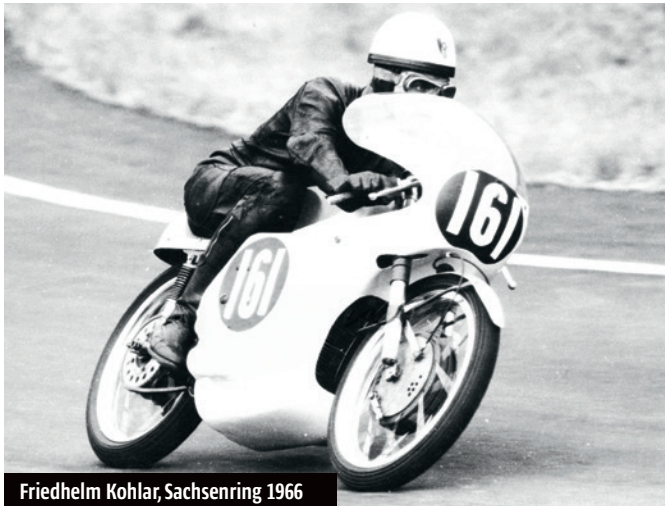


Friedhelm Kohlar, ein Rennfahrer der DDR-Spitzenklasse | Teil 2

Text | Fotos: Jürgen KieBlich (7), Bernd Geißler (1)



Friedhelm Kohlar, Sachsenring 1966

Wären die Politoberen der DDR keine Atheisten gewesen, könnte man meinen, der liebe Gott hätte an der Suzuki die Kerzen ausgeblasen. Dave Simmonds führte nun die Spitze an, dahinter kam es zu erbittertem Ringen zwischen Friedhelm Kohlar mit der gebrochenen Hand und Heinz Kriwanek. In der Queckenbergkurve lagen sie auf Hautkontakt neben-

einander, Friedel steckte aus Sicherheitsgründen etwas zurück und sicherte sich damit auf jeden Fall den dritten Platz im Weltmeisterschaftslauf, mit 2/10 Sekunden Rückstand auf den Österreicher. Dahinter liefen Mankiewicz, van Dongen und Thomas Heuschkel auch mit 5 WM Punkten, Kent Andersson, Lothar John und Börje Jansson, wie Andersson auf einer

Werks Maico unterwegs, und Bischoff auf Platz 10 ein. Diese Fahrer lagen noch in einer Runde. Inzwischen hatte Braun die Suzuki über die Linie geschoben und war mit Rundenrückstand Elfter geworden; damit blieb er ohne Punkte. Dave Simmonds wurde Weltmeister dieser Klasse am Jahresende. Von den 40 gestarteten Fahrern erreichten noch 23 das Ziel, und Dieter Braun blieb gerade mal der Trost, die schnellste Rennrunde gefahren zu haben. Nach diesem Herzschlagfinale hatte es die tausenden Zuschauer auf der riesigen Queckenbergtribüne von den Plätzen gerissen und sie jubelten besonders dem Helden Friedel zu. Für ihn dürfte diese Platzierung mit Sicherheit das schönste Erlebnis seiner gesamten Rennfahrerlaufbahn gewesen sein. Nach dem schweren Rennunfall 1971 in Schweden hatte er den Helm an den berühmten Nagel hängt. Aber nun begann ein neuer Lebensabschnitt, denn fortan war er ständiger Gast in allen Fahrerlagern der DDR. Sein „Hotel Friedel“, ein zum Wohnmobil umgebautes Barkas „B 1000“, war immer zu finden, wenn man den Geruch von verbranntem Rizinusöl einatmen wollte. Er besuchte mit seiner Frau alljährlich ein in Zittau stattfindendes Treffen der alten Garde, anlässlich des Lückendorfer Bergrennens bis 2023. Der Name Kohlar ist somit Rennsportanhängern der früheren Generation mit Sicherheit ein Begriff geblieben. Nicht selten konnte

man Friedel in Eckartsberg bei Zittau antreffen. Denn da hatte sein leider viel zu früh verstorbener Sportsfreund Peter Donath seine Werkstatt. Dieser war ein, so kann man wirklich sagen, ein begnadeter Werkzeugmacher; er fertigte die bekannt hervorragenden Pleuel in top Qualität für den Rennmotor. Kam man zu Peter in die Werkstatt, konnten diese, auf einem weißen Tuch liegend, bewundert werden, dann kam schon die scherzhafte Ansage „nicht anfassen“. Außerdem verband ihn eine enge Sportfreundschaft mit MC ROBUR Zittau und dessen 1. Vorsitzenden Alber Gärtner. Dieser war auch der Rennleiter des Lückendorfer Bergrennens sowie ein hochdotierter Motorsportkommissar der alten Schule mit hohem Fachwissen. Das Leben ist mitunter wie ein Karussell, mit Schatten- und Sonnenseiten. So war und ist es auch bei Familie Kohlar gewesen, ein schwerer Schicksalsschlag riss eine sehr schmerzhaft Lücke in die Familie, welche sie mit viel Kraft überwinden musste. Aber die Sonnenseite war in Form ihrer lieben Enkeltochter Stefanie auch existent und ihr Heranwachsen konnten sie mit Freude genießen. Wie es so ist mit den lieben Nachkommen, man entdeckt mitunter versteckte eigene Gene. Mit Freude konnte



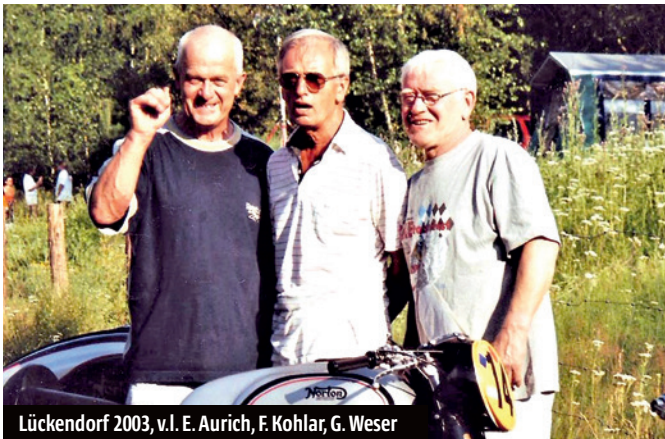
Lückendorf 2008, Rennfahrertreffen



Lückendorf 2007, v.l. F. Kohlar und Frau, G. Weser und Frau, „Schrauber“ G. Wolf



Lückendorf 2010, Hochwasser am Hotel Riedel, F. Kohlar zwischen J. Redman und Ph. Read



Lückendorf 2003, v.l. E. Aurich, F. Kohlar, G. Weser



Lückendorf 2008, Bernd Geißler auf IFA RT 125 RE Eigb.

nicht nur der Opa feststellen, dass sich tatsächlich der Motorradvirus bei Stefanie eingenistet hatte. Direkt wirksam und gegenständig wurde er, neben den Rennerlebnissen von Opa, als sie Opas alte RT wieder „entdeckte“. Da war sofort dieses bekannte „Gribbeln“ – damit muss ich fahren. Gleichzeitig würde damit die junge Studentin der Werkstoffwissenschaften in Dresden mobil – und somit erhielt sie das Ja verständlicherweise auch von Oma und Opa. Um es voranzunehmen, es war auch ein neuer Lebensabschnitt für sie, denn sie war nicht nur Gelegenheitsfahrer, es bahnte sich viel mehr an. Später kam noch ein junger Mann dazu. Es war Bernd Geißler aus Oppach, welcher aufgrund seiner überdurchschnittlichen Motorradambitionen zu Friedel ein sportfreundschaftliches Verhältnis aufbauen konnte. Kurz zusammengefasst: vielseitig motorradambitioniert, ist er für Oldtimer, Klassiksport und Langtourer mit Oldtimern, fahrerisch sehr talentiert und zum Abschluss genannt, ein herausragender „Schrauber“, u. a. auf MZ Werkstwins spezialisiert. Aufgrund der Kontakte zum „Altmeister“, lernte er auch die sympathische Enkeltochter Stefanie kennen und daraus, um es kurz zu fassen, entwickelte sich mehr als nur eine Bekanntschaft. Es wurde geheiratet und den Kohlar-Großeltern ein Enkeltochterchen namens Lena zu deren großer Freude geschenkt.

Die beiden suchten das große Abenteuer bei Fernreisen mit ihren Oldtimern. Eine erste große Reise für drei Wochen nach Norwegen begann mit ihren campingmäßig voll aufgerüsteten Maschinen. Stefanie hatte tatsächlich Mut gefasst und ging mit Opas ehemaliger IFA

RT 125 auf die Tour und Bernd traute sich mit dem bereits mehrfach auf über 100.000 Kilometern bewährten BMW Wehrmachtsgespann R 75 aus dem Jahr 1942 auf die große Reise. Bereits im Knabenalter von zehn Jahren kam bei ihm der Hang zum Schrauben an Fahrzeugen.

Eine bemerkenswerte Erwerbung war die angeführte BMW R 75, schon aufgrund ihrer Geschichte. Die BMW R75 war beim Russlandfeldzug der deutschen Wehrmacht



Die „Ferntourer“ Stefanie und Bernd Geißler auf Islandfahrt

eben da liegen geblieben. Von da gelangte sie über Dortmund in die Oberlausitz in Geißlers Edelschrauberwerkstatt, allerdings starten und losfahren war eine Illusion. Das Fahrzeug musste fachgerecht wieder aufgebaut werden, nicht unbedingt als Oldtimer original, da waren einige Veränderungen notwendig, um sie zum Fahrzeug für Belastungstouren zu machen. Prinzipiell ein paar Gedanken zum Motor, wie er 1942 aus dem Werk kam. Mit der Bezeichnung 275/2 war er ein luftgekühlter Viertakt-Zweizylinder-Boxer mit 745 cm³ Hubraum, bei quadratischem Hub von 78 mm und einer Leistung von 26 PS bei 4.000 Umdrehungen der Kurbelwelle ausgelegt, er wurde oben gesteuert (ohv). Der Drehmomentverlauf wurde auf den Betrieb mit Beiwagen abgestimmt. Die Ver-

dichtung wurde mit 5,8:1 angegeben. Dadurch kann der Motor auch mit minderwertigeren oder synthetischen Kraftstoffen betrieben werden, für militärische Einsatzbedingungen. Die Kraftstoffgemischversorgung erfolgte mit zwei Graetzin Vergasern des Typs SA 24/1+2. Über einen Noris Magnetzündler ZGa2 wurden die W 225 T1 Bosch Zündkerzen versorgt. Die Graetzin Vergaser wurden gegen moderne Vergaser ausgetauscht und entsprechend abgestimmt.

Auch weitere Oldtimer stehen in der Garage, dabei auch eine Eigenbaumaschine nach dem Vorbild der IFA RT 125 RE, selbstverständlich mit einem top getunten Innenleben geht sie bemerkenswert giftig. Im Classic Cup zum Lückendorfer Bergrennen im Einsatz, gelang ihm mit enormem „Popometer“ Fahrgefühl die traumhafte Differenz der Wertungsdurchgänge 0.00. sec. Damit hatte er nicht nur den Klassensieg erkämpft, sondern wurde Tagesbester aller Klassen, inkl. drei und vier Rädern. Nach mehreren sehr großen Touren war 2011 eine extrem ausgewählte Reise über 15.000 Kilometer in Planung, als Stefanie und Bernd Geißler sich von Oppach auf den Weg nach Norden machten. Natürlich mit ihren selbst vorbereiteten Oldtimern sowie allen

akribisch getätigten Reiseplanungen über vier Monate gingen sie auf die Reise. Bernd auf R 75, Stefanie hatte hubraum- und leistungsmäßig aufgerüstet, sie hatte die alte, treue Suhler AWO T 425 aus dem Jahr 1954 gewählt.

Das Hauptziel lautete Island, die Reiseroute führte auch über Schottland, Irland, die Isle of Man und Frankreich. Diese Vielzahl von bemerkenswerten Erlebnissen dieser Abenteuerreise hier zu schildern ist nicht möglich, aber bei Vorführungen einer Multivisions-Schau, welche die beiden professionell aufbereitet haben, konnten die Gäste begeistert „mittendrin“ sitzen

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, führen 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