

Dietmar Graupner tanzte auf 2 Hochzeiten

Teil 2 Text: Jürgen Kießlich | Fotos: Jürgen Kießlich (5), Dietmar Graupner privat (3)

Im September, kurz vor dem Frohburger Dreieckrennen, hatte er einen neuen Zylinder montiert und noch keine Probefahrt machen können – also noch mal ganz schnell auf eine abgesperrte Straße in der Nähe, und ab ging die Post. Es herrschte sehr stürmisches Wetter und vorsichtshalber wurde die Verkleidung abgenommen. Nach einer schnell gefahrenen Kurve erfasste ihn die geänderte Windrichtung und es kam zu einem schweren

Sturz. Mit dem Ergebnis, bewusstlos in das Krankenhaus eingeliefert zu werden. Diagnose: doppelter Schädelbruch, Rippen- und Schulterverletzungen sowie eine Reihe schwere innere Verletzungen. Nach Wochen wurde er endlich in ein Krankenhaus nahe der Heimat verlegt und dort weiter behandelt. Endlich kam der Tag der Entlassung und beim Abschied vom Arzt der Kommentar: „nun ist Schluss mit dem Rennfahren für Sie!“

Dieser Satz fand aber keine Beachtung beim Patienten und es war genug Zeit über ein neues Projekt nachzudenken, was da lautete, Eigenbau einer Einzylinder-Rennmaschine mit 250 ccm Hubraum. Das war ein zusätzliches Intermezzo zu seinen Starts in der Klasse mit der MZ RE. Obering. Kaaden hatte Dietmar Graupner gelegentlich mit der Zweizylindermaschine auf die Strecke geschickt, zum Testen für Mann und Maschine. Es haperte allgemein an der Zuverlässigkeit des Versuchsobjektes. Selbst ist der Mann, er dachte über einen Eigenbau nach. Bei den Rennen mit Serienmaschinen waren auch seine Sportfreunde Fischer, Weber und Postrach, ihres Zeichens Geländeasse und MZ Werkstester, am Start, sie fuhren stets mit Bestzeiten zum Sieg. Diese Beobachtung sowie die von ihm gestoppten Zeiten, veranlassten ihn, darüber nachzudenken, auf Basis derer Motorentechnik einen angepassten Motor mit spezifischen Parametern für Straßenrennen zu entwickeln. Offene Ohren fand er dafür bei Rennkonstrukteur Bergauer der MZ Rennabteilung sowie einem seiner Monteure, Herrn Säuberlich. Die Basis des Motors sollte beibehalten werden, die gesamte Getriebeabstufung (5-Gang) inkl. Gehäuse sowie ein neuer Zylinder mit geänderten Steuerzeiten wurden entwickelt. Wie geht es mit der 125-ccm-Maschine weiter, war die „Gretchenfrage“.



Das neue Objekt würde sich bis zur völligen Entwicklung noch eine geraume Zeit hinziehen und deshalb plante er die Trennung von der MZ RE 125 ccm. Bewerber gab es genügend, aber wer sollte es sein? Beim Skijöring hatte er Kontakte mit Bernd Köhler, einem talentierten jungen Mann als heranwachsender Rennfahrer. Dieser durfte sich über die „6-Gang“ freuen, was er fahrerisch auch beweisen konnte, denn aus ihm wurde ein anerkannter guter Spitzenfahrer der DDR in beiden Klassen. Zwischendurch hatte Dietmar leider noch einen guten Sportfreund bei einem Motorradunfall verloren, „Paulchen“ wie er ihn gern nannte, es war Paul Pellert, Bruder des bekannten Rennfahrers Klaus Pellert. Noch heute spricht er darüber mit Trauer, ebenso über seinen Freund Dieter Krump Holz, MZ Werks- und Testfahrer. Dieser verunglückte bei einer Testfahrt im Straßenverkehr, an der Unfallstelle hält er noch heute stets in stillem Gedenken an, wenn sie auf seiner Fahrtroute liegt. Das Jahr 1964 hatte begonnen und



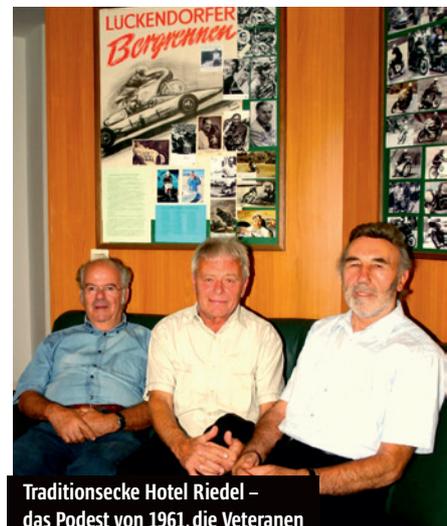
Rennfahrtreffen Lückendorfer Bergrennen 2007



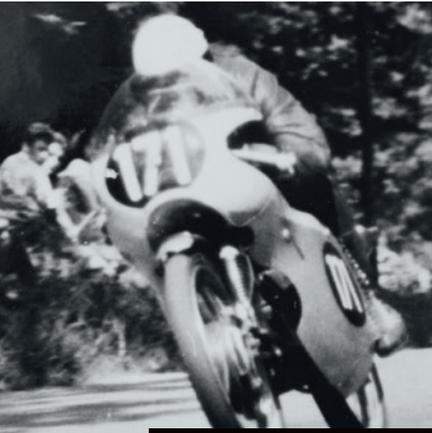
Im Kreis von Familie und Freunden, Hotel Riedel Zittau



Rennfahrtreffen 2008



Traditionsecke Hotel Riedel – das Podest von 1961, die Veteranen



Lückendorfer Bergrennen 1962, 2. Platz Lizenz 125 ccm

Überschlagen blieb er am Fahrbahnrand unter der Maschine liegen und wurde sofort von den Streckenposten geborgen sowie dem herangeeilten Rennarzt notversorgt. Dietmar Graupner O-Ton: „Die Maschine kam ins Rutschen und ich bemerkte im Liegen, dass mein linkes Bein in Richtung Kopf lag. In der enganliegenden Kombi baumelte das Bein und ich versuchte, es in die zugehörige Richtung zu legen. Ich meinte, das Bein sei abgerissen und ich verlor das Bewusstsein.“ Und wieder erwachte er im Krankenhaus Altenburg, die schwierige OP führte der Chefarzt selbst

Alles klar, pünktlich zum Termin steht vor dem Krankenhaus ein Taxi-Moskwitsch mit zurückgelegtem und extra gepolstertem Vordersitz. Unser Patient wird sorgsam gebettet und ab geht es in Richtung Annaberg. Der „Flüchtling“ dirigiert den Fahrer vor seine Haustür, was dieser mit „sind wir hier am Krankenhaus?“ moniert. Der Patient darauf: „ist alles in Ordnung“. Die Familie konnte ihn nun endgültig gesund pflegen. Aber hier endeten leider auch die Laufbahn als Motorradrennfahrer sowie der Traum einmal Autorennfahrer zu werden. Auch der erste Teil vom Hochzeitsstanz des Dietmar Graupner, siehe Überschrift, ist hier beendet und er

den! Bei der Finanzierung bot sich sein Freund Joachim Martin an. Die Monteure Karl Heinz Lorenz und Bernd Bergau mit Bruder Jochen standen für den Renneinsatz bereit, fehlte nur noch der Rennwagen. Das ging relativ schnell, das Team Melkus testete auf dem Flugplatz Dresden-Klotzsche den neuen Spider und brachte den Formel 3 mit. Los ging es schon schön flott, ein paar Dreher wurden super abgefangen und es brauchten nur noch die Formalitäten erledigt werden um starten zu können. Dietmar hatte noch seine internationale Fahrerlizenz, welche von der Fachkommission anerkannt und sofort zum Einstieg auf die Rundstrecke gestattet wurde. Der Rennarzt musste sein

Veto noch abgeben und das tat er auch mit den Worten: „Sie sind ein anatomisches Wunder“. Vom DTSB wurde ein B 1000 als Transportfahrzeug bereitgestellt, ein Anhänger musste noch gebaut werden und es konnte losgehen.

Der Start auf der Bernauer stand im Terminkalender und das

1. Training verlief einwandfrei, aber im 2. Training räumte ein ungestümer Tscheche unseren Neueinsteiger in einer Kurve brutal von der Strecke. Ergebnis, alle Knochen heil, der schöne Rennwagen war verbogen. Heinz Melkus bot Soforthilfe zur Instandsetzung an. 14 Tage blieben bis zum Start in Bautzen, gerade so bemessen, um alles wieder fertig zu bekommen. Einen Tag zuvor war alles realisiert. 1. Training einrollen und 2. Training Bestzeit, hallo, das roch nach Sieg und war es auch. Im Spätsommer stand Schleiz auf dem Programm und auf der fahrerisch anspruchsvollen Strecke war der 3. Podestplatz fast wie ein Sieg zum Einstand.

Bei ein paar Bergrennen folgten weitere Podestplätze und die erste Wagensaison im Jahr 1972 konnte als gelungen notiert werden. Über den Winter erfolgte die obligatorische „Runderneuerung“ für den Rennwagen und für den Fahrer hieß es Fitness aufbauen. Viel Freude hatte er als „Hänger“ beim Wasserski bei seinem Sportfreund Hans Fischer, der ein schnelles Boot sein Eigen nennen konnte.



Sportfreunde, Dietmar Graupner und Peter Findeisen 2003



die ärztlichen Untersuchungen zur Zulassung für den Erhalt der erneuerten Lizenz war angebrochen, diese wurde gesundheitlich bestätigt. Für den WM-Lauf auf dem Sachsenring hatte er genannt – aber die Maschine war noch nicht fertig, also Frohburg ins Visier gefasst. Der Motor war fertig und wurde zwecks Einfahren und Testen in eine Serienmaschine eingebaut; so konnten einige Kilometer abgespult werden. Für das Serienfahrwerk war die Motorleistung „mächtig gewaltig“, sprich nicht ausfahrbar. Um es vorwegzunehmen, der Motor wurde später von Hartmut Bischoff übernommen, und weiterentwickelt in dessen HB-Maschinen eingesetzt.

Endlich, zwei Tage vor dem Saisonfinale war die Maschine fertig. Die Maschinenabnahme wurde vom obersten technischen Kommissar des ADMV, Herbert Schubert aus Niesky, getätigt und als okay besiegelt. Start – Grünes Licht und ab ging die Post, von Runde zu Runde wurde besser „eingerollt“ und Verbesserungen vorgemerkt. Dann kam eine „schnelle Links“! Der Motor blockierte ohne jegliche Vorwarnung und aus dem Fahren wurde heftiges Fliegen. Nach mehreren

durch und bewahrte ihn vor einer Amputation. Abgehen von der guten medizinischen Betreuung, war der Aufenthalt katastrophal, in einem Zimmer mit acht Patienten belegt. Unter solchen Umständen wird der Aufenthalt zur Qual und man sehnt den Tag der Entlassung innig herbei. Die Krankengeschichte in allen Facetten würde Bände füllen, bemerkenswert die Unterstützung seiner vielen guten Sportfreunde war beispielgebend. Hier sollte stellvertretend für alle der Name Bodo Staudé genannt werden, ein Rennfahrer vom MC Frohburg, welcher ihm während der ganzen Krankenhauszeit helfend zur Seite stand. Allerdings ist die Geschichte der Entlassung aus dem Krankenhaus und Verlegung nach Annaberg ebenso spannend wie der „Prinzenraub von der Albrechtsburg“.

Endlich war der Termin der Verabschiedung gekommen und der Patient hegte einen geheimen Plan. Sein Freund Bodo Staudé, draußen in der „Freiheit“, war sein Gehilfe beim Entführungsplan. Dieser hatte einen Taxifahrer zu chartern, der einen Patienten nach Annaberg liegend transportieren sollte.

konnte sich jetzt mit Freude intensiv mit dem Familienzuwachs beschäftigen, denn im Hause Graupner wurde Töchterchen Katrin geboren.

Hier beginnt der neue Renn-Lebensabschnitt, der 2. Hochzeitstanz auf vier Rädern. Wie es der Zufall mitunter so will, kann aus einem kleinen Wochenendausflug ganz schnell eine, das weitere Leben beeinflussende, schöne oder bemerkenswerte Situation entstehen. Es war im Herbst 1971, ein Freund animierte Dietmar Graupner, mit ihm einmal zum Schleizer Dreieckrennen zu gehen. Gesagt, getan und schon war man nach siebenjähriger Rennabstinenz wieder mittendrin, wunderbar. Am Camp Melkus war die Familie versammelt und Heinz mit Sohn Uli waren schon im Gespräch mit dem Gast. Die Rennwagen waren das Hauptthema. Der Senior animierte den „Rennrentner“ zur Sitzprobe; dies war eine Initialzündung. „Wenn du möchtest“, zum Gast, „kannst du einen haben, Frieder Rädlein bietet seinen zum Verkauf an.“ Das war eine Option und sollte verwirklicht wer-