

IMPRESSUM INHALT

„Autorennsport in der DDR“
ist der geschützte Titel eines Buchs von
SCHNEIDER TEXT Éditions spécialisées

Bildnachweis

Archiv Horst Ihling, BMW Historisches Archiv,
Karl-Heinz Cramer, Arno Dietzel, Konrad von
Freyberg, Inge Eckardt-Greifzu, Jürgen Günther,
Mike Jordan, Eberhard Kittler, Annemarie
Kohlrausch, Dieter Kubald, Heinz Martin, Günter
Oppel, Wolfgang Reich, Paul Thiel, Martin Schröder,
Rainer Simons, Helmut Weise

Dank

Autor und Verlag danken Halwart Schrader
für seine freundliche Unterstützung bei
der Konzeption dieses Buchprojekts.

Copyright 2006 by SCHNEIDER TEXT

1. Auflage, Originalausgabe
Alle Rechte der Vervielfältigung und
Verbreitung einschließlich Wiedergabe durch
elektronische Medien, Erfassung und Nutzung
auf elektronischen Datenträgern und Netzwerken
inkl. Internet u.ä. sowie Fotokopie vorbehalten.

Herstellung

Layout: Hans-Jürgen Schneider
Scan, Produktion: Valentin Schneider
Schlußredaktion: Gabriele Schneider
Druck: Westermann Druck Zwickau GmbH

Vertrieb

Delius Klasing Verlag GmbH, Siekerwall 21,
D-33602 Bielefeld; Tel. 0521/5590,
Fax: 0521/559113;
E-mail: info@delius-klasing.de

ISBN

2-911870-16-6

Verlag

SCHNEIDER TEXT Éditions spécialisées
E-Mail: schneider-text@wanadoo.fr
website: www.schneider-text.com

Dépôt légal 2006

Vorwort des Autors	5
Geleitwort des ADMV-Ehrenpräsidenten	7
Frühzeit des Rennsports mit Wartburg und DIXI 1899-1928	
Wartburg bei internationalen Fernfahrten 1899-1902	9
DIXI bei Herkomefahrten und Kaiserpreisrennen 1905-1907	14
DIXI bei Prinz Heinrich- und int. Zuverlässigkeitsfahrten 1908-1912	18
DIXI auf der AVUS, bei Reichsfahrten 1921-1928; Langstreckenrekord	29
BMW „made in Eisenach“ im int. Motorsport 1928-1940	
DIXI-Nachfolger BMW 3/15 PS und BMW 315 im Sport 1928-1935	39
BMW 328 als der erfolgreichste Vorkriegs-Sportwagen 1936-1940	46
Motorsport im deutschen Osten nach dem Krieg 1947-1951	
BMW-Renn- und Sportwagenentwicklung in Eisenach 1947-1951	52
Vom BMW Intertyp und Stromlinie S1 zum BMW 340-S	54
Privatrennfahrer „Ost“ der 30er bis 50er Jahre	
Paul Greifzu: ein Leben für den Motorsport	68
Bobby Kohlrausch: vom Motorradrennfahrer zum Automobilmeister	74
Kurt Baum: Flieger, Maler, Konstrukteur und Rennfahrer	77
Private Renn- und Sportwagenwagenhersteller DDR 50er Jahre	
Erich Reif K. G.: Rennwagenbau auf BMW 328-Basis in Chemnitz	82
Ernst Klodwig: erfolgreich im BMW Formel II-Monoposto	84
Helmut Weber: Monoposto „Weißer Traum“ mit verbesserter BMW-Technik	86
Max Wetzig: 1,5-Liter-Rennsportwagen mit Alukarosserie	88
Georg Werkmeister: BMW 315/1 und 328 als Ausgangsbasen	89
Richard Weiser: Kleinstrennwagen „Windsbraut“ mit BMW-Motorradmotor	91
Joseph Ortschitt: Formel III-Renner mit BMW-Triebwerken	92
Die DDR-Rennkollektive 50er Jahre; Verfeinerung der BMW-Technik	
DAMW- und IFA-Rennkollektiv Berlin Johannisthal 1950-1953	95
Übernahme des Rennkollektivs durch EMW 1953, Bau neuer Rennwagen	106
EMW auf AVUS und Nürburgring in der 1,5-Liter-Klasse gegen Porsche	117
EMW wird 1956 AWE, neue Wagen; 1957 Schluß auf der Rundstrecke	131
Der von EMW/AWE 1954-1956 entwickelte V6-DOHC-Formel I-Motor	137
Zwölfzylinder-Prototyp mit Auto Union-Genen; Film „Rivalen am Steuer“	140
EMW und AWE im nationalen und internationalen Rallyesport	
Rallyes mit IFA F9 und Wartburg 311 1954-1959	145
Rallyes mit Wartburg 311 und 312/1 1960-1966	161
Rallyesport mit dem Wartburg 353 1966 bis 80er Jahre	173
Rallyeeinsätze, Technik von Wartburg 353, 353W, 1,3; 70er bis 1990	182
Erinnerungen in Farbe: Rallyeschilder, Plaketten, Embleme	190
Formelwagen, Melkus RS, Buggys, Rennboote mit Wartburg-Technik	
Formel-Renner von Melkus und Lehmann 1961-1970, Melkus RS 1000	193
Rundstreckenrennen mit Wartburg 353W in den 70er Jahren	201
Buggys mit Wartburg-Technik 1976 bis 80er Jahre	206
Wassersport mit Wartburg-Einbau-Rennbooten 1957-1976	211
Rallyeeinsätze des Automobilwerks Eisenach 1954-1990	215

Motorsport trotz Mangelwirtschaft

Schon 1899 beteiligten sich Wartburg-Wagen an Autorennen. Nach dem Krieg machten Formel- und Sportwagen von BMW (Ost), EMW, AWE und DAMW Furore. Bei Rallyes hielt bis 1990 der Zweitakt-Wartburg die DDR-Fahne hoch.

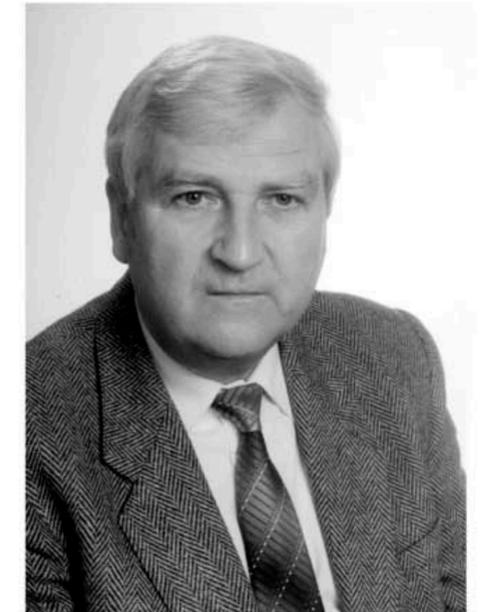
Automobil-Wettbewerbe sind praktisch so alt wie das Auto selbst. Ihre Geburtsstunde war aus heutiger Sicht die „Wettfahrt für Wagen ohne Pferde“ am 22. Juni 1894 über 126 km von Paris nach Rouen. Dabei erwiesen sich die Wagen „mit Motoren nach dem Systeme Daimler“ allen anderen überlegen.

Unmittelbar nach Gründung der Fahrzeugfabrik Eisenach A. G. 1896 starteten bereits drei Jahre später Wartburg-Motorenwagen zu ersten Automobilwettbewerben. Dabei machten damals weder das Reglement, noch die Technik zunächst kaum wesentliche Unterschiede zwischen den Renn- und Gebrauchsfahrzeugen.

Autorennen als technisches Erprobungsfeld

Das blieb jedoch nicht lange so! Die Automobilbauer und auch die Vertreter der Zulieferindustrie erkannten recht bald, daß der Motorsport nicht nur um seiner selbst willen auszuüben war: Siege bei Rennen und Automobil-Wettbewerben eigneten sich ganz vorzüglich für die Firmenreklame, waren zudem auch in technischer Hinsicht äußerst interessant; denn man konnte bei diesen Wettbewerben wertvolle Erkenntnisse für die Weiterentwicklung gewinnen. Die attraktiven internationalen und auch die vielen kleineren, aber wichtigen Fahrten mit dem Auto wurden das Einsatzfeld der großen Automobilwerke. Darüber hinaus fuhr man nicht nur Rennen in der klassischen Domäne des Motorsports, sondern auch Zuverlässigkeitsfahrten, Langstreckenwettbewerbe, Zweckmäßigkeitkonkurrenzen, Geschicklichkeitsturniere und vor allem Rallyes - und das alles im Ansatz schon vor nunmehr über 100 Jahren.

Vieles ist heute mehr oder weniger in Vergessenheit geraten. Wer weiß heute noch etwas von den „Russischen Kaiserpreis-

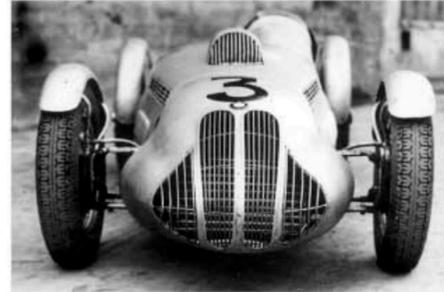


Autor Horst Ihling, Jahrgang 1932, trat bereits 1951 als Kfz-Schlosser-Lehrling in die Dienste von BMW/EMW Eisenach ein. Nach Abitur und Hochschulstudium 1954 bis 1959 wirkte der frischgebackene Diplom-Ingenieur bei EMW-Nachfolger AWE bis 1991 als wissenschaftlicher Mitarbeiter des Technischen Direktors, Leiter der Rallyesport-Abteilung, Beauftragter für internationale Zusammenarbeit und Pressechef von Wartburg-Produzent AWE. Als Autor zahlreicher Fachbücher, die bis 1989 Auflagen in Höhe von insgesamt 1,3 Millionen Exemplaren erreichten und nach der Wende durch weitere Spezialtitel ergänzt wurden, machte sich Ihling international einen Namen.

fahrten“: 2500 km durch Sümpfe und Steppen sowie über Straßen, die keine waren. In neun Tagen von St. Petersburg bis nach Sewastopol! Noch härter war mit Sicherheit das erste große Rennen halb um die Welt von New York nach Paris, an dem



Oben links: erste Vorstellung und Probefahrt des BMW Intertyp 1949 auf der Eisenacher Autobahn; die beiden Herren mit Kappe und Hut (li) waren die russischen Chefs im damaligen BMW-Werk der sowjetischen Aktiengesellschaft (SAG) "Awtowelo", Generaldirektor Safranow und Oberingenieur Mirushin; in der Mitte der deutsche Betriebsdirektor Martin Zimmermann und der erste Fahrer des Intertyp, Otto Fischer; rechts Ing. Flatter. Unten: die imposante Frontpartie des Intertyp, deren Gestaltung die Handschrift von Oberingenieur Georg Hufnagel trug. Die schmalen Straßenreifen passen allerdings nicht so recht zum Gesamteindruck des Renners.



Mitte links: Nach knapp zweijähriger Entwicklungs- und Bauzeit stand Mitte 1949 der Eisenacher Formel II-Rennwagen „Intertyp“ auf den Rädern. Er konnte nach Anbringung der Mini-Kotflügel auch in der Sportwagenklasse bis 2000 cm³ eingesetzt werden. Unten: die wuchtige Heckpartie des Intertyp; die Aerodynamik-Hutze hinter dem Fahrersitz hatte man weit nach hinten gezogen.



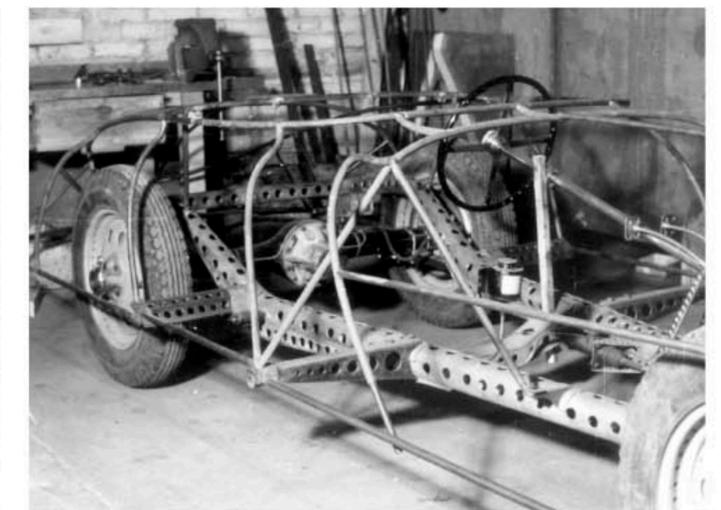
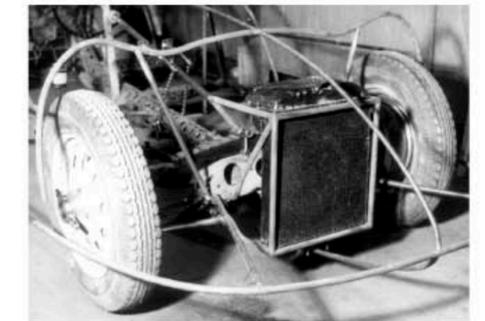
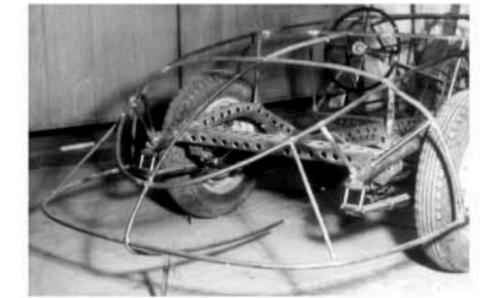
als auch bei Langstrecken-Rennen eingesetzt werden. Darüber hinaus plante das BMW-Werk - es gehörte damals noch zur „SAG Awtowelo“ (Sowjetische Aktiengesellschaft) -, mit der „Stromlinie“ Rekordfahrten auf einem dafür vorgesehenen und geeigneten Autobahnabschnitt bei Dessau. Dieser Wagen war nicht nur fahrwerks-, sondern auch leistungsmäßig analog dem „Intertyp“ ausgestattet.

Die relativ großflächige Karosse - gehämmert und geschweißt aus dünnem Aluminiumblech - wurde im Interesse des Leichtbaus auf ein Gerüst aus dünnwandigen Stahlrohren aufgebracht, das jedoch in sich so stabil war, daß es die Leichtmetallbeplankung auch bei hohen Geschwindigkeiten voll gegen den Luftwiderstand abstützte. Das Gebilde war fest mit dem Fahrgestell verbunden. Der offene „S 1“ konnte für die geplanten Rekordfahrten auch mit einer aerodynamisch gut gestalteten Plexiglas-Kanzel ausgestattet werden.

Insider von damals behaupteten allerdings, daß der Betriebsdirektor Martin Zimmermann den „S 1“ in dieser Ausführung mit Straßenzulassung für schnelle Fahrten nach Berlin zu „seinem Minister“



Oben links: Der BMW S1 nach der Fertigstellung 1949; er sollte in der Sportwagenklasse bis 2000 cm³ eingesetzt werden. Mitte links: Die Eisenacher „Stromlinie“: der BMW S1 in der Ausführung für die Rekordfahrten auf der Autobahn bei Dessau. Unten links: Für die geplanten Langstrecken-Rekordfahrten konnte der S1 mit einer aerodynamisch gut gestalteten Plexiglas-Kanzel versehen werden.



Detailbild oben rechts: Das Tragegerippe für die Alu-Außenhaut war im Heckbereich relativ weit nach hinten gezogen. Darunter: Kühler im Bug der Stromlinien-Karosserie des BMW S1; in Verbindung mit seitlichen Entlüftungsschlitzen in der Karosserie gab es keinerlei Kühlungsprobleme. Darunter: Der Fahrgestellrahmen beider Rennwagen erhielt an den Rohren und Verbindungen zahlreiche Bohrungen zur Gewichtsreduzierung. Beim S1 war zusätzlich das Rohrgerüst zur Aufnahme der Leichtmetall-Beplankung fest mit dem Rahmen verbunden. Unten links: Luftleitrichtung mit Siebabweckung zur besseren Kühlung der Trommelbremsen vorn. Die Bauelemente der Radaufhängung waren poliert. Daneben: Sogar Fußhebelwerk und Haltebock für den Hauptbremszylinder waren erleichtert.





EMW als harter Porsche-Konkurrent

Mit alten und neu konstruierten Rennsportwagen bestritt EMW die Saison 1954, fuhr mit einer Stromlinienversion Weltrekord. 1955 kämpften die 1,5-Liter-Fludern auf AVUS und Nürburgring mit Porsche um den Sieg.

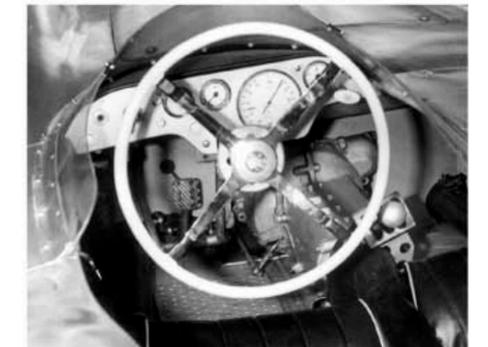
Bei der Vorstellung des ersten der vier geplanten Rennsportwagen beim Leipziger Stadtpark-Rennen am 16. Mai 1954 war das Fahrzeug allerdings wegen der nicht ausreichenden Erprobung zwangsläufig noch mit Kinderkrankheiten behaftet. Das zeigte sich vor allem im Rennen, wo Arthur Rosenhammer als dienstältester Pilot den „Neuen“ an den Start bringen durfte. Die zuerst verwendeten sechs Motorradvergaser des Typs BVF M 6 sorgten bei den Spezialisten bereits bei der Feineinstellung auf dem Motorprüfstand für graue Haare. Im Rennen machten sie in puncto Gemischauflbereitung nicht so mit, wie sie eigentlich sollten. Deshalb lief der Motor bereits ab der vierten Runde nur noch auf fünf Zylindern. Trotzdem konnte Rosenhammer dem Westberliner Niedermeyr auf Porsche Paroli bieten und schließlich als bester DDR-Starter die ersten Meisterschaftspunkte einfahren - sechs für Platz eins und ein Punkt für die schnellste Runde.

Einsätze der neuen Wagen in Ost und West

Zum Eifelrennen am 30. Mai auf dem Nürburgring war dann der zweite Rennsportwagen fertig; er wurde pilotiert von Edgar Barth. Im Fahrerlager erregten die beiden neuen Eisenacher Autos Aufsehen, sowohl bezüglich der schönen Stromlinienkarosserien, als auch der modernen Konstruktion. Trotzdem erwartete niemand eine Platzierung in den vorderen Rängen. So kam es dann auch: Arthur Rosenhammer lag zunächst lange Zeit recht gut im Rennen, fiel aber schließlich durch Kuppelungsschaden aus. Edgar Barth kam auf Platz zehn. Klar erkennbar war geworden, daß sich die topfit gemachten EMW aus Eisenach im Prinzip nicht vor den damals dominierenden Porsche, Borgward, Maserati und Osca zu fürchten brauchten.

Beim nächsten wichtigen internationalen Vergleich, dem „Großen Preis von Deutschland“ am 1. August 1954, ebenfalls auf dem Nürburgring, lief es im Klassefeld der 27 Starter aus sieben Nationen etwas besser: 6. Platz für Edgar Barth, dazu 12. Platz für den „Ring-Debütanten“ Paul Thiel auf dem Vorjahres-1,5-Liter-Rennsportwagen. Rosenhammer hatte schon beim Training Getriebeschaden.

Das letzte große internationale Kräftemessen 1954 erfolgte beim „Großen Preis von Berlin“ am 19. September auf der AVUS. Neben Edgar Barth und Arthur Rosenhammer auf den neuen Rennsportwagen war auch wieder Paul Thiel mit dem „alten“ 1953er 1,5-Liter-Modell im Visier der Fotografen und Wochenschaumänner. Es siegte im internationalen Feld der 20 Wagen unangefochten Richard von Frankenberg auf Porsche; er drehte auch die schnellste Runde. Immerhin



Links: Saisonabschluss am 26. September 1954 auf der Bernauer Schleife - Start der Rennsportwagen bis 1500 cm³; vorn die beiden Porsche von Richard Trenkel (48) und Hans-Friedrich Höftmann, dahinter die drei Eisenacher Nachwuchsfahrer Paul Thiel (104), Jürgen Perduss und Helmut Laue (v.li.). Oben: Cockpit der Neukonstruktion des Rennsportwagens von 1954; im Zentrum der spartanischen Armaturentafel der gut ablesbare, große Drehzahlmesser.

Auch mit dem 353 auf den Pisten Europas

Mit dem neuen Wartburg 353 wurden die internationalen Einsätze - in Verbindung mit einer erweiterten Aufgabenstellung der Eisenacher Sportabteilung - weiter forciert. So mußte sich auch diese Neuentwicklung in den siebziger und achtziger Jahren auf den unterschiedlichsten Pisten vom Polarkreis bis zum Mittelmeer, von England und den Kanarischen Inseln bis weit hinter Moskau bewähren und durchsetzen.

Sowohl die inzwischen zweite und dritte Generation der Werkspiloten als auch die Fahrzeuge mußten dabei mit den unterschiedlichsten Herausforderungen nicht nur bezüglich der Strecken, sondern vor allem auch der Witterungsbedingungen fertig werden. Auch

sie setzten sich nicht nur auf den schmalen, mit vielen Sprunghügeln durchsetzten Schotterstrecken in den finnischen Wäldern, sondern auch bei den Hitze- und Staubschlachten in Griechenland rund um die Akropolis durch. Allerdings stand man auch oft vor kaum lösbaren Problemen. So beispielsweise bei den Rallyes der Veranstaltung „Russischer Winter“ im tiefen Schnee und bei Außentemperaturen von teilweise bis minus 35° C, ja sogar manchmal minus 45° C. Nicht nur, daß bei diesen eisigen Temperaturen die Zündkabel brüchig wurden, auch das Zweitaktöl erstarrte, was einer einwandfreien Gemischbildung mit dem Kraftstoff natürlich überhaupt nicht diente. Dazu kamen noch die extremen Bedingungen für die Piloten. Bei diesen Außentemperaturen waren die Fahr-

Oben links: 38. Rallye Monte-Carlo 1969; wie alle anderen drei Wartburg erreichten auch Egon Culmbacher/Wolfgang Strehlow Monaco strafpunktfrei. Oben rechts: Bei der R.A.C.-Rallye in England vom 27. bis 30. November 1976, die als WM-Lauf über 3200 km ausgetragen wurde, konnten die drei Wartburg der Eisenacher Werksmannschaft hinter Saab noch vor Ford einen hervorragenden 2. Platz belegen. Von den 259 Startern erreichten nur 71 das Ziel; im Bild das Eisenacher Team Erwin Härtwich/Wilfried Heitzmann, das mit dem 1000er Wartburg in der Klasse Serientourenwagen bis 1300 cm³ starten mußte. Unten links: 22. Rallye der 1000-Seen in Finnland 1972; bei diesem EM-Lauf über 1571 km, bei der die Hälfte aller 55 Starter auf der Strecke blieben, konnte die Eisenacher Rallyesport-Abteilung einen sehr guten 2. Platz sowohl bei den National- als auch bei den Fabrikmannschaften erkämpfen. Im Bild: Flugeinlage von Peter Hommel/Günter Bork; die finnischen Rallye-Fans bewerteten die Sprungweiten.



Oben: Nach der 3400 km Nonstop-Sternfahrt von Frankfurt/Hanau erreichten alle vier gestarteten Wartburg strafpunktfrei Monaco; im Bild Kurt Rüdiger/Günter Gries.

Rechts: 42. Rallye Monte-Carlo vom 19.-27. Januar 1973 als WM-Lauf; das Wartburg-Team Hommel Bork mit der Startnummer 25 kam durch, überstand das 673-km-Nachtrennen um den Col de Turini und belegte unter den 46 Angekommenen einen glänzenden 2. Platz in der Klasse. Mitte links: 15. Internationale Pneumant-Rallye vom 20. bis 22. März 1975; das Eisenacher Team Horst Niebergall/Wilfried Heitzmann (li.) vor dem Start; es holte schließlich bei den verbesserten Tourenwagen über 1000 cm³ den Klassensieg. Mitte rechts: 24. 1000-Seen-Rallye 1974; am Start Horst Niebergall/Bernd Malsch; sie erkämpften in der Klassenwertung Platz drei.



Oben: Durch drei erste Plätze in der Klasse bis 1150 cm³ und einen zweiten in der Gesamtwertung beim knochenharten EM-Lauf 1972 in Jugoslawien überzeugte die Wartburg-Mannschaft im starken, internationalen Feld: Rudi Pfeiffer, Karlfried Weigert, Bernd Urbahn, Bernd Malsch, Horst Niebergall, Harald Würfel, Werner Ernst, Egon Culmbacher, Günter Bork und Peter Hommel (v. li. n. re.).

zeugheizungen nahezu wirkungslos. Die in der DDR angebotenen „Sirokko“-Zusatzheizungen waren nicht die funktionssichersten, so daß es vorkommen konnte, daß ein Wagen fast abfackelte!

Wartburg 353 trotz Mini-Service erfolgreich

Die personelle Besetzung der Eisenacher Rallye-Sportabteilung war von Anfang an mehr als bescheiden: acht Fahrer für die vier Wettbewerbswagen, zwei Monteure für den Begleit- bzw. Service-Kombiwagen und ein Brigadier zur Beschaffung von Material; er

war gleichzeitig Verbindungsmann zum Werk. Für die anfallenden Arbeiten an den Wagen und die Vorbereitungen für die Veranstaltungen waren die jeweiligen Fahrerpaare - alles gelernte Automechaniker - voll eigenverantwortlich. Sie kannten nicht nur das Fahrzeug aus dem eff-eff, sondern waren auch in der Lage, Probleme und Materialschäden während der Rallyes kurzfristig selbst mit Bordmitteln zu beheben. Ein Sortiment von bestimmten Ersatz- und Verschleißteilen gehörte zur Bordausrüstung. Dadurch waren die Wartburg-Fahrer - bei sehr materialintensiven Veranstaltungen wie etwa der Rallye