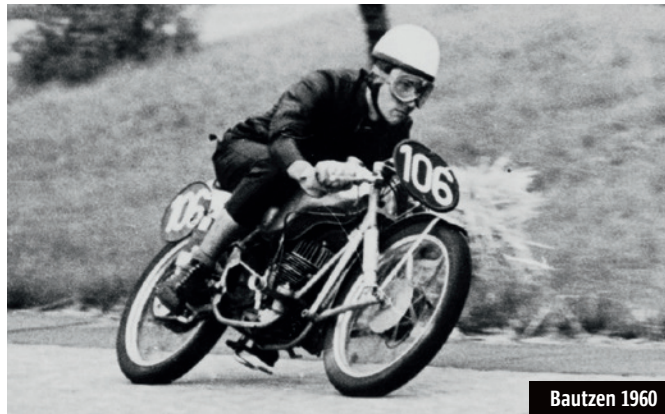


Joachim Knorr, ein Pionier aus vergangenen Rennsportjahren der DDR

Text: Jürgen Kießlich | Fotos: Jürgen Kießlich (4), Joachim Knorr privat (3)



Bautzen 1960

Es ist noch nicht lange her, bei TOP SPEED waren die Berichte über Friedhelm Kohlar und Dietmar Graupner noch druck- und erinnerungsfrisch, da meldete sich ein ehemals bekannter Rennfahrer (Denkhilfe „Elektrizität“) auf zwei und drei Rädern mit einer relativ tiefsinnigen Bemerkung. „Es ist schön, dass es noch Autoren gibt, die nicht nur die Namen Rossi und Agostini kennen und auch einmal feststellen, wie schwer doch die Zeit in der DDR war, diesen Sport ohne finanzielles „Hinterland“ zu betreiben.“ Zu diesen Letztgenannten gehört auch der 1940 in Werdau geborene Joachim Knorr, nicht mit der berühmten Bremse und auch nicht mit den Suppen zu verwechseln. Er lebt seit 1957 leidenschaftlich für und mit dem Motorrad, so auch noch heute im Alter von 84 Jahren.

In den Nachkriegsjahren besuchte er die Volksschule, wie in diesen Jahren üblich, bis zum Abschluss der 8. Klasse. Sein Vater entstammte einer „Steinmetzdynastie“ und diesen Beruf sollte

auch Joachim erlernen. In diesem Fall aber, war der Plan ohne den Wirt (Joachim) gemacht. Zuvor hatte es sich ergeben, dass der „Filius“ 1953 zu einem Rennen auf dem Sachsenring Gast war und, mit dem Rennvirus infiziert, zurückkehrte. Bekanntlich liegt der Ort Werdau in einem „magischen Zentrum“, um welches zu jener Zeit im Radius von etwa 130 Kilometern viele Rennstrecken ansässig waren. Neben dem Sachsenring waren es das Schleizer Dreieck, die Autobahnspinne Dresden, die Halle-Saale-Schleife, das Leipziger Stadtparkrennen, selbst Karl-Marx-Stadt hatte ein Rennen, auch Froburg und Bernau, dazu noch einige Bergrennen. Die Idole von Joachim und seinen Freunden waren Walter Zeller, Ernst Riedelbauch, Vater mit Sohn Knees, die Gespannbesatzung Bagge / Schönherr aus dem benachbarten Karl-Marx-Stadt soll nicht vergessen werden, auch Edgar Barth und die Fahrer der Eisenacher Formelboliden, Rosenhammer und Thiel, um nur einige Namen zu nennen. In dieser Zeit, etwa ab 1950, gab es im Buchhan-

del der DDR, das sollte hier erwähnt sein, eine gute Auswahl an Motorsportliteratur für die begeisterte Jugend zu erwerben, und das wirkte besonders motivierend. Leider wurde das Angebot von Jahr zu Jahr immer weniger, bis alles im „Papierkorb“ der Verlage versenkt werden musste, denn es brachte zu viel westliches Flair in die Köpfe der jungen Leser. Erinnert werden sollte an Autoren wie Karl Heinz Edler und Wolfgang Rödiger, Rosenhammer, Grassmann und Siegfried Rauch, Michael Heise darf nicht vergessen werden. Der „Illustrierte Motorsport“ der Sektion Motorrennsport der DDR (bereits vor der ADMV Gründung 1957) war gut mit Motorsport-Infos ausgestattet und wurde mit Begeisterung gelesen. Ebenso die Motorsport-Almanache und Motorsport-Jahrbücher der genannten Autoren bis etwa 1958. Eine beachtliche Anzahl an Büchern war zu erwerben, in etwa im DIN A5

Format von Hans Stuck, Paul Greifzu, Ewald Kluge, Arthur Flemming, dem Reichenbacher Wagenfahrer Krause ... und, noch heute werden diese als Raritäten gesucht. Das alles formte auch Joachim Knorr und seine Freunde, die mit großer Leidenschaft ihr Interesse am Motorsport zeigten. Vater Knorr konnte den fertigen Lehrvertrag als Steinmetz für seinen Sohn kündigen, denn dieser hatte sich selbstständig gekümmert und einen Lehrvertrag in einer Kfz-Werkstatt gesucht und gefunden. Er selbst meinte: „Ich will Rennfahrer werden und dafür ist die Grundlage, der Beruf Autoschlosser, die richtige Wahl.“ Punkt aus! Ergo, es war irgendwie der Motorsport-Virus, besonders für den Motorradrennsport, eingesogen worden. Als 1957 der ADMV gegründet und der MC Zwickau zu gleichem Anlass aus der Taufe gehoben wurde, waren die jungen Burschen der Region mit Begeisterung dabei.



Lückendorfer Bergrennen 1962, Haarnadelkurve, auf MZ RE



Weltmeisterschaftslauf Sachsenring 1965



Motorradfahrertreffen Werdau 1987, Fahrleiter Joachim Knorr startet den Fahrleiter des Zittauer Treffens, dahinter Rainer Richter, Ex-MZ-Werksfahrer



Lückendorfer Bergrennen 2005, Kurve König-Johann-Quelle, im MuZ-Cup auf Replica 660



Das Podest von 1961 trifft sich zum Lückendorfer Bergrennen 2008, 1. D. Graupner, 2. E. Weikert, 3. J. Knorr

1958 begann die eigentliche Aktivität Joachims, seinen Traum, Rennfahrer zu werden, zu verwirklichen. Der MC Aue richtete einen Lauf um die DDR-Meisterschaft im Geländesport aus und unser „Einsteiger“ stand mit seiner IFA RT 125 / 2 am Start unter den alten Hasen. Es war sehr hart. Drei Schleifen á 60 Kilometer mussten absolviert werden. Bereits nach der ersten Schleife hatte die RT schon zu viele Schadschäden erlitten und das Debüt musste vorzeitig beendet werden. Für das Jahr 1959 richtete er sich eine MZ ES 175 Motocross-Maschine her; für diese gab es reichlich Startmöglichkeiten. So auch in Eckartsberg bei Zittau, wo er zweimal den 5. Platz erreichte. Zu beachten sind im Besonderen die schwierigen Umstände zum Betreiben eines solchen Hobbys, zu dieser Zeit ohne eigene finanzielle Mittel. Ein Beispiel dafür, heute unvorstellbar: die Anreise erfolgte mit der Wettbewerbsmaschine, z. T. mit der Reichsbahn, mit allem, was dazu gehörte, Benzinkanister, Werkzeug und, und, und wurde im Gepäckwagen verladen. So wurden gute Erfahrungen und Leistungen gesammelt und Joachim beantragte für das Sportjahr 1960 den Ausweis als Rennfahrer für die Klasse bis 125 ccm, ohne selbst eine Maschine zu besitzen. Mitunter wurden von der Rennabteilung in Zschopau ehemalige Werksrennmaschinen am Saisonende an verdiente Clubs abgegeben. So auch an den MC Zwickau, eine dieser Maschinen, eine MZ RE 125 ccm 4-Gang, welche ein paar Jahre Dietmar Zimpel gefahren hatte. Dieser wechselte zum MC Aue und Joachim Knorr durfte die Maschine danach übernehmen. Der Neuling konnte bereits beim ersten Einsatz im April 1960 bei kaltem Regenwetter auf der Halle-Saale-Schleife mit einem 3. Platz, hinter Rolf Frank und Wolfgang Moses, das in ihn gesetzte Vertrauen

bestätigen. Die vormals mit Langschwinge ausgestattete Rennmaschine baute er auf Telegabel um. Für das Jahr 1961 war er gut vorbereitet und punktete bei allen Rennen für den Juniorenpokal der Klasse und landete als erster Fahrer, mit einer RE 4-Gang ausgestattet, hinter Fahrern mit dem 6-Gang-Modell auf Rang 5. Besondere Freude bereiteten die Rennen in Frohburg und beim Bergrennen in Lückendorf, er landete jeweils auf dem 3. Platz. Der Erfolg beim Lückendorfer Bergrennen geschah auf den Tag genau zum geschichtsträchtigen Datum am 13.08.1961, dem Tag des Mauerbaus. Hinter Dietmar Graupner und Erhard Weikert stand er auf dem Podest beim ersten Rennen in Lückendorf überhaupt in der Neuauflage nach dem Zweiten Weltkrieg. Das Ergebnis aus dem Juniorenpokal war Anlass für das Gremium für Straßenrennsport des Präsidiums des ADMV in Berlin, Sportfreund Knorr für die Saison 1962 als Lizenzfahrer einzustufen. Vom MC erhielt er für die Saison eine MZ RE 125 mit einem 6-Gang-Getriebe, welche vor ihm Werner Musiol als Werksfahrer pilotiert hatte. Zuvor hatte der Club neben ihm die Sportfreunde Näser, Lippold und Seidel als Kandidaten für die MZ RE 125 auf der Liste, doch nach sorgfältiger Prüfung fiel die Wahl auf Joachim Knorr. Bis 1965 fuhr er in dieser Klasse, hatte in dieser Zeit auch drei Einsätze bei den WM-Läufen auf dem Sachsenring. Trauer gab es nicht nur bei Joachim Knorr 1964, als beim Bergrennen Lückendorf sein Sportfreund Theo Colditz, auch vom MC Zwickau, tödlich verunglückte. Wenige Tage zuvor stand er Joachim noch als Helfer beim WM-Lauf auf dem Sachsenring zur Seite. Die Zeit war gekommen, um an die eigene berufliche Entwicklung zu denken, der Helm wurde an den berühmten Nagel gehängt. Meis-

terschule lautete die nächste Stufe und 1967 beendete er erfolgreich die Meisterprüfung im Kfz-Handwerk. 1970, am 1. April, eröffnete er eine eigene Motorradwerkstatt und stockte 1981 zur Vertragswerkstatt für MZ auf.

Es sollte aber auch ein zweites motorsportliches Leben im Freizeitsport, ohne Meisterschaften, im Motorradsport geben – dieses wurde ab dem Jahr 1981 bis zum heutigen Tag gepflegt. Der Einstand begann beim Internationalen Motorradfahrertreffen in Zittau, bei welchem er bis aktuell 42 Mal sehr erfolgreich dabei war. Weitere bekannte DDR-Treffen schlossen sich an, ebenso mehrfach das FIM-Treffen in Ungarn. Die 1.400 Kilometer Langstreckenrallye des MC Dresden Nord gehörte ebenso ins Programm. Dazu kamen die „Großen Kanten“, an erster Stelle, da noch aus der DDR-Zeit, muss die Teilnahme an der sogenannten „Eisenarsch Rallye“ genannt sein. Das bedeutete zwischen 1982 und 1989 fünf Mal Start ab Schloss Augustusburg NON STOPP bis ans Ziel, die Karpaten in Rumänien, und das mit 250-ccm-MZ-Maschinen. Die Rallye war der alljährliche Höhepunkt.

Als 1990 die „Freiheit grenzenlos wurde“, ging es jedes Jahr bis 2020

zigtausende Kilometer kreuz und quer durch Europa. Dabei in den Jahren 2000 und 2005 mit neuen MZ-Modellen zu Präsentationen und Rallyes mit 125 und 1.000 ccm nach Mallorca und Málaga. Auf den großen Touren wurden jeweils um die 5.000 km zurückgelegt. Ziele waren auf Rundfahrten u.a. Monaco, Korsika, Slowenien, Kroatien und wieder Rumänien, die Normandie, Mailand und Turin, Montenegro und Bosnien, auch die „Wolfschanze“ in Polen wurde besucht. Das „Salz in der Suppe“, wie er es selbst bezeichnete, war, bei den vielen Alpenfahrten alle bekannten Pässe mitgenommen zu haben. Der nahe der Côte d'Azur gelegene berühmte Col de la Bonnette mit 2.615 m und bis zu 12 % Steigung war im Roadbook verankert, wie auch Teile des Stifiser Joch in der Nähe von Bergamo mehrfach. Als er den Paso di Gavia mit 2.628 m Höhe im Alter von 80 Jahren überquerte, mit Straßenbelag aus Geröll und Schotter, daneben Respekt einflößende, steile Felsabhängungen, durfte man die Frage stellen, ob das wohl ein Beitrag für das Guinnessbuch sei? 2005 wurde er für seine herausragenden Leistungen als „Windgesicht“ geehrt sowie 2024 zur „Steineiche“ ernannt.



2015 auf dem COL DE L'ISERAN, 2.270 m, Frankreich