



Hermann Lang 1931 auf „Standard“ beim Lückendorf Bergrennen

Das „Dritte Rad“

Gedanken zur Historie im Seitenwagenrennsport aus Sicht der deutschen Rennfahrer – Teil 1

Text: Jürgen Kießlich | Fotos: Jürgen Kießlich (5), Günter Geyler (1)

Es ist erfreulich festzustellen, dass bei den Veranstaltern und den Zuschauern, aber auch besonders bei den Akteuren das Interesse am Gespann-Rennsport wieder im Wachsen begriffen ist. Aus Sicht auf die zum Einsatz gebrachte Technik, sind es nicht nur die „Kraftpakete“ des aktuellen Reglements, welche uns begeistern, sondern auch die enorme Vielfalt der historischen Kreationen.



Die Gespann-Besatzung Schumann / Beer waren vor dem II. Weltkrieg DKW-Werksfahrer

Die Meldungen über die erstmalige Austragung einer FIM Vintage Europameisterschaft beim Lückendorfer Bergrennen 2019 sind nicht nur für das Publikum eine wertvolle Bereicherung des Terminkalenders. Bereits seit 2014 wird nach der Erteilung der Streckenlizenz des DMSB für Motorradrennen am Lückendorfer Berg wieder erfolgreich gestartet. Das angewachsene Interesse der Zuschauer für die „Akrobaten auf drei Rädern“ sowie die vielen Fragen dazu sollten in den folgenden Texten erläutert und aufgefrischt werden.

Als 1899 vor den Toren von Wien das Exelbergrennen als erstes Motorradrennen der Welt ausgetragen wurde, war an das dritte Rad bei den „Cycletten“ noch nicht zu denken. Nach der Jahrhundertwende begann man bereits damit zu laborieren, der Vorteil des besseren Balanceverhaltens wurde bemerkt, aber auch, dass eine andere Fahrdynamik im Vergleich zum Zweirad entstand, blieb nicht unerkannt. Viele Versuche führten

letztlich zum Erfolg, trotzdem blieb das Seitenwagengespann vorerst ein eher ungeliebtes Vehikel. Auch im Rennsport hatte es ein schwieriges Durchsetzungsvermögen, trotzdem begann man mit Beginn der 1920er-Jahre mancherorts damit, das Dreiradfahrzeug auch bei Rennen einzusetzen. Selbst die stets konservativen Briten starteten 1923 auf der berühmten TT das erste Gespannrennen. In Deutschland fuhr man 1923 z. B. mit der Gründung des Lückendorfer Bergrennens und eine Woche später ebenso beim Schleizer Dreieckrennen zwar Rennen, aber mit Seitenwagengespannen Rennen zu fahren, dazu brauchte es mehr Zeit. In Lückendorf (Zittau) war es dann immerhin 1926 soweit, und die Schleizer wagten sich gar erst 1935 daran. In Hohenstein-Ernstthal dagegen wurde mehr Mut bewiesen, und gleich beim Aufgalopp zum 1. Badberg-Vierecks-Rennen am 26.05.1927 waren Gespannklassen am Start. Schnellster aus vier Rennen war W. Weigel aus



Kahrman / Eder gehörten als DKW-Werksfahrer zur deutschen Extraklasse

Oelsnitz auf BMW mit 83,35 km/h Durchschnitt.
Seit 1924 schrieb die FIM die „Großen Preise von Europa“ aus, aber erst 1928 zum „Großen Preis der Schweiz“ in Genf durften die Seitenwagen debütieren, in Barcelona 1929 nochmals, in beiden Jahren ohne Erfolge aus deut-

Beim „Großen Preis der Schweiz“ in Bern siegte in der Klasse Seitenwagen bis 600 ccm der deutsche DKW-Fahrer Braun mit Beifahrer Batsching. Die Klasse bis 1.000 ccm entschied das Gespann Schumann/Beer vor Kahrman/Eder, beide auf DKW, für sich als Europameister. Den Er-



Ludwig Kraus mit Co. Bernhard Huser auf der Kompressor BMW 1950 ...

um die Bergmeisterschaft gefahren, die Entwicklung soll am Beispiel des Lückendorfer Bergrennens kurz geschildert werden. 1928 kam es zur Austragung von drei Gespannklassen, bis 350 ccm, bis 600 ccm und 1.000 ccm. Die herausragende Leistung dabei war der Sieg des Breslauer Adolf Brudes auf BMW in der 600-ccm-Klasse, eben der Brudes, welcher 1949 beim 1. Nachkriegsrennen auf dem Sachsenring in einer Rennwagenklasse siegte. In der gleichen Klasse fuhr 1929 Erwin Dornig aus Zittau auf BMW den bisherigen Bergrekord für Seiten-

wagen. Bereits 1928 tauchte am Himmel der Gespannfahrer ein neuer Name auf, Hermann Lang aus Cannstatt. Er siegte beim Solitude-Rennen in Stuttgart. 1930 siegte er in Lückendorf in der Klasse bis 600 ccm für Fahrer mit internationaler Lizenz auf einer Standard und wiederholt dieses Kunststück ein Jahr später, aber gleich in beiden Klassen im Kampf um die deutsche Bergmeisterschaft. Es ist genau der „Hermännle“, welcher 1939 auf dem großen Grand-Prix-Wagen der Marke Mercedes-Benz Europameister wurde.



... ihre großen Kontrahenten waren die NSU-Kompressor-Fahrer Böhm / Fuchs

scher Sicht. Erst 1937 wurde die EM auf Rundkursen für die Seitenwagen noch einmal und gleichzeitig zum letzten Male vor dem II. Weltkrieg ausgetragen.

folg für Deutschland rundete Weyres auf Harley-Davidson mit dem dritten Rang ab. Innerhalb von Deutschland wurde um die deutsche Straßen- sowie



Rudi Richter mit Co. Erwin Klim gehörten ab 1950 zu den Motorsportpionieren der DDR, hier 1953 in Halle

Jahresmagazine 2019

Special



EUR 3,-



EUR 3,-

Sehr geehrte Leser und Inserenten,

neben der Automobil- und Motorradzeitschrift „Top Speed“ entstehen in unseren Redaktionsräumen seit vielen Jahren auch Bücher, Kalender, offizielle Programmhefte und viele weitere Druckartikel für Motorsportveranstaltungen. Hinzu kommen Jahresmagazine von Rennstrecken und Serien. Daran hat sich auch 2019 nichts geändert! Seit Mitte April, damit rechtzeitig vor dem allgemeinen Saisonbeginn, sind das **SACHSENRING JOURNAL** und das **SIDECAR SPECIAL 2019** erhältlich. Die Editionen sind anspruchsvolle Hochglanzbroschüren im DIN-A4-Format. Integriert sind alle wichtigen Informationen über die Veranstaltungen und weitere Aktivitäten. Wie bisher gehört ein historischer Blick in den Rückspiegel dazu. Das Jahresmagazin der Seitenwagen-WM entstand in Zusammenarbeit mit dem Motorradweltverband FIM.

Viel Spaß und gute Unterhaltung beim Lesen dieser Magazine!

Bestellung und Infos unter

www.top-speed.info

Bei Bestellung beider Jahresmagazine erfolgt der Versand gratis!