

Altmeister Gernot Weser feiert 75. Geburtstag

Text: Jürgen Kießlich | Fotos: Jürgen Kießlich (2), privat Weser (4)



Gernot Weser – wie wir ihn kennen und achten lernten

Gernot Weser ist einer der aktiven Rennfahrer, welcher mit seinen Leistungen nicht nur über Jahrzehnte den Motorsport der ehemaligen DDR mitprägte. Als einer der Pioniere hob er 1961 die Klasse bis 50 cm³ mit aus der Taufe und fuhr fast von Beginn seiner Laufbahn auf Eigenbaumaschinen mit Teilen der Marke Kreidler. Erlaubt oder nicht erlaubt aus politischen Gründen in der DDR, baute er mit Schwager und Schrauber Gunter Wolf die Maschinen auf Basis von Kreidler selbst auf. Er hält noch heute die Treue zu seiner „Hausmarke“, dafür hätte er sich in Kornwestheim einen Eintrag im Ehrenbuch der Stadt verdient, denn da wurden die kleinen Kreidler produziert.

Von Anfang an ist auch Ehefrau Maria Erna bei den Einsätzen an allen Rennen dabei und hat über Jahre mit ihrer Hilfe ebenso an den errungenen Erfolgen beigetragen. In wenigen Tagen, am 03.12.2013, begeht Gernot seinen 75. Geburtstag und kann außerdem im Jahr 2014 auf 55 Jahre aktiven Motorsport zurückblicken, denn 1959 begann seine motorsportliche Laufbahn im Leistungsprüfungssport – heute sagen wir dazu Enduro. Dazu wollen wir Dir, lieber Gernot, sehr herzlich gratulieren und dem „Dreigestirn“ noch viele schöne, gemeinsame, motorsportliche Erlebnisse wünschen.

Mit seinen Erfolgen im Straßenrennsport gehört Gernot Weser zu den erfolgreichsten Motorrad-

rennfahrern der DDR, gemessen an errungenen Meistertiteln. Als die Klasse bis 50 cm³ in der DDR noch keinen Lizenzstatus hatte, wurde als Ersatz zur Meisterschaft ab 1967 bis 1972 der Pokal ausgefahren. Hierbei war er dreimal Erster und dreimal Zweiter. Als 1973 die Meisterschaft aktuell ausgeschrieben wurde, trug er sich als Meister bis 1982 mit nur einer Ausnahme regelmäßig ein. 1974 holte sich Günter Hilbig den Titel und ausgerechnet auf einer Maschine aus Wesers Besitz. Gernot baute sich für dieses Jahr eine neue Maschine auf und ließ Hilbig die Vorjahresmaschine, aufgrund von Defekten der neuen genügte es „nur“ für Platz 2, und das war sein schlechtestes Ergebnis in 15 Jahren. Seine schönsten Erfolge erkämpfte er auf dem legendären Sachsenring, errang dabei sogar in der Weltmeisterschaft Wertungspunkte. Aber auch im Ausland (Ostblock) gab es tolle Kämpfe, nennenswert sollte das Ergebnis von Horice in der CSR sein, als er neben Vizeweltmeister Rolf Blatter auf dem Podest stand. Er war stets als harter, kompromissloser Kämpfer bekannt, aber immer sportlich fair und ein sicherer Fahrer mit dem Gespür der möglichen Grenze über dem Limit. Der Beweis dafür ist seine Sturzbilanz – keine schweren Stürze während seiner aktiven Laufbahn im harten Renneinsatz, natürlich gab es kleine Blessuren und Ausrutscher, aber Schlimmeres hätte ihm, außer

körperlichen und finanziellen Schäden, evtl. dann auch die Meistertitel verdorben. 1983 zog er sich vom schnellen Rennsport zurück.

Falls ein Ahnungsloser dann denken sollte – na ja, mit so einem Moped – der sollte sich mal kundig machen. Logisch, die Spitzengeschwindigkeiten der größeren Klassen waren für die Kleinen nicht zu ermöglichen, aber diese giftigen, winzigen Zweitakter hatten Literleistungen weit jenseits von 200 PS und standen damit nicht einmal hinter den 500ern zurück! Aber, sie waren viel empfindlicher und viel schwerer – oder besser – gefühlvoller zu fahren. Ihre Endleistung lag nur in einem ganz schmalen Leistungsband weit oben, z. T. zwischen 18.000 und 22.000 Umdrehungen. Ein bekannter GP-Fahrer größerer Maschinen antwortete einmal, darauf angesprochen, ob er auch mit einer 50-cm³-Maschine starten würde – ganz spon-

tan: „Niemals, das ist mir viel zu gefährlich, wenn bei den Dingen mit den Wasserschläuchen auf den Felgen einmal das Rutschen beginnt, ist alles zu spät!“

In diesem Jubiläumsbeitrag über den Altmeister soll einmal die weniger bekannte Seite seiner motorsportlichen Aktivitäten, nämlich seine Offroad-Erfolge, beleuchtet werden, die bisher eher den Insidern bekannt waren. Seine Karriere im Straßenrennsport kann ja nun fast jeder seiner Fans aus dem „FF“ herbeten.

Bei Veranstaltungen mit historischen Rennmaschinen erlebten wir Gernot Weser nach seiner Rennära bei vielen Terminen im In- und Ausland, auch bei „Den Alten Hasen“ im Geländesport. Wer so stark mit dem Motorradsport auf Du und Du steht wie der Riesaer, begnügt sich nicht nur mit dem Fahren. Insider wissen ja – mit dem Gernot in derartige Fachgespräche einzusteigen ist ganz heißes Pflaster; er ist ein wandelndes Motorsportlexika. Dazu gehen



Gernot mit Maria Erna, schön war die Zeit ...



... unterdessen sind 50 Jahre vergangen

hört aber auch seine Sammellei-
denschaft für das große Interes-
sengebiet, Maschinen, Teile,
Literatur, die zur Maschine pas-
sende Bekleidung, historische
Prospekte ... und, und, und.
Als Ostern 1955 in Wismar erst-
malig in der DDR ein Motocross-
Rennen ausgetragen wurde, Ber-
lin folgte noch im November, was
die Initialzündung für diese Motor-
sportdisziplin bei dem benzinfin-
zierten 16-jährigen Riesaer er-
folgt. Bereits bei den frühen
Motocross-Veranstaltungen in Zit-
tau Mitte der 50er war Gernot
Weser dabei. Wie bereits oben
erwähnt, begann sein motorsport-
licher Werdegang 1959 mit einer
Jawa CZ im Geländesport, aber
es gab auch Starts im Motocross
und beim Rallyefahren. Der junge
Schlossermeister mit eigener
Werkstatt verbrachte den meisten
Teil seiner Freizeit mit dem Motor-
sport, wobei zum größten Teil das
Herrichten der Wettbewerbsfah-
zeuge gemeinsam mit Schrauber
Gunter eine gemeinsame Ehrensache
war. Nun stand ihm ja als
privaten und gleichzeitig jüngsten
Handwerksmeister der Berufs-
gruppe, der in einem sozialisti-
schen Staat als kleiner Kapitalist
betrachtet wurde, auf keinen Fall
das Privileg zum Erwerb einer
echten Geländesportmaschine
aus Zschopau zu. Auch seine Mit-
gliedschaft im MC Pneumant Rei-
fenwerke Riesa als erfolgreicher
Motorsportler war kein Grund für
diese gewünschte Anschaffung
als Sportgerät.
Diesen Jugendtraum erfüllte er
sich nun als Rentner, aber nicht
als komplette Neuerwerbung,
sondern als eine selbst erstellte
Replika. Der Riesaer K. Wirth gab
Gernot fachkundige Anleitung
beim Aufbau einer 175 ccm Mo-
tocross-Maschine. In den späten
60er-Jahren hatte er gelegentlich



Pöbneck: G. Weser (# 20), E. Wolff (#9)

die Möglichkeit, Neuteile für die
MZ ETS G zu erwerben. Ein Rah-
men der MZ ETS G mit der Num-
mer 92 000 36 gelangte in seine
Hände. Das bedeutete, dass er
nun das 36. Exemplar aus einer
neuen Kleinserie besaß. 23 Stück
davon wurden in einer Nullserie
mit der seitlich aufklappbaren
Sitzbank gefertigt. Sinn und
Zweck des Neuaufbaus sollte die
Nutzung als Anschauungs- und
Schönwetterfahrzeug sein.
Parallel zu diesem Projekt widmet
er sich einem weiteren Zschopau-
er Modell, einer ETS G 250 ccm
mit Fünfganggetriebe. Sie wird
ebenfalls originalgetreu restauriert.
Dieses Stück fuhr Schwager
Gunter ehemals im Wettbewerb
beim MC Pneumant. Ehefrau Maria
Erna erwarb später die Maschi-
ne inklusive Kfz-Brief, und Sohn
Ronald benutzte das Motorrad als
Trainingsgerät im Rahmen seiner
aktiven Einsätze im Geländesport
in den 80er-Jahren. Beim Neuauf-
bau standen neben „Schrauber“
Gunter weitere gute Fachberater
zur Verfügung. Neben dem bereits
genannten Karl Wirth muss un-
bedingt der sehr erfolgreiche Ex-
Geländesportler Horst Lohr ge-
nannt werden. Er war 1965
Mitglied der siegreichen Silberva-

senmannschaft bei den Six Days
auf der Isle of Man. Aber auch die
ehemaligen Rennfahrer Ekkehard
Aurich, der leider zu früh verstor-
bene Peter Franke, Gottfried Aeh-
lig und weitere Sportfreunde stan-
den hilfreich zur Seite. Schwierig
war es, die originalen Teile aufzu-
treiben, zum Teil musste nachge-
fertigt werden. So war die Rekon-
struktion des Rahmenhecks für
den Schlossermeister keine Hür-
de. Es war notwendig geworden,
da die Maschine zwischenzeitlich
auch im Motocross-Einsatz ge-
nutzt wurde und für diese Bedin-
gungen die Federwege verlängert
werden mussten.
Schöne Erinnerungen hat er an
diese Zeit ebenso, wie an die Er-
folge als Straßenrennfahrer. Tolle
Rennen gab es nicht nur in Wald-
heim, Pöbneck, Zschopau, Ban-
newitz und ... ach, es waren ja so
viele. Wenn dann der Erfolg, wie
in Bannewitz beim Start in der
500-ccm-Klasse mit der leistung-
s- und hubraumunterlegenen
250er-MZ noch mit dem Kranz für
den dritten Platz gekürt wurde,
waren das Glücksgefühle.
Von solchen Erlebnissen zehrt
nicht nur er selbst heute noch.
Viele Jahre ist er nun schon wie-
der mit seinen Maschinen zu un-



Hoch hinaus, Waldheim, 175 ccm



Die GS - das Werk ist vollbracht

**NEU im Shop
Bücher**

**Zwischen Fahrerlager,
Start und Ziel**



28,- Euro

Format: 210 x 297 mm

**90 Jahre Schleizer
Dreieck
Die wechselvolle Geschichte
einer einzigartigen Rennstrecke**



34,- Euro

Format: 210 x 297 mm

Festschrift

**90 Jahre Lückendorfer
Bergrennen**



5,- Euro

Format: 210 x 297 mm

Reproduktion

**Programm Badberg-
Vierecks-Rennen**



5,- Euro

Format: 148 x 210 mm

**Bestellung unter
www.top-speed.info**

gezählten Klassik-Veranstaltungen
am Start gewesen, und er denkt
nicht ans Aufhören. Dazu von „Top
Speed“ ein herzliches ‚Hals- und
Beinbruch‘ zum 75. Jubiläum!