

# 65 Jahre

SONDERHEFT ZUM JUBILÄUM



# Liebe Mitglieder, sehr geehrte Vereinsvorstände, Sportler, Helfer und Freunde,

nunmehr jährt sich die Gründung unseres Verbandes zum 65. Mal. Wer hätte Anfang der 50er Jahre gedacht, wie sich der Motorsport einmal entwickeln wird, wer hätte 1990 ahnen können, welchen Weg der ADMV im wiedervereinigten Deutschland geht. Lasst mich deshalb kurz zurückblicken.

Die „motorsportliche Geburtsstunde“ ist der 20. Juli 1947, 50.000 Besucher kamen nach Berlin-Karlshorst (Pferderennbahn) zum Sandbahnrennen. Das erste Straßenrennen in der damals noch bestehenden sowjetischen Besatzungszone fand Ende Oktober 1948 in Wittenberg statt. Es folgten das Leipziger Stadtpark- sowie Stralsunder Bäderrennen und 1. Schleizer-Dreieck-Nachkriegsrennen. Im Jahr 1949 ließ die sowjetische Stadtkommandantur von Hohenstein-Ernstthal die Organisation des „Sachsenringrennen“ zu, ein Jahr später zum gemeinsamen deutschen Meisterschaftslauf saßen über 450.000 Zuschauer an der bekannten Rennstrecke. Im September 1951 gab das Präsidium der Sektion Rennsport das „Motorrennsportgesetz der DDR“ heraus. Es regelte nunmehr die Vorbereitung, Organisation und Durchführung des Motorsports und schrieb das nationale Meisterschaftsprogramm aus.

Am 2. Juni 1957 kamen in der Berliner „Singakademie“ Unter den Linden 66 Mitglieder der Sektion Motorrennsport zusammen, um den Allgemeinen Deutschen Motorsport Verband (ADMV) in der DDR zu gründen. Die DDR war zu diesem Zeitpunkt acht Jahre alt, die motorsportliche Selbstständigkeit war im gewissen Sinn notwendig logisch. Der ADMV wurde 1957 Mitglied in den internationalen Organisationen des Motorsports und er wurde als eigenständiger Verband korporatives Mitglied des Deutschen Turn und Sportbundes (DTSB) der DDR, was der Sicherung der personellen, technischen, organisatorischen und finanziellen Basis diente. Von staatlicher Seite erhielt der Verband finanzielle Mittel, Personalkosten für die hauptamtlichen Angestellten im Generalsekretariat, in den Bezirksorganisationen und angeschlossenen Einrichtungen. Es folgte eine positive Entwicklung in gesamter Breite, Vereinbarungen mit dem Reisebüro und der staatlichen Versicherung sicherten gute Dienstleistungen. In den Sport des ADMV wurden auch die Aktiven verschiedener Betriebssportgemeinschaften sowie der Fahrzeugindustrie, der GST, der Armee (ASK) und Polizei (Dynamo) mit einbezogen. Die Zeit der Welt- und Europameisterschaften war für die Sportler und Veranstalter sehr erfolgreich. Ab 1973 spielte der ADMV international nur noch die „2. Geige“, dafür nahm die nationale Förderung des Amateurlandes und Breitensports dank großer finanzieller Unterstützung eine riesige Entwicklung. International waren die Wettbewerbe um den „Pokal der Freundschaft“ jährliche Höhepunkte.

Ende 1989 folgte die uns Allen bekannte „Wende“; auch der ADMV musste sich völlig neu orientieren. Die staatliche Förderung fiel weg; Clubs, die durch Betriebe finanziell gefördert wurden, lösten sich auf; der ADMV trat aus den internationalen Föderationen FIA, FIM, UIM und UMSN aus. Und die Repräsentanten der traditionellen Verbände der „alten BRD“ suchten Kontakte zu den bisherigen ADMV-Veranstalterclubs, unterbreiteten „Angebote“.... Für uns stand die Frage, was wird mit dem ADMV, kann er sich an der Seite von ADAC, AvD, DMV, VfV und DMYV in Zukunft behaupten oder wäre eine Vereinigung, wie es die ca. 30 Sportverbände der DDR getan hatten, besser? Die Repräsentanten der Motorsportclubs entschieden sich 1991 für die Selbstständigkeit – in der BRD gab es mehrere Motorsportorganisationen, warum im vereinten Deutschland nicht eine Organisation mehr.

Trotz der vielen Vorhersagen in den 90er Jahren „...den ADMV wird es bald nicht mehr geben...“ beging er im Juni 2022 sein 65stes Gründungsjubiläum. In den letzten 30 Jahren haben wir uns bemüht, nicht nur den Wünschen der Motorsportler nachzugehen, sondern haben in den Mitgliedschaften Leistungen integriert, die jedermann nutzen kann – ob als Vielfahrer, im Urlaub als Tourist oder Motorsportler. Wir haben die Beziehungen zum DMSB gefestigt und sind zwischenzeitlich ein anerkannter Partner. Die Zeit der Abwerbung ist vorbei, mit den Verbänden wird gleichberechtigt kooperiert. Alle haben erkannt, dass die gegenseitige Hilfe sowie Unterstützung und faire Zusammenarbeit, viel mehr der Zukunftssicherung dient, als eine ständige

Nörgelei oder Besserwisseri. Wir sind auch dankbar, dass unsere Ideen für den Club- und Breitensport sehr gern angenommen und dadurch im gewissen Sinn der Motorsport bezahlbar bleibt. Ebenso sind wir stolz, wenn es Veranstaltern gelingt, bedeutende internationale Wettbewerbe zu organisieren und es dem ein oder anderen Lizenzsportler des ADMV gelingt, sich gut oder sehr gut zu platzieren.

Ich bedanke mich deshalb voller Stolz bei allen, die in den 65 Jahren des Bestehens des ADMV mitgewirkt und die Treue zum Verband bewiesen haben. Ich wünsche den Personen, die Verantwortung in den Vereinen, Kommissionen oder bei Veranstaltungen übernommen haben, auch in Zukunft alles Gute. Und allen aktiven Motorsportlern gebe ich ein „Hals- und Beinbruch“ auf den Weg – ich bin stolz, als Präsident Euch den Dank des Vorstandes und die Wünsche für die Zukunft übermitteln zu können.

**Frank Milde**  
Präsident





# Von der Sektion Rennsport zum ADMV

## Wie der Motorsport in der DDR in einer schweren Zeit begann

Nach der faschistischen Machtergreifung 1933 in Deutschland, zwang das nationalsozialistische System die Auflösung der bestehenden Organisationen, Verbände und Vereine. Dazu gehörten AVD, ADAC und DMV. Mit dem Untergang des 3. Reiches verschwanden alle nationalsozialistischen Strukturen, Institutionen und Organisationen. Der Motorsport hatte, wenn man so will, kein Gefüge, war keine juristische Person, keine eingetragene Körperschaft; alles galt als aufgelöst und mittellos. Ebenso waren die Verbindungen zu den Internationalen Föderationen „gekappt“. Es war nachzuvollziehen, dass das 1945 in Trümmern liegende Deutschland sehr gewollt als isoliert galt. Hinzu kam, dass nach Auflösung der alten Strukturen die Bildung neuer Organisationen nur mit Genehmigung der vier Besatzungsmächte möglich war. Ohnehin fehlten die materiellen Voraussetzungen in ganz Deutschland, um aus den noch vorhandenen Fahrzeugen oder „technischen Restbeständen“ irgendwelches Maschinenmaterial für den Motorsporteinsatz herzurichten. Es mangelte an allem, Ersatzteile waren schwer aufzutreiben, die Fabriken lagen oft in Schutt und Asche. In der sowjetischen Besatzungszone mussten darüber hinaus in bedeutendem Umfang Reparationsleistungen gezahlt werden, intakte Fabriken oder technisch wertvolle Einrichtungen wurden demontiert und in die ebenfalls schwer zerstörte Sowjetunion gebracht.

Was führte nun dazu, dem Motorsport wieder Leben einzuhauchen. Sicherlich war der neue Lebensmut, den die Menschen in allen Besatzungszonen schöpften, ausschlaggebend. Die Faszination des Motorsports war in den Köpfen der Menschen erhalten geblieben, sodass sich 1946 die ersten Interessengemeinschaften bildeten. Im selben Jahr konnte sich der ADAC wieder gründen, 1948 und 1949 folgten AvD, DMV und der DMV. 1947 bildete sich in Baiersbrunn (südlich von Pforzheim/Karlsruhe) die Arbeitsgemeinschaft für den Deutschen Motorsport (ADM) im Verantwortungsbereich der wesentlichen Besatzungszonen. In der sowjetischen Besatzungszone begannen im Prinzip zeitgleich selbige Aktivitäten, die zu Beginn von der sowjetischen Militärverwaltung genehmigt werden mussten.

Mit Gründung der DDR 1949 war die Bildung von Betriebssportgemeinschaften zugelassen, für den Motorsport zeichnete die Motorsportkommission (MSK), die am 14. Juni 1949 gegründet wurde und ihren Sitz in Jena hatte, verantwortlich. Ab dem 1. Januar 1950 wurde jeglicher Sport von der „Demokratischen Sportbewegung“ legitimiert; die Fahrer oder Organisatoren schlossen sich in den neu gebildeten Motorsportgemeinschaften (MSG) zusammen.

Die „motorsportliche Geburtsstunde“ gehört mit dem Rennen am 20. Juli 1947 Berlin-Karlshorst (Pferderennbahn) dem Sandbahnsport. Das erste Straßenrennen in der damals noch bestehenden sowjetischen Besatzungszone fand Ende Oktober 1948 in Wittenberg statt. Es folgten das Leipziger Stadtpark- oder Stralsunder Bäderrennen, zum 1. Schleizer-Dreieck-Nachkriegsrennen 1949 kamen 160.000 Zuschauer. Im selben Jahr ließ die sowjetische Stadtkommandantur von Hohenstein-Ernstthal die Organisation des „Sachsenringrennen“ zu, ein Jahr später zum gemeinsamen deutschen Meisterschaftslauf 1950 sollen es über 450.000 (!) Zuschauer gewesen sein. In das Jahr 1950 fällt auch das erste Motorbootrennen, durchgeführt am 30. April auf dem Seddinsee bei Berlin. Wobei der Grünheider Franz Pfennig bereits zwei Jahre vorher auf dem Wasser seine selbst gebauten „Pantoffel“ ausprobierte.

Im September 1951 gab das Präsidium der Sektion Rennsport das „Motorrennsportgesetz der DDR“ heraus. Es regelte die Vorbereitung, Organisation und Durchführung des Motorsports in

der DDR, schrieb das nationale Meisterschaftsprogramm aus und empfahl im Vorwort „... den Aufbau des Friedens, für die Einheit Deutschlands und die Freundschaft mit allen Völkern, besonders der Sowjetunion, zu kämpfen“. Die Losung „Für die Einheit im deutschen Sport“ sollte einige Jahre auf allen Rennprogrammen oder Plakaten Bestand haben. Ob 1951

auf dem Peetzsee bei Grünheide und dem Scharmützelsee in Bad Saarow, dem Gesamtberliner Motorbootrennen in Grünau, „Rund um den Paffenteich“ in Schwerin oder den Rennen am Sachsenring, auf dem Wismaer Stadtkurs, den Rallyes, Geländewettewerben und Sandbahnrennen – sportliche Eintracht unter den Deutschen war Inhalt der Begegnungen und löste gemeinsame Begeisterung aus. Die beiden 1949 gegründeten deutschen Staaten entwickelten sich politisch, gesellschaftlich und ökonomisch jedoch in unterschiedliche Richtungen, die dann auch im Sport eigene und damit getrennte Strukturen zur Folge hatten.

Am 2. Juni 1957 kamen in der Berliner „Singakademie“ Unter den Linden 66 Mitglieder der Sektion Motorrennsport zusammen, um den Allgemeinen Deutschen Motorsport Verband (ADMV) in der DDR zu gründen. Zu den Delegierten zählte der 1. Präsident, Egbert v. Frankenberg, Motorradrennfahrer Horst Fügner, der bekannte Zschopauer Cheftechniker Walter Kaaden, der Dessauer Rennleiter Rudi Hartung und der ehemalige Mercedesrennfahrer Manfred v. Brauchitsch. In der Präambel der Gründungsurkunde



wurden zum einen die Verbundenheit zur Arbeiterklasse und zu den sozialistischen Errungenschaften, aber auch „...die Wiedervereinigung Deutschlands auf friedlicher und demokratischer Grundlage...“ formuliert. Die DDR war zu diesem Zeitpunkt acht Jahre alt und die notwendige motorsportliche Selbstständigkeit war im gewissen Sinn auch logisch. Ob damals maßgebliche Funktionäre mit den Vorstellungen einhergingen „...nur solange selbstständig zu bleiben, bis die Wiedervereinigung folgt...“, kann heute nicht mehr beurteilt werden, da maßgebliche Zeitzeugen verstorben sind. Unter Berücksichtigung der Aufzeichnungen und Beschlüsse hatte die Gemeinsamkeit im Sport in den 50er Jahren hohe Bedeutung. Der ADMV wurde 1957 Mitglied in den Internationalen Organisationen des Motorsports FIA, FIM und U.I.M. (1965 UMSN) und er wurde als eigenständiger Verband korporatives Mitglied des Deutschen Turn und Sportbundes (DTSB) der DDR, der im selben Jahr einige Wochen vorher gegründet wurde. Das sicherte die Leistungsübernahme für Personal, Technik, Organisation und Wettbewerbe. Von staatlicher Seite erhielt der Sport aus dem Haushalt finanzielle Mittel, Personalkosten für hauptamtlich Angestellte im Generalsekretariat und später in den 15 Bezirksleitungen; Trainer, Übungsleiter und Sportfunktionäre wurden kostenfrei ausgebildet. Für den Bau von Sportanlagen und Rennstrecken wurden wichtige Bilanzen zur Verfügung gestellt, Renndienste aufgebaut und Rennsportabteilungen in Fahrzeugbetrieben Ludwigsfelde, Eisenach, Zschopau, Suhl und Zwickau gegründet. Trotz im Vergleich mit der industriellen Entwicklung anderer Länder bescheidener Ansätze, nahm der Motorsport unter Nutzung eigener Technik sehr an Fahrt auf; Erfolge stellten sich ein, die Förderung nahm zu. Unter Berücksichtigung dieser Tatsachen ist die Erklärung abzuleiten, warum in der sportlichen Ausrichtung „Gleichschritt“ mit den Zielen der DDR vorausgesetzt wurde. Zum einen waren sportliche Veranstaltungen von hohem öffentlichem Interesse, viele Zuschauer verfolgten die spektakulären Rennen, die Zeitungen, der Rundfunk und später das Fernsehen berichteten darüber. Und wenn dann bei einem internationalen Wettbewerb die Sieger auch noch aus der DDR kamen, war die Freude groß. Bei Interviews sollte selbstverständlich auch Wert darauf gelegt werden, dass neben der eigenen Leistungsfähigkeit die gute Unterstützung des Staates gewürdigt wurde. Nüchtern betrachtet war das nicht nur eine Geste, sondern im Prinzip auch Anständigkeit, die bis in die heutige Zeit ihren Bestand hat: Auch ein Sponsor erwartet den Dank und ist stolz, wenn „sein“ Sportler gewinnt oder „sein“ Fahrzeug ins Ziel kommt. Damals war der Staat DDR „Sponsor“.

Das Jahr 1957 sah nicht nur einen vollen Terminkalender, Wettbewerbe wurden international ausgeschrieben, Starter aus Westdeutschland waren in der DDR willkommen. Dasselbe stieß auf Gegenliebe: Die DDR – Rennsportler nahmen an Wettbewerben und Regatten in Westberlin und Westdeutschland teil. Das sollte sich von Jahr zu Jahr ändern – in beiden Staaten wurde das „sportpolitische Leben“ den Aktiven, Trainern oder Funktionären immer schwerer gemacht, bis der innerdeutsche Sportverkehr zum Erliegen kam.

Die eine Seite stellte den Frieden und die Arbeiter- und Bauernmacht in die unumstößliche Ausrichtung; die andere Seite wollte keinen Sozialismus. Hier wurde die Hymne der Bundesrepublik „nicht gern gespielt“, dort wurden die Organisatoren beauftragt, die DDR – Flagge möglichst nicht zu hissen. „Wie Du mir, so ich Dir“, könnte man die Sache mit dem heutigen Abstand beurteilen. Die damalige Wirklichkeit beinhaltete auf beiden Seiten neben den hohen sportlichen Ansprüchen auch den „Kampf der Systeme“. Dieser hat nicht nur die eine oder andere Begegnung verhindert, sondern war auch ein tiefer Einschnitt in die motorsportliche Entwicklung und des Miteinander auf beiden Seiten des bis 1990 geteilten Deutschlands. Schwer wurde es den ADMV-Leistungsträgern mit einem Beschluss gemacht, der ab 1973 in die Tat umgesetzt wurde – keine Teilnahme an Europa- und Weltmeisterschaftsläufen im kapitalistischen Ausland, keine Durchführung von EM-/WM-Wettkämpfen in der DDR. Hauptgrund war der Mangel an Devisen in frei konvertierbarer Währung. Eine Ausnahme wurde nur den Sportlern im Geländesport (Enduro) aus Suhl und Zschopau sowie den Rallyesportlern aus Zwickau und Eisenach gemacht. Sie sollten weiterhin auch im Ausland die Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit der DDR-Fahrzeuge unter Beweis stellen. Allerdings wurde während dieser Zeit der nationale Motorsport in einem nie gekanntem Ausmaß gefördert. Der ADMV organisierte nationalen Motorsport in 17 Disziplinen auf dem Land. Hinzu kamen Motorbootrenn- und Wasserskisport. Und in allen Disziplinen gab es Unterteilungen in Alters- oder Hubraumklassen, sodass jährlich zwischen 110..130 nationale Jugend-, Junioren- und Seniorentitel, Paar- und Mannschaftsmeister vergeben wurden. Im Jahr 1988 setzte sich der damalige DTSB-Präsident Klaus Eichler mit den ADMV-Verantwortlichen zusammen, um festzulegen „...die internationale Leistungsfähigkeit der ADMV-Sportler ist unter Beweis zu stellen, egal in welchem Land – das erste Fenster, später die Tür, war geöffnet...“.

Als wenige Monate nach der Wiedervereinigung die Frage stand, was wird jetzt mit dem ADMV, war guter Rat teuer. Vereinigen, wie es fast alle Sportverbände taten – doch mit wem? Infrage kamen der ADAC, AvD, DMV, VfV, mit Teilen des DMV... Da die Gesamtvereinigung aller bestehenden Motorsportverbände als illusorisch abgelehnt wurde, entschied der Verband, sich zum einen, als „Eingetragener Verein“ registrieren zu lassen und zum anderen aus den Weltföderationen des Motorsports FIA, FIM und UIM auszutreten. Dort war er als Repräsentant des DDR-Sports über 30 Jahre Mitglied; die DDR gab es jedoch nicht mehr. International war der ADMV der DDR das letzte Mal beim Corss der Nationen und den Six Days (ISDE) 1990 in Schweden vertreten.

Trotz der vielen Vorhersagen in den 90er Jahren „...den ADMV wird es bald nicht mehr geben...“ beging er 2022 sein 65stes Gründungsjubiläum. Wer hätte das gedacht? Die vielen Details der Entwicklung sind im Beitrag Zeitschiene nachzulesen.

**Harald Täger**

# Die Entwicklung des Motorsports in 7 Jahrzehnten

Der Motorsport in Deutschland hat nach 1945 seinen Beginn 1947;  
10 Jahre später wird der ADMV gegründet. Aus diesem Grund beginnt die  
Zeitschiene 1947.

**1947** Bildung der Arbeitsgemeinschaft Motorsport (für die westlichen Besatzungszonen) in Baiersbronn; Erlaubnis der Sowjetischen Militäradministration (SMAD) für erste organisatorische Maßnahmen im Sport; 1. Sandbahnrennen in Berlin-Karlshorst

**1948** 1. Wittenberger Rundstreckenrennen für Motorräder (Solo- und Beiwagenmaschinen)

**1949** Bildung von Betriebssportgemeinschaften in der DDR; Gründung der Motorsportkommission (MSK) der DDR, danach Eingliederung in den Deutschen Sportausschuss; 1. Nachkriegsrennen auf dem „Teterower Berggring“, „Schleizer Dreieck“, „Sachsenring“ und der Autobahn bei Dessau (heute A9); es folgen das „Stralsunder Bäderrennen“ und das „Leipziger Stadtparkrennen“

**1950** Ausschreibung gemeinsamer Deutscher Meisterschaften (auch 1951); Gründung des DAMW-Rennkollektivs in Berlin-Johannisthal; 1. Motorbootrennen auf dem Seddinsee bei Berlin; 1. Straßenrennen auf der „Halle-Saale-Schleife“

**1951** Bildung der Sektion Motorrennsport (statt MSK) in der DDR; Beschluss „1. Motorrennsportgesetz der DDR“; Konstruktion und Bau von F2-Rennwagen im DAMW-Rennkollektiv Berlin-Johannisthal; Deutsche Meisterschaften der DDR im Straßenrenn-, Motorbootrenn- und Sandbahnsport; 1. Straßenrennen auf der „Autobahnspinne“ Dresden; Herausgabe des Fachblattes „Illustrierter Radsport und Motorrennsport“, später „Illustrierter Motorsport“ (bis 1990)

**1952** 1. Rennen für Wagen und Motorräder auf der „Bernauer Schleife“; Eröffnung des Bahnsportstadions in Meißen; Deutsche Meisterschaften der DDR im Geländesport (heute Enduro); Paul Greifzu/Suhl verunfallt bei einem Training auf der Rennstrecke bei Dessau (heute A9) tödlich; Umbenennung des DAMW-Rennkollektivs in IFA-Rennkollektiv Johannisthal; Gründung des Veranstaltungsdienstes (VAD) in Halle/S.; 1. Gesamtberliner Motorbootrennen in Grünau

**1953** Verlegung des Rennkollektivs aus Berlin-Johannisthal nach Eisenach in das Automobilwerk; 1. Leistungsprüfungsfahrt um den Berliner Müggelturm mit Teilnehmern aus allen Sektoren Berlins; Bildung der Arbeitsgruppe „Zusammenarbeit im Sport in beiden Teilen Deutschlands“ in Berlin, Verhandlungen bis 1957, dann Ende der Zusammenarbeit; Bildung der Motorrad-Sportabteilungen in Suhl und Zschopau

**1954** Unfall auf der „Bernauer Schleife“, bei dem die Rennleitungsmitglieder Schütte/Wünsche/Freytag tödlich verletzt werden, in den beiden Folgejahren keine Rennen; 1. Bautzener Autobahnring-Rennen

**1955** 1. Motocross der DDR in Wismar und auf den Rummelsburger Trümmerbergen in Berlin; Beginn des Automobilrallyesports mit der Eisenacher Wartburg-Rallye

**1956** Deutsche Meisterschaften der DDR im Motocross; Beginn des Speedwaysports; 1. Motocross auf der neuen Renn-

strecke „Alte Warth“ bei Gumpelstadt; 1. Motorbootrennsport-EM in Berlin-Grünau

**1957** Gründung des ADMV der DDR in der Berliner „Singakademie“; das Generalsekretariat (später Hauptgeschäftsstelle) zieht in die Charlottenstraße in Mitte und verbleibt dort bis 1995, danach Umzug nach Berlin-Köpenick; Raymond Kappner wird Europameister im Motorbootrennsport/OJ (erster EM-Titel für ADMV); 1. Rallye Lutherstadt Wittenberg; 1. Acht-Berge-Rallye Erzgebirge (Zwickau); 1. Trial in Berlin-Rummelsburg; 1. Motocross im „Ring am Rugard“ (Rügen); 1. Motocross im Magdeburger Stadtpark; Beginn des Automobilturniersports im ADMV; die ersten Ortsclubs treten dem ADMV bei; Aufnahme des ADMV in die FIA und FIM, danach UIM; Auflösung des Rennsportkollektivs in Eisenach und Bildung einer Sportabteilung

**1958** Herbert Leide und Raymond Kappner werden Europameister im Motorbootrennsport, Horst Fügner/Karl-Marx-Stadt (heute wieder Chemnitz) wird auf einer MZ Vizeweltmeister im Motorradrennsport; 1. Ostseepokal im Speedway; Eröffnung des Stralsunder Speedwaystadions „Paul Greifzu“; Deutsche Meisterschaften der DDR im Automobilrallyesport; Abschluss einer Vereinbarung zwischen der Gesellschaft für Sport und Technik (GST) und ADMV zur Teilnahme am Motorsport

**1959** Wolfgang Elsner wird Europameister im Motorbootrennsport; Einführung der Disziplinen Motoball, Motorradrallyesport und Motorradturniersport; 1. Neubrandenburger Speedway im Günter-Harder-Stadion; Vereinbarungen mit den Armee- und Polzeisportvereinigungen sowie der GST zur gleichberechtigten Einbindung in den Motorsport (und Clubarbeit)

**1960** 1. Frohburger Dreieckrennen; Horts Fügner erhält als erster Motorsportler den Staatstitel „Meister des Sports“; Gründung der Sportabteilung im Automobilwerk Zwickau; Deutsche Meisterschaften der DDR im Wasserski; 1. Motocross-EM auf der „Alten Warth“; 1. Verbandstag in Karl-Marx-Stadt (heute Chemnitz)

**1961** 1. Pneumant-Rallye mit Start/Ziel in Berlin; 1. WM-Lauf im Motorradrennsport auf dem „Sachsenring“; Ausschreibung der Touristikmeisterschaft der DDR, ab 1973 als Orientierungssport; Einführung des K-Wagensports (Kartsport); Deutsche Meisterschaften der DDR im Trial und Turniersport; 1. Lückendorfer Bergrennen (bei Zittau) der Nachkriegszeit; Herbert Nitsche und Günter Seidel werden Europameister im Motorbootrennsport

**1962** Deutsche Meisterschaften der DDR im Speedway; Skikjöring wird gefahren; 1. Rallye Wismut mit Start/Ziel in Karl-Marx-Stadt (heute wieder Chemnitz); 1. Zschorlauer Dreieck-Rennen; Hansi Schulz und Konrad Klar werden Europameister im Motorbootrennsport

**1963** Eröffnung der Güstrower Speedwaybahn; erster Sieg einer DDR-Trophy-Mannschaft bei den Six Days in der CSSR; Fritz Rüffer und Hansi Schulz werden Europameister im Motorbootrennsport.







**1964** Deutsche Meisterschaften der DDR im K-Wagensport; Six Days in Erfurt und zweiter Sieg der DDR-Trophy-Mannschaft sowie erster Sieg der „Silbervasen“-Mannschaft; 1. Speedway-WM in Neubrandenburg; 1. Motocross-WM auf der „Alten Warth“; Europameistertitel im Motorbootrennsport für Fritz Rüffer

**1965** 10. Internationale Wartburg-Rallye; dritter Trophy-Sieg bei den Six Days in England; letztes Straßenrennen auf der „Halle-Saale-Schleife“; Aufnahme des ADMV in die Weltwasserskiföderation (UMSN); Herbert Eichler wird Europameister im Motorbootrennsport; 2. Verbandstag in Berlin

**1966** Erster Motocross-WM-Titel für Paul Friedrichs/Erfurt (500 ccm); vierter Trophy-Sieg bei den Six Days in Schweden; 1. Motorbootrennsport-WM in der DDR (in Dessau auf der Elbe); Herbert Eichler und Helmut Weise werden Europameister im Motorbootrennsport; 1. Motocross im Teutschenthaler „Talkessel“ (bei Halle/S.); 1. Novembepokal im Trial in Woltersdorf

**1967** Jochen Dinse/Meißen nimmt als erster DDR-Sportler am Speedway-WM-Finale in Wembley/England teil; zweiter WM-Titel für Paul Friedrichs; erstmals EM anlässlich der Pneumant-Rallye in Berlin und im Geländesport in Zschopau; fünfter Trophy-Sieg bei den Six Days in Polen; Gerhard Elliger wird Europameister im Motorbootrennsport

**1968** Dritter WM-Titel für Paul Friedrichs; Peter Uhlig und Werner Salevsky werden erstmals Geländesport-Europameister auf MZ; Speedway-WM in Meißen und Stralsund; Peter Rosenow wird Europameister im Motorbootrennsport.

**1969** Sechster Trophy-Sieg bei den Six Days in der BRD; Bernd Beckhusen und Rudolf Königer werden Weltmeister und Klaus Driefert Europameister im Motorbootrennsport

**1970** Motocross-WM im Apoldaer „Tannengrund“ und in Schwerins „Lankower Bergen“; Eröffnung der Lübbenauer Sandbahn; 50. Teterower Bergringrennen; Peter Rosenow und Konrad v. Freyberg werden Weltmeister und Klaus Driefert Europameister im Motorbootrennsport; Fred Willamowski wird Europameister im Geländesport; Bubi Fritz startet beim Speedway-WM-Finale in Wroclaw/PL; 3. Verbandstag in Dresden

**1971** 1. Motocross-WM/250 ccm im Teutschenthaler „Talkessel“; letztes Straßenrennen auf der Dresdner „Autobahnspinne“; Deutsche Meisterschaften der DDR im Motoball; Dieter Salevsky holt ersten EM-Titel für Simson im Geländesport; Klaus Driefert, Peter Rosenow und Herbert Leide werden Europameister im Motorbootrennsport; Fred Willamowski wird Europameister im Geländesport; 1. Geländefahrt Deutsche DDR-Meisterschaft „Rund um Grünheide“.

**1972** Letzte WM im Motorradrennsport auf dem „Sachsenring“ und im Motocross in Apolda; letzte EM im Geländesport in Zschopau und Automobilrallyesport in Berlin (1973-1988 keine EM/WM in der DDR); Deutsche Meisterschaften im Zweirad-Rallyesport; Eröffnung der Parchimer Langbahn

**1973** 1. Speedway um den „Silbernen Stahlschuh“ in Meißen; letztes Straßenrennen auf der „Bernauer Schleife“ (heute Autobahn-Dreieck Barnim); finanzielle Aufwertung der Förderung des nationalen Motorsports durch den DTSB in großem Umfang.

**1974** Erstmals „Goldener Helm des ADMV“ auf dem Teterower „Bergring“; die Läufe zum „Pokal für Frieden und Freundschaft“ (bis 1989 in sozialistischen Ländern) entwickeln sich zu internationalen Höhepunkten in den Disziplinen Motorrad- und

Automobilrennsport, Motocross, Enduro, Trial, Speedway, Rallye, Kartsport, Autocross, Motorbootrennsport und Wasserski; letztes Bautzener Autobahnring-Rennen; Ewald Schneidewind wird Europameister im Geländesport; 4. Verbandstag in Berlin

**1975** Eröffnung des Leipziger Speedwaystadions; 15. Motocross in Teutschenthal, erstmals um den „Pokal der Kalikumpel“; Ewald Schneidewind wird Europameister im Geländesport.

**1976** Beginn des Autocross in der DDR als neue und nunmehr 18. Motorsportdisziplin; die SEG-Rennwagen (Sozialistische Entwicklungsgemeinschaft) werden gebaut und finanziell vom ADMV gefördert; Steffen Mauersberger wird Europameister im Geländesport.

**1977** Vereinbarung des Reisebüros der DDR mit dem ADMV zur Verbesserung der touristischen Angebote

**1978** 1. DDR-Meisterschaft im Autocross; 45. Internationales Schleizer Dreieck-Rennen; Manfred Jäger wird Europameister im Geländesport; 5. Verbandstag in Berlin

**1979** 1. Internationaler „Messepokal“ im Speedway in Leipzig

**1980** 20. Pneumant-Rallye in Berlin; 20 Jahre Sportabteilung im Automobilwerk Zwickau; 10. Motorradfahrer-Wintertreffen auf der Augustusburg bei Flöha

**1981** Internationales Motocross um den „Pokal der Kalikumpel“ in Gumpelstadt; Jens Scheffler wird Europameister im Geländesport

**1982** 20. Rallye Lutherstadt Wittenberg; offizieller Versuch des ADMV, zwei Leistungsträger im Speedwaysport ab 1983 im westlichen Ausland starten zu lassen; die Silbervasenmannschaft gewinnt bei den Six Days.

**1983** 50. Schleizer Dreieck-Rennen; Harald Sturm und Jens Scheffler werden Europameister im Geländesport; 1. Trial mit künstlichen Sektionen in Woltersdorf, ein Jahr später als „Parkplatztrial“

**1984** Eröffnung der Lübbenauer Speedwaybahn; die Silbervasenmannschaft gewinnt bei den Six Days; Harald Sturm, Rolf Hübler und Jens Scheffler werden Europameister im Geländesport; 6. Verbandstag in Woltersdorf

**1985** 25. Pneumant-Rallye in Berlin; die Silbervasenmannschaft (Juniortrophy) gewinnt bei den Six Days; Harald Sturm, Rolf Hübler und Jens Scheffler werden Europameister im Geländesport

**1986** Beginn des Fahrradtrialsports in der DDR; Harald Sturm wird Europameister im Geländesport; 30. Rallye Sachsenring in Zwickau; gemeinsames Ideenprojekt ADMV-Werkstatt Leipzig-Fahrzeugindustrie für den Automobilrennsport der Klasse bis 1.300 ccm und danach bis 1.600 ccm

**1987** DDR-Nationalmannschaft gewinnt die Trophy- und Silbervasenwertung bei den Six Days (ISDE) in Jelenia Gora/Polen; der Trabant RS 800 mit 5-Gang-Getriebe für den Rallyesport entsteht; neuer Beginn der Beziehungen zu MINOL hinsichtlich Unterstützung im Motorsport.

**1988** ADMV erhält vom DTSB Zustimmung, sich schrittweise wieder international zu öffnen, Planung und Übernahme der Kosten in Valuta; Internationales Motorradrennen in Schleiz mit Fahrern aus dem westlichen Ausland; Finanzierung und Entwicklung von zwei neuen formelfreien Rennwagen im ADMV



durch die VVB Automobilbau, Generaldirektor Dieter Voigt steht hinter diesem Auftrag, der auch verwirklicht wird, der Wartburg 1.3 (mit VW-Motor) in Rallyeausführung wird von der FIA in den Gruppen A und N homologiert; erste zu Papier gebrachte Vorstellungen zum Bau eines Motodroms in der DDR, Gespräche mit den Betreibern der neuen Rennstrecken bei Budapest und bei Brno; später noch Poznan; Zoll freie Einfuhr von Sporttechnik für ADMV-Sportler aus der BRD wird ermöglicht.

**1989** Im Autocross und Motorbootrennsport starten Fahrer der DDR wieder im westlichen Ausland, Teilnahme an der EM; Sonderregelung des Außenhandelsministeriums mit dem ADMV zur zollfreien Einfuhr von Fahrzeugtechnik aus der BRD für Sportler in der DDR; Erstellung Sponsorverträge MINOL mit ADMV; Johannes Kehrer/Zschopau und Michael Freudenberg/Bischofswerda gewinnen den „Pokal der Freundschaft“ im Motorradrennsport; die DDR-Motoball-Nationalmannschaft wird Dritter bei der EM; ADMV-Bewerbung bei der FIM um die Durchführung einer Enduro-WM in der DDR; Projektgespräche ADMV mit DTSB, MINIOL und Interhotelkette zum Bau eines Motodroms in der DDR.

**1990** Enduro-WM in Zschopau; Thomas Biberbach/Suhl wird Enduro-Weltmeister auf Simson in der Klasse 80 ccm; letzte Teilnahme von DDR-Nationalmannschaften im Enduro/Six Days und Motocross anlässlich der WM in Schweden; letztes Sachsenringrennen auf dem alten Kurs eine Woche nach Einführung der DM als Zahlungsmittel; letzte Wettkämpfe um den „Pokal der Freundschaft“; Austritt des ADMV aus den Weltföderationen FIA, FIM und UIM; erste Kooperationsvereinbarung mit dem DMV der BRD; Schutzbriefe der D.A.S. werden über den ADMV vertrieben; außerordentlicher Verbandstag in Strausberg – Wahl eines neuen Präsidiums

**1991** Letztmalige nationale Meisterschaften nach bisherigen ADMV-Regeln; Eisspeedway-WM in Chemnitz; Bahnsport-EM/-WM in Ludwigslust, Parchim und Wolfslake; Motocross-EM in Teutschenthal; der ADMV beginnt zum Jahresende die Sportweltausbildungen der ONS und OMK für bisherige Funktionäre des Verbandes zur einheitlichen Sportgesetzanwendung; weitere Lehrgänge in den kommenden 5 Jahren folgen; Gespräche des ADMV mit der GST zur Übernahme von bestehenden Clubs/Objekten sowie Mitgliedern scheitern; Aufnahme des ADMV in ONS und OMK wird abgelehnt; letzte Pneumant-Rallye in Berlin; 7. Verbandstag in Berlin und 1. (außerordentliche) Hauptversammlung (Mitgliederversammlung) in Woltersdorf; 1. Ausgabe der ADMV-Mitgliederzeitschrift „mobil“; Vertragsverhandlungen mit ADAC und DMV, später folgt ein Kooperationsvertrag mit dem DMV.

**1992** Abschluss Kooperationsvertrag mit AvD; Speedway-WM in Stralsund und Ludwigslust; 2. (ordentliche) Hauptversammlung in Rüdersdorf

**1993** ADMV-Trabant-Lada-Racing-Cup (TLRC) beginnt als neue Rennserie; 33. PNEUMANT-Rallye mit Start/Ziel (erstmalig) in Lutherstadt Wittenberg; ADMV-PNEUMANT-Rallye-Pokal wird ausgeschrieben; Bildung des ADMV-MX-Jugendteams (R. Balinov, St. und N. Müller, N. Feist, T. Krettek, H. Schadenberg, A. Zurek, T. Marten, R. Herlitzschke, A. Zurek) auf der Rennstrecke in Teutschenthal; 2. Motocross-WM-Veranstaltung (500 ccm) in Teutschenthal; 3. Hauptversammlung in Wittenberg

**1994** 20. Motocross in Jüterbog; Speedway-WM in Ludwigslust; Beginn der Kooperation mit der Sachverständigenorganisation FSP (bis 2015); 4. Hauptversammlung in Kienbaum

**1995** Bahnsport-WM-Läufe in Rostock, Stralsund und Ludwigslust, 60. Sandbahnrennen in Parchim, 60. Motocross in Wriezen; Beginn der Tourensportserie „ADMV-Zweirad-Rallye-

Meisterschaft“; FIM-Preis beim 75. Bergringrennen in Teterow; 1. ADMV-Hallencross in Leipzig und erstmals Autotrial; 5. Hauptversammlung in Berlin-Köpenick

**1996** 40. Motocross in Bergen/Rügen; Bahnsport-WM-Läufe in Güstrow und Ludwigslust; 6. Hauptversammlung in Kienbaum; Umzug der Geschäftsstelle nach Berlin-Köpenick.

**1997** 40. Gründungsjubiläum ADMV, Ausstellung und Feier anlässlich der AMI in Leipzig; Gründung des DMSB (Nachfolger von ONS/OMK); 30. „Ostseepokal“ im Speedway; 20. Motorradfahrertreffen des MC ROBUR Zittau; 1. Eisspeedway in Hohen Schönhausen; 70. Speedway in Ludwigslust/Junioren-WM; 7. Hauptversammlung in Leipzig/neues Messegelände

**1998** Aufnahme des ADMV in den DMSB; 1. Jugend-Cross-EM in Schwedt; 1. Rallye-EM in Lutherstadt Wittenberg; 35. ADMV-Rallye Erzgebirge (Vorgänger Wismut-Rallye); Bahnsport-WM in Parchim, Ludwigslust und Stralsund; 25. Motocross in Lugau; 8. Hauptversammlung in Friedrichroda

**1999** ADMV-Präsentation „50 Jahre Motorsport im Osten Deutschlands“ anlässlich der AMI in Leipzig; 40. Motocross in Fürstlich Drehna; 1. Supercross-WM in Leipzig; 20. Motocross in Culitzsch; 70. Sandbahnrennen in Parchim; 1. ADMV-Lausitz-Rallye; 9. Hauptversammlung in Schierke

**2000** 1. Motocross-WM/500 ccm in Fürstlich Drehna; 80. Internationales Bergringrennen in Teterow; 50. Motocross in Bergen/Rügen; 25 Jahre Speedway in Leipzig; die Serie ADMV-LPF-Meisterschaft (Geländesport) wird erstmals ausgeschrieben; 1. Motocross-WM/Seitenwagen in Pflückuff/Torgau; 30 Jahre nach dem letzten Lückendorfer Bergrennen lebt die hiesige Rennsporttradition mit Demo- und Gleichmäßigkeitsfahrten für historische Rennsporttechnik wieder auf; 10. Hauptversammlung in Graal-Müritz

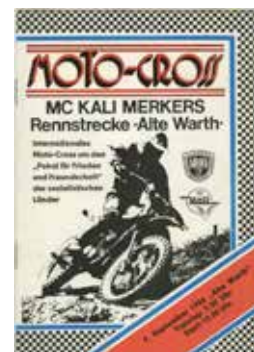
**2001** 25. Autocross des MC Klosterfelde; 1. Motocross-WM aller drei Klassen in Teutschenthal; 40. ADMV-PNEUMANT-Rallye Wittenberg mit Festakt in Berlin; 1. Speedway-Grand Prix in Berlin; 1. Motocross-Jugend-EM in Culitzsch; 11. Hauptversammlung in Oybin

**2002** 45 Jahre ADMV, Festakt anlässlich der 12. Hauptversammlung in Templin; 30. Motorrad-Langstreckenfahrt des MC Freital; 70. Motocross in Wriezen; 40 Jahre Motocross in Tessin am „Echoberg“; 30. „Silberner“ Stahlschuh (Speedway) in Meißen; WM-Langbahnfinale in Parchim; Beginn der ADMV-Serie „Kart-Classic-Trophy“; 1. ADMV-BAJA Deutschland des RRWC Lausitz

**2003** 30. Motocross in Prisannewitz; Langbahn-WM in Parchim; 40. „Ostseepokal“ im Motocross in Wolgast; 1. Supercross in Chemnitz; 1. Aktionstag des PMV auf dem Peenemünder Flugplatz für Sehbehinderte und Blinde; 13. Hauptversammlung in Schöneck/Vogtland

**2004** 1. ADMV-Hallen-Trial-WM in Riesa; 1. Rallyesprint Grünhain; Schließung des Neubrandenburger Speedwaystadions; 1. Eisspeedway in Erfurt und 1. „Night of Speedway“ in Neustadt/Dosse; Speedway-EM in Stralsund; 1. „Novemberpokal“ im Enduro in Woltersdorf; 5. ADMV-Lausitz-Rallye; 30. Motocross in Schkölen; 14. Hauptversammlung in Zinnowitz

**2005** 85. Teterower Bergringrennen; 1. ADMV-Rallye Freiberger Land; 5. Enduro „Rund um Dassow“; 40. Geländefahrt in Schwerin-Plate; 15. Zweirad-Rallye Görlitz; 1. Langbahn-Traditionsracing in Berlin-Karlshorst; 80. Sandbahnrennen in Parchim/WM-Lauf; 1. Spreewald-Enduro des MSC „Jugend“ Lübbenau; 30. Motocross in Reinsdorf; Ehrung der Fördersportler durch die FSP in Geltow; 15. Hauptversammlung in Tangermünde







**2006** 30. Autocross des MC Klosterfelde; 1. ADMV-Rallye Zwickauer Land; 1. Vogtland-Classic des MC Reichenbach; 25. ADMV-Vogtlandrallye des VMC Plauen 35. Motocross in Prisannewitz; 1. ADMV-Rallye „Kurstadt Bad Schmiedeberg“; 10. Zschorlauer Dreieckrennen für historische Motorräder; 1. Thalheimer Bergpreis für klassische Motorräder; Ostdeutscher Sparkassenverband (OSV) fördert den Nachwuchs im Motorsport; 1. Motorbootrennen des RRWC Lausitz auf dem Partwitzer See; 16. Hauptversammlung in Oberwiesenthal

**2007** 50. Gründungsjubiläum des ADMV mit Sonderausstellung zur AMI in Leipzig und Festakt in Blossin; „Tag der offenen Tür“ in Güstrow und Werder; 50. Gründungsjubiläum des MC Grimma und 1. Auer MSC; 15. Motocross in Genthin; 20 Jahre Motocross in Groß Schwiesow; 40. „Ostseepokal“ im Speedway in Stralsund; 35. Langstreckenfahrt für Motorräder des MC Freital; 45. ADMV-Rallye Lutherstadt Wittenberg; 1. Deutsche Freestyle-Meisterschaft in Sternberg; Speedway-EM in Stralsund; 20. Eldepokal im Orientierungssport des MC Grabow; Motorbootrennsport-EM auf dem Partwitzer See; 1. Fahrsicherheitstraining des Peenemünder Ortsclubs auf dem gleichnamigen Flugplatz; 30 Jahre Kartbahn „Roter Oktober“ in Lohsa; 1. ADMV-Wedemark-Rallye; 30. Motorradfahrertreffen des MC ROBUR Zittau; 17. Hauptversammlung in Leipzig

**2008** 45. Motocross in Strasburg; 1. Vorpommersche Geländefahrt des MC Wolgast; 1. Motorbootrennen des 1. Auer MSC auf der Talsperre Pöhl; 85. Lückendorfer Bergrennen; 85. Sandbahnrennen in Parchim; 5. ADMV-Rallye Grünhain; 1. Stockcar-Herbstpreis des MC Klosterfelde in den Biesenthaler Wukuhlen; Speedway-Junioren-EM in Stralsund; 50. Motocross in Flöha; 18. Hauptversammlung in Templin

**2009** Motocross-WM und -EM in Schwedt; 1. BAJA 300 Powerdays in der Lausitz; 10. Vogtland-IFA-Fahrzeugfestival; 10. ADMV-Lausitz-Rallye; 19. Hauptversammlung in Weimar

**2010** 60. Lübbenauer Sandbahnrennen, 25. Motocross in Groß Schwiesow; 40. Motocross in Culitzsch; 20 Jahre Zweirad-Ralliesport des MC Görlitz; 10. Motocross in Lübben; 20. Hauptversammlung in Kienbaum

**2011** 40. Osterburg-Rallye des MC Weida; 10. Skikjöring des MC Grünhain; 10. Enduro „Rund um Dassow“; 30. Motocross in Vellahn; Speedway-EM in Stralsund; 5. Thalheimer Bergpreis für klassische Rennmotorräder und Wagen; 1. „August Horch Klassik“ des MC Zwickau; 10. Präsentationslauf für historische Rennmotorräder in Käbschütztal; 50 Jahre Kartsport in Ostdeutschland; 1. Junioren-Hallencross des MC Dassow; 21. Hauptversammlung in Meerane

**2012** 20. Motocross in Genthin; 40. Langstreckenfahrt „1000 km durch Deutschland“ des MC Freital; bei den Six Days in Finnland ist die ADMV-Clubmannschaft mit Platz 8 (von ca. 95 Teams) das beste deutsche Team; 40. „Silberner Stahlschuh“ im Speedway in Meißen; 50 Jahre Motocross in Wriezen; 10. Veranstaltung des PMV für Sehbehinderte und Blinde; 25. Geländefahrt „Durch das Mansfelder Land“; 5. Wiesellauf des Enduro-Teams Wiesel

**2013** Motocross der Nationen (Mannschafts-WM) in Teutschenthal; erstmals Enduro-DM-Finale in Woltersdorf; 50. ADMV-Rallye Erzgebirge; 50. ADMV-Rallye Lutherstadt Wittenberg; 90. Lückendorfer Bergveranstaltung; 50. Motocross in Strasburg; Motocross-Seitenwagen-WM in Schwedt; MSC „Wölfe“ Wittstock nutzt die über Jahre still liegende Speedwaybahn in der Nähe von Wittstock nach Neuaufbau in der Bundesliga; 60. Motocross in Flöha; 20 Jahre Autotrial in Woltersdorf; 15. ADMV-Lausitz-Rallye; 10. ADMV-Rallye Grünhain; 1. Motocross in Ludwigslust auf der nicht mehr genutzten Langbahn; 10.

Motocross des MC „Motor Mitte“ Magdeburg; 5. Racing-Clasics Berlin-Brandenburg; 5. Sabinchenpokal des Krähenberg Treuenbrietzen e.V.; 22. Hauptversammlung in Genthin

**2014** 1. Internationales ADMV-Eisspeedway in Berlin-Wilmersdorf; 10. ADMV-Rallye Zwickauer Land; 50 Jahre Motocross in Tessin; Neuanfang mit dem SX in Leipzig – „Kings of Xtreme“; 5. „Getzenrodeo“ um den Enduro-Europapokal

**2015** Eisspeedway-Team-WM in Berlin-Wilmersdorf; Finale der Enduro-EM in Woltersdorf/Rüdersdorf; 10 Jahre Pocketbike-Events in Sachsen; die Automobilsport-Serie „Historische A 600“ kommt zum ADMV; 65. Lübbenauer Sandbahnrennen; Motocross-Team-EM (Seitenwagen und Quad) in Schwedt; 10. ADMV-Rallye Kurstadt Bad Schmiedeberg; 25. Zweirad-Rallye des MC Görlitz; 23. Hauptversammlung in Berlin-Wilmersdorf

**2016** Finale U21-Speedway-Team-EM in Stralsund; 25. Motocross des MSC Schwartenberg; 30. Geländefahrt „Durch das Mansfelder Land“; 110. Speedway in Ludwigslust

**2017** 60. Gründungsjubiläum ADMV; 85. Motocross in Wriezen; 50. Oldtimertreffen des MC „Roland“ Nordhausen; 60 Jahre MC Grimma; 20. Internationale ADMV-Lausitz-Rallye; 15. ADMV-Janinas-Wedemark-Rallye; 40. Motorradfahrertreffen des MC ROBUR Zittau; 24. Hauptversammlung des ADMV in Erkner; Sonderausstellung von Dezember bis Februar im Ludwigsfelder KFZ-Museum.

**2018** 60 Jahre MC Bernauer Schleife, MC Görlitz, MC Barth, MC Freital, MC Gotha, MC Jessen, MC Ludwigslust, MC Löbau, MC Meissen, MC Naumburg, MC „Roland“ Nordhausen, Vogtländischer AMC, PSV Schwerin, „Nordstern“ Stralsund, „Robur“ Zittau und MC Woltersdorf; 40. Gründungsjubiläum MC Dassow; 55. Rallye Erzgebirge und Rallye Lutherstadt Wittenberg; 70. Lübbenauer Sandbahnrennen; Enduro-WM-Finale in Woltersdorf im Rahmen des „40. Novembepokals“; 25. Weltmeisterschaft im Motocross in Teutschenthal; neue Wettkampfsreihe des ADMV mit dem Pocket-Bike-Sport.

**2019** 25. Hauptversammlung des ADMV in Blossin; 50. Gründungsjubiläum MSC Schkölen; 15. Rallye Zwickauer Land; 60 Jahre MC Grevesmühlen; Team-EM/Cross der Nationen für Gespanne und Quad in Schwedt, 15 Jahre ADMV-Classic-Cup; Ende 2019 Umzug der Geschäftsstelle nach Rüdersdorf bei Berlin.

**2020** Viele Corona bedingte Absagen von geplanten motorsportlichen Events; die 30. Zweiradrallye des MC Görlitz, die Rallye Bad Schmiedeberg, einige Classic-Cup sowie Speedway- und Motocrossevents; das Finale der Deutschen Enduromeisterschaft in Woltersdorf Ende Oktober und die Internationale Lausitzrallye Anfang November finden trotzdem statt; Durchführung der 26. außerordentlichen Mitgliederversammlung ohne Versammlungsort (postalische Umfrage).

**2021** Weiterhin Corona bedingte Absagen von motorsportlichen Events; kein Eisspeedway in Berlin, kein Motocross in Wriezen oder Groß Schwiesow, kein Sandbahnrennen in Lübbenau. Dafür die Classic-Cup und Pocket-Bike – Serie des ADMV. Die Hard-Enduro-WM beim Getzenrodeo, die Speedway-Junioren-WM in Stralsund oder die Rallies in Bad Schmiedeberg und in der Lausitz sowie das Jubiläum „1971-2021 vor 50 Jahren Rund um Grünheide/Enduro – DM“ finden statt. Die Clubs Harzgerode, Touring Strasburg und Neutrebbin begeben das 60. Gründungsjubiläum.

**2022** 65. Gründungsjubiläum ADMV, ebenso der Clubs Bernauer Schleife, Grimma, Mecklenburg Strelitz, Zwickau, Lutherstadt Wittenberg, Nordstern Stralsund und MoMi Magdeburg; Durchführung der 27. Ordentlichen Mitgliederversammlung in Blossin





# MC Bernauer Schleife

## Dem ADMV bekanntes Gründungsjubiläum:

27.11.1957 (als Motorsportclub Bernau),  
am 18.04.1958 als MC Bernauer Schleife

**Gründungsart:** Bernau

**Erster Vorsitzender:** Joachim Zickhardt (1954-1968)

Helmut Sommerrey (1968-1993)

Dirk Stannek (1993 bis heute)

**Vorsitzender im Jahr 2022:** Dirk Stannek

**Ältestes Vereinsmitglied:** Detlef Termünde

**Jüngstes Vereinsmitglied:** Oskar Kahrau



## Am längsten gehört dem Verein an:

- Dirk Stannek seit 1982
- Sven Philipp seit 1988

## Besondere zu nennende Persönlichkeiten des Vereins / in der Vereinsgeschichte:

- Joachim Willmann – Formel 3/Rennwagen LK 1
- Siegfried Scholz – Formel 3/Rennwagen LK 1
- Dieter Ziener – Serienmotorrad, Tourenwagen
- Manfred Kuhn – Moto-Cross, Formel Rennwagen LK 2 und LK 1
- Sven Philipp – Moto.Cross seit 1981
- Dirk Stannek – Moto-Cross seit 1982



## Wichtigste / bekannte

### Motorsportveranstaltungen:

- Straßenrennen Bernauer Schleife 1952 bis 1973
- Moto-Cross 1987-1993 in Tempelfelde/ Grüntal
- Moto-Cross 1998-1999 Dannenberg, 2000+2001
- Wriezen, ab 2002 MX-Arena-Schönfeld

## Unser Verein organisiert heute:

Moto-Cross-Rennen und wöchentliches Training

## Unsere Ziele / Ideen für die nächsten Jahre:

Weitermachen wie bisher

## Bedanken möchten wir uns bei:

ADMV, Landesverband, den Helfern und Sponsoren, sowie allen Vereinsmitgliedern



## MC „Nordstern“ Stralsund e.V.



**Gründungsdatum:** 04.05.1958

Gründung bereits 1957 unter BSG Motor Stralsund, Abt. Motorsport hervorgehend aus dem legendären Bäderrennen Stralsund auf dem Knieperkurs (Stadtkurs durch Stralsund). Am 01.06.1957 zur Vorbereitung der Entwicklung des Speedwaysports in Stralsund. Dann Umbenennung und aufgehen im MC Nordstern Stralsund und MC Dynamo Nordstern Stralsund – ab 1990 wieder MC Nordstern Stralsund im ADMV.

Der 4.5.1958 war die Ausrichtung des ersten Rennens in Stralsund – auf der neuen Strecke, dem Paul-Greifzu-Stadion

**Gründungsort:** Stralsund

**Erster Vorsitzender:** unbekannt

**Vorsitzender im Jahr 2022:**

Präsident – Bernd Hoppe,

1. Vorsitzender – Frank Busanny,

2. Vorsitzender – Bernd Sagert

**Ältestes Vereinsmitglied:** Horst Littmann, 87 Jahre

**Jüngstes Vereinsmitglied:** Lukas Nake, 6 Jahre

**Am längsten gehört dem Verein an:**

Torsten Berger, Frank Busanny und Bernd Sagert seit 1982

**Besondere zu nennende Persönlichkeiten des Vereins / in der Vereinsgeschichte:**

- Rolf Perner – 1. Goldhelmgewinner Grasbahn
- Norbert Bahr – DDR-Junioren-Vizemeister Speedway



- Günter Lühr – DDR-Junioren-Vizemeister Speedway
- Hartmut Ernst – DDR-Meister Speedway
- Team Nordstern – DDR Mannschaftsmeister Sandbahn
- Team Nordstern – Deutscher Meister 2015 – Speedway + 2x Vizemeister
- Mario Busch – Sieger im Pokal Frieden und Freundschaft – WM Teilnehmer
- Tobias Busch – Deutscher Junioren Meister – WM und EM Teilnehmer im Speedway und Eisspeedway
- Tosten Berger – WM und EM Teilnehmer – Bundesliga Fahrer
- Roberto Haupt – Vize Europameister Speedway

**Offizielle:**

- Klaus Dieter Engel – Clubchef zu Wendezeiten
- Bernd Sagert – Rennleiter seit 1992 in über 300 Veranstaltungen von Landesmeisterschaften bis zu WM Finale – 1992 jüngster FIM Rennleiter der Welt

**Wichtigste / bekannte**

**Motorsportveranstaltungen:**

Speedway im Paul-Greifzu-Stadion Stralsund an der Barther Str. für jetzt 13.000 Zuschauer

**Zuschauerrekord:** 3.7.1960 – 9. Stralsunder Speedway – 25.000 Zuschauer

Bis jetzt 491 Speedwayrennen mit 1,3 Millionen Zuschauer

davon 28 WM und EM Veranstaltungen (3 vor der Wende) & 164 Nationale Prädikate wie DM

**Der Verein organisiert heute:**

Wie immer Speedwayrennen auf hohem Niveau im Bereich von WM und EM und Traditionsveranstaltungen – und er startet in der 1. Bundesliga

**Unsere Ziele / Ideen für die nächsten Jahre:**

Wieder einmal Deutscher Meister im Speedway zu werden

**Bedanken möchten wir uns bei:**

Bei unseren Sponsoren und Familiengehörigen, die „uns Verrückte“ unterstützen; dazu gehören die Sparkasse Vorpommern, die Hansestadt Stralsund und viele weitere Partner und Sponsoren der Region.



# MC Grimma



**Dem ADMV bekanntes Gründungsjubiläum:**  
27.12.1957

**Gründungsort:** Im Rathaus zu Grimma

**Erster Vorsitzender:** Rudi Jührich

**Vorsitzender im Jahr 2022:** Dieter Klas

**Ältestes Vereinsmitglied:** Fritz Klas

**Jüngstes Vereinsmitglied:** aktuell Daniel Grundmann (41 Jahre)

**Am längsten gehört dem Verein an (Name / Vorname, Mitglied seit):** Fritz Klas, Hans Schneider; seit dem 21.12.1957.

**Besondere zu nennende Persönlichkeiten des Vereins / in der Vereinsgeschichte:**

Die Sportler: Rudi Jührich und Max Byczkowski im Motorrad- und Automobilrennsport; Heinz Winkler im Geländesport und Reiner Kliemann, Manfred Fuchs, Armin Matyschok, Peter Wiesler, Jürgen Weiße, Frank Leheis, Mike Breitenborn und Axel Spalteholz im Trial und Straßenrennsport

**Wichtigste / bekannte Motorsportveranstaltungen:**

- Moto-Cross (mit eigenem Gelände)
- Trial (von 1959 bis 1977 mind. 34 Trial-Wettbewerbe davon 8 DDR-Meisterschaftsläufe)
- K-Wagenrennen (von 1963 bis 1986, mind. 22 Rennen (u.a. Bezirks- und DDR-Meisterschaftsläufe)
- Tourenwagensport (BM-Läufe)
- Trainings- und Einstellfahrten für Renn- und Sportfahrzeuge (von 1995 bis 1997 auf dem Gelände des ehemaligen Flugplatzes Waldpolenz)
- Kfz-Veteranensport (von 1973 bis heute, über 30 Veranstaltungen bis hin zu Bezirksmeisterschaftsläufen, seit der Wende 19 Oldtimertreffen mit Ausfahrt und Wertung incl. Sachsenmeisterschaftsläufe)

**Weitere Sparten waren:** Geländefahren, Touristik, Orientierungssport, Beschleunigungsrennen & Riesenslalom, Verkehrstestfahrten sowie Turniersport (Sachsenmeisterschaft)

**Unser Verein organisiert heute:**

- Oldtimertreffen mit Ausfahrt (incl. Wertungen)
- Verkehrsteilnehmerschulungen,
- Infoveranstaltungen zu Oldtimern

**Unsere Ziele / Ideen für die nächsten Jahre:**

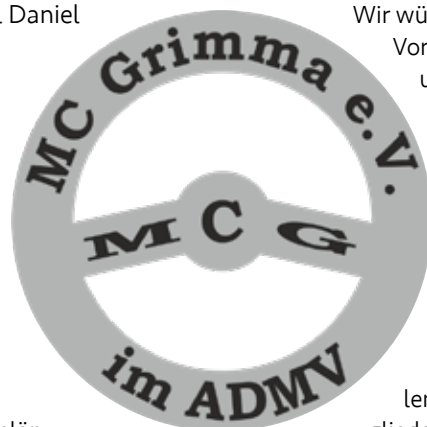
Wir wünschen uns jüngere Mitglieder, die im Vorstand Verantwortung übernehmen und für Veranstaltungen Ideen einbringen. Wir sind für jede Aktivität dankbar und auch für Neues offen. Die Pflege der Oldtimerfahrzeuge wollen wir auf jeden Fall beibehalten (Oldtimersport): en.

**Bedanken möchten wir uns:**

Alle Helfer und Unterstützer kann man nicht namentlich nicht aufzählen. Es sind vor allem die aktiven Mitglieder mit ihren Familien und Freunden, die das Clubleben helfen mit zu gestalten.

**Unsere Partner / Sponsoren, die uns seit Jahren unterstützen:**

- Spedition Peter Brumlich
- SV Eintracht Sermuth
- Harry Lehne Speditions- und Handels GmbH & Co. KG
- Metallbau Bennewitz



# MC Motor Mitte Magdeburg



**Dem ADMV bekanntes Gründungsjubiläum:**  
01.08.1957

**Gründungsort:** Magdeburg

**Erster Vorsitzender:** Unbekannt

**Vorsitzender im Jahr 2022:** Robert Kottler

**Ältestes Vereinsmitglied:** Jürgen Kottler, 83 Jahre

**Jüngstes Vereinsmitglied:** Karl Nagel, 5 Jahre

**Am längsten gehört dem Verein an:** Hardy und Harry Schadenberg

**Besondere zu nennende Persönlichkeiten des Vereins / in der Vereinsgeschichte:**

Wolfgang Petersdorf, Dirk Bansemer, Hardy Schadenberg

**Wichtigste / bekannte**

**Motorsportveranstaltungen:**

Moto-Cross-DM 2008 und 09; MX-Finals 2012, 14 und 19.



**Der Verein organisiert momentan:**  
hauptsächlich MX-Landesmeisterschaften

**Unsere Ziele / Ideen für die nächsten Jahre:**

Wir wünschen uns jüngere Mitglieder, die im Vorstand Verantwortung übernehmen und für MX-Veranstaltungen Ideen einbringen sowie tatkräftig mithelfen.

**Bedanken möchten wir uns bei:** Allen bisherigen Helfern, den Familienmitgliedern, Partnern, Freunden und Sponsoren





# MC Lutherstadt Wittenberg

**Vereinsname:** MC Lutherstadt Wittenberg (bei Gründung 1957) Laut damaliger Kenntnis und MC-Protokollen als dritter Motorsportclub der DDR gegründet  
Ab 01.01.1975: MC Kraftverkehr Wittenberg  
Nach der Wende: MSC Lutherstadt Wittenberg e.V. im ADMV

**Dem ADMV bekanntes Gründungsjubiläum:**  
07.12.1957

**Gründungsort:** Hotel „Goldener Adler“ in Wittenberg

**Erster Vorsitzender:** Walter Karow sen.

**Vorsitzender im Jahr 2022:** Marianne Rehahn

**Ältestes Vereinsmitglied:**  
Reinhard Henze, Barbara Sirp

**Jüngstes Vereinsmitglied:** Yasmin Fritzsche

**Am längsten gehört dem Verein an:**  
Horst Reinhold seit 1960

## 9. Besondere zu nennende Persönlichkeiten / Straßenrenn- und Rallyesportler: Sportler in den Anfangsjahren (Straßenrennen / vor allem Rallye):

Hans Joachim Kranke, Karl Wojciechowski, Dietrich Rost, Wilhelm Hedt, Herbert Gorre, Arno Oertel, Horst Storbeck, Karl Wojciechowski, Herbert Dorn, Heinrich Könnecke, Michael Grauer, Karl-Heinz-Stock, Günter Rögert, Martin Kühn, Walter Dietze, Werner Buchner, Walter Karow sen., Albert Fleischer

**Moto-Cross:** Eberhard und Walter Dietrich, Horst Storbeck, Horst Georgi, Kurt Vetter, Rolf Krüger, Dieter Mertens, Rolf Krüger, Erich Kaphengst, Hans Krümmeling, Otto Nelson, Horst Apel (Teamchef)

**Turniersport:** Wolfgang Balzer, Werner Kaiser, Klaus Vetter, Wolfgang Weller

**Rallye:** Hubert Kallus, Albert Fleischer, Eberhardt Ehrlich sen., Dieter Schöne, Fritz Kraatz, Eberhardt Ehrlich jun., Hermann Köstler, Dieter Henze, Jürgen Millow, Karl-Heinz Weigel, Lothar Fraustein, Dieter Köppe, Klaus Bunk, Dieter Baberski, Ulrich Wehrhahn, Joachim Probst, Michael Ritt, Remo Palm, Rene Gerth, Uwe Joachim, Frank Zischkale, Benjamin Derda, Ronny Broda, Matthias Eben (eine nicht vollständige Aufzählung)



**Veteranensport:** Peter Sirp, Klaus Schumann, Jürgen Schildhauer, Jens Schladitz

**K-Wagen:** Herbert Fabian, Justus Kohnert, Manfred Fischer, Bernd Lehmann, Dietmar Nagel, Dietmar Gericke, Rald Jubert, Siegfried Voigt

**Auto-Cross:** Dietmar Röder

**Straßenrennen:** Klaus-Dieter Deutschmann (Motorrad bis 50 ccm)

**Organisatoren:** Walter Langbehn, Willi Rühlicke (1 und 2. Motorrad-Rennen in Wittenberg am 31.10.1948 und 31.07.1949)

**Rallye:** Walter Karow sen., Wolfgang Balzer, Horst Tahedl, Fritz Kraatz, Dieter Sinow, Herrmann Köstler, Jürgen Millow, Marianne Rehahn Matthias Derda, Walter Karow jun.





**Veteranensport:** Horst Tahedl, Peter Sirp, Helmut Thiede, Wolfgang Höpfner

**Moto-Cross:** Walter Karow sen., Willi Hedt, Willi Riedeberger, Dietrich Rost

**Touristik:** Reinhard Henze

### Wichtigste / bekannte

#### Motorsportveranstaltungen:

##### Moto-Cross-Veranstaltungen

- 1958 bis 1965 9 Moto-Cross Veranstaltung am Fuchsberg (teilweise Wertungsläufe zur DDR-Meisterschaft)

##### Kfz.-Veteranen-Rallies:

- 6 Kfz.-Veteranen-Rallies Lutherstadt Wittenberg
- 18./19.09.1971, 31.05./01.06.1975, 09./10.07.1977,
- 22./24.06.1979, 08./09.10.1983, 08./09.10.1988

##### Rallye-Veranstaltungen:

- 12. – 13.05.1956 1. Stern- und Orientierungsfahrt Wittenberg
- 09. – 10.03.1957 I. Rallye Lutherstadt Wittenberg
- 1958 bis 1960 II. bis IV. Rallye Lutherstadt Wittenberg
- 01. – 02.04.1961 Int. V. Rallye Lutherstadt Wittenberg
- 23. – 24.03.1962 VI. Rallye Lutherstadt Wittenberg
- 1963 bis 1968 keine großen Rallyes
- 1969 bis 1973 1. bis 5. Elbit-Rallye Lutherstadt Wittenberg
- 1974 und 1975 6. und 7. Rallye Lutherstadt Wittenberg (13. und 14.)
- 1976 bis 1990 15. bis 28. Rallye Lutherstadt Wittenberg



### Außerdem in dieser Zeit verschiedene „Rallies für Jedermann“ bzw. Rallye-BM-Läufe

- 06. – 07.04.1991 29. Int.res. ADMV-Rallye Lutherstadt Wittenberg
- 03. – 04.04.1992 30. Int./Int. res. ADMV-Rallye Lutherstadt Wittenberg – DRT
- Ab 1993 32. Int./Int. res. ADMV-PNEUMANT-Rallye Luth. Wittenberg
- bis 2004 43. Int. ADMV-PNEUMANT-Rallye Luth. Wittenberg
- 1993 DRT
- 1994 DRM
- 1995 DRM & DRT
- 1996 DRM
- 1997 DRM & EM-Kandidat
- 1998 EM2 & DRM
- 1999 EM2 & DRM ,
- 2000 EM2 & DRM
- 2001 EM5 & DRM
- 2002 EM5 & DRM
- 2003 DRM
- 2004 DRM
- Ab 2005 43. ADMV-Rallye Lutherstadt Wittenberg – DMSB-RP
- 2011 & 2020 & 2021 keine Rallye
- bis 2022 57. ADMV-Rallye Lutherstadt Wittenberg

### In dieser Zeit verschiedene DMSB-Prädikate wie:

- DMSB-Rallye-Pokal
- DMSB-Rallye-Challenge
- DMSB-Rallye-Cup
- DMSB-Schotter-Rallye-Cup
- 2017 und 1. ADMV-Histo-Rallye Lutherstadt Wittenberg (GLP)
- 2018/2019/2022 4. ADMV-Histo-Rallye Lutherstadt Wittenberg (GLP)
- K-Wagen-Renn
- 23.05.1963 1. K-Wagen-Rennen Wittenberg
- 1964 bis 1971 2. bis 9. K-wagen-Rennen Wittenberg

### Außerdem Veranstaltungen:

Turniersport (Zwei- und Vierrad), Touristische Ausfahrten, Bildersuchfahrten, Veranstaltungen zur Verkehrserziehung,

### Unser Verein organisiert heute:

Veranstaltungen im Automobilrallyesport

### Unsere Ziele / Ideen für die nächsten Jahre:

- dem Rallyesport treu bleiben,
- das Interesse am Motorsport bewahren und an kommende Generationen weitergeben

### Bedanken möchten wir uns bei:

- Stadt Wittenberg, Landkreis Wittenberg, Sparkassenstiftung
- Landesmotorfachverband Sachsen-Anhalt
- für Förderung und organisatorische Unterstützung

### Unsere Partner / Sponsoren, die uns seit Jahren helfen / unterstützen:

- ELBIT
- PNEUMANT
- GENERALI



# MC Wismar e.V. im ADMV e.V.

## Dem ADMV bekanntes Gründungsjubiläum:

02.06.1957

**Gründungsart:** Wismar

**Erster Vorsitzender:** Heinz Barz (2ter Vorsitzender)

**Vorsitzender im Jahr 2022:** Achim Kamps (seit 1989)

**Ältestes Vereinsmitglied:** Rainer Amerpohl, 69 Jahre

**Jüngstes Vereinsmitglied:** Emil Hirschner, 12 Jahre

## Am längsten gehört dem Verein an:

Achim Kamps seit dem 1.11.1971

## Besondere zu nennende Persönlichkeiten des Vereins:

### Peter Maler

- war bis zu seinem Tod Fahrleiter und Teamchef
- hat die Trial-DDR-Meisterschaft organisiert.
- hat Motorradtreffen für den Club organisiert (Hanseatentreffen)

### Werner Schuld

- Längstes Leitungsmitglied (Kassenwart) seit Gründung des Vereins bis zum Tod.

### Jan Peters

- Deutscher Jugendtrialmeister im Jahre 2005

### Martin Wendt

- 2. in der Landesmeisterschaft Trial

### Cristian Mausolf

### Alfons Schütt

- AWO Straßenrennfahrer aus Wismar

## Der Clubvorstand ist seit dem 02.09.1990 unverändert

- Erster Vorsitzender: Achim Kamps
- Zweiter Vorsitzender: Matthias Hold
- Kassenwart: Martina Weng
- Geschäftsführer: Karsten Roß

Dem Vorstand ist zu verdanken, dass es den Club auch nach der Wiedervereinigung bis jetzt gibt.

### Ralf Moldenhauer

- Fahrleiter seit 1994



### Matthias Hold

- Aufbau der Trialsektionen zu den Veranstaltungen
- Trainer, Zweiter Vorsitzender und Streckenverantwortlicher

### Helmut Hold

- Motocross- und Trialfahrer
- Später auch mit verantwortlich für die Durchführung von Veranstaltungen.



## Wichtigste / bekannte

### Motorsportveranstaltungen:

Auto- und Motorradrennen in Wismar

- „Hanseaten Ring“ von 1954 – 1959 (Heutige Bürgermeister Hauptstraße in Wismar)  
Die Veranstaltung wurde 1959 bedingt durch den tödlichen Unfall von 2 Fahrern und 2 Zuschauern abgebrochen. Veranstaltungen mit schnelleren Fahrzeugen konnten danach nicht mehr durchgeführt werden.
- K-Wagen Rennen
- „Hanseaten Ring“ von 1958 – 1960 (Heutige Bürgermeister Hauptstraße in Wismar)  
von 1961 bis in die 70er Jahre in Neukloster
- Moto Cross DDR Meisterschaftslauf 6. Oktober 1957 „An der Schwedenschanze“
- Trial DDR Meisterschaftslauf im Jahre 1985 „An der Schwedenschanze“ / Neuburg
- Trial Landesmeisterschaften seit 1990 in Bobitz auf dem Sandberg



## Unser Verein organisiert seit 1990 bis heute:

Trial Nord Cup Läufe in Bobitz

## Unsere Ziele / Ideen für die nächsten Jahre:

Den Trialsport in Mecklenburg noch lange anbieten und durchführen zu können.

## Bedanken möchten wir uns bei:

- Matthias Hold für den immer tatkräftigen Einsatz bei den Veranstaltungen mit dem Ausstecken der Sektionen und dem Werben, Sektionsrichter zu finden
- Allen Clubmitgliedern die uns immer tatkräftig zur Seite stehen
- Unseren Partnern/Sponsoren, die uns seit Jahren helfen/unterstützen



## MC Zwickau



**Dem ADMV bekanntes Gründungsjubiläum:** 16.12.1957

**Gründungsort:** Zwickau

**Erster Vorsitzender:** Richard Körber

**Vorsitzender im Jahr 2022:** Johannes Schmutzler

**Ältestes Vereinsmitglied:** Armin Tenzler, 88 Jahre

**Jüngstes Vereinsmitglied:** Emmely Hauck 25 Jahre

**Am längsten gehört dem Verein an:** Armin Tenzler seit 1957

**Besondere zu nennende Persönlichkeiten des Vereins / in der Vereinsgeschichte:**

Armin Tenzler, Winfried Werner, Klaus Weinberger (ehemalige Vorsitzende)

**Wichtigste / bekannte Motorsportveranstaltungen:**  
Rallye Sachsenring

**Unser Verein organisiert heute:**

- August-Horch-Klassik, Rallye Zwickauer Land
- ADMV Classic-Cup Reinsdorf





# Vereinsjubiläum 2022 nachgeholt

Interview mit dem Vorsitzenden Wolfgang Rasper

*Der Club beging 2021 das 30. Gründungsjubiläum, warum wird erst 2022 gefeiert?*

Leider konnten wir aufgrund der Corona-Pandemie nicht feiern.

*War der Vorgänger der MC „Pneumant“ Riesa oder hat Dein Verein nichts damit zu tun?*

Der Verein hat sich neu gegründet. Aus Mitgliedern des MC Pneumant Riesa und des MC Glückauf Knappenrode.

*In welchem Jahr seid ihr auf die Idee gekommen, einen neuen/eigenen Verein zu gründen; wie lange es bis zur „richtigen“ Gründung gedauert?*

Gleich nach der Wende. Von der Idee zur Gründung hat es ca. 2 Jahre gedauert. Die ehemaligen DDR-Vereine wurden teilweise aufgelöst und der ADMV ist in der Versenkung verschwunden.

*Die Umgebung von Boxberg und Weißwasser ist von unendlichen Tagebauen gezeichnet. Viele ehemalige Gebiete werden rekultiviert. Bringt das für die Lausitzrallye Hinderungen oder ist genug Platz für die*

*Herrichtungen der Strecken und Prüfungen auf die nächsten Jahre?*

Es ist genug Platz, um die Lausitz-Rallye in den nächsten Jahren im Gebiet um Boxberg durchzuführen. 60 % der Strecken der Lausitz-Rallye sind von privaten Eigentümern.

*Ist das Thema Motorbootrennen auf einem der Bergbauseen gänzlich vom Tisch oder gibt es Ansätze, hier doch noch einmal aktiv zu werden.*

Nein, wir werden im Motorbootrennsport nicht mehr aktiv. Wir haben keine Motorbootrennfahrer mehr unter den Vereinsmitgliedern.

*Du warst in der DDR selbst aktiver Rallyesportler, wurdest in die Nationalmannschaft berufen; wie sieht es heute mit den Aktiven aus, die im Verein Rallyesport betreiben? Zumal Mathias Kahle je immer noch ein Zugpferd ist.*

Es gibt noch aktive Mitglieder im Verein. Matthias Kahle, Carsten Mohe, Michael Petschel, André Raupach, Jörg und Marko Roch, Enrico und Heiko Wenger usw.



**Gründungsdatum:** 02.06.1991

**Gründungsort:** Riesa

**Erster Vorsitzender:** Klaus-Dieter Schulze

**Vorsitzender im Jahr 2021:** Wolfgang Rasper

**Ältestes Vereinsmitglied:** Carl-Ulrich Karsten (82)

**Jüngstes Vereinsmitglied:** Celine Funke (21) und Felix Krause (21)

**Am längsten gehören dem Verein an:**

Die Gründungsmitglieder: Klaus-Dieter Schulze, Siegfried Rasper, Wolfgang Rasper, Mike Kralik und Peter Rücker

**Besondere zu nennende Persönlichkeiten des Vereins / in der Vereinsgeschichte:**

Sportler: Volker Beyer, Ronald Blaha, Christian Doerr, Matthias Kahle, Carl-Ulrich Karsten, Mike Kralik, Carsten Mohe, Wolfgang Rasper, Klaus-Dieter Schulze

**Serviceteam:** Siegfried Rasper, Peter Rücker

**Wichtigste / bekannte**

**Motorsportveranstaltungen:**

24-mal nationale und internationale Lausitz-Rallye im Gebiet um Boxberg  
2002 Baja in Leipzig  
2003 Baja im Gebiet um Boxberg mit Ziel Leipzig  
2004 Lausitzer Endurolauf im Gebiet um Boxberg  
2007 Lauf zur Deutschen Meisterschaft und Europameisterschaft im Motorbootrennsport "DMYV

Grand Prix of Germany" auf den Partwitzer See  
2009 Baja 300 Powerdays im Gebiet um Boxberg  
seit 2015 ist die Lausitz-Rallye eine FIA-Veranstaltung  
2017 Unterstützung der Sendung „Wunschbaum“ von Sat 1

2018 Unterstützung der Sendung „Devils Race“ von Pro 7 mit Ausstrahlung bei DMAX  
Mitwirkung bei vielen öffentlichen Veranstaltungen z.B. Lausitzer Seenefest, Holi-Festival, Transnaturale usw.

Unser Verein organisiert seit 2000 die Lausitzrallye; ebenso 2 BAJA-Wettbewerbe, Baja 300 Powerdays, Enduro, Motorbootrennen

**Unsere Ziele / Ideen für die nächsten Jahre:** die Lausitz-Rallye zu erhalten

**Bedanken möchten wir uns bei:** Ministerpräsidenten Michael Kretschmer, dem Landrat Bernd Lange, Lothar Bienst MdL, dem ehemaligen Bürgermeister der Gemeinde Boxberg/O.L. Roland Trunsch, dem jetzigen Bürgermeister der Gemeinde Boxberg/O.L. Achim Junker und dem Organisationsteam der Lausitz-Rallye.

**Unsere Partner / Sponsoren, die uns seit Jahren helfen / unterstützen:**

Firma NADEBOR-Tief-und Landeskulturbau GmbH, Stiftung der Sparkasse Oberlausitz-Niederschlesien, Kampagne „so geht sächsisch“, Firma Dr. Doerr Feinkost GmbH & Co. KG, Firma Niederschlesische Entsorgungsgesellschaft mbH, Landkreis Görlitz, Gemeindeverwaltung Boxberg/O.L., Freiwillige Feuerwehren, Rettungswesen, Polizei und viele Unternehmen der Region.

## Pocket Bike



### Sport mit kleinen Rennmaschinen

Interview mit dem Verantwortlichen Andreas Schmidt aus Dresden

*Wir sprechen von Minibike- und Pocketbike Motorsport. Wann wurde im ADMV mit der Organisation als Serie begonnen?*

Wir sind seit Anfang 2015 ein „ADMV-Ortsclub“ und hatten nur die „Pocketbike-Meisterschaft“ (PB). Im Frühjahr 2017 gab es erste Kontakte zu Mini- und Pitbikern auf dem „Travering“ bei Hamburg und dann im Herbst ein erstes Pilotprojekt gemeinsam mit ADMV-CC auf dem „Harzring“. Seit 2018 gibt es die „PITBIKE open Challenge“ (PoC) als weitere ADMV-Verbandsserie.

*Sind Hubraum und Leistung der Motorräder begrenzt oder in Klassen eingeteilt?*

Natürlich, für Junioren bis 14 Jahre gibt es die „PB-Junior“ mit luftgekühlten Bikes und für Mini- und Pitbiker die „PoC-JUNIOR“ bis 165 ccm. Bei den „PB-Senior“ unterscheiden wir zwischen Luft- und Wassergekühlt und bei den Pitbikern zwischen der „PIT stock 140/165“, der „PIT open“ und der „PoC-14zoll“.

*Sind es serienmäßig hergestellte kleine Motorräder oder auch im Eigenbau gefertigte Fahrzeuge?*

Es kommen grundsätzlich Serien-Modelle zum Einsatz, zusätzliche Tuning-Möglichkeiten sind klar in der Ausschreibung reglementiert.

*Was erwartet einen Sportler, wenn er teilnehmen möchte, wie alt darf oder muss er sein?*

Wir haben da keine starre Altersfestlegung, ab ca. 5 Jahre kann mit dem Pocketbike begonnen werden ... dann so lange wie die Gelenkigkeit passt und es Spaß macht.

*Kann ein junger Sportler mit seinen Eltern zum Veranstalter kommen und sagen „...hier bin ich, was muss ich tun...“ oder welche Vorbereitungen/ Vorkenntnisse sind notwendig?*

NACHWUCHSGEWINNUNG ist uns ein wichtiges Anliegen, für interessierte Kinder bieten unsere Jugendtrainer „Schnupperkurse“ zum Kennenlernen und Testen an. Wenn die notwendigen Fähigkeiten vorhanden sind, kann sich unkompliziert zu Veranstaltungen angemeldet werden. Dazu gehört ein eigenes Bike lt. Reglement und die Schutzausrüstung.

*Aus wie viel Runden oder wie viel Fahrzeit besteht ein Wettkampf?*

Für alle Klassen gehen die einzelnen Wertungsläufe immer über „10 Minuten plus 2 Runden“. Vorher gibt es freies Training, Zweittraining bzw. Qualifikationen, also 4-5-mal 15 Minuten Fahrzeit.

*Sind die Veranstaltungen so vorbereitet, dass ein Teilnehmer früh kommen und abends wieder die Heimreise antreten kann?*

Das ist nur zu unseren Tagesveranstaltungen in Freiberg für die Pocketbiker möglich, die anderen gehen über's WE von Samstagmorgen bis Sonntagmittag, damit die weite Anreise für Fahrer aus ganz Deutschland effektiv ist.

*Wenn aus dem Kind ein Jugendlicher und dann Erwachsener geworden ist, kann er das motorsportlich weiter betreiben?*

Natürlich, wir machen doch organisierten Breitensport für „Jung bis Erfahren“ und von „Einsteiger bis Profi“ nach unserem Motto „Ob mit Pocket-, Mini- oder Pitbike, werde CHAMPION auf deinem Bike“





## Zweiradrallye

### Interview mit Lutz Demuth

Motorsport im öffentlichen Straßenverkehr mit Orientierungsfahrt und Wertungsprüfungen auf Bestzeit in abgesperrten Bereichen

*Wir sprechen von Zweirad – Rallye – Sport. Wann wurde im ADMV mit der Organisation als Serie begonnen?*

1991 aus dem Motorrad – Rallyesport in der DDR, da zum damaligen Zeitpunkt der Motorrad – Rallyesport in damaliger BRD schon existierte.

*Sind Hubraum und Leistung der Motorräder begrenzt oder in Klassen eingeteilt?*

Die Motorräder sind nach Leistungsklassen und Typen eingeteilt:

- Klasse 1 Solo-Motorräder bis 37 kW (50 PS),
- Klasse 2 Solo-Motorräder über 37 kW (50 PS),
- Klasse 3 Motorräder mit Seitenwagen,
- Klasse 4 Jedermann-Klasse (Rallye-light),
- Klasse 5 Motorräder mit Elektroantrieb.

Wobei bei Besetzung unter 5 Teilnehmern eine Klassenzusammenlegung erfolgt.



*Sind es serienmäßig hergestellte kleine Motorräder, oder auch im Eigenbau gefertigte Fahrzeuge?*

Fahrzeuge sind im öffentlichen Straßenverkehr zugelassen, wobei Verbesserungen oder speziell auf den Rallyesport Änderungen mit Zulassung möglich sind.

*Was erwartet einen Sportler, wenn er teilnehmen möchte, wie alt darf er sein?*

Er muss die Fahrerlaubnis haben, also 15 Jahre. Ein entsprechendes Motorrad und die Erziehungsberechtigten müssen zustimmen. Roadbook lesen ist nicht so schwer. Unterstützer sind bei jeder Rallye dabei.

*Kann ein junger Sportler mit seinen Eltern zum Veranstalter kommen und sagen „...hier bin ich, was muss ich tun...“ oder welche Vorbereitungen/Vorkenntnisse sind notwendig?*

Er braucht schon ein Fahrzeug. Eine Halterung für das Roadbook, gibt es bei jedem Zubehörhändler, der Tripmaster am Fahrzeug sollte funktionieren, normale Motorradausrüstung ist usus und schon kann es losgehen in der Jedermann-Klasse.



*Aus wie viel Runden oder wie viel Fahrzeit besteht ein Wettkampf?*

Der Rallyetag dauert mit Anmeldung, Vorbereitung, Orientierungsfahrt inklusive Wertungsprüfungen und Siegerehrung so ca. 6-8 Stunden. Wobei für die Fahrzeit ca. 5 Stunden einzurechnen sind.

*Sind die Veranstaltungen so vorbereitet, dass ein Teilnehmer früh kommen kann und abends wieder die Heimreise antreten kann?*

Ja, das auf alle Fälle. Jedoch eine Anmeldung muss schon vorab erfolgen.

*Wenn aus dem Kind ein Jugendlicher und dann Erwachsener geworden ist, was kann er dann motorsportlich weiter betreiben?*

Der Zweirad-Rallye-Sport ist für jedermann fahrbar. Das ab dem Jugendalter bis ins Rentenalter. Es ist normale Kondition und etwas Findigkeit beim Streckesuchen notwendig. Auch ich habe mit meinem Moped angefangen.

Mehr Infos unter:

[www.zweirad-rallye.de](http://www.zweirad-rallye.de) oder über Facebook



## Steckbrief Zweiradrallyesport:



**Diese Disziplin gibt es seit:** 1991

### **Vorgänger dieser Disziplin war:**

Motorrad-Rallyesport in der DDR, da zum damaligen Zeitpunkt der Motorrad-Rallyesport in damaliger BRD schon existierte.

### **Ausgeschrieben werden aktuell diese Klassen im ADMV:**

- Klasse 1 Solo-Motorräder bis 37 kW (50 PS),
- Klasse 2 Solo-Motorräder über 37 kW (50 PS),
- Klasse 3 Motorräder mit Seitenwagen,
- Klasse 4 Jedermann-Klasse (Rallye-light),
- Klasse 5 Motorräder mit Elektroantrieb.

### **Das Mindest- bzw. Höchstalter für einen Teilnehmer beträgt:**

Entsprechend dem Fahren im öffentlichen Straßenverkehr und damit der Notwendigkeit eines Führerscheines ist das Mindestalter 15 Jahre

### **Mitwirkende Personen im Organisationsteam der Serie sind:**

#### **Die Fachkommission und**

#### **damit das Organisationsteam besteht aus:**

Vorsitzenden Uwe Demuth, sowie den Fahrtleitern der jeweiligen Veranstaltungen, wie Falk Preusche, Lutz Demuth, Bernd Richter, Ulf Dettmar, Matthias Nündel, Heinrich Wack sowie weiteren langjährigen Mitwirkenden wie Reiner Holfert, Wilfried Demuth, Klaus Dettmar, Günter Lässig, Peter Schricker

### **Bisher beteiligte Veranstalterclubs bzw. Streckenbetreiber seit Beginn der Serie:**

MC Görlitz, MC Freital, MC Robur Zittau, MSC Suhl, MC Zerst, MC Jahnatal, MC Wurzen, MC Haßloch, MC FSE Berlin

### **Veranstalterclubs 2022 sind:**

- ADMV – Zweirad – Rallye -Meisterschaft
- MC Freital „Weißeritz-Rallye 2022“ am 08.05.2022
- MC Freital „1000 km durch Deutschland“ am 25. + 26.06.2022
- MC Freital „Rothaar-Rallye 2022“ am 27.08.2022
- MC Görlitz „32. ADMV -Zweirad-Rallye“ am 17.09.2022

### **Weitere Zweiradrallyesport-Events in diesem Jahr:**

- MSC Wurzen „Muldentale-Rallye 2022“ am 22.05.2022 (explizit Sachsenmeisterschaft im SLM)
- Hessler Rallye Team „BLUE DAY“ am 10.09.2022 (explizit Sachsenmeisterschaft im SLM)

### **Besondere zu nennende Persönlichkeiten des Pocketbike / Minibike (Sportler, Teams, Techniker, Fahrleiter, ...):**

- Uwe Demuth – Fachkommissionsvorsitzender, Betreiber der Internetseite [www.zweirad-rallye.de](http://www.zweirad-rallye.de)
- Falk Preusche – Fahrleiter 1000 km und mehrfacher Meister
- René Friedrich – mehrfacher Meister im Zweirad – Rallyesport
- Reiner Holfert, langjähriger Vorsitzender der Fachkommission und bei jeder Veranstaltung zugegen
- Wilfried Demuth, langjähriger Fahrleiter der Fachkommission und bei jeder Veranstaltung zugegen
- Peter Schricker – langjähriger Mitwirkender im Zweirad – Rallyesport und Anbieter von Trainings
- Heinrich Wack – Fahrleiter, Betreiber von Social-media Kanälen und Vorreiter bei der Einführung digitaler Software im Zweiradrallyesport
- Ulf und Klaus Dettmar, langjährige Fahrleiter und Vertreter in Thüringen
- MC Freital und MC Görlitz als dauerhafte Veranstalterclubs seit 1991

### **Unsere Ziele / Ideen für die nächsten Jahre:**

- Festigung und Erweiterung der Teilnehmerzahlen bei den einzelnen Rallyes
- Testeinführung einer Klasse Motorräder mit Elektroantrieb
- Erhöhung des Bekanntheitsgrades des Zweirad-Rallyesports

### **Bedanken möchten wir uns bei:**

- Dem ADMV als ständigen Begleiter und Ausrichter der Meisterschaft
- Den rührigen Veranstalterclubs mit ihren engagierten Helfern
- Den treuen Teilnehmern jeder Rallye

### **Unsere Partner / Sponsoren, die uns seit Jahren helfen / unterstützen:**

- Dem FSP und den vielen jeweiligen Sponsoren der einzelnen Veranstalterclubs





# Rallye

## Rallyesport gestern und heute

Interview mit Remo Palm und Walter Karow

*Wann wurde im ADMV mit der Organisation als Serie begonnen?*

Die ZFK Automobilsport im ADMV e.V. schrieb unmittelbar nach der Wende im Januar 1991 den „ADMV-Rallye-Pokal“ (ARP) aus. Er ist als Fortsetzung der Aktivitäten des ADMV im Rallyebereich mit dem Ende der DDR-Meisterschaft im Rallyesport 1990 zu sehen. Die Ausschreibung zu dieser ADMV-Serie wurde am 23.01.1991 von der ONS – der damaligen höchsten Motorsportbehörde in Deutschland – genehmigt.

Die 5 Veranstaltungen:

- ADMV-Rallye Lutherstadt Wittenberg
- Geplant: ADMV-Rallye Seelow fand nicht statt
- ADMV-Rallye Chemnitz
- NEU: Int. ADAC-Rallye Münsterland für ADMV-Rallye Seelow
- ADMV-Rallye Pneumant Berlin
- ADMV-Rallye Wartburg



fanden bis auf eine in den neuen Bundesländern statt. Nach der Wende wurde am 30.04.1991 in Bärenstein die neue zentrale Fachkommission (ZFK) Automobilsport des ADMV gebildet. Durch die Wahl des bisherigen und langjährigen ZFK-Vorsitzenden, Walter Karow sen., auf dem 7. ADMV-Verbandstag zum Sportpräsidenten, ergab sich die Notwendigkeit der personellen Umbildung. Es wurde beschlossen, die Fachkommission zu verkleinern und folgende Funktionen mit folgenden Sportfreunden zu besetzen.

**Vorsitzender:** Walter Karow jun.

**Landesverbände und Stellvertreter:** Heinz Müller

**Recht:** Manfred Nötzel

**Technik:** Jürgen Sparwald

**Fahrerverbindungsman:** Peter Erbe

*Die Serie besteht aus mehreren Einzelvents, also verschiedenen Rallyes. Wie viel Events im Jahr sind es durchschnittlich?*

Im Durchschnitt seit dem Bestehen der Serie 1991 waren es 12 Veranstaltungen. Dabei waren es in den ersten Jahren 6 Jahren etwa 7 Veranstaltungen im Schnitt. Dies steigerte sich im Laufe der Jahre auf Grund des großen Interesses bei Veranstaltern und Aktiven und

liegt jetzt in den letzten Jahren bei 15 Veranstaltungen (ausgenommen 2020 und 2021 a.Gr. Corona).

*Werden alle Events im Jahresergebnis berücksichtigt oder gibt es Streichresultate?*

Nur im ersten Jahren 1991 wurden alle Veranstaltungen gewertet. In den folgenden Jahren gab es Streichresultate in Abhängigkeit der Anzahl der Wertungsveranstaltungen

*Was erwartet einen Sportler, wenn er teilnehmen möchte, wie alt darf oder muss er sein und welche Lizenz ist erforderlich?*

Wer bei einer Rallye starten möchte, benötigt eine Lizenz des DMSB (Deutscher Motor Sport Bund). Mit der untersten Lizenzstufe ist der Start bei einer Rallye 35 oder Rallye 70 möglich. Für längere Rallyes oder für internationale Einsätze sind höhere Lizenzstufen erforderlich, für die man sich durch erfolgreiche Teilnahme an Wettbewerben oder einem Lizenz-Lehrgang qualifiziert.

Junge Motorsportler können ab dem Kalenderjahr teilnehmen, in dem sie ihren 15. Geburtstag feiern – zunächst nur als Beifahrer. Als Fahrer benötigen sie natürlich einen gültigen Führerschein, d.h. sie müssen 18 Jahre alt sein. Es gibt aber Sonderregelungen wie „Begleitetes Fahren“ ab 17 und seit 2022 sogar die Möglichkeit – allerdings mit starken Einschränkungen –, mit 16 auf Rallye-Wertungsprüfungen ein Fahrzeug zu bewegen. Für Senioren gibt es keine Altersbeschränkung, jedoch ist für Lizenzfahrer ab 70 ein jährlicher Gesundheits-Check erforderlich.

*Kann ein Sportler/nebst Beifahrer eine Nennung abgeben, das Nenngeld bezahlen und zum Veranstalter kommen und sagen „...hier bin ich, was muss ich tun...“ oder sind Vorbereitungen/Vorkenntnisse notwendig?*

Vor 50 Jahren war das noch möglich. Heute erfordert der erste Start eine Menge Vorbereitungen. Außer der schon erwähnten Lizenz braucht der Fahrer seine persönliche Sicherheitsausrüstung, insbesondere Helm und flammabweisende Bekleidung, alles in vorgeschriebener Qualität. Großen Aufwand muss man in die Sicherheit des Rallye-Fahrzeugs stecken. Für alle Fahrzeuge vorgeschrieben sind ein Überrollkäfig, Sportsitze mit entsprechenden Konsolen, spezielle Sicherheitsgurte und ein Feuerlöscher sowie zahlreiche kleine Details wie Haubenhalter oder Fensterfolie. Käfig, Sitze und Gurte müssen in die Fahrzeugpapiere eingetragen sein. Dazu ist es in der Regel notwendig, zunächst einen DMSB-Kraftfahrzeug-Pass (KFP) von einem Sachverständigen erstellen zu lassen. Der KFP ist unerlässlich, wenn zusätzliche technische Veränderungen wie Fahrwerksverbesserungen oder Motor-Tuning vorgenommen werden. Neulinge sollten sich

von einem Rallyeaktiven Motorsportverein oder einem erfahrenen Rallyefahrer beraten und helfen lassen.

*Nur nach STVZO zugelassene PKW mit Kennzeichen dürfen benutzt werden. Was bedeutet die zusätzliche Homologation und sind nur aktuell homologierte oder auch ehemals homologierte PKW zugelassen?*

An Rallyeveranstaltungen dürfen nur für den öffentlichen Verkehr zugelassenen Fahrzeuge teilnehmen. Für die speziellen Sicherheitseinbauten im Fahrzeug wie z.B. Überrollvorrichtung und technische Abweichungen vom Serienzustand entsprechend den DMSB-Fahrzeuggruppen muss zusätzlich ein DMSB-Kraftfahrzeugpass (KFP) beantragt werden.

International werden Fahrzeuge durch die FIA (höchste Motorsportbehörde für den Automobilsport in der Welt) entsprechend ihrer technischen Spezifikation in verschiedene Klassen und Gruppen (RC1 bis RC5) aufgeteilt und erhalten dann nach Prüfung durch die FIA eine Homologation, in der alles genau festgeschrieben wird, was für dieses Fahrzeug erlaubt und zugelassen ist.

Ähnliches gibt es dann auch für Fahrzeuge auf nationaler Ebene, wo der entsprechende Motorsportverband (in Deutschland der DMSB) nationale Fahrzeuggruppen (F und G) definiert.

Wenn Homologationen der FIA nach bestimmten Zeiten abgelaufen sind, können diese Fahrzeuge dann in der Gruppe K oder national in der Gruppe CTC weiter eingesetzt werden.

*Wie lang ist eine Rallye; wie viele Wertungsprüfungen sind an einem Tag zu absolvieren?*

Es gibt verschiedene Kategorien von Rallye-Veranstaltungen, die sich durch die Gesamtlänge der Wertungsprüfungen unterscheiden.

**National Rallye 35:** Wertungsprüfungen maximal 35 km

**National Rallye 70:** Wertungsprüfungen 45 km bis maximal 70 km

**National A Rallye:** Wertungsprüfungen über 70 km  
**Internationale Rallyes:** Hier gelten die Bestimmungen der FIA

Die Anzahl der Wertungsprüfung und die Länge der Gesamtstrecke sind nicht reglementiert.

Durchschnittliche Längen sind 100 km bei Rallye 35, 170 km bei Rallye 70 und 400 km bei A-Rallyes. Jede einzelne Wertungsprüfung erfordert einen hohen Standard bei den Sicherheitsvorkehrungen; das bedeutet einen erheblichen Aufwand in personeller und finanzieller Hinsicht. Deswegen finden üblicherweise zwei Durchfahrten auf jeder Prüfung statt. 2 bis 3 verschiedene Wertungsprüfung sind die Regel bei Rallye 35, 3 bis 4 bei Rallye 70 und 5 bis 6 bei National A.

*Sind die Veranstaltungen so aufgebaut, dass ein Teilnehmer früh kommen und abends wieder die Heimreise antreten kann; ist die technische Abnahme immer am Vortag oder erst früh am Veranstaltungstag?*

Die kurzen Rallyes – also Rallye 35 und 70 – sind als 1-Tages-Veranstaltungen konzipiert mit Dokumenten- und technischer Abnahme von 7 bis 9 Uhr, Besichtigung der Wertungsprüfungen von 8 bis 12 Uhr, Start ab 12 Uhr, Zielankunft zwischen 16 und 18 Uhr und Siegerehrung gegen 20 Uhr. Fast immer wird aber am Freitagabend eine freiwillige Dokumenten- und technische Abnahme angeboten; sie wird von der Mehrzahl der Teilnehmer gern angenommen, weil dann der Wettbewerbstag entspannter beginnt.

Die längeren Rallyes sind 2-Tages-Veranstaltungen, in der Regel mit Abnahme und Besichtigung am Freitag und dem Wettbewerb am Samstag.

## Steckbrief Automobilrallyesport:

### Die Serie „ADMV-Rallyemeisterschaft“ in der aktuellen Form gibt es seit:

Seit 1991 hat sich der ADMV (ZFK ARS) für die verschiedensten Serien (ADMV-Meisterschaft, Landesmeisterschaften, Sonderwertungen wie Trabant-Cup, Juniorenwertung U23, Gruppe G-Cup) im Rallyesport engagiert und verantwortlich gefühlt.

Hauptserien des ADMV:

- 1991 – 1992 ADMV-Rallye-Pokal
- 1993 – 2004 ADMV-PNEUMANT-Rallye-Pokal
- 2005 – 2007 ADMV-Rallye-Pokal
- 2008 – 2015 ADMV-Rallye-Meisterschaft & ADMV-Rallye-200-Meisterschaft
- 2016 – z.Zt. ADMV-Rallye-Meisterschaft & ADMV-Rallye-Pokal
- 2016 – z.Zt. ADMV-Histo-Rallye-Cup (GLP)

Sonderwertungen im Rahmen der ADMV Hauptserien:

- 1997 – z.Zt. ADMV-Trabant-Rallye-Cup
- 2006 – z.Zt. ADMV-Junioren-/U23-Wertung für Fahrer und Beifahrer
- 2017 – z.Zt. ADMV-Gruppe G-Cup

Weitere Serien unter Leitung des ADMV

- 1997 – z.Zt. ADMV-Rallye-Meisterschaft Sachsen-Anhalt/Berlin-Brandenburg
- ADMV-Rallye-Meisterschaft Berlin-Brandenburg
- Rallye-Meisterschaft Sachsen-Anhalt
- 1993 – 2005 ADMV-Rallye-Sachsen/Thüringen
- 2006 – z.Zt. Sächsische-Rallye-Meisterschaft
- 1999 – 2009 NISSAN-Micra-Rallye-Cup

### Vorgänger dieser Serie in der Bezeichnung war:

Vor 1991 waren dies die DDR-Meisterschaft im Rallyesport, danach wie angegeben.

### Ausgeschrieben werden diese Fahrzeugklassen:

Es wurden in den verschiedenen Jahren jeweils die aktuellen Fahrzeug-Gruppen und Hubraum-Klassen der FIA und des DMSB ausgeschrieben.

### FIA-Gruppen

- RC2 Rally2, NR4, S2000-Rally gemäß Anhang J Art. 261, 254, 254A
- R-GT GT-Fahrzeuge gemäß Anhang J Art. 256



- RC3 Rally3 gemäß Anhang J Art. 260
- RC4 Rally4, Gruppe A gemäß Anhang J Art. 260, 255
- RC5 Rally5 gemäß Anhang J Art. 260, 255

## DMSB-Gruppen (national verbessert)

- RC5 Opel ADAM Cup gemäß technischen Serienbestimmungen
- ADAC-Rallye-Cup 2019
- NC1 Fahrzeuge über 3000 ccm
- Gruppe F, N, CTC/CGT und Anhang K der FIA
- NC2 Fahrzeuge 200 bis 3000 ccm
- Gruppe F, N, CTC/CGT und Anhang K der FIA
- NC3 Fahrzeuge 1600 bis 2000 ccm
- Gruppe F, N, CTC/CGT und Anhang K der FIA
- NC4 Fahrzeuge 1400 bis 1600 ccm
- Gruppe F, N, CTC/CGT und Anhang K der FIA
- NC5 Fahrzeuge bis 1400 ccm
- Gruppe F, N, CTC/CGT und Anhang K der FIA

## DMSB-Gruppe G nach Leistungsgewichtsklassen (seriennah)

- NC6 bis 9 Technische DMSB-Bestimmungen für die Gruppe G
- Fahrzeugklassen werden durch Errechnung des Leistungsgewichts (Verhältnis Leergewicht zur Motorleistung in kW des Fahrzeugs) den 4 Klassen NC 6 bis 9 zugeordnet. Dabei sind dann in der Klasse NC6 die leistungstärksten Fahrzeugen und entsprechend in der Klasse NC 9 die leistungsschwächsten Fahrzeuge eingestuft.

## Das Mindest- bzw. Höchstalter für einen Fahrer / Beifahrer beträgt:

Da während einer Rallye Fahrer und Beifahrer das Fahrzeug fahren dürfen, müssen also beide mindestens 18 Jahre sein und im Besitz einer Fahrerlaubnis. Ausgenommen hiervon sind jüngere Beifahrer, die dann aber nicht das Steuer übernehmen dürfen. Eine weitere Ausnahme ist „Begleitetes Fahren ab 17 Jahre“, hier muss der Beifahrer als Begleitperson in der Prüfbescheinigung namentlich genannt sein.

## Mitwirkende Personen im Organisationsteam der Serie sind:

Nach der Wende 1991 wurde die ZFK Automobilsport im ADMV neu gebildet (s. auch Frage 1): Mitglieder waren Walter Karow, Heinz Müller, Manfred Nötzel, Jürgen Sparwald und Peter Erbe. Ab dem Jahr 1992 bestand die FK nur noch aus zwei Mitgliedern, Walter Karow und Heinz Müller. Die bisherigen Mitglieder der FK nahmen als Berater an den Sitzungen teil. Ab 1993 bildete die FK (Walter Karow und Heinz Müller) gleichzeitig das Organisationskomitee und Heinz Müller übernahm die Funktion des Geschäftsführers der ADMV-Rallye-Serie bis 2001. Ab 2002 wurde die Geschäftsführung Antje Landsmann (geb. Gartz) übertragen und das Organisationskomitee setzte sich aus den beiden Mitgliedern der FK und weiteren Sportfreunden zusammen – Klaus Teichmann, Alfred Gorny und Carsten Vogel. Im Jahr 2007 konnte für die Gestaltung der

Internetseite der „ADMV-Rallye-Serie“ Ekkehart Hilmer gewonnen werden, der dies bis heute erfolgreich organisiert.

Im Jahr 2012 erfolgte die Übergabe der Geschäftsführung an Remo Palm. 2014 übergab dann Walter Karow den Staffelstab an Remo Palm, der bis heute Vorsitzender der FK ist. Dem aktuellen Organisationskomitee gehören neben den beiden Vertretern der FK (Remo Palm und Walter Karow) Jana Ziegler (Nachfolgerin für Klaus Teichmann), Alfred Gorny, Oliver Bittner und Jörg Müller an.

## Bisher beteiligte Veranstalterclubs seit Beginn der Serie und aktuell:

Es gibt darüber eine Tabelle mit allen Veranstaltern, die bei Interesse zur Verfügung gestellt werden kann.

## Besondere zu nennende Persönlichkeiten der Serie:

**Sportler/Teams:** Das ist den jährlichen Siegerlisten zu entnehmen

**Techniker:** Carl-Ulrich Karsten

**Rallyeleiter:** Marianne Rehahn, Willy Naumann, Remo Palm

**Organisationsleiter:** Wolfgang Rasper, Jens Ullmann, Johannes Schmutzler

**Andere:** Uwe Langheinrich

**DD-Junior-Cup und HD:** Bernd Depping

**Pneumant:** Wolfgang Andres und Dagmar Seipt



## Unsere Ziele / Ideen für die nächsten Jahre:

Das Konzept, den Rallyesport im Einzugsgebiet des ADMV (vorwiegend also in den neuen Bundesländern) offen für Teilnehmer und Veranstalter aus allen Verbänden zu

organisieren, ist und bleibt die Grundlage des zukünftigen Erfolges. Darauf aufbauend soll der ADMV-Rallyesport auch in Zukunft für bezahlbaren Motorsport für die Aktiven stehen und Möglichkeiten für den Nachwuchssport bieten.

## Bedanken möchten wir uns bei:

Vor allem bei unserem Verband, dem ADMV, dessen Präsidium und dem Geschäftsführer Harald Täger für die Unterstützung in diesen Jahren. Weiterhin bei allen Veranstaltern unserer Serien und deren Team, die mit zum Erfolg unserer Serien wesentlich beigetragen haben und nicht zu vergessen die vielen Aktiven, die an unseren Serien teilgenommen haben.

## Unsere Partner / Sponsoren, die uns seit Jahren helfen / unterstützen:

In den Jahren 1993 bis 2004 war die PNEUMANT Reifen GmbH – mit deren GF (Hans-Jürgen Drechsler/Dr. V. Wingefeld/Dr. Reiner Schieben/Alexander Bleider und Gerd Stubenvoll), im Marketing Michael Nabe und Forschung Dr. Paech – ein großer Förderer und Unterstützer unserer Rallye-Serie.

Weiterhin in den Anfangsjahren die Firma FSP und in den Jahren 2017 bis 2020 Skoda Deutschland durch Andreas Leue.

# Classic Cup

## Interview mit dem Vorstand des Classic-Cup e.V.

*Der ADMV -Classic-Cup wurde in Anbetracht der Entwicklung historischer Rennsporttechnik gegründet. Wer war damals beteiligt?*

Im Oktober haben Bernd Dubrau (SLM) und Erhard Gärtner alle bis zu diesem Zeitpunkt bekannten Veranstalter nach Dresden eingeladen. Da es im ADMV der DDR eine bereits von Peter Melkus, Wolfgang Klix und Andreas Winter gefertigte Ausschreibung gab, haben wir uns diese als Grundlage der Überarbeitung verwendet. Die Federführung unter dem Dach des Landesverbandes Sachsen übernahm 2004 Thomas Haase vom 1. Auer MSC. Nach einigen Jahren legte Thomas die Funktion nieder und Manuel Köster leistete dann gemeinsam mit Sylvia Gierth und Matthias Schneider in Kooperation mit mehreren Clubs gute Vorstandsarbeit. Bis dann am 1. Dezember 2012 der eigenständige „richtige“ CC e.V. gegründet wurde. Die Vorstandsarbeit ab dann übernahmen Frank Steinmetz, Erhard Gärtner, Volker Maas, Karsten Guhra und Frank Milde.

*Wie alt muss ein Fahrzeug sein, um im Classic-Cup eingesetzt werden zu können?*

Je älter, desto besser. Doch ältere Fahrzeuge sind wertvoller, hier ist dann wirklich Schonung wichtig, es soll so wenig wie möglich zum Verschleiß kommen. Das fahren am Limit ist deshalb weder gewollt, noch verlangt, noch führt es zu besseren Platzierungen. Ansonsten gilt im CC diese Baujarsregelung: Tourenwagen bis Baujahr 2000; Formelwagen und Seitenwagengespanne bis Baujahr 1995 und Solomotorräder bis Baujahr 1989. Details dazu sind in der Jahresausschreibung erfasst. Das älteste Fahrzeug ist momentan eine Rovin Tour de France von 1924, also 98 Jahre alt.

*Auch wenn es vornehmlich historische Rennfahrzeuge sind, ist es keine Rennsportserie, es darf nicht auf Bestzeit gefahren werden, Was erwartet einen Sportler, wenn er teilnehmen möchte?*

Es spielt keine Rolle, wie viel Leistung ein Fahrzeug hat, der Sportler muss versuchen, in jedem Durchgang (jede Runde) möglichst die gleiche Zeit zu fahren. Je größer die Differenz, um so schlechter das Ergebnis. Das bedeutet, von Anfang an das Risiko im Wettbewerb gering zu halten; die Sportler präsentieren historische Wettbewerbstechnik und haben Freude am fahren. Hinzu kommt, die familiäre Atmosphäre und der Kontakt zum Fan oder Zuschauer. Jährlich etwa 100 Einschreibungen zeigen, dass es ein guter Weg ist.

*Die Motorradbesitzer sind in der Überzahl; warum sind die Automobilbesitzer in dieser Beziehung zurückhaltend?*

Ganz genau lässt sich das nicht feststellen. Es gibt zum Einen mehr Motorrad- als Wagenbesitzer. Der logistische Aufwand, vom Transport bis hin zur notwendigen Helferzahl (Mechaniker) ist für Automobilsportler

größer. Und die genehmigungsrechtlichen Auflagen für die Veranstalter bis hin zur Streckenherrichtung sind ebenso größer.

*Wettbewerbe können auf Rund- oder Bergstrecken ausgetragen werden. Was sind die Mindestnormen bzw. Mindestanforderungen?*

Das beginnt bei einem Ortsclub und seinem Vorstand, der sich mit den Anforderungen organisatorischer, sportlicher und sicherheitstechnischer Inhalte beschäftigen muss. Wenn dann „Klarheit“ besteht und die Vereinsmitglieder bereit sind, „ihren Mann“ zu stehen, kann es losgehen. Bei Fragen hilft der ADMV oder wir vom CC-Vorstand. Wichtig ist Übrigen von Beginn an Klarheit zu besitzen – „Die vorgesehene Strecke ist abnahmefähig und darf auch für den angesetzten Zeitraum für den öffentlichen Straßenverkehr gesperrt werden“. Auskunft darüber geben Ordnungs- und Straßenverkehrsamt. Die Mindestanforderungen sind im Motorsportreglement (MSR) des ADMV dargelegt.

*Der Classic-Cup wird auch aus Gründen der Effizienz und Kostensparung mit anderen Serien „gekoppelt“. Wer waren bisher diesbezüglich Partnerserien?*

Das waren Rennserien wie die Motorrad-Classic-Trophy oder die Automobilserien HA 600, HAIGO oder TLRC. In den letzten Jahren ist die Pocket-Bike-Sachsenevent-Serie hinzu gekommen, so auf dem Rennplatz







Kinder im Alter von 6 Jahren und erfahrene Sportler bis zum 80.sten Lebensjahr aktiv dabei sind. Die Veranstaltungskombinationen waren „Zweckehen“ zum Vorteil der beteiligten Partner. Auch wenn gewissen Abhängigkeiten dadurch untereinander entstanden, war das bisher nie zum Nachteil. Das galt nicht nur für Events, sondern auch für das gemeinsame Auftreten im Rahmen der „Sachsenkrad“ in Dresden.

*Zur Beantwortung der Fragen haben Erhard Gärtner sowie Bärbel und Thomas Hattwig beigetragen; dafür Dankeschön.*

## Steckbrief Classic Cup:

**Gründungs Jubiläum:** 01.12.2012

**Gründungs Ort:** „Bergwirtschaft“ in Dresden

**Erster Vorsitzender:** Frank Steinmetz

**Vorsitzender im Jahr 2022:** Erhard Gärtner

**Mitwirkende Personen im Vorstand:** Thomas und Bärbel Hattwig

**Ehemals mitwirkende Personen des Vorstandes:**

Thomas Haase, Frank Steinmetz, Karsten Guhra, Manuel Köster, Sylvia Gierth, Matthias Schneider, Frank Milde

**Besondere zu nennende Persönlichkeiten:** Hier möchten wir keine Person nennen, sondern unseren Respekt gegenüber den Fahrern ausdrücken, die nach Beendigung ihrer „Racinglaufbahn“ im CC den Wiedereinstieg vorgenommen haben. Wir zollen ebenso den Respekt gegenüber allen Teilnehmern von „jung bis alt“, ebenso allen Teams. Und wir bedanken uns bei allen Fahrleitungen für Umsetzung der organisatorischen Notwendigkeiten.

**Bisherige Veranstalter:** MC Automobil Berlin, MC Köthen, MC Robur Zittau, 1. Auer MSC, MSC Globus Pausa, MC Zwickau, Freunde des Klassik-Motorsport Cottbus und Freunde des Rennsports Ewald Kluge Weixdorf, Motorradfreunde Käbschütztal, MC Thalheim, MC Reichenbach, MC Erfurt, MSC Schwartenberg, MC Pößneck und Classic-Cup e.V. selbst.

**Veranstaltungen in Verantwortung des CC e.V. auch durchgeführt:** Auf dem Schleizer und Frohbürger Dreieck, dem Riesaer Dreieck, dem Deutschlandring und in Peenemünde

**Veranstalterclubs 2022:** Verein des Historischen Rennsports E. Kluge Weixdorf, MC Köthen, MC Automobil Berlin, MSC Schwartenberg, MSC Globus Pausa

**Ziele für die nächsten Jahre:** Die Geschichte des lizenzfreien Breitensports im Classic-Cup soll fortge-

schrieben werden; der Erhalt und die Präsentation historischer Rennsporttechnik ist neben einer guten Veranstaltungsorganisation wichtiges Anliegen. Neue Konzepte sollen außerdem die Verbindung Historie-Tradition-Moderne der Zukunftssicherung dienen.

**Bedanken möchten wir uns:** Beim langjährigen Streckensprecher Lutz Weidlich; bei Gisela Aurich, die seit vielen Jahren die Einschreibungen und die Auswertung verwaltet und Kristin Weise (geb. Wieczorek), die seit vielen Jahren das Fahrzeugpassregister führt. Dank der Bergwirtschaft „Wilder Mann“ in Dresden, die uns zu guten Bedingungen die Durchführung der Meisterehrung ermöglicht. Dankeschön auch gegenüber allen Vereinen und Fahrleitungen, für die Organisation der sportlichen Events und Dank an den ehemaligen Geschäftsführer Harald Täger, der uns mit allen sportrechtlichen Regelungen zur Seite stand.



# Mitgliederversammlung Blossin 2022

Veränderungen, Vereinfachungen, Förderungen, Neuwahlen



Walter Karow gibt die Ergebnisse der Wahl des Vorstandes bekannt

Die Mitgliederversammlung konnte endlich in Präsenz durchgeführt werden; bereits 2019 gab es eine außerordentliche Mitgliederversammlung ohne Versammlungsort; ein Großteil der Ortsclubs beteiligte sich an der damaligen Umfrage. In diesem Jahr wurde nunmehr der Vorstand nebst Ehrenrat und Revision neu gewählt, die Höhe der Mitgliedsbeiträge ab 2023 und die Neufassung der Beitragsordnung beschlossen.

Das komplizierte jährliche Verfahren der Berechnung der Beitragsanteile für je-

den Club unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Mitgliedschaftsformen wurde abgeschafft. Ab kommenden Jahr werden die Mitgliedsbeiträge in der beschlossenen Höhe 1:1 durch den ADMV in Rechnung gestellt; alle Motorsportverbände verfahren im Übrigen seit Jahren so. Die Ortsclubs erhalten ab 2023 in Abhängigkeit der ADMV-Mitgliederzahl jährlich einen Förderbetrag; Veranstalterclubs werden in der Förderung zusätzlich berücksichtigt. Die ADMV-Geschäftsstelle wird alle Clubs in nächster Zeit über inhaltliche Details und die neuen Verfahrensabläufe informieren.

## Mitgliedsbeiträge ab 01.01.2023

|                                                                                                                                                  |        |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|
| Standard/Vollmitglied .....                                                                                                                      | 54,-€  |
| Standard/Ermäßigt .....                                                                                                                          | 31,-€  |
| Standard/Schüler .....                                                                                                                           | 22,-€  |
| Standard/Familie .....                                                                                                                           | 94,-€  |
| Premium 1 .....                                                                                                                                  | 129,-€ |
| Premium 2 .....                                                                                                                                  | 97,-€  |
| Adventure .....                                                                                                                                  | 88,-€  |
| Sportfahrerdirektmitgliedschaft.....                                                                                                             | 69,-€  |
| Ergänzung: optionale Auslandsreisekrankenversicherung in den Premiummitgliedschaften: bis 65 Jahre = 12,-€/über 65 Jahre = 30,-€ (p.P. jährlich) |        |

## Der neu gewählte Vorstand:

Präsident – Spfr. Frank Milde  
 Stellv. Präsident/Sportpräsident Motorradsport – Spfr. Bernd Sagert  
 Sportpräsident Automobilsport – Spfr. Remo Palm  
 Schatzmeister – Spfr. Andreas Schmidt  
 Beisitzer – Spfr. RA Daniel Breisch  
 Beisitzer – Spfr. Bernd Depping

## Ehrenrat:

Spfr. RA Wolfgang Korb  
 Spfr. Frank Steinmetz  
 Spfr. Detlef Aschendorff

## Revision:

Spfr. Spfr. Andreas Olzmann  
 Spfr. Spfr. Ralf Harting

Beschlossen wurde im Übrigen, dass die Mitglieder, die dem ADMV seit 65 Jahren angehören, den Status eines Ehrenmitgliedes erhalten.

## Ehrenmitglieder des ADMV:

Dr. **Backhaus**, Till/Boizenburg; **Bebber**, Hans-Joachim/Potsdam; **Bennewitz**, Horst/Glaubitz; **Beckhusen**, Bernd/Berlin; **Dietel**, Hartmut/Frauenstein; **Dietrich**, Walter/Oranienbaum; **Erler**, Horst, Frauenstein; **Gebert**, Siegfert/Steinhöfel; **Greiner**, Siegfried/Genthin; **Häfner**, Ulrich/Landin; **Huke**, Peter /Kamen; **Jungmann**, Kurt/Teutschenthal; **Kuczera**, Roger/Woltersdorf; **Klas**, Fritz/Grimma; **Leese**, Sven/Lüdersdorf; **Meier**, Günter/Wolgast; **Pfeil**, Hartmut/Teterow, Ehrenpräsident; **Schneider**,



Blick in den Tagungsraum in Blossin



Gruppenbild aller Teilnehmer der Mitgliederversammlung





Frank Milde (links) ehrt die Repräsentanten der Clubs Lutherstadt Wittenberg, Grimma, Wismar, Bernauer Schleife und Nordstern Stralsund für 65 Jahre Mitgliedschaft

Hans/Grimma; **Scholtz**, Gerda/Berlin; **Schütt**, Marie-Luise/Tetrow; **Seidel**, Rolf, Berlin; **Tetzlaff**, Dieter, Güstrow; **Voß**, Manfred/Neutrebbin; **Winterstein**, Manfred/Potsdam

Ehrungen gab es aus Anlass des 65. Gründungsjubiläum des ADMV auch. Geehrt wurden die Repräsentanten der Clubs, die ebenfalls seit 65 Jahren den ADMV angehören: Lutherstadt Wittenberg; Nordstern Stralsund, Grimma, Wismar und Bernauer



Frank Milde und daneben Andre Reichelt ehren verdienstvolle Funktionäre für den Einsatz im Motorsport

Schleife (MC Zwickau, Motor Mitte Magdeburg und Mecklenburg Strelitz waren nicht vor Ort). Außerdem wurden Mitglieder für ihre langjährige Ehrenamtstätigkeit im ADMV bzw. den Motorsportclubs ausgezeichnet.

Am Ende wurde auch dem ehemaligen Geschäftsführer Harald Täger durch Walter Karow/Rallyekommission und Wolfgang Rasper/RRWC Lausitz gedankt. Der neue Geschäftsführer Andre Reichelt ist seit Mai 2021 im ADMV tätig und hat die Nachfolge im Februar 2022 angetreten.

## Oft gefragt „Was bekomme ich für mein Geld?“

### Große Auswahl – Übersicht der Leistungen

#### Die Clubleistungen des ADMV in allen Mitgliedschaftsformen

##### Jahresbeitrag Standard:

|              |       |
|--------------|-------|
| Kinder       | 20,-€ |
| Ermäßigt     | 28,-€ |
| Vollmitglied | 49,-€ |
| Familie      | 86,-€ |

#### Nutzung 24-Stunden-Pannendienst.

Bei Fahrzeugpanne oder Unfall über die Rufnummer 0049 – (0)30 – 6576 2935 (Notrufzentrale des AvD) Hilfe anfordern. Nur über diesen Kontakt können Details der Hilfe abgeklärt, persönliche Anfragen oder Wünsche in der Leistungsgewähr entgegen genommen werden.

- Standardpannenhilfe am Schadenort bzw. abschleppen zur nächsten Werkstatt in Deutschland
- Rechtsschutz-/Verkehrsrechtsschutzauskunft bei einem ADMV-Vertrauensanwalt
- Wildschadenbeihilfe 30,-/77,-/130,-€ (je nach Mitgliedschaftsdauer)
- Clubpreis bei der Beantragung einer DMSB-Fahrerlizenz
- Förderung von Amateursportlern und Funktionären im Ehrenamt
- Vereinsrechtsschutz für tätige Funktionäre
- ADMV-Oldtimerpass für historische Rennfahrzeuge
- Sonderkonditionen bei Autovermietung Herz
- Beratung in Vereins- und Sportangelegenheiten
- Eine Mitgliedschaft ist im Übrigen Voraussetzung für die offizielle Sportwarttätigkeit im Ehrenamt

#### Mitgliedschaft Premium 1

Jahresbeitrag 2022 = 121,-€

- Alle Clubleistungen des ADMV (wie aufgeführt)

- bei Fahrzeugpanne Hilfe am Schadenort (in Deutschland) oder abschleppen zur nächsten Werkstatt und Erweiterung auf Schutzbriefleistungen sowie Krankenrücktransport (weltweit)
- Jahresunfallversicherung im Motorsport
- Ergänzung Auslandsreisekrankenversicherung bis 65 Jahre = 12,-€; über 65 Jahre = 30,-€ jährlich

#### Mitgliedschaft Premium 2

Jahresbeitrag 2022 = 89,-€

- Alle Clubleistungen des ADMV (wie aufgeführt)
- bei Fahrzeugpanne Hilfe am Schadenort (in Deutschland) oder abschleppen zur nächsten Werkstatt und Erweiterung auf Schutzbriefleistungen sowie Krankenrücktransport (weltweit)
- Ergänzung Auslandsreisekrankenversicherung bis 65 Jahre = 12,-€; über 65 Jahre = 30,-€ jährlich

#### Mitgliedschaft Adventure

Jahresbeitrag 2022 = 81,-€

- Clubleistungen des ADMV (wie aufgeführt)
- bei Fahrzeugpanne Hilfe am Schadenort (in Deutschland) oder Abschleppen zur Werkstatt
- Jahresunfallversicherung im Motorsport

#### Sportfahrerdirektmitgliedschaft

Jahresbeitrag 2022 = 65,-€

- Jahresunfallversicherung im Motorsport
- reduzierte Clubleistungen des Verbandes

**Beachte:** Die Standardpannenhilfe, die Wildschadenbeihilfe und die Rechtsschutz-/Verkehrsrechtsschutzauskunft ist in den Mitgliedschaften für Kinder/Schüler und Sportfahrer kein Bestandteil.

# Was jedes ADMV-Mitglied über die Versicherungsleistungen wissen sollte

Verlass ist auf unsere Partner CLARK Germany, Concordia, AVD mit Pannendienst

## Pannenhilfe

Eine Panne mit dem PKW, Motorrad oder Wohnmobil wünscht sich Niemand. Wenn es doch passiert, ist jede Hilfe willkommen. Die einfache Pannenhilfe vor Ort, das Abschleppen bis zur nächsten Werkstatt bis hin zur weltweiten kompletten Schutzbriefleistung ist mit dem AvD vereinbart. Der Automobilclub von Deutschland ist seit vielen Jahren Partner des ADMV. Mit seiner großen Pannenhilfsflotte und vertraglich gebundenen Dienstleistern sichert er in Deutschland und weltweit die Hilfe im „Fall des Falles“. Nachfolgend die wichtigsten Inhalte dieses Leistungsangebotes:

- Der Schutz besteht bei der Nutzung folgender Fahrzeuge durch das Mitglied: Kraftwagen mit mehr als 50 ccm Hubraum; als Pkw zugelassene Fahrzeuge mit bis zu 9 Sitzplätzen sowie Campingfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von bis 4 t; jeweils unter Einschluss mitgeführter Wohn-, Gepäck- oder Bootsanhänger. Nicht versichert sind Mietwagen, Taxen und/oder gewerbsmäßiger Güterverkehr/Kurier- und Paketdienste. Nicht geschützt sind „Schrottfahrzeuge“ oder von der Polizei beschlagnahmte/sichergestellte Fahrzeuge; Fahrzeuge der gewerbsmäßigen Personenbeförderung; Fahrzeuge zum Zweck der Probe- oder Überführungsfahrt (z.B. mit rotem Händlerkennzeichen).
- Bei einem Unfall oder einer Panne in Deutschland wird Pannenhilfe durch den AvD-Pannenhelfer oder Servicepartner vor Ort gewährt. Wenn die Hilfe am Ereignisort nicht möglich ist, erfolgt die kostenfreie Abschlepphilfe zur nächsten geeigneten Werkstatt oder zum gewünschten, in gleicher Entfernung liegenden, Ort. Gepäck oder Ladung werden ebenfalls transportiert.

Der weltweite Versicherungsschutz in den Mitgliedschaften Premium 1 und 2 umfasst: Bergung des Fahrzeuges nach Panne oder Unfall; Leistungen nach Fahrzeugausfall (Weiter- oder Rückfahrt); Fahrzeugabholung nach Fahrerausfall; Krankenrücktransport und Rückholung von Kindern

Der weltweite Versicherungsschutz in den Mitgliedschaften Premium 1 und 2 beinhaltet diese Leistungen im Detail:

- Bergung des Fahrzeuges nach Panne oder Unfall
- Weiter- oder Rückfahrt nach Fahrzeugausfall (wenn das zum Zeitpunkt des Ereignisses geführte Fahrzeug nach Panne oder Unfall nicht fahrbereit oder gestohlen ist, am selben Tag nicht fahrbereit gemacht oder gefunden werden kann) zum ständigen Wohnsitz oder zum Zielort; erstattet werden pro Person Bahnfahrtkosten 1. Klasse, ab 1000 km Entfernung (einfache Strecke) Linienflugkosten und Fahrkosten öffentliche Verkehrsmittel bis 50,- €. Liegen Schaden- oder Zielort außerhalb Europas, beläuft sich der Höchstbetrag für diese Leistungen und Fahrten aller Personen auf 10.000,- €.
- Übernachtung bei Fahrzeugausfall (1...3 Nächte; je bis 75,- € je Person/Nacht, sowie bis 50,- € für öffentliche Verkehrsmittel)
- Mietwagen bei Fahrzeugausfall (Ist das Fahrzeug nach Panne oder Unfall nicht fahrbereit oder wurde gestohlen, werden die Kosten für einen Selbstfahrmietwagen bis höchstens 7 Tage/ maximal 60,- € je Tag erstattet.)
- Fahrzeugtransport nach Fahrzeugausfall (Kann das Fahrzeug nicht innerhalb von 3 Werktagen fahrbereit gemacht werden oder übersteigen die voraussichtlichen Reparaturkosten im Ausland im Vergleich mit hiesigen Aufwendungen, sorgt der AvD für den Transport des Fahrzeuges in eine Werkstatt oder zum Wohnsitz). Zum Leistungsumfang gehört auch der Transport der berechtigten Insassen zum Wohnsitz des Mitgliedes.
- Fahrzeugabholung nach Fahrerausfall (bei länger Krankheit mehr als 3 Tage oder Tod des Mitgliedes, Kosten bzw. Aufwendungen der Rückholung; 50 Cent je Kostenersatz je Entfernungskilometer Ereignisort/Wohnsitz; Bahnfahr- und Übernachtungskosten)
- Krankenrücktransport (Muss das Mitglied bei einer Auslandsreise aufgrund eigener Erkrankung zum ständigen Wohnsitz zurücktransportiert werden, werden die Kosten übernommen, ebenso, wenn medizinisch notwendig oder behördlich vorgeschrieben ein Arzt oder Sanitäter anwesend sein muss. Übernachtungskosten bis 3 Nächte/bis 75,- € je Person/Nacht)
- Krankenbesuch im Ausland (Aufwendung für eine nahe stehende Person bis höchstens 550,- €)
- Hilfe im Todesfall (Überführung oder Bestattung im Ausland, bis 10.000,- € Aufwendungen)
- Vorzeitige Heimreise (vorzeitiger Abbruch der Reise wegen Erkrankung, schwerer Verletzung, Tod eines Angehörigen, erheblicher Schaden am Vermögen, Erstattung der Aufwendungen bis 2.500,- €)
- Strafverfolgung (Wird das Mitglied bei der Auslandsreise verhaftet oder droht Haft, werden Gerichts-, Anwalts- und Dolmetscherkosten bis 2.500,- € sowie bei einer Strafkautions bis 15.000,- € vorgestreckt.)

- Bestandteil ist auch der weltweite Krankenrücktransport nach Verkehrs- oder Sportunfall.

## Auslandsreisekrankenversicherung – ein optionaler Baustein

Mitglieder, die aus persönlichen, beruflichen oder sportlichen Gründen sich auch im Ausland aufhalten, sollten eine Auslandsreisekrankenversicherung besitzen; sie kann optional zur Premiummitgliedschaft abgeschlossen werden. Jeder kann beim Auslandsaufenthalt krank werden oder sich bei einem Unfall Verletzungen zu ziehen. Da die ärztliche Versorgung, die Krankenbehandlung bis hin zum Krankenhausaufenthalt im Ausland oft teuer ist, als in der BRD, macht solch eine Versicherung allein aus finanziellen Erwägungen heraus Sinn. Die persönliche Krankenversicherung trägt die regulären Kosten; die Auslandsreisekrankenversicherung die entstandene Differenz und noch viel mehr! Partner für den Auslandskrankenschutz ist die CONCORDIA.

Nachfolgend die wichtigsten Inhalte:

- Leistungsgewähr bis 42 zusammenhängende Tage Auslandsaufenthalt
- Ambulante ärztliche Versorgung inc. verordneter Arznei- und Verbandsmittel sowie ärztlich verordnete Hilfsmittel
- Krankenhausbehandlung im Ausland und Kostenübernahme für die Unterbringung einer Begleitperson, wenn die zu behandelnde Person minderjährig ist.
- Übernahme Transportkosten zum nächstgelegenen Krankenhaus/Notfallarzt; ebenso Kostenübernahme für Verlegungstransport zum geeigneten Krankenhaus
- Medizinisch notwendiger Rücktransport zum ständigen Wohnsitz/Krankenhaus in der BRD und Kostenübernahme für medizinisch notwendige Begleitperson
- Übernahme Betreuungskosten für mitgebrachte, minderjährige Kinder
- Übernahme für Such-, Rettungs- und Bergungsaufwendungen bis 5.000,- €
- Übernahme von Überführungs- bzw. Bestattungskosten

Hinweis: Ist eine Rückreise innerhalb von 42 Tagen Auslandsaufenthalt aus medizinischer Sicht nicht möglich, werden die Behandlungskosten im Ausland so lange übernommen, bis die Rückreise ohne Gefährdung der Gesundheit möglich ist.

## Motorsport hat Risiken

### Versicherung bleibt Pflicht und Empfehlung

Vereine, die Motorsport organisieren, müssen nach deutscher Gesetzgebung eine Haftpflichtversicherung nachweisen. Das gilt für Trainings, Breiten- und Lizenzsportveranstaltungen; unabhängig vom Prädikat. Dabei ist die Höhe der Deckungssumme vorgeschrieben; der ADMV bietet die Varianten 3,0 oder 5,0 oder 10,0 Millionen Euro Haftpflichtdeckung an. In Zusammenarbeit mit dem Versicherungsmakler CLARK Germany bietet der ADMV den Vereinen als Veranstalter und den Sportlern ein umfangreiches Versicherungspaket an. Wenn eine Veranstaltung beim ADMV angemeldet wird, werden automatisch die Versicherungen:

- Veranstalterhaftpflicht
- Teilnehmerhaftpflicht
- Helferunfallversicherung und
- Zuschauerunfallversicherung

vermittelt und abgeschlossen. Damit hat der Verein die Pflichten gegenüber dem Gesetzgeber und Sportbehörden erfüllt. Vereinsvorstände, die Motorsport ohne Haftpflichtversicherung zulassen, tragen im „Fall des Falles“ die Kosten, sie haften für den entstandenen Schaden.

### Und die aktiven Sportler?

Wer trainiert oder aktiv an Motorsportevents teilnimmt, sollte eine Unfallversicherung besitzen. Die einfachste und unkomplizierteste Variante ist eine „automatische“ Unfallversicherung in der Mitgliedschaft (Premium 1, Adventure, Sportfahrer). Diese Leistungen sind darin enthalten:

Vollinvalidität = 64.000,- €; Invalidität = 32.000,- € (mit Progression 200 %); Bergungskosten = 3.000,- €; Heilkosten = 2.500,- €; Übergangsleistung = 2.000,- €; Todesfallleistung = 16.000,- €

Die Veranstalter können im Übrigen im Breiten- und Hobbysport den Teilnehmern eine Tagesunfallversicherung mit ähnlichen Leistungen anbieten.

Aktive, die eine Fahrerlizenz des DMSB besitzen, besitzen automatisch eine Unfallversicherung. Im „Fall des Falles“ erhält ein Betreffender Leistungen aus der Unfallversicherung der Mitgliedschaft und aus der DMSB-Fahrerlizenz.

**Abschließender Hinweis:** Die Gesamtfassung aller Versicherungsleistungen kann im ADMV abgefordert werden.



## Werbung – Angebote des ADMV zu neuen Produkten



Werbung macht aufmerksam, Werbung kann wichtig und muss zutreffend und auch chic sein. Der Geschäftsführer des ADMV, Spfr. Andre Reichelt, hat sich Gedanken gemacht und neue Produkte kreiert. Dazu gehören Kleidungsstücke und auch nützliche bzw. praktische Werbeelemente für die Clubs und Veranstalter.

**Bei Interesse bitte Kontakt zur Geschäftsstelle (033638-486336; [info@admv.de](mailto:info@admv.de)) aufnehmen.** Der ADMV möchte wissen,

wie ist die Interessenlage, was wird von den Mitgliedern oder Vereinen gewünscht. Die Produktion ist in diesem Jahr geplant; aufgrund der allgemein bekannten Krisensituation rechnen wir zwar mit längeren Vorlaufzeiten, möchten aber Angebot von der praktischen Seite auf den Weg bringen – also macht mit. Anbei einige Beispielbilder zum neuen Design.



**Euer ADMV**



### 44. Novemberpokal

# Finale Enduro-Europameisterschaft

60 km eine Runde / je 3 Sonderprüfungen

Veranstalter: MC Woltersdorf e.V.



**Start 08.00 Uhr im  
Museumspark Rüdersdorf  
29. / 30.10.2022**





## Heiß auf Motorsport – Bevor die Fahrer Gas geben

Seit dem Kindesalter helfen Janina Lindner und Lucy Lehnert dem Verein MSC Teutschenthal. Der Talkessel, die bekannte Motocross-Strecke, ist ihr „zweites zu Hause“ geworden. In diesem Jahr eingesetzt direkt auf der Startgeraden, sie zeigen den Fahrern an, dass in wenigen Sekunden die Hatz beginnt. Junge Mädchen stehen „ihren Mann“ – toll, dass es so etwas sicherlich in vielen Vereinen gibt



## Spannendes aus dem Leben eines Funktionärs



Eberhard Kliem aus Cottbus ist leidenschaftlicher Motorsportler, und das seit 50 Jahren. Er begann wie viele Mitglieder des ADMV bereits in der DDR Erfahrungen zu sammeln, übernahm Funktionen in der damaligen Bezirksleitung des ADMV in Cottbus. Eberhard schreibt, dass er nie Rennfahrer war, aber trotzdem Adrenalin spürte. Ist das möglich? Natürlich! Wer an vorderster Front Motorsport organisiert, wer live dann alles erlebt, wer den Rennfahrern zum Sieg gratuliert, wer sich nicht zu feige ist, nach

Unfällen mit Angehörigen zu sprechen, wer trotzdem nicht aufgibt und wer immer wieder seine Leute motiviert „Wir schaffen das!“, der verspürt auch Adrenalin. Das von ihm verfasste Buch ist 190 Seiten dick, spannend ist das Erlebte und toll sind die Bilder und Erklärungen dazu. Wenn man so will, könnte man den Namen und Ort ändern – so oft und ähnlich hat sich das auch in anderen Vereinen zugetragen. Lust auf das Lesen bekommen? Dann für 15,- € das Buch beim Autor (0171-8028477) oder im Buchhandel unter ISBN 978-3-86929-503-9 bestellen.

## Aus der Fahrzeuggeschichte und Motorsporttechnik der DDR



In der Fahrzeugbranche der DDR war scheinbar im Vergleich mit anderen Nationen nicht viel los, und trotzdem darüber ein Buch? Genau deshalb, da es sehr viel Unbekanntes gibt! Unzählig sind die Ideen, Überlegungen und Anstrengungen der damaligen Ingenieure, Konstrukteure, Formgestalter, Entwickler bis hin zu den Mitarbeitern in den Versuchsabteilungen. Viele Entwicklungen in der PKW-, LKW- und Zweiradbranche kamen nie an die Öffentlichkeit, von

Versuchsmustern abgesehen. Fertig gebaute und erprobte Fahrzeuge mussten „eingestampft“ werden, die wartende Bevölkerung bekam die Entwicklungen nie zu Gesicht. Obwohl es sehr viele Engpässe gab, waren sich oft Mitarbeiter in den staatlichen Betrieben nicht zu schade, den Motorsportlern zu helfen. Und die Technik und Bastler des Motorsports wiederum bewiesen, dass sie bestehenden Mangel durch eigene Entwicklungen und wirklich interessante Kreationen im Motorrad-, Automobil- und Motorbootrennsport ausglich. Das ist lange her, die Geschichte droht zu verblasen; Irgendwann wird sich Niemand mehr daran erinnern. Deshalb gibt es das neue Buch im Format 19 x 26 cm mit unzähligen, z.T. bisher nicht veröffentlichten Bildern im Hardcoverumschlag für 27,99 €. Zu bestellen im Buchhandel unter ISBN 978-3-96453-281-7.



# DMSB mit neuer Struktur

Mehr Verantwortung den Verbänden übertragen

Seit mindestens 2 Jahren gibt es im DMSB Überlegungen, die ehrenamtlichen Verantwortungsbereiche zu verändern und zu komprimieren. Ebenso ist überlegt worden, wie das Hauptamt der beteiligten Verbände sowie des DMSB selbst direkt die sportliche Entwicklungen und Entscheidungen „ohne Umwege“ für alle Disziplinen in Zukunft verbessern kann. So sind die ehemaligen (vielen) Fachausschüsse in der Sportkommission für Automobilsport und Motorradsport aufgegangen. Ein Beirat, bestehend aus dem Hauptamt DMSB/ADAC/AvD/DMV/ADMV/LMFV wird in monatlichen Konferenzen auswerten, abstimmen oder Wichtiges auf den Weg bringen. Ebenso ist die Verantwortung vieler Disziplinen und der dazugehörigen Prädikate mit neuen Initiativen in die Hände der Verbände gelegt wurden. Bereits seit Jahren gibt/gab es das für die DTM, MX-Masters, SuperMoto und Enduro oder Internationale Deutsche Rallye-meisterschaft. Weitere Disziplinen folgen, auch der ADMV ist daran beteiligt. Fest steht, die Kooperation, das Miteinander, Fairness und Vertrauen bis hin zum notwendigen Synergieeffekt erhält einen völlig neuen Stellenwert.

Harald Täger

10 WP's  
BOXBERG/O.L.

FINAL  
FIA  
ERT  
RALLY  
TROPHY

SO GEHT  
SÄCHSISCH.

## Prädikate

FIA European Rally Trophy Final  
DMSB-Schotter-Rallye-Cup  
AvD Rallye Meisterschaft  
ADMV Rallye Meisterschaft  
HD Schotter Cup  
Sächsische Rallye Meisterschaft



DMSB

...DREI.ZWEI.EINS SCHOTTER!

KLINIK AVARIA  
Kronach

DR. DOERR  
•Der Leckermacher•

Tief und Landes-  
kulturhaus GmbH  
NADEBOR

Heiduschke Spohla GbR

Foto: info@lauen-entfallen.de





# UNSER LEISTUNGSANGEBOT 2022

## • ADMV-Clubleistungen für Mitglieder

- **Pannenhilfe** vor Ort oder Abschleppen in Deutschland bis zur nächsten Werkstatt in allen Mitgliedschaften über die 24-Stunden-Rufnummer 030/65 76 29 35
- **Weltweite Pannenhilfe, Auslandsreisekrankenversicherung und Krankenrücktransport** in den Mitgliedschaften Premium 1 und 2
- **Verkehrsrechtsberatung** beim Vertragsanwalt des Verbandes
- **Vereinsrechtsschutz** für im Auftrag des Ortsclubs tätige Sportwarte, Funktionäre und Helfer (Strafrechts-, Schadenersatz-, Sozialgerichtsrechtsschutz und Rechtsschutz bei Ordnungswidrigkeiten)
- **Wildschadenbeihilfe** jährlich einmal in den Staffeln bis 130,- € (ab 3 Jahre Mitgliedschaft), bis 77,- € (ab 2 Jahre Mitgliedschaft), bis 30,- € (ab 1 Jahr Mitgliedschaft)
- **Vermittlung von Oldtimer – Versicherungen** (auch Sportfahrzeuge)
- **Ausstellung des ADMV-Oldtimerpasses** für historische Rennfahrzeuge bei der Teilnahme am Classic-Cup
- **Clubpreis bei der Beantragung einer DMSB-Fahrerlizenz\***
- **Nachlass auf die Einschreib- oder Nenngebühren für Mitglieder** bei der Teilnahme an ADMV-Serien\*
- **Neu – der Sportfahrerjugendausweis**
- **30,- € ADMV-Förderung für lizenzierte Sportwarte des DMSB**, sofern die Lizenz über den ADMV beantragt wurde
- **Ausstellung des Campingcarnets** zum AvD-Clubpreis
- **Günstiger Mietwagenservice über Firma Hertz, Tel. 01806 33 35 35, Bestellcode (CDP- Nummer) 517 038\***
- **Angebot für zusätzliche Unfallversicherungen im Motorsport** mit höheren Deckungssummen (bis hin zur Rentenzahlung)
- **Individuelle Versicherungsangebote für die Motorsportvereine und deren Sportstätten**
- **Leistungsbezogene Fördermöglichkeit** für aktive Sportler bei Nominierung durch den DMSB
- **Jahresunfallversicherung im Motorsport in den Mitgliedschaften Premium 1, Adventure und Sportfahrer\***  
(\* gilt für die neue Sportfahrermemberschaft)

## • ADMV-Leistungen für Vereine

- **Beitragsanteil** für alle im ADMV registrierten Mitglieder des Ortsclubs
- **Neue günstige Veranstaltungspflichtversicherungen** (Veranstalterhaftpflicht/Teilnehmerhaftpflicht/Teilnehmerunfall/Funktionärsunfall/Zuschauerunfall) sowie neue Angebote **für das Jahrestrainingsgelände**
- **Bereitstellung von Mustersatzungen, Ausschreibungsvordrucken;** Vordrucke für Jahresabrechnungen gemeinnütziger Vereine, Förderung von Sportlern, Entschädigung von ehrenamtlich tätigen Sportwarten u.ä.
- **Genehmigung** von lizenzpflichtigen Clubsport- sowie lizenzfreien Breiten- und Tourensportveranstaltungen durch den ADMV
- **Hilfe mit Rat und Tat** bei verbands-, satzungs- und finanzrechtlichen Fragen; auch bei Neugründungen von Vereinen
- **Ehrung** bei Vereins-, Veranstaltungs- und Gründungsjubiläen
- **Vermittlung von Fahrsicherheitstraining**