Friedhelm Kohlar, ein Rennfahrer der DDR-Spitzenklasse

Text | Fotos: Jürgen Kießlich

Seine Freunde nennen ihn noch heute "Friedel", während seiner Laufbahn war der Dresdner, Jahrgang 1936, von Ende der 1950er-Jahre bis zum Beenden seiner Laufbahn 1971 einer der erfolgreichsten Privatfahrer in der Klasse bis 125 ccm in der DDR. Besonders in den Jahren von 1964 bis 1971 sammelte er konstant Weltmeisterschaftspunkte, ohne jegliche Werksunterstützung, auf seinen Eigenbau-Maschinen.

Zuerst sollte bemerkt werden, dass Friedel stets ein sehr angenehmer Sportsfreund, auch als Mensch, besonders im privaten Umfeld, war. Um Hilfe angesprochen, egal ob zu Fachberatung oder selbst Hand anzulegen, war er immer kollegial bereit.

Seine Erfolge beruhten nicht nur auf seinem exzellenten fahrerischen Können, auch auf seinen herausragenden technischen Kenntnissen sowie seiner handwerklichen Fertigkeiten. Das kam ihm auch im späteren beruflichen Leben zugute, als er an der TU Dresden eine Anstellung fand. Dort war Friedel im speziellen, sprich Lehrstuhl für Kraftfahrzeugtechnik, Laborbereich tätig. Insbesondere arbeitete er an Prüfständen zur Ermittlung und Erforschung der Leistung an Verbrennungsmotoren. Seine Freude am Motorradfahren begann mit einer IFA RT 125 ccm. Der junge Mann fand Gefallen daran, widmete sich dem Aufbau einer Rennmaschine und sammelte erste

Erfahrungen bei Rennen in der Ausweisklasse. Bemerkenswert war das Rennen auf der Halle Saale Schleife 1960; mit seiner MZ RE führte er im Regen das Feld von 24 Fahrern vom Start bis in die letzte Runde an, wo die Maschine leider den Geist auf gab. Als Trostpflaster konnte zumindest die schnellste Runde mit 97,243 km/h Durchschnitt registriert werden. Der Nossener, so wurde er im Programm geführt, siegte u.a.m. im gleichen Jahr auf seiner Hausstrecke, der "Dresdener Autobahnspinne", vor dem Annaberger Dietmar Graupner und wurde 1960 als "Deutscher Junioren Meister" der Klasse 125 ccm geehrt und gleichzeitig in die Klasse Lizenz für das Jahr 1961 hochgestuft.

Der Rennleiter von MZ, Walter Kaaden, war auf den jungen "Heißsporn" aufmerksam geworden. Da an der TU Dresden Prüfstandversuche für MZ-Rennmotoren getätigt wurden, entwickelte sich ein persönlicher Kontakt zu Friedhelm Kohlar, welcher ebenda beruflich tätig war. Kaaden gab einen ausgedienten 22 PS Versuchsmotor an den jungen Lizenzler ab. Damit begann sein eifriges Schaffen zur Leistungssteigerung an seinem neuen Objekt, dem 125-ccm-Zweizylinder-Motor. Zu Testzwecken startete er damit gelegentlich zu Rennen in der 250-ccm-Klasse unter der Benennung 175 ccm. Von höherer Ebene aus, wollte man ihm das Arbeiten an diesem Projekt untersagen,

was er ausschließlich in seiner Freizeit ganz persönlich erarbeitete. Jedoch ließ sich Friedel davon nicht beirren und entwickelte weiter daran. Zu bemerken ist aber die Tatsache, dass er nicht der einzige Eigenkonstrukteur unter den bekannten Rennfahrern

der DDR war. Eckehard Finke und Thomas Heuschkel arbeiteten an 250er Twins, auch Luz Döpmann brachte einzelne Exemplare auf die Rennstrecke.

Die Entwicklung des Twin begann im Jahr 1964 und war 1967 im Frühjahr einsatzfähig vorab beendet. Wenn man dies im Nachhinein betrachtet, war es eine enorme handwerkliche sowie ingenieurtechnische Höchstleistung. Besonders in dieser relativ kurzen Zeit, in welcher er stark belastet war, um seine aktuelle Rennmaschine im nationalen Wettbewerb sowie bei Einsätzen in der Weltmeisterschaft abzusichern, und das auch erfolgreich beweisen konnte. Dass sich solch ein Unterfangen nicht nur mit dem eigenen handwerklichen Einsatz realisieren lässt, ist eine Frage der Logik. Dazu kommen keine geringen finanziellen Aufwendungen, was auch jedem Laien klar sein sollte. Somit baute er für viele Rennfahrer die bekannt, bewährten "Kohlar-Fahrgestelle" zu einem sehr vertretbaren Preis. Noch heute sollte man davor den Hut ziehen! Realistisch betrachtet, hat er eine Meisterleistung vollbracht, an welcher im Normalfall eine ganze Rennabteilung gearbeitet hätte, um das zu erreichen.

Bereits im ersten Jahr in der "neuen Liga" als Lizenzfahrer (mit seiner Standardmaschine) fuhr Friedhelm Kohlar mehrfach in die Punkte und hatte zum Einstand in der Jahresendwertung der Klasse bis 125 ccm den 7. Platz errungen. Dass er auch am Berg "mitreden" konnte, bewies er beim Lückendorfer Rennen 1963 mit seinem 3. Platz und 1966 mit dem 2. Platz gegen starke nationale Konkurrenz. Da er ab 1964 als Privatfahrer in der WM am Start war, konnte er aufgrund von Terminüberschneidungen nicht mehr an allen DDR Meisterschaftsläufen teilnehmen und büßte so mit Sicherheit Meistertitel ein. Immerhin konnte er im Jahr 1964 den DDR Meistertitel entgegennehmen sowie 1967 bis 69 als Vizemeister geehrt werden. Als Privatfahrer war das eine hohe Anerkennung, aber der Aspekt sollte noch verstärkt werden, denn nicht nur seine Motoren waren Eigentuning, sondern auch Bremsen und seine Eigenbaufahr-









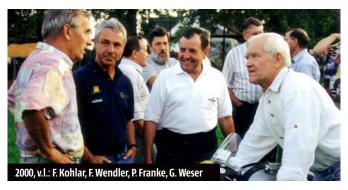


werksrahmen waren unter Fahrerkollegen gefragt. Aus eigener Erfahrung gestatte ich mir hier als Autor eine Bemerkung; auch ich habe beim Bau von sechs Rennmaschinen für eine Maschine erfolgreich einen Kohlar-Rahmen verwendet.

Auf seinem Lieblingskurs, dem "Schleizer Dreieck", siegte er 1965, 1968 sowie 1969. Hier versuchte er es auch mit einer Maschine in der Klasse bis 250 ccm. Es muss wohl erwähnt werden, dass gerade diese Strecke die mit Sicherheit fahrerisch schwierigste Strecke in der DDR war. Aufgrund seiner Leistungen wurde er Mitte der 60er-Jahre gemeinsam mit seinen Sportfreunden Roland Rentzsch, Thomas Heuschkel und Hartmut Bischoff in die Nationalmannschaft berufen. Nun durfte er zu einzelnen WM-Läufen in den sogenannten blockfreien Staaten, Finnland, Österreich und Jugoslawien, starten. Seinen ersten Sieg im Ausland holte er sich bei einem internationalen Rennen in Opatija gegen starke Konkurrenz. Bei den WM-Läufen auf dem Sachsenring fuhr er 1964 und 1966 in die Punkte. Sensationell war 1968 sein 4. Platz beim Großen Preis von Finnland in der WM. So richtig Punkte sammeln konnte er 1969 mit dem 3. Platz auf dem Sachsenring, dem 4. Platz in Brno, dem 10. Platz in Finnland, dem 6. Platz in Jugoslawien. In der Jahresendabrechnung ergab das insgesamt 24 Punkte und damit den 9. Rang in der Weltmeisterschaft. Bei der Punktezahl 24 muss aber berücksichtigt werden, dass in jener Zeit nur die besten zehn Fahrer Punkte erhielten, gestaffelt von 10 bis 1, nicht wie heute, mit 25 Punkten für den Sieger beginnend, bis zum 15. als Letzten in der Punktevergabe. In den folgenden Jahren bis 1971 konnte er noch bei sechs WM-Läufen punkten, mit dem besten Ergebnis auf Rang 4, 1970 in Finnland.

Leider lief bei den Rennen aber nicht immer alles nach Friedels





Wunsch, so wurde er nicht nur durch technische Ausfälle "ausgebremst", sondern auch durch Stürze, die nicht immer glimpflich als kleine Rutscher endeten. In einem Gespräch äußerte er sich einmal lustig: "ein paar meiner Rennsportfreunde habe ich erst im Krankenhaus richtig kennen gelernt". So z. B. 1970, als er in Opatija nach einem Sturz mit Heinz Kriwanek im Krankenzimmer lag, auch 1971 nach einem schweren Sturz im schwedischen Anderstorp, als er mit Kent Andersson das Zimmer teilte.

Es soll aber auch bemerkt werden, dass so schlimme Dinge nicht nur den Fahrer schwer treffen, sondern auch die Angehörigen und Freunde leiden darunter mit. Besonders die Ehefrauen, so auch Frau Kohlar. Friedhelm hatte das Glück, stets eine besorgte, aber verständnisvolle Frau an seiner Seite zu haben.

Im Frühjahr 1969 hatte "Friedel" wieder einmal einen bösen Sturz beim Rennen auf dem Autobahnring Bautzen, wobei er sich das rechte Handgelenk brach. Nun war zum bevorstehenden WM-Lauf am Sach-

senring "guter Rat teuer", aber der eiserne Kämpfer meinte, "die Rechnung wird nicht ohne den Wirt gemacht"! Der versierte Schrauber ersann mit seinem treuen Helfer Harry eine Handstütze am Lenker aus Polyester zu konstruieren. Der Rennarzt hatte so etwas auch noch nicht erlebt und gab nach langem Überlegen seinen Segen für den Start

Das Rennen konnte mit Friedel beginnen. Der Jenaer Großherr, eine Symbolfigur als durchführender Starter am Sachsenring, ist bekannt für seine unnachahmliche Körpersprache, wie er den Start mit der Ampel immer wieder frei gab. -Grünes Licht – und ab ging das Feld der 125-ccm-Klasse auf die 103, 416 Rennkilometer. Wie nicht anders zu erwarten, zog Dieter Braun dem Feld sofort davon, hinter ihm Günter Bartusch und der Pole Ryszard Mankiewicz, genau der Mankiewicz, der so vielen Rennanhängern vom Bahnsport her bekannt war und schon dreimal den "Goldenen Helm von Poznan" gewonnen hatte. Dann folgten Dave Simmonds und Bernd

Köhler, Kent Andersson und Börje Jansson sowie Friedhelm Kohlar und Jan Huberts, auf Platz 11 gab der Kubaner Rose seinen Einstand. Fortsetzung folgt im nächsten Heft.

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 Motorrennsport 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 Gesamt bild 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