

Anhang 1: Bilder, mit ergänzenden Worten

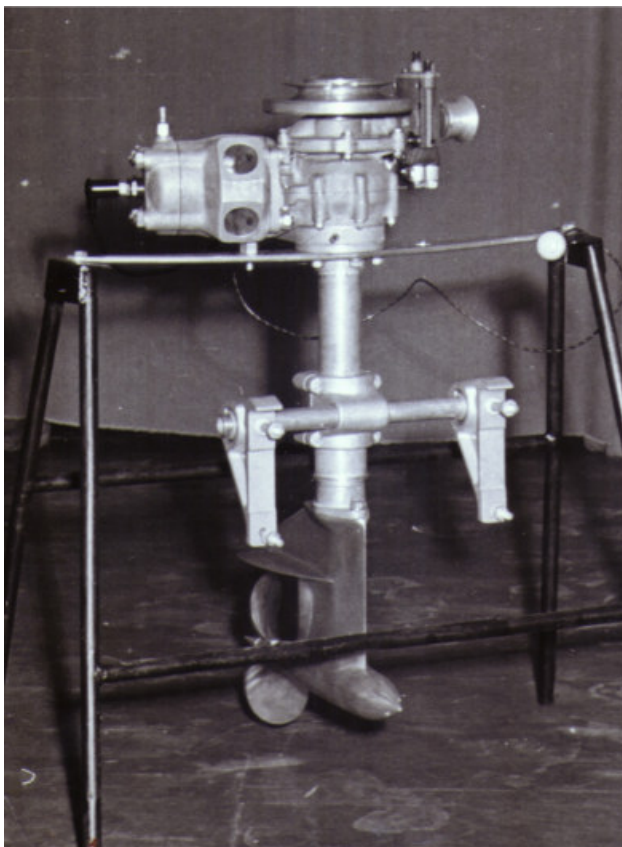
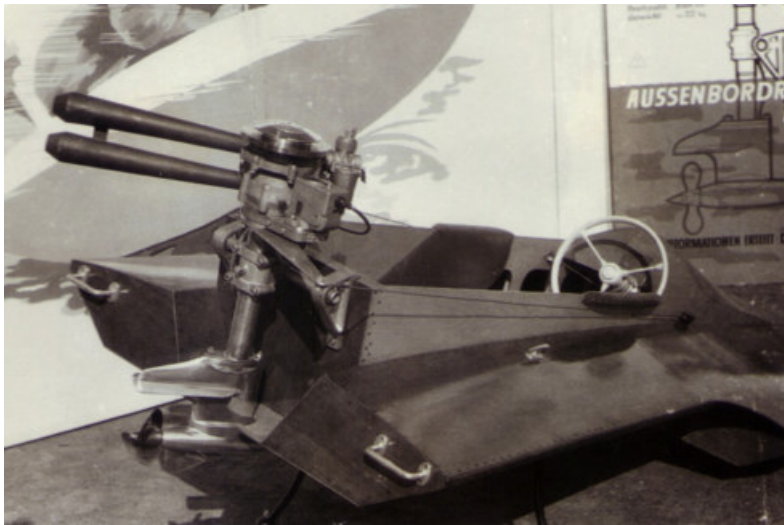
Anhang zu „Von Landratten und Pantoffelhelden“

© Manfred Blumenthal

Grossbeeren 2004

Der IWL- Motor in der Werbung und im Detail

1958 bis 1965



Einige der ältesten Bilder des
IWL- Rennmotor RM 175

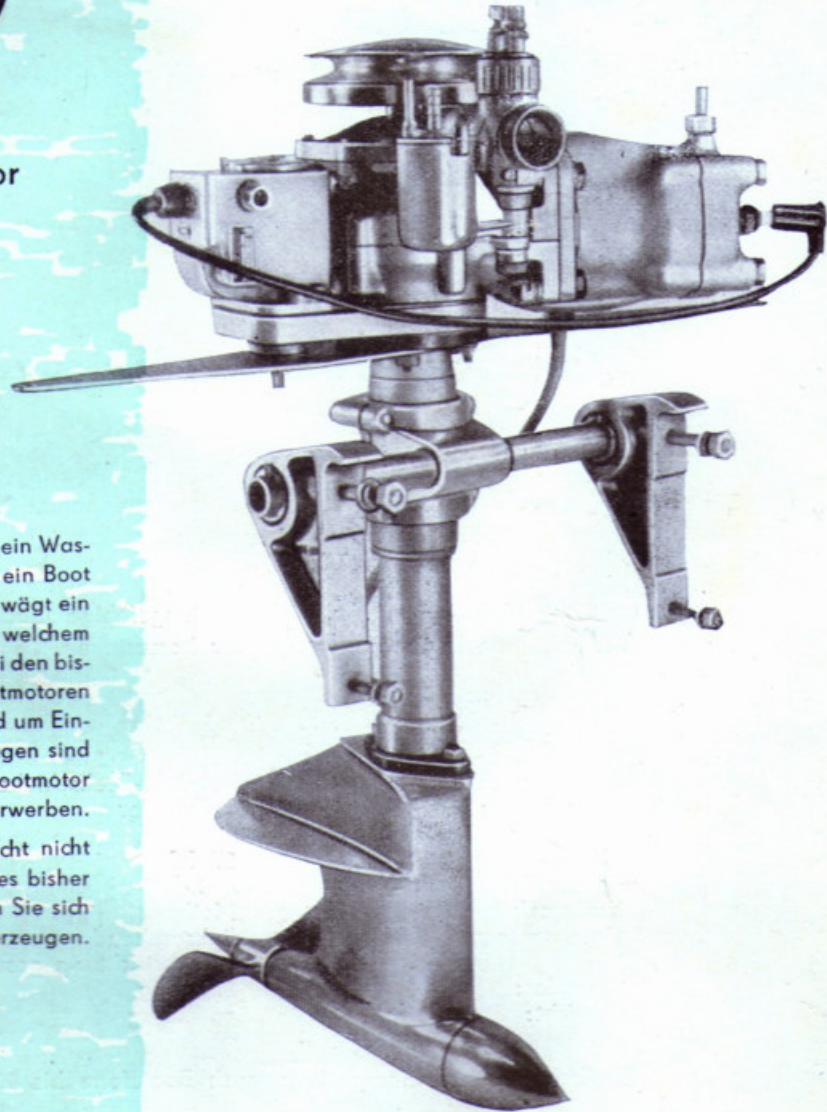
Bilder oben:
Eine Ausstellung von Produkten der
Lehrwerkstatt/Lehrkombinat auf dem
Gelände derselben.
Dargestellt der Motor mit 25 PS,
1959 oder 1960.

Linkes Bild:
Der Motor in der Ausführung 15 oder
18 PS. Erkennbar eine Vergaservariante,
wie sie nur bis ca. 1959 produziert wurde.
Außerdem ein extrem langes
Unterwasserteil mit großem Propeller.



Außenbordrennmotor
RM 175 „Delphin“
27 PS, Klasse der J

So manche Überlegung stellt ein Wassersportler an, bevor er sich ein Boot kauft. Um wieviel mehr aber wägt ein Wasserrennsportler ab: Mit welchem Motor habe ich Chancen? Bei den bisher angebotenen Rennbootmotoren handelte es sich überwiegend um Einzelanfertigungen. Jetzt dagegen sind Sie in der Lage, einen Rennbootmotor aus der Serienfertigung zu erwerben. Der „Delphin RM 175“ erreicht nicht nur, sondern überbietet vieles bisher Dagewesene. Davon können Sie sich auf den folgenden Seiten überzeugen.



Werbung für den IWL- Motor 1960

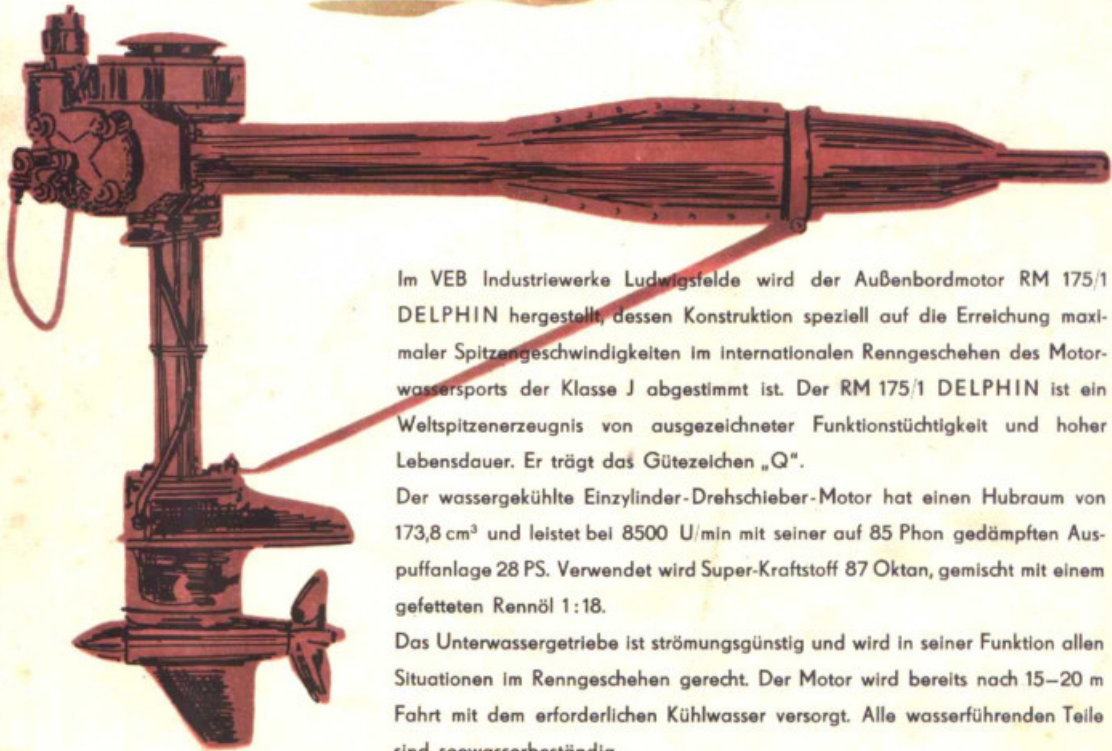
Produktionsstückzahlen der IWL- RM- Typenreihen

1957	25	Stck.	Typ RM 175			
1958	45	Stck.	Typ RM 175			
1959	51	Stck.	Typ RM 175			
1960	100	Stck.	Typ RM 175			
1961	211	Stck.	Typ RM 175			
1962	434	Stck.	Typ RM 175			
1963	262	Stck.	Typ RM 175/1	10	Stck.	Typ RM 250
1964	374	Stck.	Typ RM 175/1	124	Stck.	Typ RM 250
1965	252	Stck.	Typ RM 175/1	250	Stck.	Typ RM 250

Die Fertigungsstückzahlen schwanken etwas bei den unterschiedlichen Quellen. Doch sind die Differenzen gering. Auch wird in einer Quelle die Fertigung von 5 Stck. RM 175 bis zum 31.12.1956 für die Entwicklung angegeben. In der Summe sind ca. **2150** Motore produziert worden.

RM 175/1 DELPHIN

Ganzseitige Anzeige in der auch international gelesenen Fachzeitschrift *Kraftfahrzeugtechnik*.
1963



Im VEB Industriewerke Ludwigsfelde wird der Außenbordmotor RM 175/1 DELPHIN hergestellt, dessen Konstruktion speziell auf die Erreichung maximaler Spitzengeschwindigkeiten im internationalen Renngeschehen des Motorwassersports der Klasse J abgestimmt ist. Der RM 175/1 DELPHIN ist ein Weltspitzenerzeugnis von ausgezeichneter Funktionstüchtigkeit und hoher Lebensdauer. Er trägt das Gütezeichen „Q“.

Der wassergekühlte Einzylinder-Drehschieber-Motor hat einen Hubraum von 173,8 cm³ und leistet bei 8500 U/min mit seiner auf 85 Phon gedämpften Auspuffanlage 28 PS. Verwendet wird Super-Kraftstoff 87 Oktan, gemischt mit einem gefetteten Rennöl 1:18.

Das Unterwassergetriebe ist strömungsgünstig und wird in seiner Funktion allen Situationen im Renngeschehen gerecht. Der Motor wird bereits nach 15–20 m Fahrt mit dem erforderlichen Kühlwasser versorgt. Alle wasserführenden Teile sind seewasserbeständig.

Mit dem RM 175/1 DELPHIN konnten in den letzten Jahren hervorragende Rennerfolge erzielt werden:

1960 Großer Preis von Ungarn in der Klasse „J“

1961 Deutscher Meister in der Klasse „J“

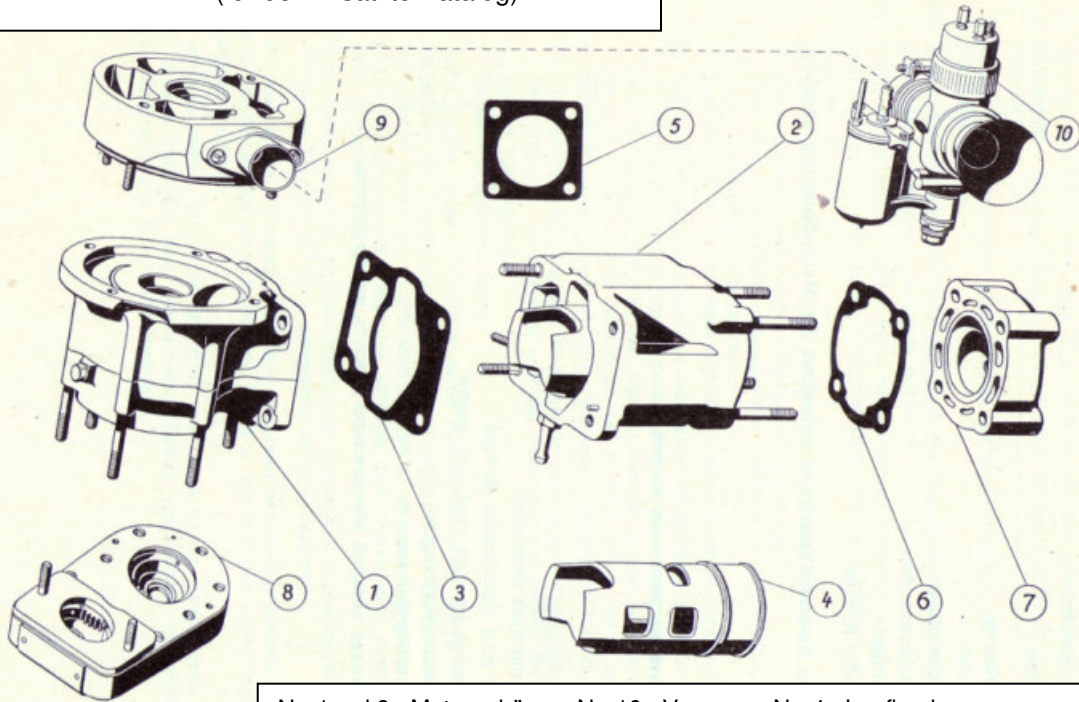
1962 Sieger des großen Internationalen Rennens in Ungarn in der Klasse „J“

Vizeeuropameister in der Klasse „J“

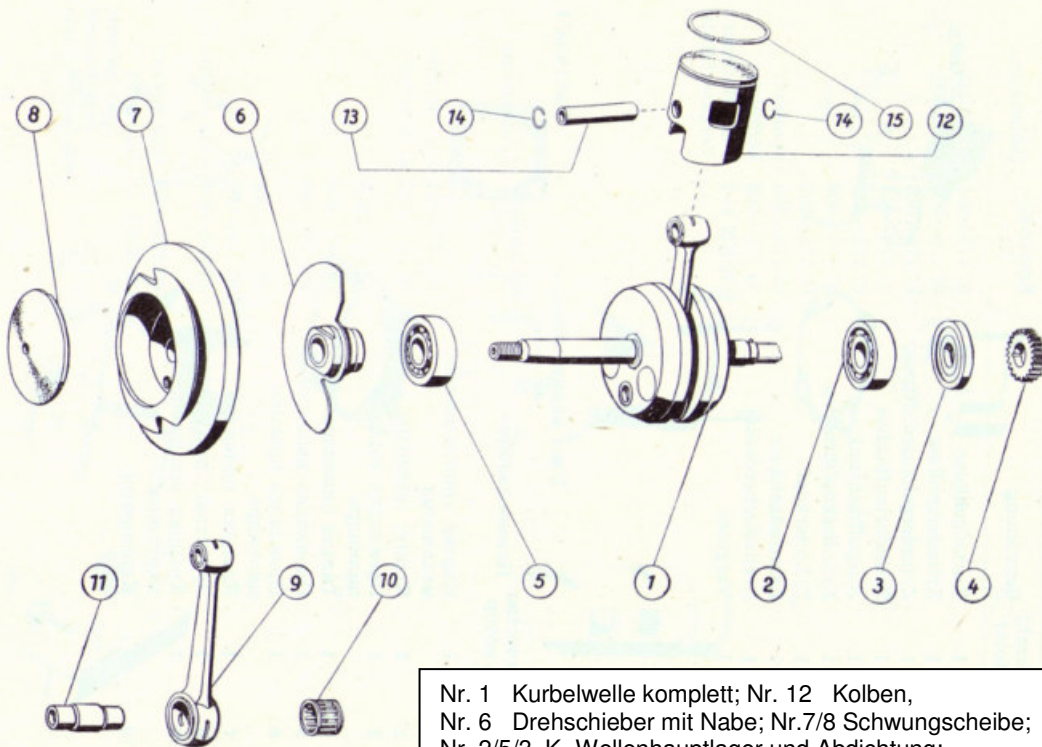


VEB INDUSTRIEWERKE LUDWIGSFELDE

IWL- Motor RM 175 in Explosivdarstellung
(für den Ersatzteilkatalog)



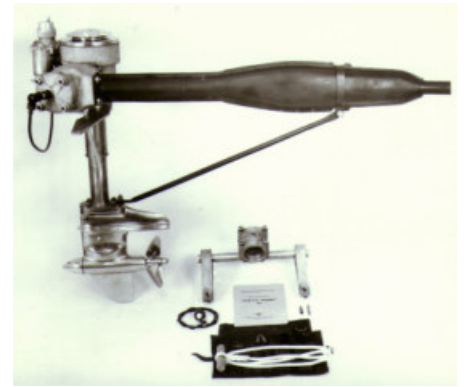
Nr. 1 und 9 Motorgehäuse; Nr. 10 Vergaser; Nr. 4 Laufbuchse;
Nr. 2 Zylinder; Nr. 7 Zylinderdeckel; Nr. 8 Antriebsgehäuse für Zünd-
Magnet; Nr. 3/5/6 Dichtungen



Nr. 1 Kurbelwelle komplett; Nr. 12 Kolben,
Nr. 6 Drehschieber mit Nabe; Nr.7/8 Schwungscheibe;
Nr. 2/5/3 K.-Wellenhauptlager und Abdichtung;
Nr. 9/10 und 11 Pleuel, Hubzapfen und Nadellager
(Verschleißteile); Nr. 13/14/15 Kolben-Zubehörteile

Tafel 1
Tafel 2

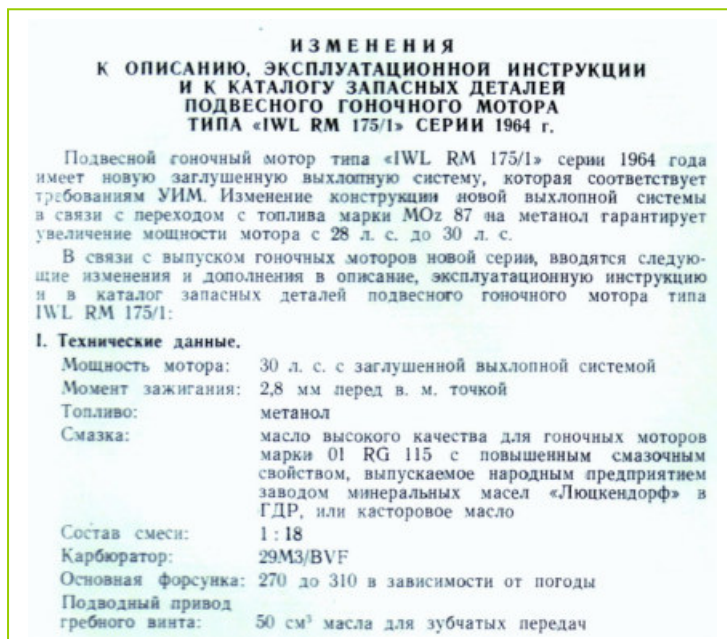
Einzelteile des Kurbelgehäuses
Kurbelwelle, Kolben, Drehschieber; Schwungscheibe und Einzelteile der Kurbelwelle



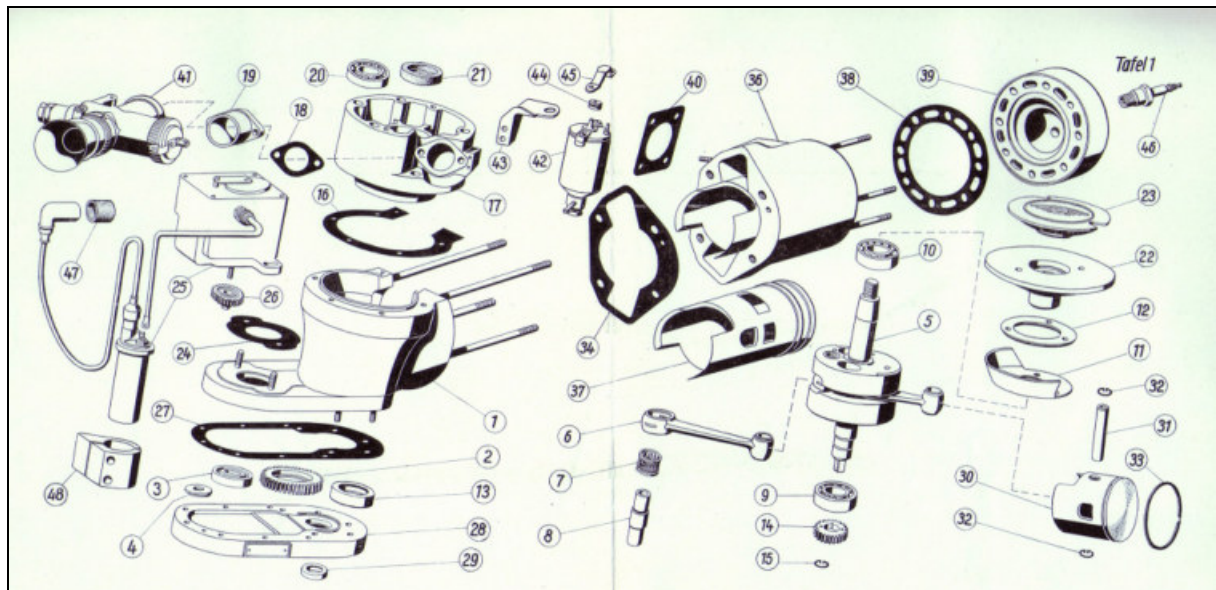
Motor komplett mit Zubehör
(Lieferumfang)

Titelseite der Bedienungsanleitung der Ausgabe 1962 bis 1964

Ausgaben auch in russischer und englischer Sprache.



Die IWL- Neuentwicklung RM 250



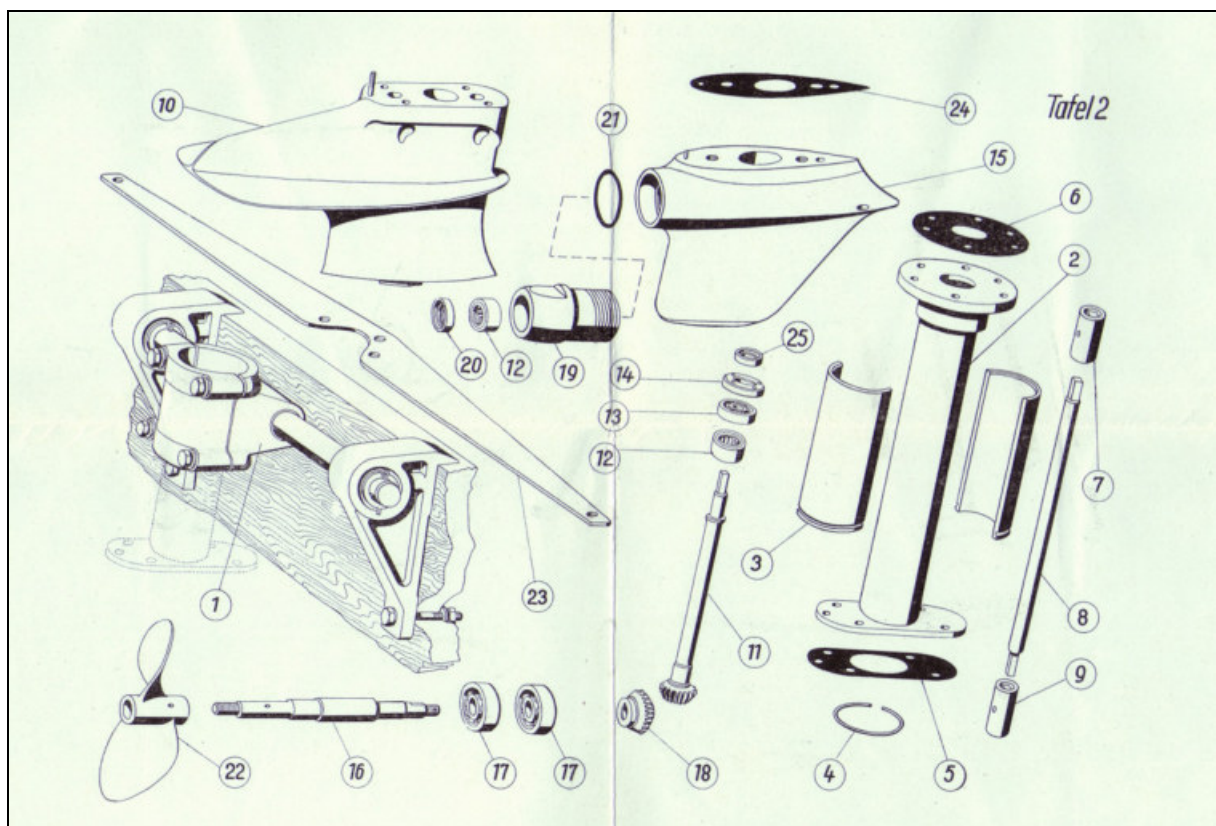
Explosiv- Darstellung des kompletten Motors.

zu beachten:

Nr. 11 der patentierte Topfdrehschieber,

Nr 25 Zündgenerator und Zündspule;

Nr. 42 bis 45 Vergaserschwimmergehäuse und Aufhängung;



Explosivdarstellung des kompletten Unterwassergetriebes. ,

Diese Baugruppen und Bauteile waren bei RM 175 und RM 250 gleich.

Nr. 1 Motorhalterung (am Rennbootspiegel dargestellt); Nr. 2 bis 9 Schaftrohr mit Verbindungswelle und Einzelteile dazu; Nr 10/ 15/19 Getriebegehäusebauteile; Nr 11/ 18 Kegeltrieb; Nr. 16 Abtriebswelle;

Nr. 22 Propeller

SAG Rennbootmotor *RM 250*

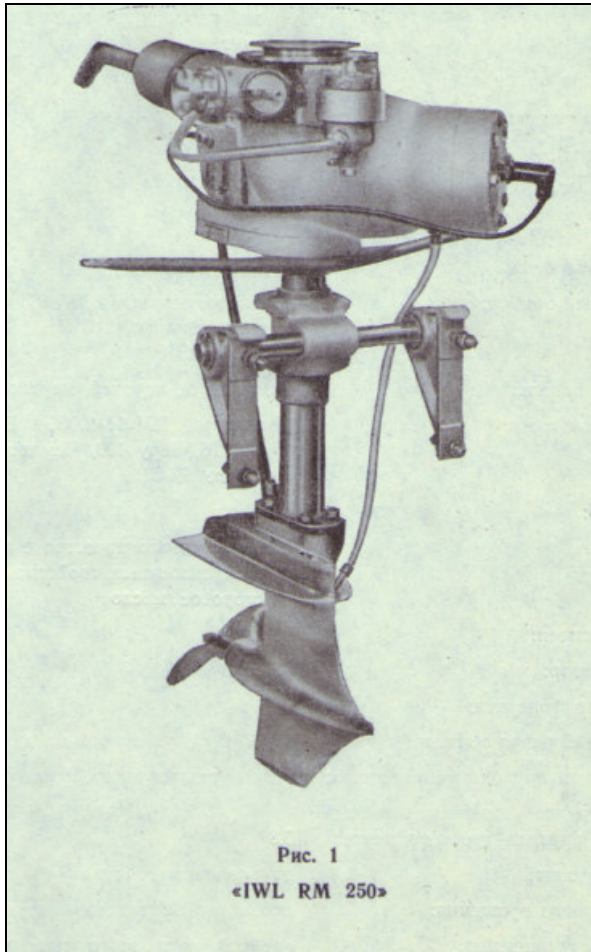
Sozialistische Arbeitsgemeinschaften hatten die Aufgabe strukturübergreifend die Zusammenarbeit zu fördern. Insbesondere bei Neuentwicklungen blockierte gerne die Fertigung, wenn sich bedeutende Eingriffe in den Fertigungsablauf abzeichneten. Andererseits hatte die Konstruktionsabteilung oft überhöhte Qualitätsforderungen, da keine Erfahrungen mit der Zuverlässigkeit des Erzeugnisses vorlagen. Deshalb der „runde Tisch“, die Arbeitsgemeinschaft.

Diese Arbeitsgemeinschaft sollte 1963 die Serienfertigung des neuen Rennmotors für die Klasse bis 250 cm³ vorbereiten. Dabei war geplant, nach Serienanlauf den *RM 175/1* durch den *RM 175/2* abzulösen. Dieser entsprach mit Ausnahme von Zylinder, Zylinderdeckel, Kolben, Auspuffanlage und Propeller in allen Einzelteilen dem *RM 250*. Eine weitgehend standardisierte Fertigung. Bekanntlich verzögerte sich die Serieneinführung des *RM 250* mehrfach und zur Produktionsaufnahme des *RM 175/2* kam es wegen der Einstellung der Rennmotorenproduktion im Jahr 1965 nicht mehr.



von links nach rechts:

Klaus Drevs, Konstrukteur und Versuchsingenieur
Horst Meyer, Lehrmeister und Prüfstandsverantwortlicher
Peter Witt, Leiter der Informationsstelle,
verantwortlich für Pressearbeit
Gerhard Benisch, Konstruktionsleiter Rennbootmotor
Willy Lauterbach, Fertigungsvorbereiter (Technologie)
Arnold Seefeldt, Lehrmeister, Motorenmontage
Herbert Dalichow, Fertigungsleiter Lehrwerkstatt
(Lehrkombinat)



Konstrukteur G. Benisch bei Einstellarbeiten



Ausgabe 1964 für RM 250

Der RM 250 bei einem Start in Bulgarien

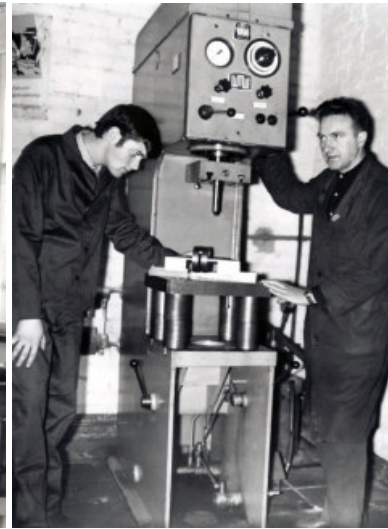
Die Rennbetreuer des IWL



Die Helfer zu IWL- Zeiten.

oben links: Herbert Dalichow
 oben rechts: Arnold Seefeldt
 Mitte links: Gerhard Benisch
 darunter: Klaus Drevs
 Mitte rechts: Horst Meyer
 unten links: Meyer, Benisch bei der
 Vorbereitung von
 Versuchsfahrten unter
 frühwinterlichen Bedingungen
 1962

IWL- Lehrkombinat, Lehrlinge und Rennmotore



Lernaktiv 338 im Jahr 1964
Theorie und Praxis

Motorenfertigung und Montage

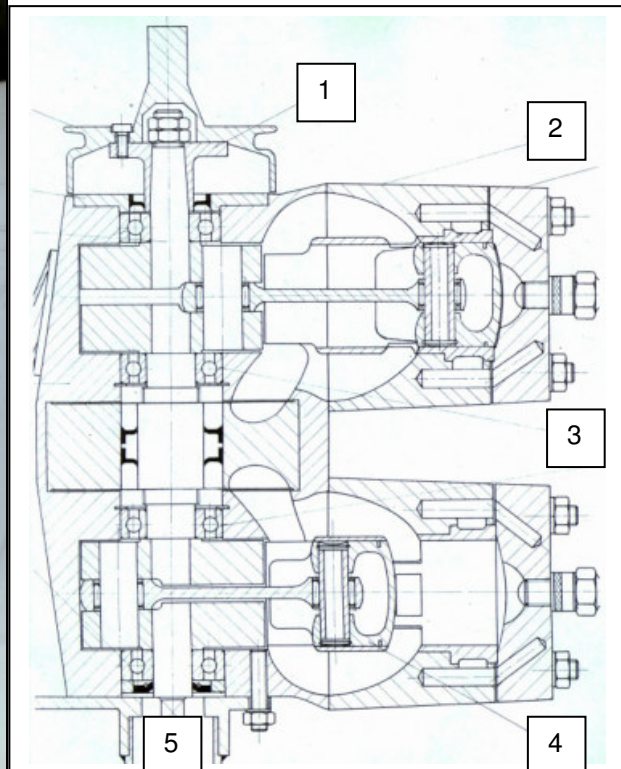


Das Ittis- Team

1966 bis 1974



Peter Rosenow
Rennfahrer, Konstrukteur und Monteur



Der *Ittis- Motor* im Schnitt

- 1 / Anreißkappe und Unterbrechernocken
- 2 / Zylinder
- 3 / Kurbelwellenhauptlager
- 4 / Kolben
- 5 / Abtrieb zum UWT



links:
Klaus Driefert
Rennfahrer und Monteur

rechts.
Manfred Blumenthal
Rennfahrer, Monteur und
Teamleiter



Karl- Heinz Reichert
Rennmonteur und Helfer



Kurt Leopold
Rennmonteur und Helfer

Eine treffende Beschreibung des Helfer-Jobs fand sich im *Motorjahrbuch* 1962.

Stets ganz im Hintergrund bleiben die besten Kameraden der Fahrer, die Helfer. Kein Programm und kein Rennbericht nennt ihre Namen, bei keiner Siegerehrung stehen sie im Kreuzfeuer der Reporterfragen und Pressekameras- und doch wären ohne sie die Motorsportveranstaltungen nicht durchzuführen. Zuschauer glauben oft, daß es nichts Schöneres geben könnte, als Helfer eines Rennfahrers zu sein, mit ihm durch die Weltgeschichte zu gondeln, risikolos am Sport teilnehmen und nach dem Rennen wertvolle Preise in Empfang zu nehmen.

Wenn's aber nicht klappt, sind sowieso die Helfer dran Schuld. Und wann trifft es schon einmal zu, daß der Fahrer auf dem Siegerpodest steht? Mehr als zwei Dutzend Fahrer stehen oft am Start, und nur einer kann gewinnen....

Hoch, sehr hoch hängen beim Rennsport die Trauben! Die Helfer erfahren das zuallererst.

Wirkungsstätten des *Ittis- Teams*

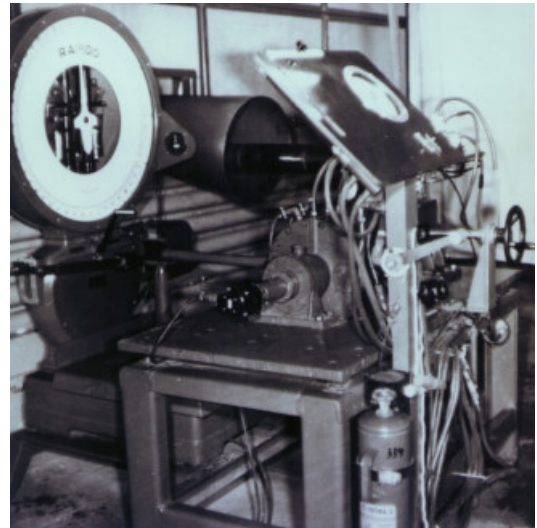
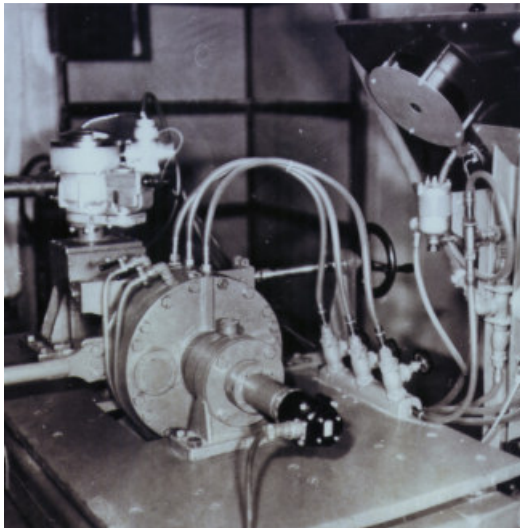


Die „Bremse“ !
(Motorleistungsprüfstand)

Das Bild stammt noch aus den Zeiten der *IWL*-Motorenproduktion. Hinter den großen Türen die Motorrückmontage bzw. Prüflaufvorbereitung. Der Schornstein (Pfeil) führte bei gleichzeitiger Geräuschdämpfung die Abgase des Leistungsprüfstandes nach außen.

Im rechten Teil des Gebäudes war ein Ringwasserbecken installiert, in dem Motoren-Dauerläufe durchgeführt werden konnten.

Das Gebäude wurde in den neunziger Jahren abgerissen.



Wie schon erwähnt, durfte das *Ittis-Team* den Motorleistungsprüfstand auch nach Einstellung der *IWL*-Motorenproduktion weiter benutzen. Allerdings stellten sich alsbald Überhitzungsprobleme an der Wasserwirbelbremse ein, sie war den höheren Leistungen nicht mehr gewachsen. Änderungen also erforderlich.

Rechtes Bild: Varianten kompletter Auspuffanlagen, ein wesentlicher Einflussfaktor für die Leistungssteigerung.



Der „Rennschuppen“

Eines der ältesten Gebäude des IWL, das „Betonwerk“. Nach Beendigung der Bauarbeiten diente es als Lager- und Versandhalle, z.B. für die Motorroller.
In den abgebildeten Anbauten befanden sich erst Baubüros, dann entstanden dort Versuchsmotorroller (ab 1954) und später die *Ittis- Motore*.

Das Gebäude steht auch heute noch (2007) im Industriepark, unbenutzt.

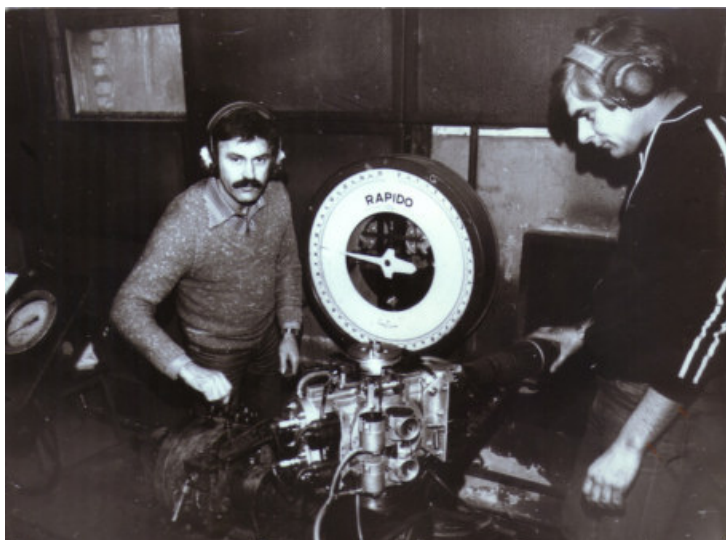
Auch die anderen Ludwigsfelder Sportler des Motorsportclubs warteten ihre Technik in den angrenzenden Räumen bis zur Einstellung der Sportaktivitäten im Jahr 1990.



U.Feger, der mit dem zuverlässigen 312 cm³ *Ittis- Motor* oft erfolgreich war, mit seinem Helfer Kurt Feger.



Gerd- W.Roeder war als Kleinmachnower allerdings seltener im Rennschuppen .Er erledigte dafür organisatorische Aufgaben.



Links unten:
K.Driefert mit seinem Helfer Bernd Hartmann auf dem Prüfstand bei Leistungsabstimmungen am neuen Vierzylinder- Boxermotor 1984.

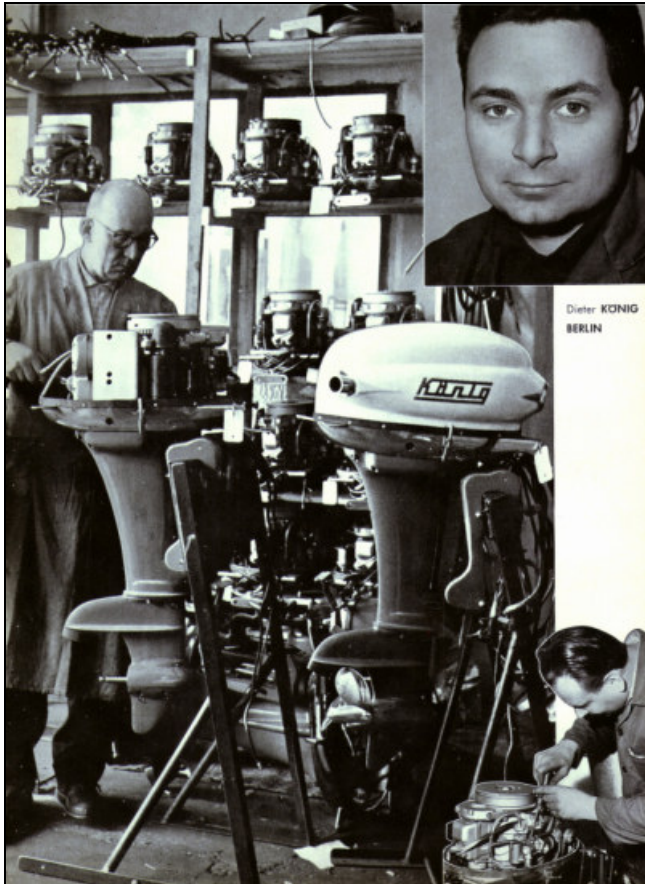
Rechts unten:
Der Dreizylinder- Eigenbau- Motor der Jahre 1977 bis 1982.

Leistungsangabe beider Motoren:
90 PS (66,2 kW) bei 12000 1/min



Die Motoren- Konkurrenz

(einige Beispiele)



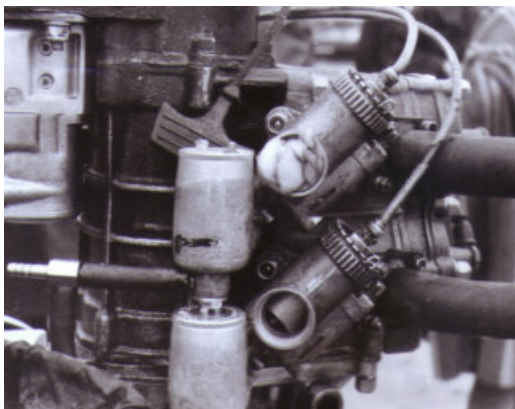
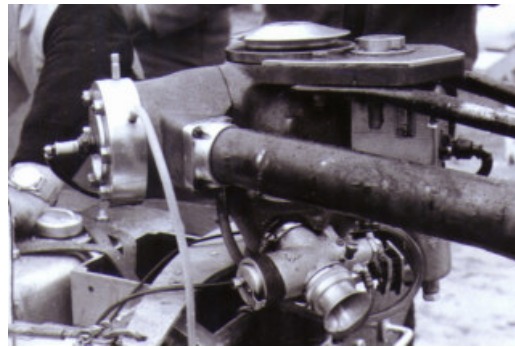
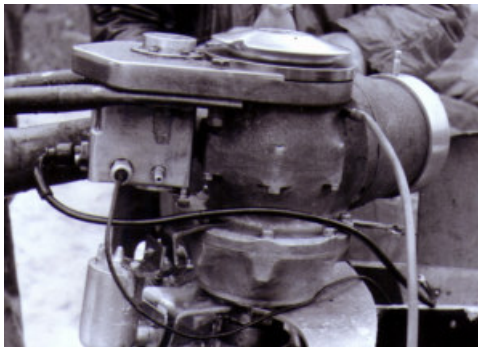
linkes Bild

Dieter König
König- Motoren KG
Berlin- Charlottenburg

Größte europäische Außenbordmotorenfabrik.
Erfolgreichster Hersteller von Außenbordmotoren
für Rennen und Rekorde. (Stand 1962)

mittlere Bildreihe
der *Zimmermann-* Motor 175/250 cm³

untere Bildreihe
Carniti- Motor 250 cm³ (Italien)



Die Boote

HERSTELLER

Firma Bernhard Danisch
1264 Herzfelde/b. Strausberg
Hauptstraße 5
Telefon: 238

Firma Franz Pfennig
1252 Fangschleuse/Grunheide
Löcknitzstraße 34/35
Telefon: Erkner 6267

EXPORTEUR



UNION

Außenhandelsgesellschaft mbH
für Metallwaren und Sportartikel
DDR-108 Berlin, Postfach 1203
Telefon: 220101 - Telex: 112538

DEUTSCHE DEMOKRATISCHE
REPUBLIK



B.Danisch, Bootbauer und Rennfahrer, Start- Nr.9



1961

Beide Firmen exportierten in großen Stückzahlen Rennboote.

Die Ludwigsfelder Fahrer benutzten Boote beider Firmen, zeitweise auch Seidel- Boote von der Werft *W. Bessmer*, Berlin- Grünau. Ab 1965 ausschließlich *Danisch- Boote*.

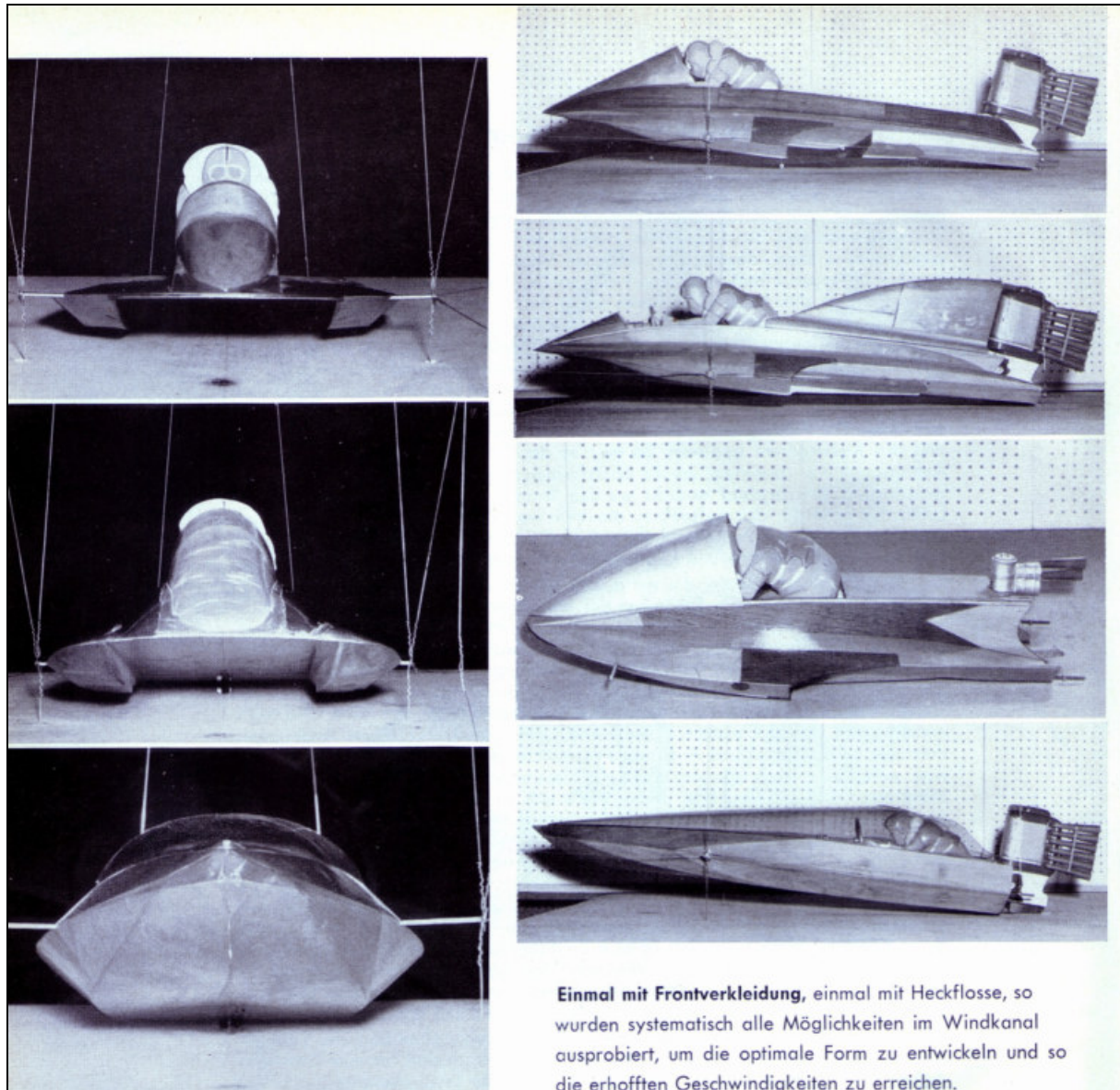


International fanden auch häufig Boote der Firmen *D.Schulze* (Österreich) und *A.Molinari* (Italien) Verwendung.

Nebstehendes Bild:
D.Schulze bei der Fertigstellung eines Propiders

Boote im Windkanal

Untersuchungen an der TH München für Weltrekordfahrten im Jahr 1960/61 der Renngemeinschaft Nordrhein in Verbindung mit der Fa. GOETZEWERKE Burscheid b. Köln



Für die Bootbauer in der DDR war der Windkanal bis in die achtziger Jahre ein Fremdwort. Das lag allerdings nicht an der Unfähigkeit der Firmen. Die für den Sport nutzbare Kapazität der in der DDR vorhandenen Windkanaleinrichtungen war mit Untersuchungen für Rennschlitten, Bob, Skispringer, Radfahrer u.s.w. (olympische Sportarten) total ausgelastet. Erst in den Achtzigern ermöglichte der ADMV dem Fahrer B. Beckhusen und der Fa. *Danisch* derartige Untersuchungen, mit dem Ergebnis, dass sich die Deckform und die Verkleidungsaufbauten änderten.

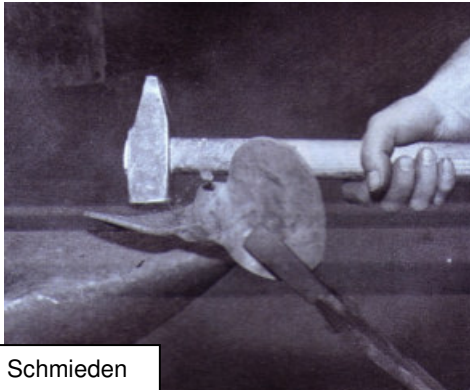
Wenn man beachtet, mit welchem Aufwand Zeitfahrmaschinen und Kleidung eines Radrennfahrers aerodynamisch optimiert werden, ist der Einfluss der Aerodynamik bei einem Rennboot nicht unwesentlich. Immerhin ist der Aufbau eines Luftpolsters unter dem Boot und die abströmende Luft über dem Boot für den Luftwiderstand und die Gleitstabilität ausschlaggebend. Auch an den Ludwigsfelder Booten entstanden wegen fehlender Prüfmöglichkeiten die Deckaufbauten und Motorverkleidungen lediglich nach Gefühl und Zweckmäßigkeit.

Propeller, eine besondere Wissenschaft

Der Propeller ist das wichtigste Bauteil für die Umsetzung der Motorleistung in Geschwindigkeit. Wer es sich leisten konnte, bestellte den oder die Propeller in Italien. Zwei berühmte Namen garantierten den Erfolg.

Für die Ludwigsfelder Fahrer war dies jedoch bei Preisen um die 250 US-\$ utopisch. Aber da Not bekanntlich erfinderisch macht, hatte sich mit G.Wald ein Sportler auf den Bau von Propellern als Schweißteil beschäftigt. Auf den internationalen Rennplätzen wurden bei den Konkurrenten Blattform und Steigung ermittelt, wenn möglich auch beschädigte Propeller erstanden (z.B. wenn ein Blatt abgebrochen war). In mühsamer Arbeit stellte er auch für die Ludwigsfelder Propeller her.

Wie es aber bei den Firmen Radice und Basilio in Monza/ Italien zugeht zeigen nachfolgende Bilder.



Schmieden



Anreiben für die Bearbeitung

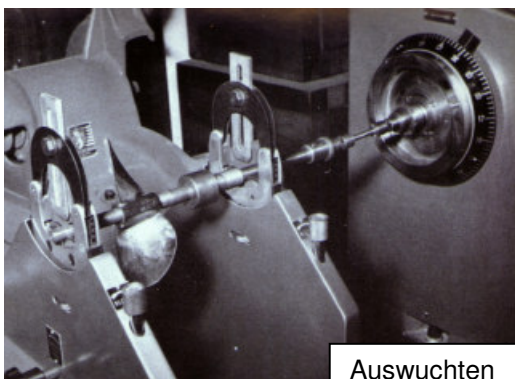


Schleifarbeiten

Auszug aus einem Beitrag von G Benisch 1975 im „IMS“:

.... Die Gleichmäßigkeit der Form auf beiden Blättern und die Bearbeitungsgüte sind ein entscheidender Faktor für den Wirkungsgrad. Diese hochdrehende Zweiblattschraube besitzt eine radial und axial sich ändernde Steigung. Die Steigung wächst mit dem Durchmesser von der Wurzel bis zur Blattspitze und ist an der Blattspitze um etwa 20 bis 30 Prozent größer als an der Wurzel. Im Querschnitt gesehen ist die Steigung ebenfalls veränderlich. Sie ist an der Vorderkante kleiner als an der Hinterkante. Die Differenz beträgt etwa 10 bis 15 Prozent. Auf diese Weise erhält das Propellerblatt ein konvex- konkaves Profil.

Problematik der Herstellung erkannt?



Auswuchten



Maßkontrolle

Bei den „Landesfürsten“ dieser Zeit

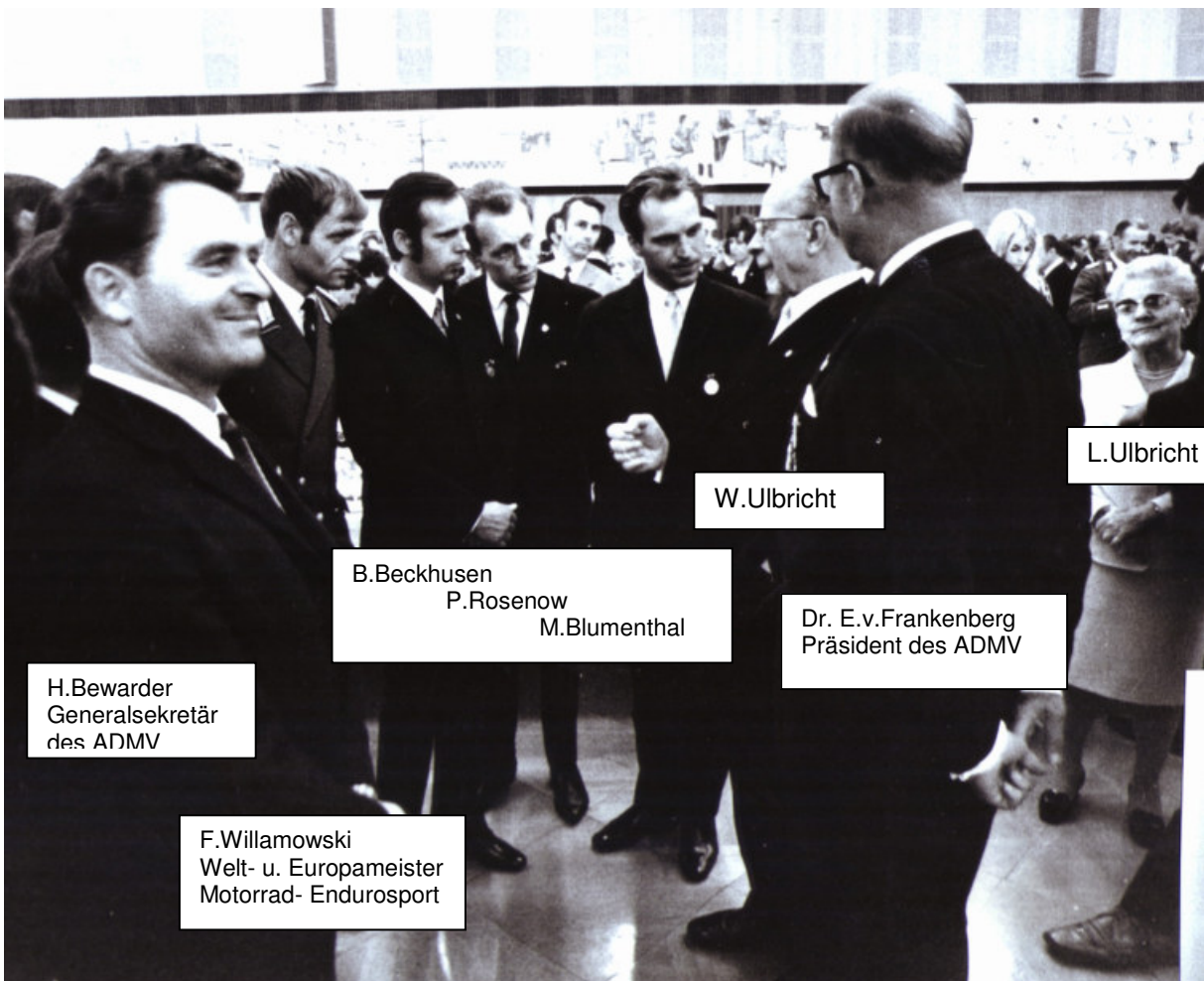


19. Juli 1970
Cajark (Frankreich)

Georges Pompidu, Frankreichs
Staatspräsident, gratuliert
P. Rosenow zum Gewinn der
Weltmeisterschaft der Klasse OA
mit den Worten:

„Sie haben mir mit Ihrem Können
mächtig imponiert. Herzlichen
Dank für diese Demonstration
höchsten sportlichen Einsatzes
und viel Erfolg für die Zukunft“.

Das Rennen fand im Wahlkreis
des Staatspräsidenten statt.



Walter Ulbricht gibt sich die Ehre, den Sportfreund..... zum Empfang für verdiente Sportler, Trainer und Sportfunktionäre am 18. September 1970, im Amtssitz des Staatrates 102 Berlin, Marx- Engels- Platz....

(als alle Sportarten für die politische Anerkennung der DDR noch gebraucht wurden.)

Zubehörindustrie/ Lieferanten für Motorteile



Fahrzeugelektrik Zündung

BVF- Vergaser

Die IKA-Fahrzeugelektrik kam zu den bedeutenden Motorsportveranstaltungen in den sechziger Jahren mit einem Sonder- Karosserie- Bus. Ausgestattet u.a. mit:

Prüfstand für Magnet- und Batteriezündanlagen, Zündspulen, Unterbrecher; Kondensatoren und Batterieladestation.

Bescheiden der Vergaser- Renndienst von BVF. Die handvoll Vergaser und ein großes Sortiment an Düsen und Düsennadeln passte bequem in einen Trabant. Der *Isolator*- Zündkerzen – Renndienst hatte ein Sandstrahlgebläse an Bord, dazu Barometer, Hygrometer und Thermometer. Wichtiger waren jedoch die jahrelangen Erfahrungen des „Kerzenprofessors“ Rohde. Ein Blick mit der Lupe in die Kerze, schon kam die Antwort: z. B. Vergaser zu fett eingestellt.



Isolator- Zündkerzen



Kein Motorenproduzent stellt alle Einzelteile selbst her. Eine Zulieferindustrie hat sich auf universell einsetzbare, in großer Stückzahl herstellbare Bauteile spezialisiert. Damit liegt auch das Know how bei diesen Firmen. Für die *IWL*- Rennmotoren mussten deshalb Pleuellager und Kolbenringe aus der BRD importiert werden. Da die Devisenbeschaffung (DM- West), insbesondere nach dem Mauerbau, immer schwieriger wurde, entschlossen sich die Motorenkonstrukteure des *IWL* mit Unterstützung der Fertigungsvorbereiter zur Selbsthilfe. Nach Anfangsproblemen war eine qualitätsgerechte Fertigung beider Bauteile im *IWL* möglich.

Auch die Kolbenrohlinge aus einer Aluminium-Legierung und die Pleuelrohlinge fertigte die Schmiede des *IWL*.

Wie nebenstehend erkennbar, exportierte die Berliner Vergaserfabrik einen Teil ihrer Produkte. Auch das *Ittis- Team* fuhr zu Beginn noch *BVF*-Vergaser. Später stellte es auf Eigenbau-Vergaser (in Drehschieberausführung) um. Diese waren allerdings von der Idee nicht auf „ihren Mist gewachsen“. Getreu dem Motto, wenn es was Gutes gibt, scheue nicht das kopieren, wurden Vergaser der Fa. *König* nachgebaut. Für den Methanol- Betrieb hatte es bei *BVF* keine ausreichende Entwicklung gegeben.

Technologie eines Rennens

Der Fahrer hat bei der nationalen Sportbehörde eine Lizenz beantragt und bekommt diese nach einer ärztlichen Tauglichkeitsuntersuchung ausgehändigt.

Der Veranstalter schreibt den Fahrer oder den Motorsportclub an und sendet eine Ausschreibung mit Nennungsformular.

Nennung, Quartierbestellung und evt. Teilnahme an abendlichen Veranstaltungen wird vom Fahrer oder dessen Sportclub an den Veranstalter gesandt. Dieser bestätigt die Nennung schriftlich in Verbindung mit der Übersendung von „Freie Fahrt“ Ausweisen und nennt den Anreiseternin.

Anreise. Empfang aller für die Veranstaltung notwendigen Unterlagen. Erstes Training. Übernachtung-
(wenn nicht durch Defekt im Training eine lange Nacht zur Reparatur benötigt wird.)

Der Renntag (in Wort und Bild):



Training beendet.
Kann noch etwas verbessert werden?



Alles ist für den Start
vorbereitet.
Noch den Propeller
anbauen....



...und das Boot zum Startsteg
geschafft.
Noch herrscht Ruhe vor dem
Sturm. Erkennbar an den zwei
Herren in Zivil auf dem Steg.
Sie werden geduldet, da auch
von ihnen Zuarbeiten zum
Motorprojekt erfolgten.



Der Vorstartschuss ist gefallen. Bleiben noch 5 min. bis zum Start.

Die Schwimmweste ist bereits angelegt. Kurzes Warmlaufen des Motors. Die Nr. 95 begibt sich bereits in die Vorstartzone, der Motor wird gerade gestartet.



Jetzt wird es hektischer. Den Sturzhelm auf, die Warmlauf- Zündkerzen gegen die Rennkerzen getauscht.....

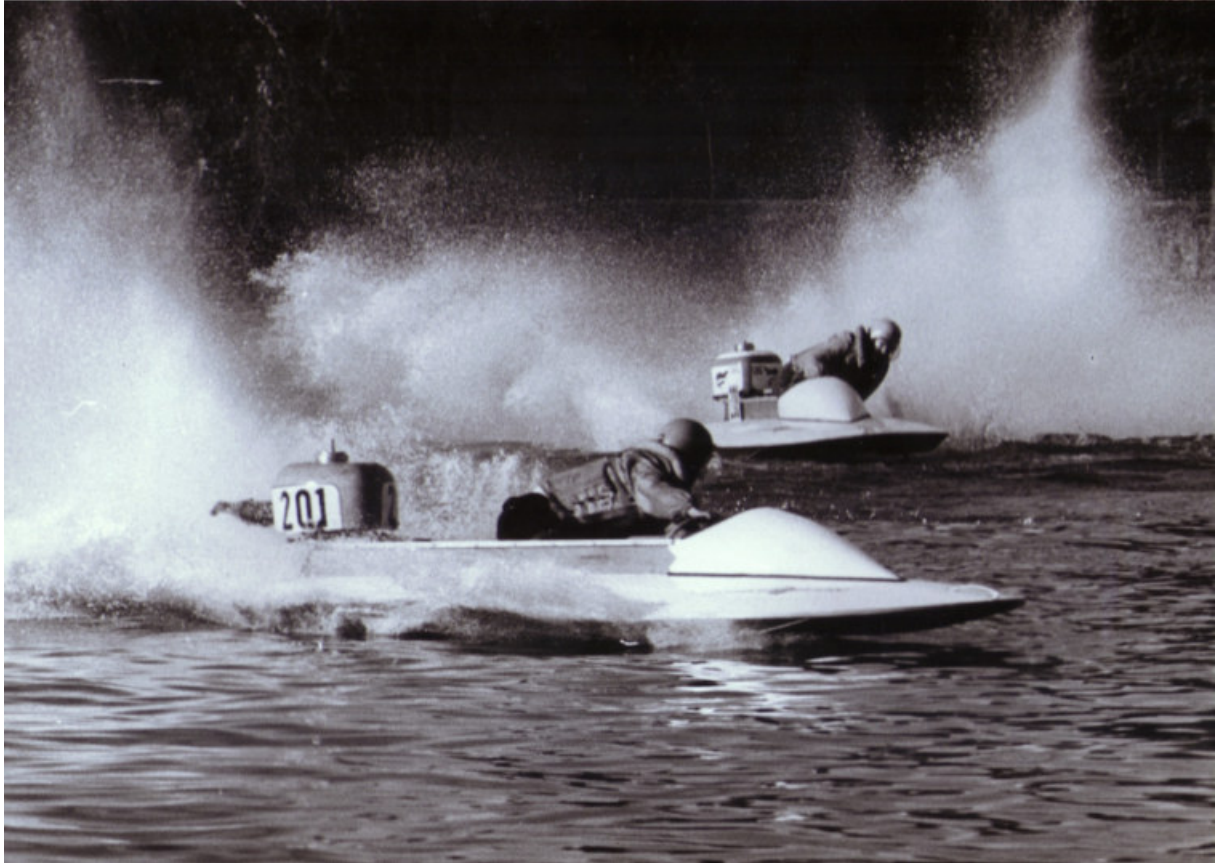
...das Boot zu Wasser, Tankdruck aufblasen, Motorverkleidung schließen....



...und ab zum Start. Mit der Hoffnung auf einen Sieg.

Impressionen vom und rund um die Rennen

Impression; laut Duden: Eindruck, Empfindung, Sinneswahrnehmung.
Unter diesem Gesichtspunkt sollten nachfolgende Bilder betrachtet werden.



Dynamik

Blickkontakt



Der Kontrast -
Alpenblick



1



2



3

Cajarc/ Frankreich 1970

Bild 1
Was interessiert mich der Lärm auf dem Rennplatz

Bild 2
Welches Plakat war wohl interessanter? Der Fisch (die Rennveranstaltung) oder Miss France?

Bild 3
Mahlzeit! Geht es auch bequemer?

Bild 4
Skeptischer Blick von Müller senior (aus der CSSR) . Ursache das Brot oder das Boot?



4



Überraschender Empfang am Werktor durch die Mitarbeiter der LKW-Versuchsabteilung nach dem Gewinn der Weltmeisterschaft der Klasse OA durch Peter Rosenow in Cajark 1970.





Der Filzteich bei
Schneeberg/Sa.

Am Sonntag den 8.Sept.
1968 zum Trainingsbe-
ginn dicker Nebel mit
Sichtweiten um 50 m.

Still ruht der See.



Etwas später:
Sonnenbad zum Saisonklang.

Helfer Kalle (Karl- Heinz Reichert) hatte
stets einen sicheren Blick für die beim
Training erzielte Geschwindigkeit.

Hier war er sich sicher, es reicht für einen
Sieg. Und „sein“ Fahrer, M.Blumenthal,
gewann auch prompt.



Noch ein Bild vom Filzteich:
Schon volle Konzentration?

Der Meistertitel war doch bereits „im Sack“!
Aber das ist kein Grund einen möglichen
Sieg zu verschenken.
Deshalb, volle Konzentration.



Villeneuve- Sur- Lot / Frankreich

4. Juli 1971

Oben: zwei *Itisse* in Lauerstellung,
unten: Ruhe zwischen den einzelnen Rennläufen



Glückliche Momente- Ehrenrunde



Siegerkranz zum Boot



Klasse OJ, - ein häufig anzutreffendes Bild:
Sieger K.Driefert vor U.Feger u. R.Zimpel



Klasse OB, auch hier teilten sich diese drei
Fahrer die ersten drei Plätze häufiger:
M.Blumenthal vor B.Beckhusen und
G.Skunde



Klasse OA, in den Jahren 1967 bis 1974 oft gesehen:
Sieger P.Rosenow vor B.Beckhusen und
M.Blumenthal. Oder in anderer Reihenfolge.
Auch ein Spaß für die „Bengels“



Sieg für U.Feger



Boot im Boot

Auto, Hänger und Boot im Bauch der Ostseefähre „Skane“ im September 1970 auf dem Weg nach Eskilstuna, Schweden.

Es war dies das bisher einzige Rennen, bei dem ein Start wegen Witterungsunbilden nicht möglich war.



Boot im Boot

Doch diesmal anders. 11. Juli 1971, Frankfurt/Oder. Die Oder hat Hochwasser und führt viel Treibholz mit. Mit einem Loch im Boot wird gerade noch ein ankernder Prahm erreicht, doch dann sackt das Boot ab und wird erst vier Stunden später durch die Strömung wieder hochgewirbelt.

Rennboot im Ruderboot.



Trainingsidylle an der Havel bei Ferch/ Potsdam 1966.

Nur unwillig räumt der Schwan sein Revier.

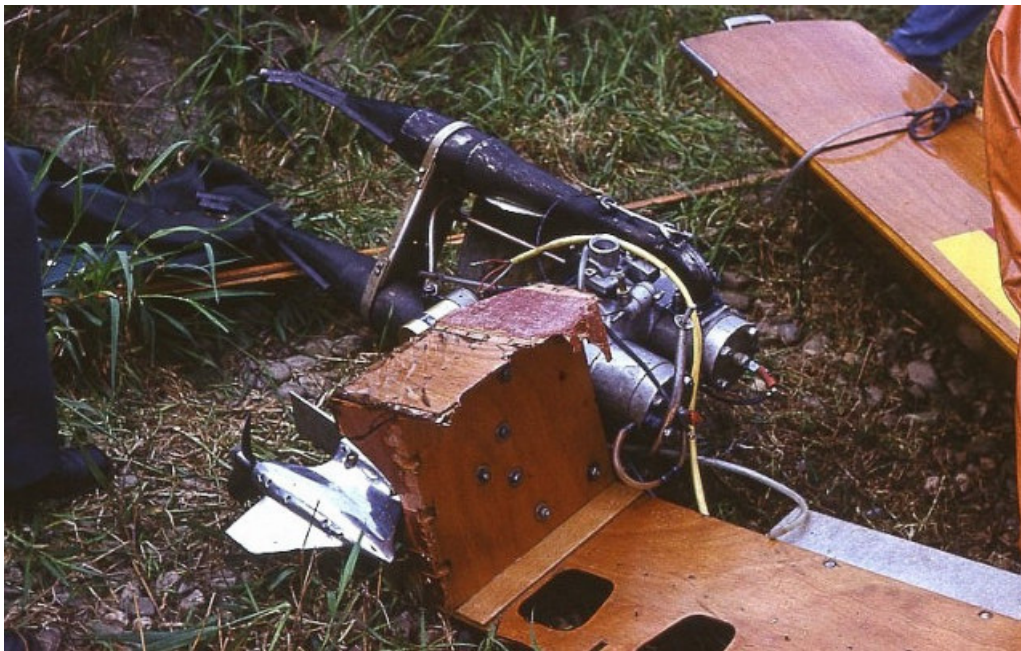


„Schmiermaxe“



Dresden 1975.
Reste eines Rennbootes nach dem Überfahren von Treibholz mit ca. 130 km/h.
Lenkrad mit Halterung sind ebenfalls herausgerissen.

Nächstes Bild:
Der Motor ist noch am herausgerissenen Spiegel des Bootes befestigt.



Trockenprozess



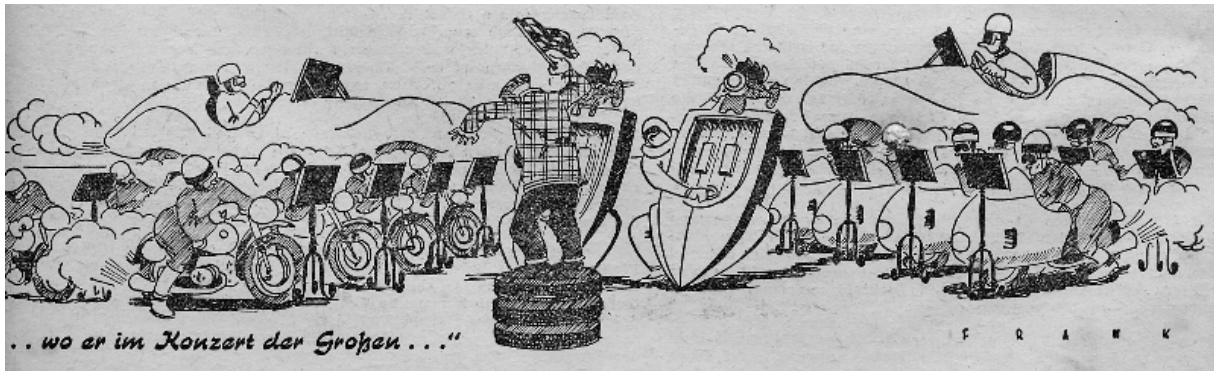
Endstation: noch brauchbar für Kinderfreuden

Karikaturen und Zeichnungen mit Rennbooten



entnommen der Zeitschrift
Illustrierter Motorsport

Ausgaben
1956/1958/1959/1979/1980



Winterarbeit