-ccm-Motoren. ➔

Premio ist Vertrauenssache

Alukomplettrad

ab 149.-



A. Koch GmbH
An der Wiesenmühle 7 • 09224 Gröna
Telefon: 0371/8102211
www.premio-chemnitz.de

premio
Reifen+Autoservice



Frank Wendler

Den japanischen Honda, Yamaha und Suzuki hat man in diesen Jahren den Kampf angesagt. WM-Siege auf dem Sachsenring verbuchte das „Zweitakt-Wunder“ aus der Riege um den sächsischen Cheftechniker Walter Kaaden. 1961 war es Ernst Degner (125 ccm), zwei Jahre später gab es den großen Doppelsieg durch den Weltmeister Mike Hailwood vor seinem britischen Landsmann Alan Shepherd. Podiumsplätze erkämpften sich unter anderem Heinz Rosner, Hans Fischer, Werner Musiol, Günther Bartusch, Dieter Krumpholz, Derek Woodman oder Silvio Grassetti. Zu einem WM-Titel sollte es nicht reichen. Aber der Karl-Marx-Städter Horst Fügner wurde Vizeweltmeister mit der MZ 250 ccm im Jahre 1958. Nun wird an diesem Wochenende auch dokumentiert, wie die MZ vor dem Jahr 1961 mit Werner Musiol, Gary Hocking oder John Hempleman zum Weltruhm fuhr und auch nach der Sachsenring-WM-Zeit unter anderem durch den Lokalmatador Frank Wendler (250 ccm) mit seinem großen Sieg 1974 in Hohenstein-Ernstthal für Gesprächsstoff sorgte. An der Startlinie stehen im Mai: Heinz Rosner, Bernd Köhler, Dieter Krause, Frank Wendler, Siegfried Merkel, Hans-Joachim Schnürer, Günther Hilbig, Wolfram Trabitczsch und Rainer Pommer.

Original DKW auf dem Sachsenring

Der Chemnitzer Motorradsammler Eberhard Uhlmann konnte in diesen Tagen mit einer Sensation aufwarten. Er stellt innerhalb der MZ Sonderpräsentation eine DKW 350 SS mit an die Startlinie. Das Besondere daran ist, dass dieses Motorrad 1939 den Großen Preis von Großdeutschland vor 320.000 Zuschauern mit dem DKW-Werksfahrer Walter Hamelehle in einer Zeit von 2 Stunden und 27:001 Minuten (133,5 km/h) gewonnen hat. Die Renndistanz belief sich damals über 40 Runden – das waren auf dem alten Sachsenring-Kurs immerhin 349,240 Kilometer.



Walter Hamelehle



Die Pro Superbike sorgte für tolle Rennszenen und volle Tribüne

Der Sieger stellte für die Klasse bis 350 ccm einen neuen Sachsenring-Rekord auf: 135,80 km/h. Hamelehle war auch an diesem 13. August bei großer Hitze der einzige Deutsche, der sich in die Siegerlisten eintrug, denn in der Klasse bis 250 ccm war es Nello Pagani (Italien) mit der Moto Guzzi und in der Halbliter-Klasse siegte sein Landsmann Dorino Serafini (Gilera-Rondine). Der damals 27-jährige Hamelehle, in Stuttgart geboren, gehörte neben Ewald Kluge, Walfried Winkler, Siegfried Wünsche, Bernhard Petruschke und Heiner Fleischmann zum Zschopauer DKW-Werksteam. Der letzte deutsche Sachsenring-Sieger vor dem Zweiten Weltkrieg verstarb 1946 an einem Krebsleiden.

Die Pro Superbiker kommen wieder

Show: Extra-Klasse am Sachsenring

Die Pro Superbiker sind an diesem Wochenende wieder am Sachsenring. Es war die Vorzeigeklasse des deutschen Motorrad-Rennsports. Von 1991 bis 2001 traten die besten Piloten aus Deutschland gegen namhafte ausländische Fahrer an. Die Teams der deutschen Importeure von Ducati, Kawasaki, Suzuki und Yamaha nahmen Spitzenfahrer aus Deutschland und dem Ausland unter Vertrag.

Das Ergebnis: über 300 Fahrer aus 25 Nationen auf 21 Rennstrecken in elf europäischen Ländern waren dabei. Und am Sachsenring: Von 1992 bis 1995 traten die Piloten im Rahmen der Sachsenring-Rennen in Most und Brünn auf die Bühne. Am 26. Mai 1996 jubelten 60.000 Fans auf dem neuen Sachsenring, als Rennleiter Christian Haubold (Glauchau) die beiden Superbike-Läufe startete.

Nun werden wir sie wieder bestaunen können Die giftgrüne Kawasaki ZX 7 RR, Yamahas exklusiv teure OW 01, Suzukis Rennausführung der GSX-R 750 RR, Hondas unsägliche RC 45 treten



gegen die rote Ducati als Dominator dieser Klasse im Mai wieder gegeneinander an. Der Schwede Christer Lindholm gewann damals die Rennen vor dem Schweizer Roger Kellenberger (Honda), Jochen Schmid (Kawasaki) und Rennen 1 vor Andy Meklau (Österreich) mit der Ducati.

Und er war der erfolgreichste Fahrer: Christer Lindholm. Der Name verrät schon seine Herkunft des im Juli 1966 geborenen Wikingers, der in der Nähe von Stockholm lebt. Insgesamt 36 Siege holte er sich, davon drei auf dem Sachsenring, in den Jahren zwischen 1994 und 1999, mehr als doppelt so viele wie seine Konkurrenten. Meister in den Jahren 1996, 1997 und 1999. Dabei wechselte er zwischen den Yamaha und Ducati Superbikes.

Jetzt aber gibt es ein Wiedersehen mit dem Nordländer, dem Sachsenring-Doppelsieger von 1996, der seinen Freund Peter Linden mitbringt. Linden, der früher bei der schwedischen Luftwaffe Saab Kampffjets pilotierte, fuhr bei seinen Einsätzen eine der legendären Honda RC 30 Rennmaschinen.



Gernot Weser

Viele der Fahrer haben zugesagt und bringen ihre Maschinen von damals mit: Die Schweizer Edwin Weibel (Champion 1992 und 1993) und Edgar Schnyder, der als Teamchef und Fahrer gleich zwei Ducatis an den Start bringt, aber noch nicht verraten hat, wer die zweite Maschine pilotieren wird. Es könnte der Engländer Brian Morrison sein, gewann 1997 auf dem Ring, einer seiner früheren Top-Piloten.

Aber für die „Classics“ in diesem Jahr stehen noch mehr Zusagen im Haus: Peter Rubatto (Sachsenring-Rekordhalter), Manfred Fischer (Sachsenring-Sieger) sowie Michael Galinski und Arpad Harmati (Ungarn).

Auf einen warten die Fans ganz besonders: Der Hohenstein-Ernstthaler Andre Friedrich (Yamaha OW 01), Teamkollege von Udo Mark fuhr damals als Achter ins Ziel.

„Schnapsglas-Klasse“ auf dem Sachsenring erwartet

Ein Leckerbissen steht den Fans der Historie ins Haus. Ein Spektakel wird besonders herausragen, denn im Rahmen der zwölf historischen Motorrad-Klassen stehen die Läufe der sogenannten „Schnapsglas-Klasse“ (bis 50 ccm) im Mittelpunkt. Gemeldet haben heute schon über 50 Piloten mit ihren exquisiten Arbeitsgeräten. Dazu gehören Jan de Vries (zweimaliger Weltmeister) und sein Landsmann Aalt Toersen (zweifacher Vizeweltmeister) mit Kreidler und Yamathi, die einstigen DDR-Größen in dieser Klasse wie der Erzgebirger Rainer Pommer, Ralf Schaum, Gerold Meißner sowie Peter und Thomas Müller sowie Harold Kötting und Hans-Ludwig Broja, um nur einige zu nennen. Erinnerungen werden sicherlich an das erste Rennen dieser Kategorie auf dem Sachsenring 1962 geweckt, das der Niederlän-

HISTORISCHER RENNSPORT

OBERLAUSITZER DREIECK

Saalendorf - Jonsdorf - Waltersdorf

13.-14.9.14

www.msc-oberlausitzer-dreilaendereck.eu



Gerold Meißner



André Friedrich

der Jan Huberts vor 250.000 Zuschauern gewinnen konnte. Mit von der Partie war damals das erste und einzige Mal eine Simson-MZ-RE, die von Walter Brehme und Erhard Krumpholz pilotiert wurde. Ihr Rückstand: drei Minuten zum Sieger.

Danach war es am Sachsenring lange still um diese Klasse geworden – aufgrund der Länge des Sachsenrings (8,7 Kilometer) fehlte der Spannungsbogen für so ein Rennen, denn die Rundenzeiten betragen fast vier Minuten.

Erst 1969 war es dann wieder so weit. 30 Piloten fuhren ihre sieben Rennrunden und am Schluss hieß der Sieger Angel Nieto aus Spanien (Derbi), der vor seinem Landsmann Herrero gewann. 1972 war dann Schluss mit der Weltmeisterschaft der „Schnaps-glas-Klasse“ auf dem Sachsenring.

Dampfhammer – Die IHRO startet am Ring

Mit Donnerhall werden sie am Sachsenring ausfahren. Die internationale bekannte Viertakt-Klasse IHRO (International Historic Racing Organisation <<http://www.ihro.org.uk/>>) gibt ihre Visitenkarte ab und das heißt: Über 70 Rennmaschinen der Klassen 250 / 350 / 500 ccm werden über den Queckenberg dröhnen und die Fans mit der Zunge schnalzen lassen, denn das Gefühl des Motorrennsports der 1960er- und 1970er-Jahre wird wieder lebendig. NSU-Max, Aermacchi, Matchless, BSA, Norton, BMW oder Seeley und viele andere werden zu sehen und zu hören sein.

Dreirad-Artisten

40 Gespanne aus sechs Jahrzehnten am Start

Ein riesiges Feld mit tolleren, unnachahmlicher Technik präsentiert sich an diesem Wochenende auf dem Sachsenring. Die BMW, NSU und Norton der 1950er-Jahre werden ebenso zu bestaunen sein wie die DKW aus der Vorkriegszeit. Aber auch die berühmten „Sitzer“ und „Kneeler“ der Jahre danach werden für Kurvenspektakel sorgen.



Fritz Bagge und Kurt Schönherr (KMST) Norton 500 / 1954

Motorräder mit großen Namen

Tolle Technik aus sechs Jahrzehnten

Motorräder von damals. Dass es sich dabei keineswegs um altes Eisen, sondern um durchaus moderne Maschinen handelt, wird einem beim Blick in die Starterliste bewusst. Die Zeit, in denen die Yamaha TZ-Rennmaschinen gegen die Honda oder die mit Rotax-Motor befeuerten Rennmaschinen auf den Grand-Prix-Strecken um Siege kämpften, ist den meisten Rennfans noch gut in Erinnerung. Aber die Zeit, in denen die Zweitakter um Weltmeisterehren kämpften, gehört seit einigen Jahren endgültig der Vergangenheit an.

Bei den Läufen zur Klassik-Trophy feiern die Zweitakter ihre Auferstehung. Eingeteilt in die verschiedenen Hubraumklassen lassen sie den Geist der guten alten Zeit wieder lebendig werden. Wer bekommt beim Anblick der legendären Dreizylinder-Honda RS 500, der Vierzylinder-Yamaha mit Reihenmotor oder der Vierzylinder-Square-Four von Suzuki nicht feuchte Augen? Unterschiedlichste Motorenkonzepte treten gegeneinander in der großen Zweitaktklasse an. Zweizylinder-Motoren in V-, Tandem- oder Parallel-Anordnung sind dagegen in den kleinen Klassen vertreten. Der in Vergessenheit geratene Zweitakt-sound wird wieder lebendig.

Wer erinnert sich nicht gerne an die älteren Halbliter-Viertakt-Renner, die ebenfalls auf den Sachsenring zurückkehren? Das dumpfe hHämmern der Einzylinder-Motoren, vorwiegend aus englischem Hause von Norton, Matchless oder AJS, begeistert die Herzen der Rennfans. In der großvolumigen Hubraumklasse sind es vorwiegend die italienischen Zweizylinder vom Schläge einer Ducati, Moto Guzzi oder Laverda, die in einer eigenen Klasse gegen die vereinzelt auftretenden japanischen Twins von Yamaha, Honda oder bayerischen BMW-Boxer antreten. ■



Matthias Weichel / Benelli 500