

Dietmar Graupner tanzte auf 2 Hochzeiten

Teil 1 Text: Jürgen Kießlich | Fotos: Jürgen Kießlich (4), Jürgen Kießlich Archiv (1), Dietmar Graupner privat (3)

... aber bitte nicht an Bigamie denken, der Ausdruck beruht auf der Tatsache, dass er im Laufe seiner langen, aktiven Zeit als Rennfahrer auf zwei und auf vier Rädern erfolgreich unterwegs war. Der gebürtige Erzgebirger wurde am 10.08.1936 in Wiesa bei Annaberg, im schönen Tal der Zschopau gelegen, geboren. Er war das älteste von fünf Kindern, der Vater war Fleischermeister und Fuhrrentenehmer. Sein Vater hatte eine freundschaftliche Verbindung zu Edgar Barth aus Herold, welcher Mitglied im Werksteam auf den Eisenacher Formel-Rennwagen und ein Spitzenfahrer der DDR war, aber auch mit dem Motorrad auf BMW und Norton Manx. Somit konnte sich Dietmar bereits im Fahrerlager am Sachsenring als 17-Jähriger ganz in der Nähe der damaligen Helden im Rennsport bewegen. Da war die Entscheidung bereits gefallen, ich möchte Rennfahrer werden.



Sieg beim 1. Lückendorfer Bergrennen 1961

Bei Edgar Barth war er des Öfteren als Gast auf dem Fabrikgrundstück und konnte auch dessen Rennfahrzeuge studieren. Noch einmal das Rad der Geschichte zurückgedreht: bereits im Kindesalter zog es ihn zu allem was einen Motor hatte und fahrbar war. Seine Aktivitäten könnten Seiten füllen mit seinem Ideenreichtum, aber auch mit den Ergebnissen seiner heimlichen Bubenstreiche. Die eigentlich fast immer mit einer mittleren Katstrophe endeten. Als kleiner Steppke, er konnte noch nicht den Boden mit den Füßen be-

rühren, wenn er auf dem Motorrad saß, aber fahren, das sollte funktionieren. In Abwesenheit der Eltern wurde Vaters Motorrad aus der Garage geholt und zum Starten und Aufsteigen an eine Wand gelehnt, los ging es auf schmalen Pfaden bis an eine Wiese, hier sollte die erste Fernfahrt enden, aber beim Anhalten waren ja die Beine zu kurz und da lag die „Fuhre“ im Morast. Wenig später wurde der Tatendrang gesteigert und die Fahrt mit Vaters Opel P 4 stand auf dem Plan. Über das Lenkrad konnte er nichts sehen, weil er zu klein war, also Fahrertür etwas geöffnet lassen und Sicht durch den Türspalt suchen. Und wieder endete die Fahrt auf einer Wiese, aber diese war sumpfig und da ging nichts mehr. Also zurück laufen und bei einem Bauern um Hilfe bitten. Dieser hatte letztlich Verständnis für den jungen Fahrer und zog mit seinen Pferden



Lückendorf 2003, das Podest von 1961 nachgestellt, v. l. Rennleiter Albert Gärtner, Erhard Weickert (2.), Dietmar Graupner und Joachim Knorr (3.)

den Opel an „Land“. Zu Hause angekommen, schnell noch Schlamm abwaschen und ab in die Garage, bevor die Eltern ankommen. Skispringen wurde später auch trainiert, aber zuvor einmal im Schnee nach der Schule an die Schanze gucken. Da kam die tolle Idee, auf dem Ranzen sitzend, könnte man ja den steilen Aufsprunghang hinunter rutschen. Der „Schlitten“ nahm allerdings unkontrolliert heftige Fahrt auf und mit einigen tollen Überschlügen war die Sausefahrt beendet, mit dem Ergebnis, der junge Held war rundum blau ge-

schlagen. Es kam noch besser, „Eichhörnchen“ wollte er einmal sein. Im Kreise von anderen Jungen wurden im Wald hohe Bäume bestiegen, in die höchsten Wipfel kletterte Dietmar, unser Spezi, oben angekommen, begann er weit ausholend zu wippen. Als der Weg zum Abflug für den nächsten Baum nahe war, wurde dahin gesprungen und immer wieder. Aber einmal ist der dünns-te Wipfel erreicht und bricht, zum Glück war die alte Fichte dicht verästelt und bremste den „Flugkörper“. Es kam noch toller, der Kirchturm mit seinen 32 Metern Höhe wurde besucht, um dem Türmer beim Glockenläuten zu beobachten. Dieser musste eine Etage tiefer gehen und schon stand unser Bursche unbeobachtet auf dem wackligen Turmgeländer und tanzte wie eine Diva auf dem Parkett um den Turm. Blicke noch zu bemerken, dass er allgemein sportlich aktiv war, egal ob im

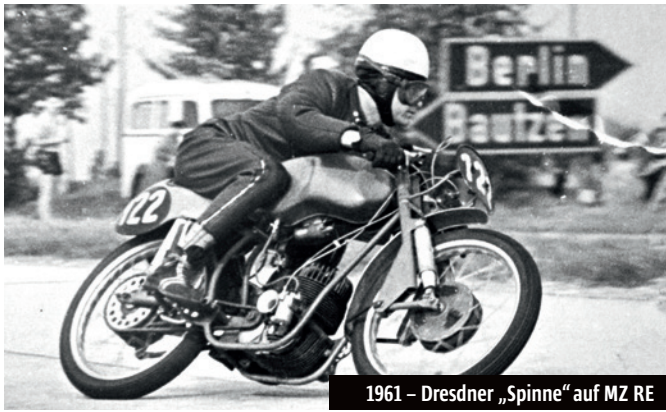


Mit 65 Jahren noch nicht das Siegen verlernt, Lückendorf 2002

zulegen. In der Zeit der Lehre wurde der ersehnte Führerschein abgelegt, aber zuvor nach einem ersten Motorrad Ausschau gehalten. Eine alte DKW LM, ähnlich der E 200 mit Riemenantrieb, bot sich an, bis zur Führerscheinprüfung hatte er bereits den Riemenantrieb gegen Kettenantrieb umgebaut. Während der ersten Fahrten sollte natürlich einmal die „brachiale Leistung von seinem „Superbike“ erastet werden, aber da war er eine Rechtskurve zu schnell angegangen und die Fahrt endete in einem Feld mit dem Ergebnis Gabel verbogen und wieder „Schrauben“.

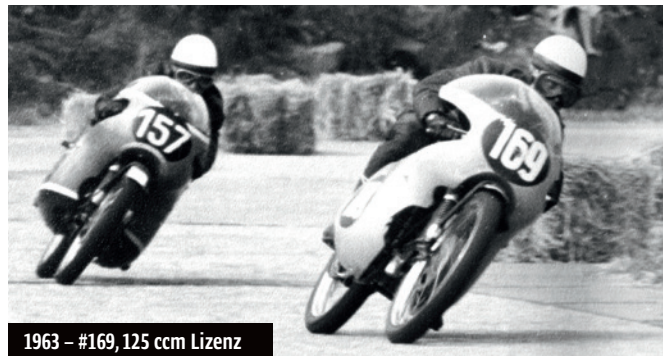
Das war der eigentliche Start in ein beginnendes Motorradleben und auch die Idee „ich will Rennfahrer werden“ wurde beschlossen. Die Möglichkeiten, sich auf die Beantragung eines Fahrerlaubnisses als Rennfahrer beim neugegründeten ADMV vorzubereiten, waren vielseitig. Im Winter gab es die Möglichkeit beim Skijöring zu starten und im Sommer bei den sogenannten Leistungsprüfungsfahrten teilzunehmen. In der Kreisstadt gab es die GST (Gesellschaft für Sport und Technik, eine vormilitärische Organisation), da konnte man u. a. m. auch das Motorradfahren auf EMW 350 und AWO 425 trainieren, es wurden auch Kreismeisterschaften ausgetragen und der Rennfahrer in spe konnte dabei gute Erfahrungen erwerben.

Das Sammeln von Teilen für eine Rennmaschine hatte bereits begonnen und Stück für Stück wurde erworben oder auch selbst gefertigt. Eberhard Schreiter, ein guter Freund und später auch sein Rennmonteur, hatte in Annaberg-Buchholz eine eigene Kfz Werkstatt und konnte ihm helfend zur Seite ste-



1961 – Dresdner „Spinne“ auf MZ RE

hen. So entstand seine erste Rennmaschine, 125 ccm mit einem schlitzzesteuerten Motor und mit 3-Gang-Renngetriebe ausgestattet. Das Jahr 1959 hatte begonnen und er stellte beim noch jungen ADMV der DDR den Antrag auf einen Rennausweis, dem auch stattgegeben wurde. Endlich konnte es losgehen, im Adler Trumpf Junior wurde alles verladen und ab ging es im Frühjahr in Richtung Halle Saale Schleife. Dass die „Trauben hoch hängen“, erkannte er bereits bei einigen Konkurrenten, die wesentlich schneller waren als er. Trotzdem war der zwölfte Platz unter 21 Startern ein erster Erfolg. Sein nächster und sicher ein sehr wichtiger Schritt war der Aufnahmeantrag als Mitglied des MC Zschopau im ADMV. Noch im gleichen Jahr erhielt er eine ehemalige 4-Gang-Werksrennmaschine, welche zuvor von Dieter Krumpholz gefahren wurde, leider hatte er mit der Maschine ebenso wenig Erfolg wie sein Vorgänger. Der MC stellte ihm zum eigenen Training eine Geländemaschine, wie sie Fischer und Weber fuhren, zur Verfügung. Damit konnte er nun die Bewohner der Umgebung seines Wohngebietes „erfreuen“.



1963 – #169, 125 ccm Lizenz

Erneut war das Glück auf seiner Seite, als der Leiter der Renngemeinschaft Karl-Marx-Stadt, welcher den „Rennnovizen“ seit geraumer Zeit beobachtet hatte, ihm eine Offerte machte. Er bot ihm eine AWO Rennmaschine an, welche zuvor kein Geringerer als DDR-Meister Hans Joachim Scheel gefahren hatte. Bereits beim ersten Rennen belegte er den bemerkenswert 4. Platz trotz starker Konkurrenz von Fahrern auf NSU Max und Adler RS. Dann ging es nach Schleiz, dabei blockierte im 2. Training in der Buchhübelkurve die Vorderradgabel, mit dem Ergebnis „heftiger Abflug“ mit bösen Prellungen und Zerrungen am rechten Fuß. Trotzdem erhielt er vom Rennarzt die Freigabe zum Start, aber nur bei Starthilfe am Ende des Feldes, im-

merhin landete er im Ziel noch im Mittelfeld. 1959 startete er auf dem Hanseatenring in Wismar und wurde Zeuge des katastrophalen Unfalls beim Rennen in seiner Klasse, bei dem zwei Rennfahrer sowie zwei Zuschauer ihr Leben einbüßten. Obering. Walter Kaaden, Leiter der MZ Rennabteilung, hatte ein Auge auf den jungen Nachwuchsfahrer geworfen und bot ihm eine von den vier neuen 6-Gang-125er-Maschinen an, Bernhard Petruschke, Werkstattleiter der Rennabteilung,

unterstützte ihn dabei. Sensationell, 1961 beim ersten Start mit dem neuen „Arbeitsgerät“ siegte er in Halle haushoch überlegen und war zugleich schneller als die Fahrer der 250-ccm-Klasse. Auch beim Bautzener Rennen hatte er noch einmal die maximale Punktzahl für den Juniorenpokal auf der Habenseite. Aufgrund kleiner Defekte in der weiteren Saison konnte er den 1. Platz im Juniorenpokal nicht erreichen, Friedhelm Kohlar war der glückliche Deutsche Juniorenmeister. Dazu O-Ton vom „ILMO“, „Kohlar drängt Graupner von der Spitze, hätte Graupner etwas mehr Leistung in seinem Motor gehabt, hätte sich Kohlar strecken müssen“.

Als am 13. August 1961, diesem politisch so bedeutsamen Tag des Mauerbaues, erstmalig nach dem Zweiten Weltkrieg das Lückendorfer Bergrennen wieder gestartet wurde, war er als „Pionier“ dabei und war der erste Rennfahrer auf dem obersten Siegerpodest dieser Bergrennstrecke, neben ihm standen Erhard Weikert aus Oelsnitz und Joachim Knorr vom MC Zwickau. In der „SZ“ war am 14.08.1961 die Überschrift „Schnellster am Berg, Dietmar Graupner“ zu lesen. Bedeutsam waren die Erfolge aus dem Jahr 1961 für ihn, denn er erhielt die Nationale Lizenz als Motorradrennfahrer. 1962 stand er erneut am gleichen Ort auf dem Podest; hinter Bernd Döhnert und vor Kurt Fritsche belegte er den zweiten Platz, aber als Lizenzfahrer der Klasse A mit einem Durchschnitt von 110 km/h. Um es vorwegzunehmen, Dietmar Graupner hält dem Lückendorfer Bergrennen bis heute (2024) mit seiner Anwesenheit die Treue. Zum Weltmeisterschaftslauf auf dem Sachsenring war er bereits Besitzer der internationalen Fahrerlizenz.



SZ 14.08.61 „Graupner Schnellster des Tages“



2003 Lückendorfer Bergrennen – die ehemaligen Rennfahrer ab 1961



Dietmar Graupner erhält vom Autor, J. Kießlich, das Buch über das Lückendorfer Bergrennen zu seinem 66. Geburtstag