

**Bericht über den 6. Lauf um die Deutsche Meisterschaft für Motorräder  
auf dem Sachsenring (27. August 1950)**

*Von Armin Gleißberg*

Wir schreiben den 20. August 1950. Eine Woche vor Beginn des großen Rennens.

Fieberhaft wird gearbeitet, die Strecke bis zu dem 27.8. in Schuß zu bringen. Wer die Rennstrecke abfährt der kann sehen, wie mit jedem Tag mehr fertiggestellt wird, wie am Start und Ziel die Tribünen aus dem Boden wachsen, wie die Überführungen über den Kurs entstehen, der Ifa-Turm wächst von Stunde zu Stunde, alles eine wahrhafte Meisterleistung der Organisation.

Nun, wir wollen ehrlich sein, der Sachsenring brauchte eine totale Verbesserung, vor allem der Straße selbst. Im Vorjahre war das erste Rennen nach dem Krieg nur (mit wenigen Ausnahmen) zonal besetzt, sodaß wenige Ansprüche an die Strecke gestellt wurden. Heute allerdings kommen die Asse aus ganz Deutschland nach Hohenstein, da wird allerdings mehr verlangt. Aus diesem Grunde hat der Rennkurs eine umfassende Veränderung erfahren. Die Nötzold-Kurve wurde verbreitert, d.h. die Bremsstrecke verlängert. Ergebnis: Eine ideale Kurve für Wagenrennen. Innerhalb der Nötzold-Kurve wurde der Straßengraben mit der Straßendecke vereinigt, die Folge war, daß die Kurve mit größerer Geschwindigkeit passiert werden konnte.

Die zweite große Baustelle fand man am Heiteren Blick. Die dort durch den Wald verursachte, etwas unübersichtliche Kurve, wurde so ausgebaut, daß zunächst die Straße mit einem Bitumen-Belag versehen wurde, und, was das wichtigste war, man machte hier aus der unübersichtlichen Strecke eine ganz wunderbare 300 m lange Rechtskurve die mit Vollgas befahren werden konnte und überhöhte die Strecke um 14 Prozent. Damit war die Kurve am Heiteren Blick in wenigen Wochen die schnellste der Rennstrecke überhaupt.

Schließlich hatte man die Auffahrt zur Queckenberg-Kurve neu aufgepflastert, weil durch die steile Auffahrt und die dauernde Beanspruchung durch den Verkehr sich das Pflaster gesenkt hatte. Die Folge war, daß die Fahrer beim Passieren dieser Kurve direkt gestaucht wurden, dieser Umstand bewirkte wiederum eine Herabminderung der Geschwindigkeit.

Abgesehen von einigen kleineren Baustellen auf und neben dem Kurs waren diese drei wesentlichsten Verbesserungen die in diesem Jahr vorgenommen wurden.

Tag für Tag vergeht und immer ist man von der gewaltigen Organisationsleistung der Verantwortlichen beeindruckt. Was zu solch einer großen motorsportlichen Veranstaltung alles gehört kann nur der ermessen, der unmittelbar damit Berührung hat. So stellte die Oberpostdirektion Berlin die gesamte Lautsprecheranlage zur Verfügung. Eine Maßnahme die unbedingt erforderlich war, denn im vorigen Jahr erlebte man in dieser Hinsicht eine große Blamage. Die Lautsprecher waren rings um den Sachsenring und außerdem noch bis in die Innenstadt aufgestellt; man konnte also das Rennen auch vom Fenster der elterlichen Hütte am Altmarkt oder vom Bahnhof aus verfolgen.

Längs der Rennstrecke grüßten die Fahnen der heutigen Zeit und am Start und Ziel flatterten sogar einige Stadtwappen westdeutscher Städte.

Donnerstag, 24.8.50 Erster Trainingstag auf dem Sachsenring!

Etliche Tausende Zuschauer waren gleich am ersten Tag gekommen, um die westdeutschen Asse des Motorsports zu begrüßen. Der BMW-Rennstall war schon am Mittwoch-Abend eingetroffen und schlug sein Quartier in der Fa. Th. Günther in Oberlungwitz auf. Die NSU-Werke aus Neckarsulm rückten um die gleiche Zeit an und biwakierten im Ziegelwerk Richter auf der Goldbachstraße.

Alles blickte mit ungeheurer Spannung die Rennstrecke entlang, die nun heute ihre Feuertaufer nach der Renovierung hatte. Damit zählte sie nunmehr zu einer der schnellsten Rennstrecken in ganz Deutschland, zumal sie auch landschaftlich ganz wunderbar gelegen ist.

Um 14 Uhr sollte das Training beginnen und wenige Minuten später fuhr BMW aus München in das Training ein. Jeder der Fahrer mußte sich logischerweise erst an die Strecke gewöhnen, waren es doch immerhin 12 Jahre seitdem sie das letzte Mal hier waren. Man erblickte die weißen Sturzhelme der BMW-Fahrer Georg Meier, Hans Meier, Walter Zeller aus Hammerau, dem Münchner Wiggerl Kraus und nachdem an den Boxen das letzte Wort gesprochen war, donnerten die schweren Maschinen los. Zu ihnen gesellte sich unser altbekannter Heiner Fleischmann auf NSU, der ebenfalls in das Training einstieg.

Reichlich 5 Minuten waren verstrichen, als oben an der Eisenbahnbrücke die ersten Fahrer sichtbar wurden. Wie die Blitze schossen sie aus dem Wald hervor, den Berg herunter und hinein in die Queckenberg-Kurve um dann in der Zielgeraden alles aus ihrer Maschine zu holen. Erstmals führte uns BMW die neukonstruierte Saugmotorenmaschine vor, die nach Abschaffung der Kompressoren die beherrschende Maschine sein soll und heute von Walter Zeller, Hammerau gefahren wurde. Schorsch Meier, immer noch der Alte, legte einen Stil an den Tag, der einfach verblüffend war. Wie er mit seinen weit herausragenden Zylindern die größten Schräglagen meisterte war hervorragend. Dann kam Heiner Fleischmann mit seiner NSU herangeschossen. Diese Maschine gleicht eigentlich einer Lokomotive, so sagte "Gigo" am Großlautsprecher, denn mit einer Kraft von 98 PS und einem Gewicht ohne Fahrer 4 Zentner (mit Fahrer 6 Zentner) ist von einem Motorrad bald keine Rede mehr. Gigantisch wie Heiner diesen Koloß durch die Kurven steuerte. Vom ersten Moment an war jedem Experten klar, daß es hier nur zwischen den Kompressor-Maschinen von Georg Meier und Heiner Fleischmann liegen konnte, wer am Sonntag zum



Hauptrennen den Lorbeerkrantz auf den Schultern trug.

Der "gußeiserne" Schorsch aus München war es dann auch, der die schnellste Runde des ersten Trainingstages mit 140,96 km/Std. fuhr.

Nach und nach trainierten immer mehr Fahrer, auch die kleinen Klassen und die mittleren Klassen trainierten fleißig. Bei den kleinen Maschinen bis 125 ccm fuhr Ewald Kluge auf DKW die beste Zeit, der sich auch die schnellste Runde der 250 ccm Klasse nicht nehmen ließ. In der halbschweren Klasse bis 350 ccm war Heiner Fleischmann auf NSU-Kompressor der Beste.

Ab 16 Uhr traten dann die Wagen in die Schranken bei denen noch nicht viele Fahrer anwesend waren, sodaß diese Trainings stunde eigentlich etwas uninteressant wirkte.

Erst die Seitenwagengespanne die ab 17 Uhr trainierten belebten wieder die Zuschauer. Hier zeigten die NSU-Spitzenfahrer Böhm-Fuchs wahrhaft meisterliche Leistungen. Nach ihnen wären die BMW-Asse Klankermeier-Wolz zu nennen die übrigens auch in der Klasse bis 600 ccm die Tagesbestzeit herausfuhren. Auch Hanke-Trinkhaus aus der DDR zeigten beachtliches Können.

#### Freitag, 25.8.50 Zweiter Trainingstag

Trainiert wurde von 8-12 und von 14-18 Uhr. Weitaus mehr Fahrer als am Donnerstag waren am Start erschienen.



Die beiden deutschen Spitzenfahrer Meier und Fleischmann haben sich vorgenommen, den Rundenrekord des Italiener Serafini(Gilera) der mit 146,7 km/Std. seit 12 Jahren unangetastet über dem Sachsenring liegt, anzugreifen. Nur wenig sind es die daran zweifeln. Eigentlich müßte es gelingen, denn was die beiden fahren ist unerhört. Kein Wunder wenn der Ehrgeiz unserm "Heiner" keine Ruhe läßt, weil Schorsch Meier von der Konkurrenz

gestern die schnellste Zeit fuhr. So setzte sich die NSU-Kanone auf seine Maschine und tatsächlich er schaffte es. Die offizielle Zeit von Fleischmanns schnellster Runde am Vormittag betrug 145,2 km/Std. Immer näher kamen unsere Spitzenfahrer an Serafini heran und am Nachmittag, war es dann soweit. Der Rundenrekord wurde zu Grabe getragen durch unseren Georg Meier der mit seiner Kompressor-BMW eine Rekordrunde von 147 km/Std. drehte. Lächelnd stieg "Schorsch" von seinen Stuhl als er das Ergebnis in Empfang nehmen konnte. Er ahnte jedoch nicht, daß diese Zeit keine 15 Stunden alt werden würde.

Am Nachmittag konnte man dann Toni Ulmen aus Düsseldorf mit seinem Veritas begrüßen,

ebenso Fritz Rieß auf seinem AFM Formel II Rennwagen. Bobby Kohlrausch aus Eisenach, ebenso Theo Helfrich aus Mannheim auf Veritas. Wie nicht anders zu erwarten fuhr Toni Ulmen bei den Wagen die beste Zeit heraus.

#### Sonnabend, 26.8.50 Dritter und letzter Trainingstag

Heute ging es nun um die Startplätze für den Sonntag. Qualifikationsrunden wurden gedreht und die Zuschauer kamen voll auf ihre Kosten. Bis 10 Uhr starteten die Solomaschinen und manch einer der sich bisher zurückgehalten hatte trat plötzlich in den Vordergrund. So war Altmeister Walfried Winkler gegenüber dem Vortag wie ausgewechselt. Er jagte auf der Kompressor-DKW unwiderstehlich davon und ließ merken, daß mit ihm am Sonntag zu rechnen ist. Allerdings hatte Walfried in letzter Zeit unheimliches Pech gehabt und es wird sich morgen zeigen, wieweit er seine Maschine zurechtgemacht hat. Ebenso fuhr Siegfried Wünsche aus Ingolstadt einige tadellose Runden die allerhand versprechen ließen. Man sah immer deutlicher, daß unsere DDR-Fahrer diesmal leer ausgehen mußten, denn bei dieser starken Konkurrenz war nichts zu gewinnen. Das Seitenwagengespann Klankermeier-Wolz, die am Donnerstag die schnellste Seitenwagenzeit heraus arbeiteten, erzielten mit dieser Geschwindigkeit eine Überbietung des Siegers der gleichen Klasse vom Vorjahr Fritz Reß (Berlin). Das sind Tatsachen, die für sich sprechen.

Gespannt blickte man nach den Boxen. Dort hielten Georg Meier und Heiner Fleischmann, die auf alle Fälle bald starten mußten. Letzterer war an der Reihe mit dem Brechen des Rundenrekords. Und was anschließend Heiner auf seiner 4 Ztr.-Maschine zeigte war einfach toll. Uns als Zuschauer kam ein leiser Schauer über den Rücken wenn er mit affenartiger Geschwindigkeit die Zielgerade entlang fegte um dann mit Elan in die S-Kurve hineinzugehen. Das mußte ein Rekord werden und als die offizielle Zeit bekanntgegeben wurde, da klatschte die Menge am Start und Ziel Beifall. 151,5 km/Std. war Heiner Fleischmann gefahren und das wird so leicht keiner nachmachen können.

Es ist Sonnabend abend 18 Uhr. Die Hoferstraße in Oberlungwitz ist zu einer reichbelebten Straße geworden. Einige Rennfahrer fahren noch umher. Das Bild was die Straße beherrscht ist eine Hast hin und her. Schlachtenbummler mit Fahrrädern, die nun von irgendwoher hier dem großen Rennen beiwohnen wollen, Fußgänger die nach der Devise handeln "Zeitiges Kommen sichert guten Platz" usw. pilgern hinaus zum Sachsenring. Viele sind es gewesen, die sich Zelte aufgeschlagen hatten in diesen die Nacht verbrachten und am zeitigen Morgen sich einen guten Platz sicherten.

Die Stadt Hohenstein ist in der Nacht zum Sonntag nicht zur Ruhe gekommen. Die Großlautsprecheranlage funktionierte die ganze Nacht und wer so gegen 5 Uhr früh einen Blick in die Nacht wagte, der wird sich dieses schönen Schauspielles immer wieder erinnern müssen. Ob es nun von Chemnitz die Hoferstraße oder von Zwickau oder von Stollberg war, überall endlose Ketten beleuchteter Autos, die sich wie Leuchtschlangen durch die Nacht wanden. So ging es bis etwa gegen 6 Uhr, dann war das Gros der Autos bereits untergebracht. 4.15 traf der erste der dreizehn Sonderzüge auf dem Bahnhof

ein. Wie gesagt, es war ein überwältigendes Ereignis. Und je näher der Zeiger 8 Uhr nahe rückte, um so lichter wurden die Reihen der anströmenden Menschenmassen. Das Wetter war blendend, traditionelles Sachsenring-Wetter. Obwohl in der Nacht zum Sonntag noch ein schweres Gewitter niederging mit nachfolgenden Regen, so hatte es sich ausgetobt und am Sonntag früh lachte die Sonne um dann aber zeitweise im bedeckten Himmel zu verschwinden.

Ich selbst hatte Tribünenplatz am Start und Ziel. Leider war ich dienstlich verhindert vom Beginn weg anwesend zu sein, kam aber gerade noch zur rechten Zeit, als die 125 ccm Maschinen die letzten Runden drehten.

Das schönste und abwechslungsreichste Rennen war das der 250 ccm Solomaschinen. Hier gab es heiße Spitzenkämpfe mit Walfried Winkler, Ewald Kluge und einige Runden später mit Hermann Gablenz(Parilla) und Heinrich Thron-Prikker(Moto-Guzzi). Winklers Maschine machte in der 4. Runde durch Kerzenkabelbruch sauer und schließlich mußte sich auch noch Ewald Kluge auf den 5. Platz verdrängen lassen.

Die 350er Maschinen boten wenig Spannung. Hier war Heiner Fleischmann der Mann. Nur Wünsche auf DEW konnte noch einigermaßen Schritt halten, Alles andere war überrundet.

Der Höhepunkt des Sonntags, der Start der Halblitermaschinen brachte leider nicht die gewünschte Auseinandersetzung zwischen Georg und Heiner. Die BMW war auf der bergigen Strecke der stärkeren NSU nicht ganz gewachsen und bald fiel Georg Meier Sekunde um Sekunde zurück. Der "gußeiserne" mußte sich mit dem 2. Platz zufrieden geben. 3. wurde "Wiggerl" Kraus vor dem ersten Saugmotor-Fahrer Walter Zeller(Hammerau).

Bei den kleinen Seitenwagen dasselbe Bild. Böhm-Fuchs als das schnellste Seitenwagengespann Europas setzten sich von Anfang an die Spitze die sie nicht mehr abgaben. Klankermeier-Wolz konnte hier noch am ehesten Schritt halten.

In der großen Seitenwagenklasse siegten Kraus-Huser (BMW)unangefochten.



Der große Tag auf dem Sachsenring war zu Ende. Jeder ging zufrieden ob der gezeigten Leistungen nach Hause und 400.000 Zuschauer sahen einen Kampf auf Biegen und Brechen. Hoffen wir, daß unser Sachsenring im nächsten Jahr wieder der Anziehungspunkt so vieler Sportfreunde sein wird.

Der ausführliche Bericht vom Rennen: siehe Volksstimme(Anhang)