

# Dietmar Graupner tanzte auf 2 Hochzeiten

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



Der Melkus-Wartburg F 3, sein erster Rennwagen



Der SEG in seiner Entstehungsform ...



... und im neuen „Kleid“



1974, Veröffentlichung im „ILMO“

Am „Sprunghügel“. Dietmar Graupner im SEG-Shiguli, der in Heft 8 kurz vorgestellt war

1973 war das Jahr, als relativ viele Fahrer auf Shiguli Motoren umrüsteten, damit war es schwierig, mit den leistungsmäßig unterlegenen, liegenden Wartburg Rennmotoren Paroli zu bieten.

Die Saison verlief trotzdem recht zufriedenstellend mit ein paar guten Platzierungen, dabei ein 3. Platz in Schleiz und ebenso in Frohburg. Mit viel Glück überstand er den einzigen Unfall des Jahres. Aufgrund eines Reifenplatzens hatte er auf dem Sachsenring einen bösen aussehenden Abflug, den er gesundheitlich gut überstand, aber dafür eine ganze Reihe Zaunsäulen zu Brennholz machte.

Im Winterhalbjahr 73/74 hatte sich unterdessen einiges in punkto Zukunft ereignet. Dietmars Sportfreund Siegfried Seifert, ein Spitzensportler der DDR in der Formel 3, verfügte über gute Beziehungen zur TU Dresden, insbesondere zu Prof. Dr. Hofmann, ein Experte als Wissenschaftler im Lehrkörper KFZ Technik. Da existierte eine sogenannte SEG (Sozialistische Entwicklungsgesellschaft), ein toller Name, aber auch mit wertvollem Inhalt. Denn alles was irgendwie in der DDR mit einer Beziehung zum Sozialismus bestand, war staatlich förderungswürdig. Besonders bei den motorsportlichen Disziplinen, da gerade dabei die häufigsten Eigenbauten entwickelt wurden. Zwei Diplomingenieure hatten die Konstruktionsunterlagen für einen neuen Rennwagen erarbeitet. Das Kollektiv um Prof. Dr. Hofmann mit Unterstützung der VEB Sachsenwerke Dresden sowie Siegfried Seifert, Karlheinz Lorenz, Dipl. Ing. Hubrich, welcher auch beim Aufbau helfend zur Seite stand, sowie Monteur Bernd Bergau und letztlich Dietmar Graupner mit seinem Bruder Jochen, dem das Angebot gemacht wurde, mit dem Rennwagen auf die Strecke zu gehen. In seiner Garage sollte das Projekt gefertigt werden, Hut ab, da stand eine gewaltige Leistung bevor.

Die Mühen können hier nicht geschildert werden, der Termin zum Frühjahrstraining rückte näher.



Auf geht's

Am letzten Tag vor dem Training stand das „Erstlingswerk“ auf den Rädern, ohne einen Kilometer gefahren zu sein. In Schleiz angekommen gab es erst einmal allerhand staunende Gesichter, denn dieser SEG Rennwagen mit dem 4-Zylinder-Shiguli-Motor war ja etwas vollkommen Neues in fast allen Details. Selbst die Verkleidung des Rennwagens, oder sollte man sagen die Karosserie war ein neuer Schritt in der Ausführung, er sah ungewohnt kantig und ebenflächig aus, Rundungen wurden vermisst. Beim Melkus-Wartburg war die Karosserie per Handarbeit aus Aluminiumblech getrieben worden. Die Konstrukteure von der TU wählten als Werkstoff laminierte GFP Platten, glasfaserverstärkter Polyester. Vorteil je nach Ausführung gute Festigkeit, relativ leicht zu bearbeiten und zu reparieren. Für den Pilot war das schon eine erhebliche Umstellung in allen Belangen, insbesondere schon der Motor mit wesentlich anderen Eigenschaften als der Wartburg 3-Zylinder-Zweitakter. Aber es lief bereits beim Kennenlernen im ersten Training recht gut und mit jeder Runde und später in jedem Rennen besser. Am Saisonende in der Summe standen zu Buche; Siege in ein paar Bergrennen, in Schleiz und Frohburg jeweils Platz 3 und am Sachsenring fehlten zum 3. Platz nur ein paar Meter. Der „ILMO“ widmete ihm im Heft 8/1974 ein Porträt, siehe auch Foto. Besonders bemerkenswert ist aber die Tatsache, dass er es trotz Prämierenjahr mit dem neuen Rennwagen geschafft hat, im „Pokal des Präsidiums des ADMV“ hinter Wolfgang Günther den zweiten Platz zu belegen.

Das technische Konzept des Wagens musste überarbeitet werden, insbesondere sollte es für die Ka-



Der vierte und letzte Streich auf vier Rädern war der MT 77

rosserie Veränderungen geben, leichter sollte diese werden und ein paar gefällige Rundungen hat sie auch erhalten. Insbesondere mussten neue Reifen finanziert werden, ohne Slicks war man in der Klasse fahrerisch unterlegen. Mit Beginn des Jahres 1975 wurde es gestattet an den Sportfahrzeugen Werbung zu präsentieren, damit konnte eine finanzielle Quelle zur Förderung des Sports gefunden werden. Natürlich waren da nur sozialistische VEB-Firmen zugelassen, so auch beim Team Graupner. VEB Plasticard Annaberg spendierte dafür 2.000 Mark. Eine lustige Begebenheit zum Werbevertrag darf hier erwähnt werden, der Werbeleiter übergab Prospektmaterial zur Verteilung, allerdings mit dem internen Kommentar „bitte möglichst nicht verteilen, unsere Auftragsbücher sind bereits überfüllt, diese können wir nicht alle ausführen!“ Zur Saison 1975 ein kurzer Report, Frühjahrstraining mit dem veränderten SEG Shiguli gut gelaufen, in der Folge ein paar Bergrennen gewonnen und auf dem Sachsenring, wie auch in Frohburg zweite Plätze und im Herbstrennen in Schleiz auf dem dritten Podestplatz rundeten eine gute Jahresbilanz ab. Als Sahnehäubchen gab es den Sprung in die „oberste Liga“, in die Leistungsklasse 1 wurde Dietmar Graupner hochgestuft für das Jahr 1976.

In der neuen Saison in der LK 1 begann der Start zu Beginn beim Training gleich mit der drittbesten Zeit beim Schleizer Frühjahrstraining und das gleiche Ergebnis beim Geyersdorfer Bergrennen – Platz 1 beim Bergrennen Albarnau. Im Allgemeinen war die Saison von einigen Neukonstruktionen erheblich aufgewertet worden, Harmut Taßler hatte gleich mit mehreren Fahr-

zeugen aufgerüstet, Team Melkus war wie fast alle Jahre mit neuer Technik im Einsatz und Wolfgang Günther aus Ludwigfelde präsentierte eine neue SEG Variante. Dietmar war mit seinem SEG nach der „Winterkur“ zufrieden, aber dann machte der Sachsenring einen Strich durch seine Rechnung. Kenner des „Sari“ wissen, wenn es einmal richtig regnet, dann kann allerhand passieren. Es regnete seit dem frühen Morgen und als dann der Start frei gegeben wurde, fuhr erst einmal das gesamte Feld in totaler Gischt mit geringer Sichtweite. Und so passierte es ausgerechnet auf der Abfahrt zum „Heiteren Blick“ in schneller Fahrt, war eine Stelle mit Aquaplaning nicht einzusehen und der Rennwagen wurde zum unkontrollierbaren „Rennboot“ über ein Feld in Richtung Zuschauer. Es gelang ihm noch das Fahrzeug wenige Meter vor den Zuschauern zum Stehen zu bringen und somit eine Katastrophe zu verhindern. Die Saison war somit beendet, als Besucher beim Saisonfinale erlebte er auch noch den Unfall eines Rennkollegen, der tödlich endete und er beschloss, der „Helm kommt an den Nagel“. Doch erstens kommt es anders ... „und es ergab sich wieder einmal im Team Melkus, dass Peter Melkus seinen „MT 77“ veräußern wollte und er schlug zu. 1978 zur Jungfernfahrt in Bautzen brach der Rennwagen aufgrund eines Vorderreifenplatzens aus und die Beschädigungen besonders am Unterboden waren erheblich. Die Bergrennen Geyersdorf, Schwarzenberg und Lindenau konnte er als Sieger beenden. Für einen Start in der Slowakei „vermasselte“ ihm die Führung des ADMV in Berlin mit fadenscheinigen Gründen die Startteilnahme.

Die Saison 1979 begann mit psychischen Problemen, da seine Ehefrau die Scheidung eingereicht hatte. Aufgrund von Unkonzentriertheit beim Bergrennen Erla-Crandorf kam er von der Strecke ab und landete mit erheblichen Schäden am Frontteil des MT 77. Schwartenberg gewann er in Rekordzeit. Beim Adelsbergrennen ging es um den „Paul-Greifzu-Gedächtnispokal“ er fuhr Streckenrekord. Den Pokal erhielt er aus der Hand von Greifzus Tochter. Unterdessen war er zum MC Annaberg gewechselt, dort stimmte aber die „Chemie“ gegenüber den Straßenrennfahrern nicht, Kaffeefahrten waren das Primat und die Entscheidung endgültig das Rennfahren aufzugeben wurde gefällt.

Bei Melkus begann man 1987 wieder, ein paar Oldies aufzubauen, zufällig entdeckte er sein altes Fahrgestell und der Plan war gefasst, Neubeginn mit neuem Alten. Unterdessen kam die Wende, das Vorhaben stornierte erst einmal. Zu dieser Zeit wurde die Familie Graupner von einem schweren Schicksalsschlag getroffen, nach einer schweren Krankheit verstarb die geliebte Tochter Katrin im Alter von 19 Jahren, jetzt ging nichts mehr, der Schmerz war zu groß. Das Leben musste weiter gehen, er holte seinen halbfertigen Oldie aus Dresden und vollendete die Fertigstellung gemeinsam mit ein paar Freunden, besonders erwähnens-

wert soll der Name Frank Nutschan, Chefmonteur des Melkus Team, stellvertretend für alle anderen genannt werden. Es konnte nach Most zu ein paar Trainingsrunden gehen, Kinderkrankheiten gab es, aber auch ein paar schnelle Runden und bei Hochgeschwindigkeit blockierte das Getriebe. Deshalb musste leider der geplante Start auf dem Nürburgring ausfallen. Dann kam die Zeit für reichliche Klassikveranstaltungen mit dem legendären Melkus Warburg F 3 unter der Startnummer 59. Bereits beim Start 2001 in der Neuzeit am Lückendorfer Berg war er als Pionier dabei. 2002 holte er sich da den Pokal für die Klasse und zugleich als Tagesbester. Mit zunehmendem Alter kam auch die Frage, den Helm an den Nagel hängen – und was wird mit den Rennwagen? Die Lösung lag so nah, ein junger und vertrauter Sportfreund, Jens Phillip, war der glückliche, der damit auch sein Vorbild glücklich machte. Sollte der Rentner das Kribbeln im rechten Fuß spüren, wird der schmucke, rote Melkus „RS 1000“ aus der Garage geholt. Zum Schluss ein großes Dankeschön an Dietmar und seiner lieben Lebensgefährtin Thea für die vielen schönen, gemeinsam verbrachten Stunden, für die Öffnung seines Archivs sowie die langen Gespräche über seine bemerkenswerte aktive Zeit, weiterhin ein kräftiges „Hals- und Beinbruch“.



Mit dem Melkus-Wartburg F 3 2002 zum Classic Cup, Lückendorf



Und am Ende wird noch einmal gewinkt