

1930, sensationeller Bergrekord



von Gerhard Semmt aus Ebersbach ... Text: Jürgen Kießlich | Fotos: Jürgen Kießlich (6), Archiv (3)



..., so lauteten die Pressemeldungen am 19.05.1930 nach dem 6. Lückendorf Bergrennen. Der Ebersbacher Motorradrennfahrer siegte in der Klasse bis 500 ccm im Kampf gegen deutsche Spitzenfahrer auf einer „Gillet“. Dieser Sieg war zugleich die schnellste gefahrene Zeit aller Motorradklassen. Lediglich in den großen Rennwagenklassen gab es noch drei Fahrer, welche schneller waren. Den „imaginären“ Titel des Tages als „Bergkönig“ holte sich Hans von Stuck.

Seit Beginn der Rennen auf der Strecke zwischen Zittau und Lückendorf im Jahr 1923 sorgten ein paar Namen bekannter Rennfahrer aus der Region für Schlagzeilen.

Der wohl Berühmteste unter ihnen war der Löbauer Alfred Urban aus Löbau. Er gehörte zu jener Zeit zu den besten Motorradrennfahrern in Deutschland. Am Berg war er 1923 der erfolgreichste Teilnehmer der Motorradklassen und Tagesschnellster auf einer Wanderer mit 750 ccm Hubraum. Seine Karriere begann bereits 1913, in einer Statistik aus dem Jahre 1921 wird er, gemessen an der Anzahl der Siege, als zweitbeste deutscher Motorradrennfahrer gewertet. Der Name des späteren Rennleiters der Lückendorf Bergrennen, Karl Ertelt, muss an zweiter Stelle der bekannten Rennfahrer genannt werden; u. a. m. war er auch Deutscher Bergmeister 1925 auf Wanderer.

Es war zu jener Zeit so, dass die Rennstrecken wie Pilze aus der Erde schossen, ebenso auch die Anzahl der Rennfahrer. Viele kleine und kleinste Handwerksbetrie-

be entwickelten Fahrgestelle für Rennfahrzeuge, auch Motoren, oder kauften komplette Sätze an Baugruppen, um diese zusammenzufügen und unter eigenem Firmennamen anzubieten. So wurde auch die Firma „Eber“ in Ebersbach bei Zittau zu einer Konfektionsfirma.

1928 fand man den Namen Gerhard Semmt in den Startlisten des Bergrennens. Bereits seit ein paar Jahren hatte er mehrfach beachtliche Erfolge bei Motorradrennen mit Maschinen der Marke „Eber“ erzielt. Seinen Einstand gab er dann auch gleich mit dem 1. Platz in der Klasse bis 350 ccm, vor Karl Binder-Saam und Freiherr von Biedermann, beide auf AJS. Semmt erwarb sich schnell einen hervorragenden Ruf als talentierter Rennfahrer. Bis 1936 war er ständig bei den Bergrennen sowie Stadtringrennen am Start. 1931 startete er auf Puch und belegte bei den 250ern den 2. Platz sowie als Doppelstarter in der 500 ccm Klasse den 3. Platz auf Gillet. Nach diesem Ergebnis erhielt er vom Leiter der „Austro Daimler – Puchwerke A.G. Niederlassung“ aus Passau am 01.06.1931

eine Offerte: „Aufgrund ihrer guten Platzierung beim Lückendorf Bergrennen bieten wir ihnen an, beim ‚Großen Preis von Deutschland‘ auf dem Nürburgring als unser dritter Werksfahrer an den Start zu gehen.“ 1932 fuhr er auf der 350 ccm Rex Acme auf den 3. Platz. 1933 und 1934 hatte er mit der Rex Acme genannt, kam aber nicht in die Wertung. Das „Ausfallfieber“ blieb ihm auch bei den Stadtringrennen 1935 auf der Rex Acme sowie 1936 auf einer 500er „Ariel“ treu, dazu besonders ärgerlich, in der letzten Runde auf Rang 3 liegend.

Zum Thema „Gillet“ soll es einige Erläuterungen geben, da Gerhard Semmt auf den Maschinen dieser Marke eine Reihe bemerkenswerter Erfolge erzielt hat. Bürger „Normalverbraucher“ denkt bei der Nennung dieser Marke eher an den berühmten „Ritt auf der Rasierklinge“. 1919 wurde in Herstal bei Lüttich in Belgien die Firma „Gillet“ gegründet. Da in der Nähe „FN“-Motorräder seit 1901 gefertigt wurden, kam einem jungen Mann, namens Leon Gillet, die Idee, auch derartige Fahrzeuge auf den Markt zu bringen. Der Firmengründer übernahm nach dem Ersten Weltkrieg die Firma Auto-Mixte, in welcher vorher Hybridautomobile gefertigt wurden. Der Einstand war ein Einzylinder-Zweitakt-Motor mit 300 ccm. Zu Beginn erfolgte die Kraftübertragung noch per Riemenantrieb, welche später per Ketten- oder auch Kardantrieb verbessert wurde. An einem weiteren Modell wurde gearbeitet und wenig später stellte die Firma eine Maschine mit einem Zweizylinder-Viertakt-V-Motor vor; der Motor wurde von der Schweizer Firma M.A.G. (Motosacoche) geliefert. Der junge Chef der Firma war rennsportbegeistert und wollte seine Produkte im sportlichen Bereich präsentieren, denn Erfolge sind die beste Werbung. Bereits 1921 setzte er diesen Plan um. Beim „Großen Preis von Belgien“ startete René Kieken auf ei-

Gerhard Semmt, 1930
Sieger beim Lückendorfer
Bergrennen



*Nach dem siegreichen Bergrennen
bei Lückendorf, 28.5.30
Schnellste Zeit für Motorräder: 2,36"*



1931 – Haarnadelkurve Lückendorfer Bergrennen

ner 350-ccm-Maschine von „Gillet“ und siegte, es war gleichzeitig der erste Sieg überhaupt auf der Rennstrecke, die wir heute noch als „Spa“ kennen. 1922 brachte er zwei neue Modelle auf den Markt, mit 1.000-ccm-Viertakt- sowie 350-ccm-Zweitaktmotor. Mit zwei dieser Maschinen erwarb die Firma aufgrund der Weltumfahrung „Tour de Monte“ einen hohen Grad an Berühmtheit.

René Gillet holte sich von „FN“ einen leitenden Ingenieur in seine Konstruktionsabteilung; unter dessen Leitung entstand eine Maschine mit einem neuen 500-ccm-Motor. Diese ging 1928 in Serie und wurde zeitgleich als Rennmodell „Record“ erfolgreich zum Einsatz gebracht. Der stehende Einzylinder ohv-gesteuerte Motor mit einem Hub/Bohrungsverhältnis von 90/86 ergab einen Hubraum von 498 ccm. Mit Alkohol betrieben, das war zu jener Zeit besonders im Rennsport üblich, sowie speziellen „Monthlery Nocken“ bestückt, wurden 46 PS Leistung genannt. Der Vergaserdurchlass des „Amal TT“ betrug 37 mm. Die Vmax wurde, entsprechend der Übersetzung und Masse von 135 kg, mit 160 km/h angegeben. Eine Besonderheit war die kombinierte Fuß- und Handbremse. Mit dieser Maschine fuhr Gerhard Semmt beim Lückendorfer Bergrennen seinen Sieg und Rekord ein.

Kurz vor dem Zweiten Weltkrieg wurde die Produktion auf Fahrzeuge für den militärischen Einsatz orientiert und kam in den letzten Kriegsjahren total zum Erliegen. Nach dem Krieg wurde die Produktion wieder reaktiviert und leichtere Hubraumklassen angeboten. Zwischenzeitlich kam es auch zu einer Fusion mit dem französischen Hersteller „Gerkinet“ unter dem Namen „Geco-Herstal“. Die Produktionszahlen stiegen an; aufgrund einer großen Modellpalette von 18 Typen war die Firma bald überfordert. Ab 1955 wurde die Produktpalette nicht nur stark geschrumpft, sondern teilweise sogar mit Konkurrenten wie FN ausgetauscht. Letzte Modelle wurden bis 1958 gefertigt und letztlich noch bei Sarolea fertig montiert; 1960 kam es zum endgültigen Aus für die Firma.

Gerhard Semmt bewahrte nach seiner aktiven Laufbahn der „Gil-



Gerd Waldinger auf der Semmt Gillet 2003, Lückendorfer Strecke



Dietmar Noack, 2007 beim Lückendorfer Bergrennen



Die Rarität in ihrer ganzen Schönheit



Einfach prächtig, dieser hochbauende ohv-Rennmotor



Ehre wem Ehre gebührt

let“ ein weiteres „Leben“, indem er sie technisch zurückrüstete. Denn wie bei so vielen Firmen, wurde auch bei Gillet ein Sportmodell mit einem käuflichen Rennkit an speziellen Teilen aufgerüstet. Also, die speziellen Rennteile wurden gegen Teile aus der Serie ausgetauscht, um seinem Motorrad noch viele schöne Kilometer zu gönnen und den Motor im Straßenverkehr nicht zu überfordern. Und noch einmal: die edlen Teile wurden wohl verwahrt gelagert, es hätte ja sein können, dass sie noch einmal im Wettbewerb zum Einsatz kommen könnten. Gerhard Semmt war nicht nur ein guter Rennfahrer, sondern auch ein perfekter „Schrauber“. Unter Rennfahrern hatte er gute Freunde, denen er seine hervorragenden technischen Kenntnisse anbieten konnte. Ein Beispiel sei herausgegriffen: Den bekannten Dresdner Rennfahrer Erich Wülsche und dessen Norton betreu-

te er international und war mit dem berühmten Königswellenmotor erfolgreich.

Seine Lieblingsmaschine wechselte dann den Besitzer, auch da wurde sie gut gepflegt. Es kam die Zeit eines weiteren, neuen Besitzers mit Namen Gerd Waldinger aus Friedersdorf, beinahe in der Nachbarstadt von Semmt. Diesem Mann sollen auf jeden Fall einige Zeilen gewidmet sein: Unter Oldtimersammlern galt er als Experte und hatte eine sehr bemerkenswerte Sammlung zusammengetragen. Die Gillet hatte er zum Laufen gebracht und, um Gerhard Semmt zu ehren, welcher auch sein Vorbild war, setzte er diese gleich beim ersten Jahr der Drittauflage des Lückendorfer Bergrennens 2000 zu einer Demofahrt mit der Startnummer 11 ein.

Und noch einmal wechselte die Rennmaschine den Besitzer, der Name des Glücklichen lautet

Dietmar Noack, aus Naundorf bei Dresden. Der Name ist bei TOP SPEED, aufgrund der Reportagen über seine berühmten Maschinen „Diamant“, Heft 07-08/22, sowie „DKW SS 500“, Heft 01/24, geläufig. Auch er gehört in die Riege der Oldtimer-Experten und hat sich um die Erhaltung von Raritäten verdient gemacht, so auch um die legendäre „Gillet/Rekord“ von Gerhard Semmt. Die Maschine ist wieder als echte Rennmaschine mit der Traditionsstartnummer 11 bei Veranstaltungen zu sehen. Dietmar Noack hat die Maschine aufwendig technisch überholt, auch der Motor ist wieder mit dem Rennkit komplett aufgerüstet – und so läuft sie beachtenswert gut. Es ist bemerkens- und auch dankenswert, dass es immer wieder Menschen gibt, welche sich mit hohem Einsatz und Leidenschaft für den Erhalt derartiger Unikate bemühen.