

Classic-Automobile von der edlen Sorte

Rennen und Präsentationen in vielen Klassen Text: Wolfgang Wirth | Fotos: Hendrik Medrow

19.-21. Juni



ADAC
SACHSENRING
CLASSIC

2015

bis 1990 geben. Demzufolge wird auch die Ära des DDR-Automobilsports nicht zu kurz kommen. Vor allem wird sich die „Ost-Formel-1“ mit einem starken Feld von Original-Rennwagen aus der Rubrik MT 77 dem Publikum zeigen. Dazu gehören alle Basismodelle und Weiterentwicklungen der DDR-Rennsportzeit. Geboren aus der Tatsache, dass es ab den 1970er-Jahren bis 1986 keinen schnelleren Formel-Rennwagen in den damaligen sozialistischen Ländern gab. SRG MT 77 ist die Bezeichnung für eine DDR-Rennwagen-Konstruktion. SRG steht dabei für „Sozialistische Renngemeinschaft“, MT für die Konstrukteure Ulli Melkus aus Dresden



Dietmar Isensee

Am Start sind 700 PS starke historische Tourenwagen- und GT-Trophy-Boliden wie der Porsche 935, der Zakspeed Turbo Capri oder der BMW 320 Turbo. Rennwagen der Jahre 1947 bis 1961 stehen ebenfalls an der Startlinie des Sachsenrings, wie auch eine große Palette der Historischen Deutschen Rennsportmeisterschaft (DRM), die von 1972 bis 1981 ausgetragen wurde. Zu ihrer besten Zeit war die Deutsche Tourenwagen-Meisterschaft oder die Deutsche Rennsportmeisterschaft (DRM) die populärste nationale Rennserie, mit spektakulären Autos und famosen Piloten wie Hans-Joachim Stuck, Jochen Maas, Hans Heyer und Klaus Ludwig, um nur einige zu nennen.

Rennen sind in diesen drei Klassen angesagt: In **Präsentationsläufen** wird es ein Wiedersehen der Touren- und Formelwagen mit Trabant, Lada, Skoda, Wartburg, Zastava und auch mit den legendären Melkus-Formel-Junior-Rennwagen sowie allen Typen der MT 77, B8 und Estonia aus den Jahren 1970

Heiner Lindner



Wolfgang Wöhner



und Hartmut Taßler (Leipzig) und **77** für das Jahr der ersten Rennens: 1977. Der Rennwagen war bis zur Geburt der sowjetischen Estonia-Autos 1986 das Maß der Dinge im osteuropäischen Formel-Rennsport. Er wurde auf Grundlage des Reglements der Formel Easter E1300 in Estland konstruiert. Antriebsaggregat war der 140 PS Motor des Lada 1300. Das Getriebe stammte vom einheimischen Wartburg 311. Das neue Auto war eine Konstruktion, die fast zwei Jahrzehnte bestimmend werden sollte für den Formelrennsport in der damaligen DDR. Mit der Ausschreibung des „Pokals für Frieden und Freundschaft der sozialistischen Länder“ erhielt der Motorsport im Osten wesentlich mehr Niveau und sportlichen Reiz. Fahrerfelder mit 30 Autos waren am Sachsenring, Schleiz oder Frohburg keine Seltenheit. Nur

in der DDR-Meisterschaft (Leistungsklassen I und II) führen über 60 Formelrennwagen um den Titel. Auf dem Nürburgring oder in Hockenheim präsentierten sich in jenen Jahren die Formel 1-Boliden, die 200-PS-Formel-3-Raketen auf diesen modernsten Rennstrecken, da tobte am Sachsenring die wilde Meute der „Ost-Formel-1“ mit 180 km/h noch durch die Häuserschluchten der Stadt Hohenstein-Ernstthal oder um die Haarnadelkurven von Schleiz und Frohburg.

„Ost-Historie“ mit Melkus und Zweitakt

Die Wartburg-Zweitakt-Melkus-Klänge in der Formel Junior mit den Dresdnern Heinz Melkus und Frieder Rädlein sowie dem Bitterfelder Willy Lehmann bestimmten mit einer großen Gilde von Fahrern ab 1960 das Formel-Geschehen am Sachsenring. Während bis

1959 die Cooper- und BMW-Truppe mit Kurt Ahrens sen. und jr., mit Philipp Meub, Adolf-Werner Lang oder mit dem Finnen Kurt Lincoln in der Formel III bis 500 ccm oder bei den Kleinstrennwagen bis 750 ccm das Geschehen bestimmten, rollten ab jenem Jahr die Melkus-Wartburg über die Sachsenring-Bühne in der Formel-Junior – teilweise auch in internationalen Rennen gegen Lotus und Cooper. 1966 war Schluss mit Autorennen – die internationale Motorsportbehörde duldet in der Motorrad-WM keine Automobilrennen. Kurt Ahrens jr. hieß der letzte Sieger. Im Juni hören wir es wieder: das Grollen der Viertakter und das Kreischen der Zweitakt-Motoren.

Sachsenring-Atmosphäre mit klangvollen Namen

Das letzte Rennen mit dem legendären MT 77 fand am 9.

Juli 1989 vor 200.000 Besuchern in Hohenstein-Ernstthal statt. Bernd Kasper siegte vor dem Scheibenerger Manfred Günther und Hans-Dieter Kessler (Trusetal). Auf den Plätzen fünf und sechs zwei Piloten, die Jahrzehnte diesen Sport unterstützten, ihn bekannt machten und dafür lebten, die beiden Dresdner Henrik Opitz und Nils-Holger Wilms. Am ADAC Classic-Wochenende sind beide mit ihren Original MT 77 am Start, ebenso unter anderen auch Heinz Siegert, Steffen Göpel, Rainer Brand, Volker Worm, Jens Smollich oder Lutz Heinicke. Flankiert wird dieses Feld aber auch von den Zweitaktern aus der „Melkus-Schmiede“, die angeführt wird vom Dresdner Wolfgang Klix, der sechs dieser „Zigarren“ aus den Jahren 1961 und 1964 auf der Liste hat.

Jetzt gehts los! | Jetzt rollen die Räder wieder

Text: Team | Foto: Volker Lange

Kolumne

Bei Nicki jagt ein Test den anderen. Die Vorbereitungen bei Audi, Porsche oder Aston Martin laufen bei allen auf Hochtouren. Jetzt muss das Konzept

stehen, sonst kann ein Rückstand sehr schwer wieder aufgeholt werden. Nicki war sehr von seinem ersten Porsche Carrera-Cup-Test fürs Team 75 am

Hockenheim-Ring begeistert. Schnellster! Sieht gut aus für die kommende Saison.

Ich selbst habe zwei Tage in der Dänischen Supertouring-Meisterschaft getestet. Ich war weit vorn dabei, es wird sicher spannend mit diesem 930 kg schweren Rennauto (inklusive Fahrer) mit ca. 320 PS Leistung.

Was leider nicht so schön war, war der Abbruch des ersten VLN-Rennens auf der Nürburgring-Nordschleife. Ich war live dabei, bei Nickis erstem Renneneinsatz mit dem neuen Audi R8. Dieser Lauf war die Vorbereitung für das 24-Stunden-Rennen am Ring. Doch schon nach einer guten Stunde war Feier-

abend. Grund war ein schwerer Unfall im Bereich Flugplatz. Ein Rennauto flog in die Zuschauer. Leider waren hier ein Toter und mehrere Verletzte zu beklagen. Wir sind jetzt alle gespannt, wie es mit unsere Ring weitergeht. Das erste Rennen für mich in Dänemark steht vor der Tür, Nickis erster ADAC GT Masters-Test in Oschersleben und sein erstes WEC-Rennen für Aston Martin in Silverstone. Ja jetzt gehts los!!

Bis zur nächsten „Top Speed“

Euer Kurt Thiim



Nicki Thiim bei den ADAC GT Masters