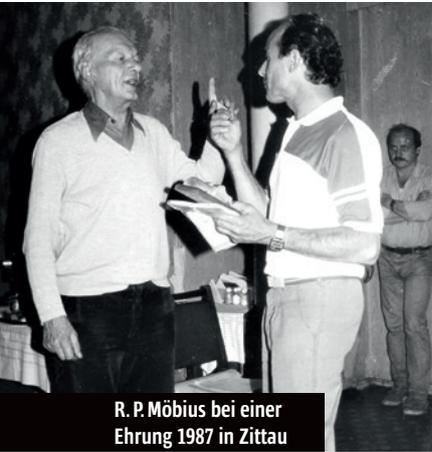


Es war einmal ... | „Wer nass wird, friert – wer friert ist dumm“

Text: Jürgen Kieblisch | Fotos: Jürgen Kieblisch (3), Jürgen Kieblisch Archiv (4)



R. P. Möbius bei einer Ehrung 1987 in Zittau



„Klacks“ mit Frau Inge und R. P. Möbius 1991

... da gab es nicht nur für Motorradfahrer schwere Zeiten. Diese Worte stammen von einem gestandenen Motorradfahrer der frühen DDR-Geschichte. Das Rad der Geschichte soll dazu die Jahre 1991, bzw. 1956 zurück gedreht werden. „Klacks“ hätte geschrieben „Ich kannte mal einen ...“

Es ereignete sich beim Zittauer Motorradfahrertreffen 1991, unser Freund „Klacks“ war mit seiner Frau Inge bereits zum dritten Mal Ehrengast. Da traf er einen seiner größten und ältesten Verehrer, es war der „Geländeopa“ Ralph Peter Möbius aus Leipzig. Als Experte des Motorsports war dieser in Motorradfahrer Insiderkreisen der DDR ein Fachmann der alten Schule. In den frühen Jahren war er nicht nur beim Leipziger Stadtparkrennen auf einer NSU Eigenbau 250 ccm unterwegs, später galt sein Hauptaugenmerk auf einer 250 ccm MZ GS dem Geländesport. Zu seinen besten Sportfreunden zählte in dieser Kategorie einer der erfolgreichsten Geländesportler, nicht nur der

DDR, Fred Willamowski, in dessen Barbour-Anzug war er beim Zittauer Treffen dabei.

Die beiden „Senioren“, „Klacks“ und R. P. Möbius, standen sich erstmalig gegenüber und der Funke zündete mit über 30.000 Volt sofort. Bemerkenswert an diesem Treffen war aber die Tatsache, dass diese beiden „jung gebliebenen Alten“ eine derartige Ähnlichkeit hatten, dass man meinen könnte es seien Brüder und so verstanden sie sich auch. Gemeinsamkeiten hatten auch beide, vorangestellt sei die Tatsache, der totalen Motorradvirus Infektion seit früher Jugend, beide waren Jahrgang 1922, beide wurden als junge Männer mit Kriegsbeginn zur Wehrmacht eingezogen, beide wurden als Kradmelder ausgebildet, beide überlebten in dieser Funktion den Krieg, beide waren mehrfach verwundet, Ralph Peter Möbius hatte sich in Stalingrad ein paar Zehen abgefroren und auch in Gefangenschaft waren beide. Beide waren wenige Zeit nach dem Krieg wieder to-

ohne Ende, nach dem Motto „wer die Wahl hat, hat die Qual“.

Bereits zu Beginn der frühen Motorradzeit versuchten sich Motorradfahrer mit wetterfester Bekleidung zu schützen. Das „Zauberwort“ jener Zeit war der Kradmantel. International wurden in den Armeen die Kradfahrer mit speziellen Entwicklungen ausgestattet. Besonders die Briten entwickelten einen vorzüglichen Kradmantel bereits vor dem noch heute berühmten Barbour-Anzug. In der deutschen Wehrmacht wurden die Kradmelder mit gesondert gefertigten Kradmänteln ausgestattet. Aber auch für den zivilen Bereich wurden den Motorradfahrern Kradmänteln in unterschiedlicher Qualität angeboten. Hervorzuheben soll der „Klepermantel“ aus Rosenheim in der Bundesrepublik Deutschland Erwähnung finden. Wer als „gelernter DDR-Bürger“ einen Draht aus dem roten Osten über die grüne Grenze in den goldenen Westen hatte, durfte sich glücklich schätzen so ein Utensil zu ergattern. Wer in der DDR Glück hatte konnte in der HO

Gummi. Freund Möbius untersuchte, probierte und testete das Teil mit dem Ergebnis, völlig ungenügend. Da er aufgrund einer Wirbelsäulenfraktur langfristig „lahmgelegt“ war, tüftelte und zeichnet er nach seinen Vorstellungen auf der Basis des erworbenen Stückes, einen nach seinen Vorstellungen total neuen Kradmantel. Das Ergebnis wurde nach seinen Anregungen auch angefertigt, aber als Prototyp blieb es, wie so vieles andere, in einer Schublade der DHZ liegen. Hartnäckig wie er war, stellte er im „ILMO“ (Motorsportzeitschrift der DDR) 1956 seine Entwicklung ausführlich bebildert und erläutert vor, hat ihm auch nicht geholfen. Aber heute im Jahr 2022 wird diese Leistung mit dieser Geschichte doch noch gewürdigt.

Beim oben angeführten Motorradfahrertreffen bat er nach der Siegerehrung um das Wort, alle, „Klacks“ an der Spitze, waren total überrascht. Aus einem großen Beutel „entblätterte“ er einen Kradmantel. Große Frage „was soll das“ und er lüftete das Geheimnis, es war



tal mit dem Motorrad verknüpft, allerdings mit dem großen Unterschied, der eine im Osten, der andere im Westen Deutschlands. Das Wichtigste aber war die Tatsache, dass diese beiden rüstigen Senioren das Objekt Motorrad liebten und sprichwörtlich lebten. Beide lebten in einer Zeit als das Thema Motorradbekleidung ein Problem war. Heute werden Motorradfahrer von der Industrie mit einer Unmenge an Bekleidung überschüttet, von einfach bis perfekt hochwertig, aber auch vom Niedrigpreis bis nach oben

einen Lederol Motorradmantel erwerben, der aber leider nur ein wenig nützender Notbehelf war. Unser Motorradfreund Möbius suchte bei allen möglichen Gelegenheiten erfolglos nach einem Motorradmantel. Zufällig entdeckte er bei der DHZ Asbest und Gummi (ein DDR Handelsunternehmen) einen Motorradmantel aus Gummi. Da die Firma auf Arbeitsschutzbekleidung koordiniert war, erhielt sie den Auftrag einen solchen Mantel zu entwickeln. Ergo, entwickelten sie nach dem Muster der Wehrmacht so ein Bekleidungsstück aus

das hier erläuterte Produkt und von ihm langjährig sehr erfolgreich benutzt.

Es folgt ein Auszug aus der Veröffentlichung von 1956 geändert und gekürzt, leider kann die Qualität der Abbildungen nicht besser wiedergegeben werden, da diese einmalig sind. O-Ton Möbius. „Das Grundmaterial war Gummidoppelstoff, ein beidseitig beschichtetes Textilgewebe.

Ein Mantel kann 100 % wasserdicht sein – aber wenn der Wind hineinziehen kann ist es für den Fahrer noch unangenehmer, das Wichtigste ist

die Passform im gebeugten Sitzen, bereits hier scheiden sich die Geister, der Mantel soll weit und lang sein, sodass darunter noch „zivile“ Kleidung passt“.

Auf Bild 1 ist das originale Produkt aus dem Handel abgebildet, die Rückenbelüftung, hier nicht zu erkennen wurde als 1. dicht gemacht.

Bild 2, wie zu erkennen ist, sind großflächige und gutsitzende Überlappungen der Vorderteile des Mantels bis um die Oberschenkel, sowie verdeckte Taschen sehr wichtig. Auch zeigt es den völlig veränderten Kragen, da der originale absolut falsch war, er konstruierte diesen total komplett um, dieser war wie eine Art „Kragenbinde“ gestaltet, aber ganz funktionierte es noch nicht.

zieht's wenn es da unten grausig zu kalt am Unterleib wird. Also musste eine andere Lösung gefunden werden. Vati ließ sich eine Windel machen“.

Diese „Windel“ war ein speziell dem Körper angepasstes dreieckig geformtes Teil aus dem gleichen Material wie der Mantel und wurde mit Druckknöpfen darunter befestigt. Bild 7 zeigt noch eine extra Gummihose mit der „Windel“ für das ganz schlechte Wetter.

Auf Bild 8 hat der Tüftler aus Caprio Verdeckstoff eine Paar Überschuh fertigen lassen, da ihm das fahren mit Gummistiefeln nicht gefallen wollte, diese werden ange schnallt. Auf keinen Fall sollte vergessen werden, dass für extrem kaltes Wetter auf Tour noch

Kradmantel Entwickler fuhr viele Jahre mit seinem Eigenbau durch die Lande. Aber in der DDR gab es noch ein paar „Selbstkonstruierte“ Kradmäntel, so auch von Dr. Dietmar Berghänel aus Chemnitz. Er bastelte als junger Mann ein umgearbeitetes DDR Produkt, später fuhr er mit „Klepper“ im Mistwetter besser.

Die Pointe dieser Geschichte ist nun die Tatsache, noch einmal zurück von 1991 zur Ansprache von P. R. Möbius, dass er den Fahrleiter nach vorn beordnete und ihm zum Gaudi der Gäste ankleidete. Nach dem Beifall verkündete er, dass er alt genug ist und langsam aufräumen muss, somit übereignete er dem Delinquenten diese Reliquie inkl. seinen alten NSU Renn-

als „SOS“ an die linke Lenkerseite gehängt und das half. Heute ist ein Original ein Schatz für Sammler.



Der berühmte „Gelbe Schal“



Bild 3 zeigt die perfekte Endlösung des Kragens mit dem abgebildeten Zusatzteil, welches geknöpft und geschnallt wurde. Ebenso ist eine große Klappe, doppelt verdeckt auf der rechten Brustseite zu erkennen, in welcher Dokumente etc. gut gesichert und geschützt untergebracht werden konnten.

Bild 4 hier sitzt der Fahrer in Startposition mit „Krachhut“ auf seiner Jawa, gut zu erkennen ist der Schutz unter dem Kinn.

Bild 5 zeigt einen sehr weiten Unterärmel mit zusätzlichen Überärmel, dieser ist doppelt ausgeführt und erlaubt dass Unterziehen der Stulpenhandschuhe und danach das dichte Verschießen.

Bild 6 zeigt die Generalprobe nach dem ersten Entwurf, es folgt O-Ton Möbius: „So angezogen steigt der Verfasser auf seine Jawa und was muss er leider beim Blick nach unten entdecken? Nicht der dicke Bauch, die Über- und Untertritte sind nicht ausreichend dimensioniert um das „edle Teil“ zu schützen. Da liegt der Has' im Pfeffer, da haben 99 % der Motorradfahrer ihren kritisch, neuralgischen, feuchtkalten Punkt und

ein Paar Gummifäustlinge, welche zu dieser Zeit tatsächlich zu erwerben waren, um diese über den eigentlichen Fahrhandschuhen zu tragen waren.

Letztendlich konnte es nach dreimaligen Verbesserungen auf die erste größere Tour gehen. Wie bestellt hatte Petrus richtiges Sauwetter pünktlich geliefert und so gerüstet wurde die Testtour Leipzig – Saßnitz – Leipzig gestartet und auch mit sehr zufriedenstellenden Ergebnis beendet.

Leider war auch das für die Industrie keine Werbung und unser

helm, unter großen Beifall. Dazu ein Nachspiel, der beschenkte bedankte sich und gab den Mantel an Ernst „Klacks“ Leverkus, nach kurzer Absprache mit P. R., weiter. Dieser hatte tatsächlich Tränen der Freude in den Augen.

Am Ende noch eine Gemeinsamkeit der beiden Motorradhelden, wie bekannt ist entwickelte „Klacks“ einige Produkte für Motorradfahrer. Aus der frühen Zeit dürfte der „Gelbe Schal“ noch heute bekannt sein. Falls ein Motorradfahrer unterwegs liegen blieb und Hilfe benötigte wurde die Reliquie



Übergabe an den Fahrleiter



Anprobe von „Klacks“

Buch

Die Dresdner Autobahnspinne –

Internationale Auto- und Motorradrennen auf der Autobahn bei Dresden-Hellerau 1951-1971



24,⁹⁰ Euro

Weißer Hirsch, Wilder Mann, Blaues Wunder und Dresdner Autobahnspinne – Begriffe, die nicht nur Dresdner Einwohner kennen. In diesem Buch wird die Geschichte der Dresdner Spinne, die eigentlich „Autobahnspinne Dresden-Hellerau“ heißt, erzählt. Zwanzig Jahre lang, von 1951 bis 1971, wurde auf dem Autobahndreieck im Norden der Landes- bzw. Bezirkshauptstadt, in der Nähe des Flughafens Dresden-Klotzsche, internationaler Motorsport betrieben. Spitzensportler aus Ost und West trafen sich hier, fuhren gesamtdeutsche und internationale Rennen sowie DDR-Meisterschaftsläufe. Die Vorgeschichte des Motorsports rund um Dresden, Geschichten am Rande der Großveranstaltungen und die Einbindung der beteiligten Sportclubs runden das Gesamtbild ab. Rennberichte aus verschiedenen Publikationen geben die zeitgemäße Stimmung der rennbegeisterten Bevölkerung, der Aktiven und der vielen Helfer am Rande der Strecke wieder. Ebenso sind die Fotos von den Veranstaltungen authentische Dokumente dieser Zeit.

Zusammenstellung und Fotoauswahl:
Mike Jordan
168 Seiten, 177 Fotos und Dokumente
Hardcover 23,5 x 16,5 cm
NOTSchriften-Verlag 2021
ISBN 978-3-948935-13-9

www.motorrennsportarchiv.de