

Motorsport in Ludwigsfelde

Motorsportclub Ludwigsfelde 1955 bis 1990

- April **1955** *BSG Motor Ludwigsfelde, Sektion Motorrennsport*
12. April **1958** *MC Ludwigsfelde* im ADMV gegründet, Trägerbetrieb ist der *VEB Industrierwerke Ludwigsfelde*
- ab September **1974** umbenannt in *MC IFA Automobilwerke Ludwigsfelde* im ADMV der DDR, Trägerbetrieb ist der *VEB IFA Automobilwerke Ludwigsfelde* in den Veranstaltungsprogrammen als *MC IFA Ludwigsfelde* ausgewiesen
- ab **1990** *MC IFA Ludwigsfelde e.V.*
31. März **1991** *MC IFA Ludwigsfelde e.V.* aufgelöst



Eine Dokumentation des Vereins

Freunde der Industriegeschichte Ludwigsfelde e.V.

Autor: Manfred Blumenthal

unter Mitarbeit von: Herbert Bräunig und Axel Fey
sowie Materialbereitstellung und Informationen der unter Archivnachweis genannten
Damen und Herren

© Manfred Blumenthal 2009

Inhaltsverzeichnis:

Vorwort	Seite	2	
Die ersten Schritte des Ludwigsfelder Motorsports		3	
Gründung des Motorsportclubs Ludwigsfelde, ein Lebenslauf		3	
Die Motorsportarten des MC Ludwigsfelde		6	
Geländesport- Teilnahme (Enduro-Sport)		7	
Geländesport- Veranstaltungen		7	
Trialsport		8	
Moto-Cross – Teilnahme		9	
Moto-Cross/ Autocross – Veranstaltungen		11	
Motorrollertreffen/ Straßenrennen mit Motorrollern und Serienmotorrädern		12	
Rallyesport mit Motorrollern		13	
Der MC mit den Motorrollern im Ausland		15	
K-Wagen, Kartsport, Go Kart		16	
Straßenrennsport mit Motorrädern		17	
Veteranen-/Oldtimersport mit Motorrädern		19	
Motorbootrennsport		21	
Motorradseriensport		24	
Sprintveranstaltungen/Viertel Meile: für Mopeds/Motorräder/Automobile		25	
Touristik		26	
Sponsoring/Förderung		27	
Funktionäre, Helfer und Familie		28	
Motorsport und Politik		29	
Auflösung des MC Ludwigsfelde		31	
Literaturhinweise		31	
Archivnachweis		32	
Abkürzungen und Erläuterungen		33	
Langjährige Mitglieder der MC- Leitung		33	
Bildanhang mit ergänzendem Text			
Der MC Ludwigsfelde am 1. Mai		1	
30 Jahre MC Ludwigsfelde		2	
Trialsport		3	
Moto- Cross Teilnahme		6	
Moto- Cross Veranstaltungen		10	
Kartsport		12	
Straßenrennsport Motorräder		15	
Die Dreizylinder Rennmaschine		19	
KFZ- Veteranensport		21	
Sprint über die Viertel Meile		24	
Der Motorsport und der MC Ludwigsfelde im Spiegel der Presse		27	
Anekdotensammlung			
Anekdote 1	Der Küchentisch	Anekdote 7	Wodkaflasche ist leer
Anekdote 2	Meisterhafter Wirrwarr	Anekdote 8	Rennsportfinanzierung
Anekdote 3	Werksmannschaft	Anekdote 9	Becker´s Werksmaschinen
Anekdote 4	Der unauffällige Transport	Anekdote 10	Amateurdesigner
Anekdote 5	Geschichte der Bison 900 V4		
Anekdote 6	Der Geldtransporter		
Anekdote 7	Wodkaflasche ist leer		
Anekdote 8	Rennsportfinanzierung		

Anlage: Motorsporthistorie

Vorwort

Ein historischer Rückblick ist immer eine Zeitbetrachtung die von Politik, Umwelt und Empfinden der Autoren beeinflusst wird.

Unabhängig von den genannten Fakten spielen Betrachtungsweisen eine bedeutende Rolle. Der Autor bleibt auch in dieser Ausarbeitung davon nicht verschont. Dennoch wird versucht, die Historie des Motorsportclubs real darzustellen. Dass auch im Club intern politisch motivierte Einflüsse wirksam wurden ist nicht zu bestreiten. Eine schwerwiegende Auswirkung auf das Leben der Sportler oder anderweitig mitwirkender Clubmitglieder ist auch nach 1990 nicht bekannt geworden.

In der Folge wird vielfach von der Bezirksleitung des ADMV geschrieben.

Die DDR hatte die ehemaligen fünf Länder 1952 in Bezirke aufgeteilt. Das Land Brandenburg, bis 1947 Provinz Mark Brandenburg, in die Bezirke Cottbus, Frankfurt/Oder und Potsdam. Jeder Bezirk bekam eine eigene Verwaltung, welche die Beschlüsse der Staatsregierung umsetzte. Ludwigsfelde gehörte zum Bezirk Potsdam. Dem entsprechend gab es auch eine Bezirksleitung Potsdam des ADMV der DDR, ansässig in Potsdam- Babelsberg. Diese hatte die Aufgabe, die Motorsportclubs ideologisch, sportpolitisch und sportlich anzuleiten, zu unterstützen und zu kontrollieren. Sportlich gab es in vielen Motorsportarten Bezirksmeisterschaften, teilweise zusätzlich oder ausschließlich Stadt- und/oder Kreismeisterschaften. Von der Bezirksleitung in mehreren Motorsportarten ausgeschriebene Meisterschaften dienten auch der Aufwertung regionaler Veranstaltungen. Eine Ehrung der Bezirksmeister erfolgte durch Urkunde und Präsent. Eine Motorsportzeitschrift gab es schon vor Gründung des ADMV. Sie hatte den Namen *Illustrierter Motorsport*. Mit Gründung des ADMV avancierte diese zum *Organ des Allgemeinen Deutschen Motorsportverbandes (ADMV)*.



Der Illustrierte Motorsport als Organ der Sektion Motorrennsport der DDR/ später des ADMV

Über die Bezeichnung *Organ* wird heute vielfach gelächelt und diese als typisch ostdeutsch bezeichnet. Doch dem ist nicht so. Der Juristenverband der BRD gibt z.B. seit ca. 50 Jahren ein Organ des.....heraus. Organ ist laut Duden auch ein Fachblatt/Vereinsblatt.

Der MC Ludwigsfelde und seine Sportler sind in dieser Zeitschrift in Rennberichten und mit anderen Aktivitäten häufig erwähnt.

Der Autor verwendet für die Gliederung der Sportarten im MC Ludwigsfelde den Begriff **Sektion**. Laut Duden: Abteilung, Gruppe, Zweig[verein]. Zu Beginn der Motorsportaktivitäten 1955 gehörten die Sportler einer Sektion der Betriebssportgemeinschaft an. In dieser Tradition werden in der Folge Sektionen beschrieben. Auch wenn später vielfach der Begriff Sparten Verwendung fand.

Historisch korrekt müssten stets die Firmenbezeichnungen

VEB Industrierwerke Ludwigsfelde und

VEB IFA Automobilwerke Ludwigsfelde

Verwendung finden. Zur Vereinfachung wird auf die Bezeichnung VEB häufig verzichtet.

Die Bezeichnungen Ost- und Westdeutschland finden teilweise Verwendung, um eine bessere territoriale Zuordnung zu ermöglichen. Korrekt wäre

Deutsche Demokratische Republik, - auch DDR ist eine offizielle Abkürzung, und

Bundesrepublik Deutschland, - BRD nur im Sprachgebrauch verwendet.

Vermutlich sind vom Autor einige verdienstvolle MC-Mitglieder nicht genannt worden, weil in den wenigen Unterlagen nicht gefunden und aus der Erinnerung übersehen. Dies geschah nicht absichtlich und sollte verziehen werden.

Der ADMV hat die Wende überlebt und besteht heute noch als eigenständiger Verband. Sein 50-jähriges Jubiläum feierte er 2007. Für Ludwigsfelde ist der Landesverband Berlin/Brandenburg zuständig. Die offizielle Zeitschrift heißt *ADMV- mobil* (Stand 2007).

Die ersten Schritte des Ludwigsfelder Motorsports

Mit der Industrieansiedlung 1936 begannen auch die sportlichen Aktivitäten in Ludwigsfelde. Der Bau des Waldstadions ermöglichte Betätigungen und Wettkämpfe in Ballsportarten, Leichtathletik und Radsport. Krieg und Nachkriegsereignisse unterbrachen in den Jahren um 1945 auch die Sportausübungen. Doch schon bald überwog der Lebenswille und mit ihm das Interesse am Sport. Motorsport hatte allerdings in den Jahren bis 1953/54 in Ludwigsfelde keine Heimstatt gefunden. Erste Ansätze gab es ab diesem Zeitraum durch die *Gesellschaft für Sport und Technik*, eine staatliche Organisation. Ziel war vormilitärische Ausbildung, auch mit Motorrädern. Mitarbeiter und Lehrlinge des seit 1952 im Aufbau befindlichen VEB Industriewerke Ludwigsfelde hatten die Möglichkeit, Motorsport zu betreiben und die Fahrerlaubnis zu erwerben. Bedeutende sportliche Aktivitäten entwickelten sich daraus jedoch nicht.

Als Keimzelle des späteren Motorsportclub Ludwigsfelde muss das Jahr 1955 betrachtet werden. In den Industriewerken Ludwigsfelde begann 1955 die Serienfabrikation von Motorrollern. Mit dem Typ „Pitty“ sollte der Wunsch der Bevölkerung nach einem derartigen Zweirad endlich befriedigt werden. Allerdings hatte sich der Serienbeginn entgegen voreiliger Pressemeldungen verzögert und die Firma in Kritik gebracht. Der erst seit kurzem amtierende Werkdirektor Hans Singhuber entschloss sich deshalb zu einem gewagten Schritt der Imagebildung. Er entsandte im April 1955 drei Serienmotorroller und einen „Eigenbau“ zu einer Geländefahrt nach Dresden. Da die Sportler einer Sportgemeinschaft angehören mussten, wurden sie Mitglied der *Betriebssportgemeinschaft Motor Ludwigsfelde, Sektion Motorrennsport*.

Damit stand erstmals in einem Programm einer Motorsportveranstaltung
Startnummer: YY Fahrer: XXX BSG Motor Ludwigsfelde.

Das Interesse der ostdeutschen Bevölkerung am Motorsport unterschied sich nicht von dem in Westdeutschland. Allerdings hatte sich die Industrie im westdeutschen Raum anders entwickeln können. Insbesondere die Erfolge der Automobilfirmen Mercedes-Benz, Porsche und Borgward und der Motorradfirmen BMW und NSU im Straßenrennsport begeisterten deutschlandweit über die innerdeutsche Landesgrenze. Internationale Veranstaltungen fanden auch in Ostdeutschland statt. Mit der Bildung von Rennkollektiven in der DDR sollte sportlich der Anschluss an die internationale Spitze gehalten werden. Aber einen nationalen ostdeutschen Motorsportverband gab es noch nicht. Das änderte sich 1957. Mit Gründung des **Allgemeinen Deutschen Motorsportverbandes (ADMV)** am 2. Juni 1957 sollte nicht nur der Rennsport zentral geleitet und die DDR Mitglied in den internationalen Gremien des Motorsports FIA, FIM und UIM werden. Ziel war außerdem, alle Motorsportinteressierten vom Massensport bis zur Verkehrserziehung einzubeziehen. Der ADMV trat als alleiniger Träger der Motorsporthoheit in der DDR auf.

Die Motorsportclubs schossen wie Pilze aus dem Boden. Bei einem Monatsbeitrag von 3,-DM (Ost), - ab 1960 differenziert in Eigentümer eines Motorrades (2,- DM) oder eines Automobils (3,50 DM) -, konnte jeder Motorsportinteressierte Mitglied werden. Ein knappes Jahr später auch in Ludwigsfelde.

Gründung des Motorsportclub Ludwigsfelde, - ein Lebenslauf

Zur Gründungsversammlung des MC (**M**otorsport-**C**lub) Ludwigsfelde am 12. April 1958 hatte der bisherige Sektionsleiter Motorrennsport der BSG Motor Ludwigsfelde, Friedhold (Fred) Fritsch eingeladen. Aus Ludwigsfelde und dem Umland fanden sich 23 Motorsportbegeisterte im Raum 9 des Ludwigsfelder Kulturhauses ein.

Der Motorroller war, naheliegend, das Sportgerät Nummer eins. Doch auch Touristik und Technikvermittlung stand auf dem Programm. In der Hinterhand hatte Fritsch aber noch ein besonderes Vorhaben: ein jährlich stattfindendes Motorrollertreffen. Kein Wunder, dass der erste Vorsitzende des MC auch Fritsch hieß.

Neben dem Vorsitzenden wurden weitere Mitglieder für die Leitung benötigt. In Vorabgesprächen waren die Funktionen für Geschäftsführung, Finanzen, Beitragskassierung und Revision personell abgesichert worden. Später gab es häufig Wechsel in diesen Funktionen. Unterschätzung des Arbeitsaufwandes bzw. berufliche oder familiäre Belastungen zwangen dann zur Aufgabe. Die einzelnen Sektionen wählten intern ihre Vertreter in die Leitung.

Von Anfang an für den Club einsatzbereit, und oft als „Feuerwehr“ benötigt, Günter Walter aus Ahrensdorf. Vielen Clubmitgliedern noch heute in Erinnerung. Als Frau der ersten Stunde ist Renate Virchow zu bezeichnen. Das Sekretariat von Fritsch hütend, hatte sie als Geschäftsführer nebenbei

und nach Feierabend für den MC Telefonate sowie den Schriftverkehr, später auch die Clubfinanzen zu regeln.

Auf Initiative der in Großbeeren ansässigen JAWA/Skoda-Vertragswerkstatt Becker bildete sich 1963 für vier Jahre sogar eine Außenstelle des MC Ludwigsfelde unter Leitung von Horst Sawatzki in diesem Ort.

Die im Fabrikgelände der Industrierwerke befindliche Versuchswerkstatt der Motorrollerentwicklung hatte mit Einstellung der Rollerfertigung keine Verwendung mehr. Sie konnte deshalb vom Motorsportclub 1964 mit dem installierten Maschinenpark übernommen werden und diente nun den Motorsportlern als Werkstatt für den Bau und die Vorbereitung des Sportmaterials.

Bis 1972 verfügte der MC über kein eigenes Büro. Das war vor allem für Publikumsverkehr mit Betriebsfremden nachteilig. Deshalb wurde die Eröffnung einer Geschäftsstelle in der Ludwigsfelder Straße der Jugend durch den Geschäftsführer Axel Fey forciert. Nun konnte eine bessere Öffentlichkeitsarbeit gestartet werden. Viele Ludwigsfelder beantragten über den Club die vom ADMV vergebene Auszeichnung für unfallfreies Fahren. Durch einen Briefkasten und feste Öffnungszeiten hatten sie nun Gelegenheit, ihre Anträge oder Fragen einem Clubmitglied übergeben zu können.



Das Gebäude für die Geschäftsstelle bei der Übernahme 1971.

Instandsetzung, Umzäunung, Heizungseinbau und Sanitärinstallation erforderten einen Aufwand von 500 Arbeitsstunden (als Aufbaustunden im Nationalen Aufbaubauwerk unendlich geleistet). Die Außenanlage pflegte das MC-Mitglied Klaus Reimann im Rahmen eines Nutzungsvertrages, der 1976 zusätzlich zwei Leichtbau-Geräteschuppen für den MC baute

Mit einer Vision trat das MC-Mitglied Karl-Gustav Owski Mitte 1988 an die MC-Leitung heran. Er hatte am Bahnhof Genshagener Heide ein brachliegendes Gelände ausfindig gemacht, bestens geeignet für eine Speedway-Bahn. Einzäunung und Bebauung sollten mit Krediten finanziert, die Anlage eigenverantwortlich mit einem hauptamtlichen Platzwart betrieben werden. Innerhalb der Speedwaybahn könnte eine Moto-Cross und Trialstrecke entstehen. Eine verlockende Vision. Doch nach Abklärung der Eigentumsfrage und der Kreditmöglichkeiten musste die Aussichtslosigkeit des Vorhabens erkannt werden.

Fast alle Gründungsmitglieder waren anwesend, als am 16. April 1988 das Jubiläum *30 Jahre MC IFA Automobilwerke Ludwigsfelde im ADMV der DDR* gefeiert wurde. Zu diesem Zeitpunkt ahnte noch keiner: dieses war die letzte feierliche Großveranstaltung des MC.



Diese Sportler vertraten den MC Ludwigsfelde bei internationalen und nationalen Meisterschaften

F.Frenzel M.Beelitz P.Kraus S.Frenzel K.Driefert P.Rosenow M.Blumenthal S.Alpermann

Für 1989 veröffentlichte der MC neue Pläne in der Presse. Für die Kinder soll eine Sektion Seifenkistenrennen entstehen. Die Eltern sind zum Mitmachen aufgerufen. Bereits im Alter von vier Jahren dürfen Kinder teilnehmen. Die Seifenkistenrenner sind Fahrzeuge einfachster Bauart und fahren durch die Hangabtriebskraft, erläuterte die Mitteilung. Aber das Interesse blieb gering. Auch für die Trialsparte wird in der Veröffentlichung geworben. In den Klassen bis 100 cm³ und 200 cm³ könnte sich Nachwuchs betätigen. Doch auch der bleibt aus. Besser erging es der neuen Sparte Fahrradtrial unter Leitung von Rudolf Schweitzer. Mit BMX-Rädern konnten Jugendliche in den Altersklassen bis 11 Jahre, bis 13 Jahre und über 13 Jahre an Geschicklichkeitsfahrten über künstliche und natürliche Hindernisse teilnehmen. Ein Anfang ward gemacht, dann kam 1990 die Wende und alles wurde anders.



MOTORSPORT - CLUB

des VEB IFA - Automobilwerke Ludwigsfelde

Ihr Zeichen Ihre Nachricht vom 172 Ludwigsfelde, den

Bet: Auflistung der Erfolge des MC Ludwigsfelde

In den Jahren bis 1990 hatte der Club bis zu 100 Mitglieder, kurzzeitig sogar 150.

Insgesamt kann der MC Ludwigsfelde eine äußerst erfolgreiche Bilanz ziehen.

Mit einer Weltmeisterschaft,
fünf Europameisterschaften,
einem Weltrekord,
12 Deutschen Meisterschaften der DDR
(Motorboot),
sechs Deutschen Meisterschaften der DDR
(Motorrad),
vier Deutschen Jugendmeisterschaften der DDR sowie
einem Jugendpokal (Motorrad)

und über 90 Silber- oder Bronzemedailles bei internationalen und nationalen Meisterschaften, dazu bedeutende internationale und nationale Rennerfolge außerhalb von Meisterschaften

war der relativ kleine MC Ludwigsfelde einer der erfolgreichsten Motorsportclubs der DDR.

MC IWL im ADMV, Geschäftsstelle 172 Ludwigsfelde, Straße der Jugend 23

Bankkonto: 2032-47-850925 — Fernruf: werktags 7,00 - 16,00 Uhr: Ludwigsfelde 63365, 62871

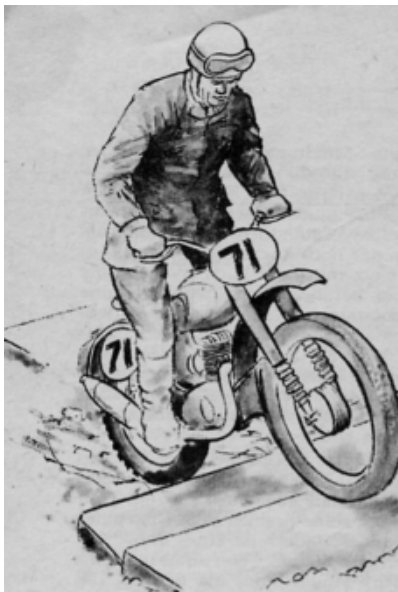
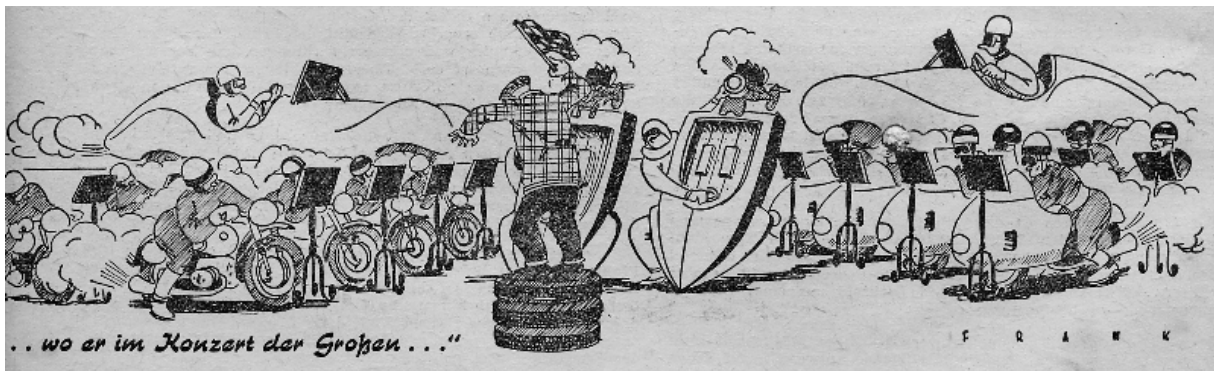
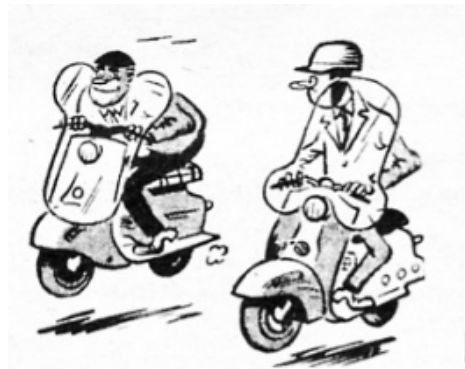
1/10/12 Hogen-Trebbin FhG 006/72/260 1072

Die Motorsportarten des MC Ludwigsfelde

Der Motorsport ist auf dem Lande und zu Wasser beheimatet. Eigentlich müsste auch der Flugsport noch dazu zählen, da der Motorflug weitgehend vom Leistungspotential des Motors abhängig ist. Aber da scheiden sich bereits die Ansichten.

Die Bandbreite ist allerdings auch so unübersichtlich genug. Land- und Wasserfahrzeuge, Zwei- und Vierradfahrzeuge, Boote mit Einbau- und Außenbordmotore, Renn- und Zuverlässigkeitsveranstaltungen auf der Straße und im Gelände, alles noch unterteilt in Klassen und Vorschriften. Und jede Variante stellt spezielle Anforderungen und hat eine eigene Fangemeinde.

Deshalb wird bei Vorstellung der im MC Ludwigsfelde beheimateten Sportarten teilweise zu Beginn eine kurze Charakteristik der Sportart vorangestellt und/oder die Einteilung der Klassen aufgelistet.



den Karikaturen sind u.a. diese Sportarten zu entnehmen:
Geländesport/Enduro, Motorrollertreffen/-rennen, Moto-Cross, Trial, Straßenrennsport mit
Motorrädern, Motorbootrennsport

➤ Geländesport- Teilnahme (Enduro-Sport)

Wie schon erwähnt, begann der Ludwigsfelder Motorsport 1955 mit Geländefahrten. Abseits von Wegen und Straßen sollten die Kraftfahrzeuge ihre Zuverlässigkeit und ihr Leistungsvermögen beweisen. Über Wald- und Feldwege, querab durch Wälder und Bäche, über Berge und Geröll, durch Schlamm- und Lehmböden führten die Strecken. Alles innerhalb eines Zeitlimits. Fehlende Fahrzeugteile oder Reparaturen mit fremder Hilfe führten zu einem Ausschluss vom Wettbewerb. Eine harte Bewährungsprobe für Mensch und Maschine.

Die Industrie bewies bei erfolgreicher Teilnahme die Qualität des Erzeugnisses und warb mit den Erfolgen. In Zeiten des „Kalten Krieges“, dem Wettbewerb der zwei Gesellschaftsformen Kapitalismus/Sozialismus, kamen noch sportpolitische Aspekte hinzu. Erfolge mussten hart erkämpft werden.

Für die Ludwigsfelder Geländefahrer traf die Sportpolitik 1955 und fortlaufend jedoch kaum zu. Sie traten nur national, und dort am Anfang in der Ausweisklasse (Nachwuchs), an. Bei der ersten Teilnahme an einer Geländefahrt, den *100 km durch die Dresdener Heide* am 17.4.1955, waren ausschließlich Fahrer aus dem Motorrollerversuch am Start. Von den Fahrern Horst Aucher, Christian Haase, Horst Haegert und Karl Weigelt blieb bis zum Ende der Beteiligung an Geländefahrten im Jahr 1959 nur Haegert übrig. Noch 1955 erweiterte sich der Fahrerkreis durch die Betriebsangehörigen Horst Lange und Werner Panke, die 1956 durch Dieter Frenzel, Siegfried Frenzel, Helmut Forster, Klaus Marx, Bernhard Obst, Hans Rademacher, Peter Rosenow und Rudolf Schulz ergänzt bzw. ersetzt wurden. Im Jahr 1957 kamen mit Manfred Blumenthal, 1958 mit Manfred Hanke nochmals Fahrer hinzu, während von den Vorgenannten einige aus familiären oder persönlichen Gründen den aktiven Motorsport bereits wieder aufgegeben hatten.

Die Erfolgsaussichten für Motorroller bei den Geländefahrten schwanden von Jahr zu Jahr. Zu extrem waren die Anforderungen durch die Geländegegebenheiten, um mit dieser Fahrzeuggattung mehr als Achtungserfolge erzielen zu können. Harsche Kritik auch in der Motorsportpresse, die eine Teilnahme von Motorrollern an derartigen Veranstaltungen als sinnlos bezeichnete. Zu beachten ist allerdings, dass Motorrollerfirmen aus Westdeutschland, Italien, Großbritannien und Polen noch mindestens bis 1964 Geländesportveranstaltungen mit Werksmannschaften beschickten. Aber auch nur mit relativ unbedeutenden Erfolgen.

Mit den Fahrern Blumenthal, Hanke und Rosenow starteten am 23/24. Mai 1959 beim Meisterschaftslauf in Ludwigsfelde letztmalig die IWL- Roller in einer Geländesportveranstaltung.



Pitty und Wiesel 1955/56 in Dresden und Potsdam (re.)



➤ Geländesport; Veranstaltungen des MC

Die erfolgreiche Teilnahme an der Geländefahrt in Dresden führte zu dem Entschluss, den Ludwigsfelder Einwohnern die Leistungsfähigkeit der IWL- Roller vor Augen zu führen. Deshalb organisierte die Sektion Motorrennsport der Betriebssportgemeinschaft der Industrierwerke am 1. Mai 1955 eine kleine Geländefahrt durch die walddreiche Umgebung rund um den Ort Ludwigsfelde. Mit viel Anklang beim Publikum. Dennoch dauerte es bis zum 1. Mai 1958, bis wieder eine derartige Veranstaltung in Ludwigsfelde stattfand. Diese war allerdings der Auftakt für Größeres. Denn am 14. Juli 1958 veranstaltete der MC Ludwigsfelde eine national offene Geländesportveranstaltung mit hohem Schwierigkeitsgrad. Unter Beteiligung der Motorroller. Ein absoluter Publikumsmagnet. Höhepunkt war allerdings der *Zweite Lauf zur Deutschen Meisterschaft im Motorradgeländesport* am 23/24. Mai 1959. Wiederum mit Motorrollerbeteiligung. Doch mit der Einstellung der Motorrolleraktivitäten an dieser Sportart endete 1959 auch das Engagement des MC Ludwigsfelde bei der Durchführung derartiger Veranstaltungen.



Gold-, Silber- und Bronzeplaketten 1958 und 1959

(ausführliche Dokumentation zu diesem Thema siehe unter Literaturangabe)

➤ Trialsport

Im DDR-Motorsport hatte 1957 eine neue Disziplin Fuß gefasst, die ursprünglich aus England kam. Der Trialsport. Eine Geländesportvariante, bei der es auf Fahrkönnen ohne Zeitdruck ankam. Vielleicht eine Möglichkeit die Roller sinnvoller einzusetzen. Auch der MC Ludwigsfelde führte 1958/59 derartige Veranstaltungen durch. Auch mehrere Trials im nahen Umfeld wurden beschickt, doch trotz einiger Erfolge, auch dafür war der Roller nur bedingt geeignet. So endete auch in dieser Sportart die Beteiligung mit Motorrollern 1960.

Einen Rollerfahrer hatte der Trialbazillus jedoch voll erwischt. Mit Siegfried Frenzel konzentrierter sich ab 1960 ein ehemaliger Geländefahrer auf diese Sportart. Erst mit einem Serienmotorrad, dann mit einem Eigenbau-Motorrad in der Klasse bis 200 cm³. Ihn zur Seite standen mit Karl-Friedrich Scharfe und Jürgen (Ilo) Helms weitere Eigenbauer. Scharfe wirkte schon seit langem bei den Motorrollern als Organisator und Berater mit. Helms übernahm die Sektionsleitung Trial. Alle drei stiegen recht erfolgreich in die junge Sportart ein. Den Titel eines Bezirksmeisters errang Frenzel 1964 vor Scharfe. Als jedoch die Anforderungen und damit der Trainingsaufwand ständig stiegen, mussten Scharfe und Helms aus beruflichen Gründen den aktiven Sport beenden. Doch mit Frenzel hatte der Club ein Aushängeschild in dieser Sportart. Zweiter in der Meisterschaft 1965 kam ein Jahr später der Titel eines *Deutschen Meisters der DDR* im Trialsport hinzu.

Einladungen aus dem Ausland kamen zuvor schon mehrfach, durften aber nicht angenommen werden. Seit vielen Jahren auch aus Polen, vom Generalsekretariat des ADMV aber nie weitergeleitet. Als polnische Sportler eine Einladung direkt übergeben, entschlossen sich Frenzel und Scharfe zur illegalen Teilnahme und öffnen damit in der Folge wenigstens die Tür in diese Richtung.

War der Trialsport zu aufwendig oder zu unspektakulär? Es fanden sich keine weiteren Fahrer und als Frenzel 1968 seine aktive Laufbahn beendete, gab es keinen Ludwigsfelder Leistungsfahrer im Trialsport mehr.

Mit Einschränkung. Trialveranstaltungen für Serienmotorräder gab es immer noch. Bei einer Veranstaltung dieser Art in Zossen 1981 steht in der Ergebnisliste: Moped: 3. Platz Leppert, Motorrad: 2. Platz Bräunig, beide MC Ludwigsfelde. Aber eben nur Gelegenheits-Trialer. Die Sektionsauflösung erfolgte 1972.

Bis 1987 dauerte es, als in den Starterlisten für Spezialmaschinen der MC Ludwigsfelde wieder auftauchte und die Sektion erneut ins Leben gerufen wurde. Wieder der Name Frenzel, aber mit Fred der Junior des Altmeisters. Auch er musste sich einen Eigenbau als Wettbewerbsgefährte schaffen. Extrem hatten sich die Sportmotorräder in der Zwischenzeit weiterentwickelt. Bereits im ersten Jahr erringt er den Juniorenpokal im Trial, quasi die Juniorenmeisterschaft. In der Leistungsklasse II der Spezialmaschinen erreichte Fred bereits 1989 mehrere Podiumsplätze. Der zweite Platz in der DDR-Bestenermittlung dieses Jahres war das Endergebnis. Zwangsläufig erfolgte für 1990 die Einstufung in die Leistungsklasse I. Noch 1990 erwirbt Fred ein konkurrenzfähiges spezielles Trial-Motorrad. Doch es fehlt in der Folge die Zeit für das Training. Arbeitsplatz und die Familie hatten Vorrang. Ade, du schöner Motorsport.



Mit den Rollern 1958

Trial mit Rekordbeteiligung
 149 Fahrer beteiligten sich am II. Trial des MC Berliner Bär auf der Moto-Cross-Strecke in Rummelsburg: das bedeutet Rekord! Erst seit einem Jahr wird diese Art des Motorsports bei uns veranstaltet, und schon ist sie enorm populär. Am Sonntag wurden erstmals Mopeds und Roller getrennt von den Motorrädern gewertet. In allen Klassen bewiesen die Aktiven in dem sandigen und hügelreichen Gelände, daß sie ihre Fahrzeuge gut beherrschen. Ein Viertel der Teilnehmer kam aus den Berliner Westsektoren. | 123
 Klassensieger wurden: Mopeds: Teschke; Roller: Rosenow; 125 ccm: Sobanski; 175 ccm: Hanisch; 250 ccm: Heuer; Sportmaschinen bis 125 ccm: Hanke; über 125 ccm: Klar.



Siegfried Frenzel (MC Ludwigsfelde) sorgte mit seinem Sieg in der Klasse A bis 200 cm³ für die Überraschung des Meisterschaftslaufs

Was sich bereits nach dem vorletzten Lauf in der Klasse A bis 200 cm³ andeutete, wurde Wirklichkeit, Albrecht Gemeinhardt verlor seinen Titel an Siegfried Frenzel, obwohl der Plauener noch einen Sieg errang und Frenzel nur Zweiter wurde. Die damit entstandene Punktgleichheit genügte Frenzel, da er mit 87 zu 143 die geringere Anzahl von Strafpunkten aus den gewerteten Läufen zu Buche stehen hat. Dritter wurde Heinz Groß, der diesmal wegen eines Schadens bauen mußte, noch in die dritte Runde ging, aber schon einige Sektionen unbesetzt fand und deshalb nicht gewertet werden konnte.

1966



Vater und Sohn 1987

➤ Motocross – Teilnahme

Mit Beendigung der Geländesporteinsätze mit den Motorrollern stand 1959 für die aktiven Fahrer die Frage, was nun? S. Frenzel wandte sich, wie bereits erwähnt, dem Trialsport zu. Blumenthal und Rosenow wollten es beim Moto-Cross versuchen. Im Winter 1959/60 entstanden zwei Moto-Cross Maschinen der Klasse bis 125 cm³. Leistungsmäßig konnte schon nach wenigen Rennen der Anschluss an die Spitze in der Lizenzklasse gehalten werden, doch es mangelte an Zuverlässigkeit des Materials. Aus Kostengründen musste in Werkstätten ausgesonderetes Material beschafft und dann aufgearbeitet werden, da blieben Rahmenbrüche und ähnliche kapitale Schäden nicht aus. Auch fehlte Erfahrung bzw. ein Erfahrungsträger. Als Ende 1960 ein Transportfahrzeug für die Rennboote des IWL-Rennmotoren-Teams benötigt wurde, half Rosenow aus. Daraus ergab sich eine Verbindung zu dieser Sportart. Ab 1961 saßen Rosenow und Blumenthal in Rennbooten.

Doch die Sportart Moto-Cross lebte weiter. Mit Manfred Hanke begeisterte sich ein weiterer ehemaliger Motorroller-Geländefahrer für diese Rennen. Dazu kamen Peter Kraus und Hans-Joachim

Zentner, der später auch die Sektion in der Clubleitung vertrat. Alle mit privat finanzierten Rennmotorrädern, die in Kleinserie von MZ und CZ hergestellt wurden. Sie bereiteten ihr Sportmaterial akribisch vor, Erfolge blieben somit nicht aus. Peter Kraus erkämpfte in der Klasse bis 250cm³ 1966 und 1967 den Titel eines DDR- Juniorenmeisters, 1966 vor Hans-Joachim Zentner.

„Der Apfel fällt nicht weit vom Stamm“, dieses Sprichwort trifft auch auf die Familie Zentner zu. Vater Joachim hatte nach sechs Jahren aktiven Cross- Sport 1967 den „Sturzhelm an den Nagel gehängt“. Ende der siebziger Jahre musste der Nachwuchs ran. Mit Erfolg. Sohn Thorsten errang 1979 den dritten Platz in der DDR- Jugendmeisterschaft in der Klasse bis 50 cm³ und im Jahr 1980 den Titel eines DDR-Jugendmeisters. Im Alter von 14 Jahren! Ein Jahr später folgte ein zweiter Platz in dieser Wertung.



Peter Kraus



Thorsten Zentner



Seitenwagen-Gespann
bis 500 cm³

Besonders in der stets spektakulären Sport bietenden Klasse der Seitenwagengespanne bis 500 cm³ waren ab 1974 Sportler des Clubs erfolgreich. Der lokalen Presse ist 1975 zu entnehmen, die Sportfreunde Rudolf Beutler/Rainer Gums vom MC IFA Ludwigsfelde sind DDR- Meister. In den offiziellen Mitteilungen des ADMV ist dieser Fakt aber nicht ausgewiesen. Aber mit Rudolf Beutler/Uwe Priemer und Erhard Kolberg/Mario Hanke sind 1977 in der erstmals gewerteten DDR- Bestenermittlung für Gespanne bis 500 cm³ sofort Clubmitglieder auf Rang zwei und drei zu finden. Zwei Jahre später sind Rudolf Beutler/Wolfgang Behring wieder auf Rang zwei und Erhard Kolberg/Bernd Juterzenka schaffen dieses 1980 und 1981, im Jahr 1981 vor R. Beutler/Andreas Beutler. Letztere wechseln 1983 zum Motorsportclub ihrer Heimatstadt Jüterbog und sind noch viele Jahre erfolgreich. International vertraten den MC Ludwigsfelde die Crossfahrer in der CSSR, Ungarn und Polen. Seit 1980 bestand ein Freundschaftsvertrag mit dem *Motocross Klub Ouběnice* in der CSSR (Tschechien). Die Kontakte gestalteten sich recht familiär und so wunderte es niemanden, dass 1981 eine Einladung zu einem Trainingslager und Kontrollrennen eintraf. Diese Einladungen wiederholten sich jährlich, so auch 1984. Doch in dem Jahr galt sie etwas verklausuliert einem internationalen Rennen. Der ADMV erteilte den Ludwigsfeldern die Startgenehmigung und zog diese gleich darauf zurück. Doch Kolberg/Juterzenka waren bereits auf Tour. Und starteten auch. Aber das nahmen die Verantwortlichen im ADMV übel. Der Entzug der Fahrerlizenz war die Folge. Es folgten noch einige nationale Rennen, dann beendeten beide ihre aktiven Sporteinsätze.



geschafft,



gehört, Kolberg/Juterzenka (Bildmitte)

Ein weiteres Renngepann führen ab 1974 Owski/Budras mit mehreren vorderen Platzierungen. In der Folge sind Motore mit einem Hubraum bis 750 cm³ (1976) und später sogar bis 1000 cm³ zulässig.

Neben den genannten Fahrern sind in den Ergebnislisten noch in den Soloklassen die Namen Hanke, Teuber, Pich und in der Gespannklasse Lehfeldt/Urban bzw. Lehfeldt/Hinz zu finden.

► **Motocross/ Autocross – Veranstaltungen**

Eine Moto-Cross-Veranstaltung unter Regie des MC Ludwigsfelde wollte Hanke organisieren. In seinem Heimatort Wietstock gab es ein geeignetes Gelände. Nach Verhandlungen mit der Kommunalverwaltung und dem bisherigen Grundstücksnutzer, einer Landwirtschaftlichen Produktionsgenossenschaft, entstand 1971 eine Rennstrecke in Ortsnähe. Mit dem nahen Ludwigsfelde als Publikumsgarant sollte eine finanzielle Absicherung der Rennen möglich sein. Bei einem eventuellen Überschuss könnte Sportmaterial für die aktiven Crossfahrer beschafft werden. So kam es zum *1. Ludwigsfelder Moto-Cross 1971*.

Im Jahr 1977 fand sogar das erste Auto-Cross in Wietstock statt. Eintritt 3,50 Mark. Der Club hatte 1977 eine Sektion Auto- Cross unter Leitung von Karl-Gustav Owski geschaffen. Auto- Cross bot die Möglichkeit, mit einem in großem Umfang selbst gefertigten Sportgerät spektakulären Sport zu betreiben.

Eine ideal gelegene Rennstrecke für Moto- Cross bestand in Zeuthen bei Berlin. Sie lag seit einiger Zeit brach. Durch S- Bahnanschluss war diese für das Berliner Publikum leicht erreichbar und hatte in der Stadt auch einen hohen Bekanntheitsgrad. Nach etwas zähen Verhandlungen mit der Kommune Zeuthens gelang es 1976 Hanke und seinem Team, die Rennstrecke am Pulverberg wieder zu aktivieren. Motorräder mit 250 und 500 cm³, Gespanne (Motorräder mit Beiwagen) sogar bis 1000 cm³ kämpften hier von 1976 bis 1979 um den Sieg. Alles für ein Eintrittsgeld von 4,00 Mark. Zu der Veranstaltung 1979 erschienen 30 000 Zuschauer!

Anwohnerproteste wegen der illegalen Nutzung durch jugendliche Motorradfahrer zu unterschiedlichsten Tageszeiten und Wochentagen zwangen 1980 zur Aufgabe der Strecke.



Moto- Cross Zeuthen 1978, Start

➤ **Motorrollertreffen/ Straßenrennen mit Motorrollern und Serienmotorrädern**

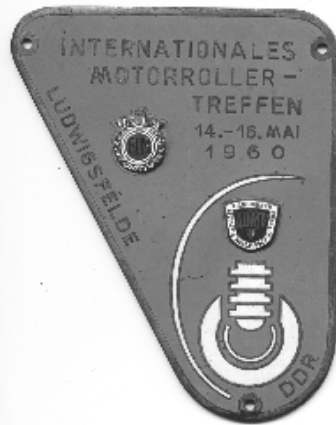
Ohne Zweifel, die Motorrollertreffen in Ludwigsfelde waren stets ein stark beachtetes Ereignis und ein Höhepunkt im kulturell-sportlichen Geschehen der Stadt. Bereits 1958 fasste der MC Ludwigsfelde den Entschluss, ein Treffen aller IWL- Motorrollerfahrer zu organisieren. Als Sponsor standen die Industrierwerke Ludwigsfelde bereit. Ziel war, die Motorrollerkunden zu binden und das Firmenimage weiter zu verbessern. Am 14.Juli 1958 fand das erste Treffen statt. Ein voller Erfolg. Im nächsten Jahr, am 23/24.Mai kamen mit Gästen aus Polen und der Tschechoslowakei internationale Teilnehmer auf heimatischen Motorrollertypen hinzu. Die Begeisterung und die Teilnehmerzahl wuchs von Jahr zu Jahr. Mit Teilnehmern aus Belgien und Westberlin, zusätzlich zu den Gästen aus Polen und der Tschechoslowakei, starteten 160 Rollerfahrer am 15.Mai 1960 ab Jeserig (Land Brandenburg) zu einer Rallye nach Ludwigsfelde. Das vierte Rollertreffen fand vom 6.-8.Mai 1961 statt. Diesmal hatte sich eine Mannschaft des MC Ludwigsfelde mit dem Ziel, den Gesamt- und Einzelsieg zu holen, auf den Weg gemacht. Das Unternehmen gelang. Der Club weitete die Teilnehmerpalette aus, vom 5.-8.Mai 1962 konnten erstmals auch Motorräder teilnehmen. So auch vom 1. bis 3.Juni 1963. Doch diesmal war Zittau das Ziel der Sternfahrt, von wo die Fahrer dann eine gewertete Orientierungsfahrt nach Ludwigsfelde absolvierenden mussten. Als das siebente Rollertreffen vorbereitet wurde, war den Verantwortlichen klar; zum Jahresende wird die Motorrollerproduktion in Ludwigsfelde eingestellt. Pfingsten 1964, vom 16.-18.Mai, fand dieses Treffen komplett außerhalb von Ludwigsfelde statt. Im Rahmen des *Deutschlandtreffen der Jugend und Studenten* in Berlin nahmen 115 Teilnehmer den politisch motivierten Großstadtrummel in Kauf. Die Ludwigsfelder Rallyefahrer setzten mit Erreichen der ersten drei Plätze in der Einzelwertung noch einmal ein Zeichen. Dann endeten die vom MC Ludwigsfelde organisierten Motorrollertreffen.

In Verbindung mit den Rollertreffen fanden von 1961 bis 1963 Rundstreckenrennen auf der Straße mit Motorrollern statt. Ein Zuschauermagnet. Erstmals fand ein Rennen schon im Vorjahr, am 2.Oktober 1960 statt. In Vorbereitung einer Pressekonferenz zur Qualitätsverbesserung des Motorrollers vom

Typ *Berlin* sollte im Rahmen eines Straßenrennens die Leistungsfähigkeit der Roller gezeigt werden. Bereits am 7. Mai 1961 startete das nächste Rennen beim Motorrollertreffen und gehörte bis 1963 zum Programm. Ab 1962 sogar mit den Motorradklassen 125 cm³ und 175 cm³.



Rollerrennen 1962



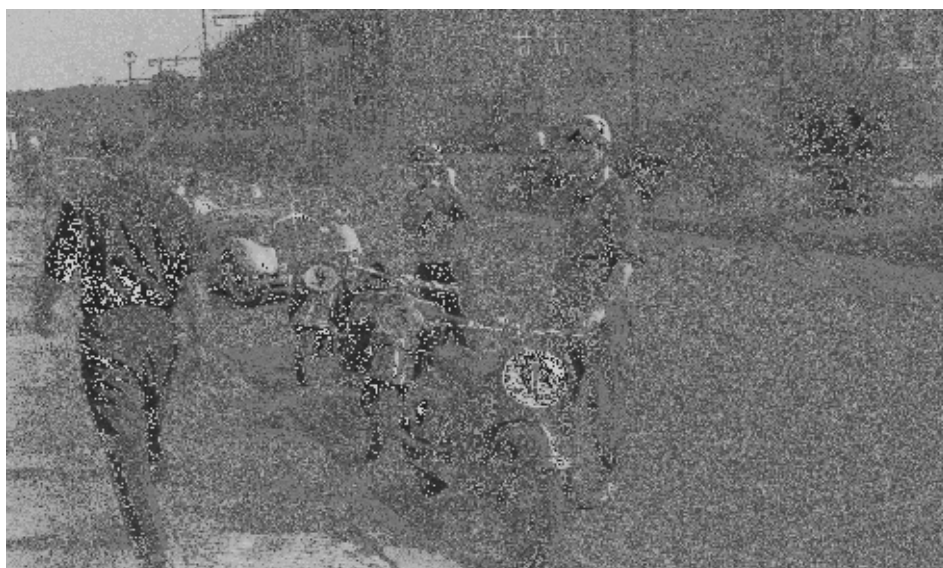
Motorrollertreffen 1958 bis 1964

(ausführliche Dokumentation zu diesem Thema siehe unter Literaturangabe)

➤ Rallyesport mit Motorrollern

Nach dem Rückzug aus dem Geländesport kam 1960 im Club die Idee auf, an bedeutenden Rallyeveranstaltungen in Ost- und Westdeutschland teilzunehmen. Deshalb verfassten die Fahrer Blumenthal, Rosenow und Witt ein Schreiben an die Werkstdirektion mit dem Vorschlag zur Bildung einer Werksmannschaft Rallyesport. Benötigtes Material, Kosten und Arbeitszeitausfall waren berechnet. Doch zu einer Übereinkunft kam es nicht.

Sporadisch nahmen einige Fahrer des Clubs deshalb mit privaten Serienmotorrädern und den nicht mehr benötigten Motorrollern aus der Geländesportära an Rallyeveranstaltungen teil. Ein harter Kern kristallisierte sich aber erst mit den Fahrern Dieter Brettschneider, Jürgen Neumann und Hans Schauer, zu denen sich häufig auch Peter Witt gesellte, heraus. Sie waren in den Jahren 1960 bis 1965 auf Motorrollern aktiv und mit zahlreichen Medaillen erfolgreich. Mit Einstellung der Motorrollerfertigung Ende 1964 erlahmten in den nächsten Jahren allmählich auch bei den Sportarten auf der Straße die Aktivitäten der Ludwigsfelder Rollerfahrer.



Witt (1) mit Motorroller *Wiesel* in Geländeausführung und Walter (3) in Dessau 1960



Neumann, Schauer



Neumann, Brettschneider

Doch zuvor rief der Club in einer Sonderaktion zu der letzten großen Fahrt mit den Motorrollern. Diesmal als Hilfsaktion für die Industrierwerke, die mit dem produzierten „TROLL 1“ große Absatzschwierigkeiten hatten. Die Zeit der Motorräder und -roller als Arbeitsfahrzeug war vorbei. Ein Dach über den Kopf sollte her. Der „Trabant“ - Kleinwagen rückte ins Blickfeld vieler Familien. Dazu gab es beim „TROLL“ Qualitäts- und Imageprobleme. In der Werkleitung kam der Gedanke auf, durch eine sportliche Leistungsfahrt die Zuverlässigkeit des „TROLL“ zu beweisen. Eine gute Gelegenheit bot dafür am 11./12. April 1964 die erstmalig ausgeschriebene Langstreckenfahrt Dresden-Rostock-Dresden, ein 1000 km Marathon.

Von der Clubleitung, mit Fritsch an der Spitze, wurden „Nägel mit Köpfen“ gemacht und alles generalstabsmäßig vorbereitet. Sechs Roller aus der Serienfertigung erhielten von den Fahrern einen Grundscheck. Zwei als ständige Begleitfahrzeuge eingesetzte Allradfahrzeuge vom Typ „P3“, ebenfalls ein IWL- Montageprodukt, wurden mit Kraftstoff und Ersatzteilen ausgestattet. Zusätzlich entstanden an der Strecke zwei Basislager mit Kraftstoff, Reservelampen und Verpflegung. Es sollten unter allen Umständen die in der Klasse bis 200 cm³ gestarteten sechs Roller in der vorgeschriebenen Zeit von 17 Stunden wieder in Dresden ankommen.

Alle sechs Roller erreichten dann auch geschlossen Dresden und mit den Plätzen 1 und 2 in der Klasse der Motorräder/-roller bis 200 cm³ durch die Fahrer Witt und Blumenthal konnte sogar ein Doppelsieg gefeiert werden.



1000 km Marathon, Dresden 1964



(ausführliche Dokumentation zu diesem Thema siehe unter Literaturangabe)

➤ Der MC mit den Motorrollern im Ausland

Der internationale Motorsportverband (FIM) vergab jedes Jahr die FIM- Rallye, ein Touristentreffen, an eine ausgewählte Nation. Im Jahr 1959 hatte Polen den Zuschlag bekommen. Der clevere Ludwigsfelder Clubleiter Fritzsch handelte mit dem ADMV die Teilnahme aus. Und es klappte.

Erstmals reiste eine Clubabordnung des IWL ins Ausland.

Ziel war Zakopane in der polnischen Hohen Tatra, mit Weiterfahrt nach Krynica. Nichts sollte dem Zufall überlassen werden. Es waren 12 Roller in der Klasse bis 125 cm³ gemeldet worden. Das bedeutete, die *Berlin* Motorroller bekamen Kolben, Zylinder, Vergaser und Zylinderdeckel der MZ-RT 125/3, wobei letzterer einfach quer zur Fahrtrichtung montiert wurde. Die Fahrer erhielten nach Maß angefertigte himmelblaue Kombis und ein Begleit- LKW mit Hänger transportierte das Gepäck, Ersatzteile und Kraftstoff. Nach drei Übernachtungen in Görlitz, Breslau und Krakau, erfolgte am vierten Fahrtag die Ankunft in Krynica. Die abendliche Siegerehrung überraschte alle, hatte doch der Club nicht nur den Gesamtsieg errungen, es gab noch mehrere andere Auszeichnungen.

Eine erfreuliche Ergänzung der Veranstaltung erfolgte durch die Einladung zur Besichtigung der Zweiradfabrik *WFM* in Warschau, dem Produzenten des Motorrollers „OSA“.

Ein Jahr später die große Überraschung. Der Club sollte mit sechs Motorrollern an einer touristischen Veranstaltung in Wien/Österreich teilnehmen. Bei sechs Rollern erübrigte sich auch eine Begleitmannschaft mit LKW. Etwas Gepäckraum konnte der mitgeführte Einspuranhänger für Motorroller vom Typ *Campi* schaffen, der Rest wurde in einen PKW vom Typ IFA- F9 des aus Berlin entsandten ADMV- Funktionärs, Chef der Delegation, geladen.

Die Fahrzeuge hatten eine technische Durchsicht absolviert, der *Campi* bekam eine Fahne mit der Aufschrift „Berlin - Prag - Wien“ übergespannt, - die Fahrt konnte beginnen.

Übernachtet wurde auf einem Campingplatz in Baden bei Wien. Ausflüge zum Schneeberg und nach Wien rundeten das Programm ab. In der Länderwertung belegte die Mannschaft Platz drei, in der Clubwertung Platz fünf. Wertungsgrundlage bildeten die gefahrenen Kilometer und da war eben nicht mehr drin.

Vom 5. bis 7. August 1961 war Polens Hauptstadt Warschau Ziel der Ludwigsfelder Rollerfahrer. Mit 15 *Berlin*- Rollern trat eine Mannschaft den Weg an, der diesmal hochkarätige Mitarbeiter des IWL angehörten. Es war sicher ein kluger Schachzug des Clubvorsitzenden Fritzsch, den Parteichef (SED) und den Verkaufsleiter des Werkes sowie den Produktionsleiter der Rollerfertigung mit nach Warschau zu nehmen. Einheitliche Kleidung, diesmal Pullover mit dem Staatseblem der DDR, sollte wieder die Mannschaftsgeschlossenheit dokumentieren.

Polen ein drittes Mal, 1962 nach Krakau. Beinahe zu Hause konnte sich die Mannschaft des MC Ludwigsfelde in Polen fühlen. Wobei die personelle Besetzung der diesmal 27 Mitglieder umfassenden Mannschaft stets unterschiedlich blieb. Mit der Teilnahme an diesen Fahrten sollte auch die ehrenamtliche Arbeit einzelner Clubmitglieder belohnt werden.

Ab dem Jahr 1963 nahm der MC Ludwigsfelde nicht mehr an international ausgeschriebenem Veranstaltungen teil. Die Industrierwerke als Sponsor konnten, bzw. wollten, die finanziellen Belastungen und den Arbeitszeitausfall nicht mehr verkraften.



Polen 1959



Österreich 1960



Polen 1961

(ausführliche Dokumentation zu diesem Thema siehe unter Literaturangabe)

➤ K-Wagen, Kartsport, Go Kart

Der Sport mit diesen Kleinst-Rennwagen (K-Wagen) hatte es in der DDR schwer, sich durchzusetzen. Die Sportpolitik schätzte diesen Sport als eine westliche Modekrankheit, ähnlich wie *Hula Hoop*, ein. Der ADMV zeigte keinerlei Neigung, für diese K-Wagen Voraussetzungen zu schaffen.

Erstaunlich, dass die Jugendredaktion des *Deutschen Fernsehfunks* bereits 1961 zum ersten K-Wagenrennen aufrief und in der Zeitschrift *Jugend und Technik* die Ausschreibung und Bauanleitung veröffentlichte.

Auch im MC Ludwigsfelde bildete sich sofort eine Sparte K-Wagen. Die Leitung übernahm der Meister des Motorrollerversuch Gustav Schiller. Unterstützt vom Konstrukteur aus der Motorrollerkonstruktion, Erich Kamp. Räder, Radnaben, Bremsen und Motore von den Motorrollern konnten verwendet werden. Der MC Ludwigsfelde hat von Beginn an, also ab 1962, ein schlagkräftiges K-Wagen-Team mit Fahrzeugen der Klasse 125 cm³.

Mit den Fahrern Winfried Parthum, Curt Niklaus, Rudolf Schulz, Hans Dodenhof und Hans-Joachim Rahn ging eine geballte Streitmacht auf Erfolgswild. Bereits 1963 wurde Parthum Bezirksmeister Potsdam, Dritter Schulz. Auch 1964 und 1968 erkämpfte sich Parthum den Titel erneut. In den Startlisten erscheinen ab 1966 die Namen Herbert Bräunig, Rolf Meitzler, Wolfgang Steinack, Karl Kundrat und Albert Schwarz.

Hilfreich griff der Ludwigsfelder Club 1963 durch eine sehr ausführliche Bauanleitung für K- Wagen in die Szene ein. Der *Illustrierte Motorsport* veröffentlicht diese in fünf Folgen und gewährleistete dadurch technisch anspruchsvolle Fahrzeuge am Start der Rennen.

Neue Bauvorschriften für K-Wagen

Die Unterkommission K-Wagen der Sportkommission des ADMV verabschiedete die ab 1963 gültigen Vorschriften für K-Wagen und die ebenfalls 1963 in Kraft tretende Globalausschreibung. An der Tagung der Unterkommission K-Wagen nahmen neben dem Vizepräsidenten des ADMV, Ludwig Wolina, und dem Sportsekretär, Alfred Kocerke, die Sportfreunde Horst Grützke (Berlin), Ing. Erich Kamp (VEB Industriewerk Ludwigsfelde) und Herbert Gansert (MC Dynamo Hohen-schönhausen) teil.

Die neuen Bauvorschriften für K-Wagen werden in Kürze im „Illustrierten Motorsport“ veröffentlicht werden.

Kämpfe, Unterkommission K-Wagen



Die Rennfahrzeuge spezialisierten sich nun zu ausgesprochenen Hochleistungsfahrzeugen. Der Arbeitsaufwand stieg bedeutend. Die Teilnehmer unterschieden sich bereits in Lizenz- und Ausweisfahrer. Die Sportart hatte sich auch im gesamten Ostblock eine breite Basis geschaffen. Der ADMV, der den K-Wagen Sport zu Beginn eher widerwillig unter seine Fittiche genommen hatte, bildete sogar eine Nationalmannschaft.

Ab 1964 fuhren auch die Kart- Sportler um die *Deutsche Meisterschaft der DDR*.

Es gab auch frühzeitig, nämlich bereits 1964, einen von den Ungarn ins Leben gerufenen Pokal der sozialistischen Länder. Eine Art Ostblock- Europameisterschaft mit Rennen in Berlin, Budapest und Warschau. Der erste Gewinner dieses Pokals hieß Parthum, DDR, MC Ludwigsfelde.

Es entspringt keinesfalls freudetrunkener Überheblichkeit, wenn wir uns der errungenen fünf Führungsplätze des zum ersten Male zwischen den K-Wagensportlern der sozialistischen Länder ausgetragenen Pokalwettkampfs freuen. Leistungsfähige MZ-Motoren und handwerkliches Können jedes einzelnen paarten sich mit gekonnter Fahrweise, schufen die Grundlage für diesen Erfolg. Fünf Fahrer unserer Republik stellten sich den besten K-Wagensportlern Polens und Ungarns sowie den erst beim letzten Lauf in Warschau dazugekommenen sowjetischen Fahrern. Sie bewiesen durch ihre Siege, welchen Aufschwung diese junge Sportart bei uns genommen hat. Wir haben allen Grund, uns dieser Erfolge zu freuen; ausruhen allerdings dürfen wir uns nicht. Im nächsten Jahr tragen wir mehr als bisher die Bürde des Favoriten.

Günter Kämpfe

Der Weg zum Pokalsieg

		Berlin	Budapest	Warschau	Gesamt
1. W. Parthum	DDR	8	6	10	24 Punkte
2. H. Endom	DDR	10	8	6	24 Punkte
3. H. Winzler	DDR	6	10	—	16 Punkte
4. M. Monček	DDR	4	—	8	12 Punkte
5. M. Thomas	DDR	5	5	2	12 Punkte
6. F. Kiss	Ungarn	3	4	—	7 Punkte
7. K. Krotoski	Polen	—	—	5	5 Punkte
8. E. Zylakow	UdSSR	—	—	4	4 Punkte
9. T. Marjai	Ungarn	—	—	3	3 Punkte
10. A. Györi	Ungarn	—	3	—	3 Punkte

Punktwertung der drei Pokalläufe: 10, 8, 6, 5, 4, 3, 2, 1 Punkte

Bis 1970 fuhren Parthum und Bräunig noch Rennen, auch in Polen und Ungarn. Dann erlosch das Interesse auch bei den letzten Enthusiasten des MC.

Der Club wollte auch den Ludwigsfelder Einwohnern diese interessante Sportart näher bringen und veranstaltete am 10.3.1963 das erste K- Wagen- Rennen im Ort. Dem folgte am 18.8.63 eine weitere Rennveranstaltung mit großer Zuschauerresonanz. Doch die Auflagen zur Streckensicherung im dicht bevölkerten Stadtgebiet zwangen zur Aufgabe dieser Rennen im Ort. Für das Motorrollertreffen 1964, welches dann allerdings auf einen späteren Termin verschoben wurde, hatte der Club ergänzend ein K-Wagen- Rennen im Programm. Dieses fand auch am geplanten Termin, 8. Mai 1964, auf dem Parkplatz des Bahnhofs *Genshagener Heide* statt. Für weitere Veranstaltungen stand diese Fläche aber nicht mehr zur Verfügung.

Im Jahr 1974 beendete die Sektion ihre Tätigkeiten.

Klasseneinteilung ab 1968:

Klasse A/2	für Fahrer von 12-15 Jahre	50 cm ³ -Zweitakt
A/1	für Fahrer über 15 Jahre	50 cm ³
B-Serie über 16 Jahre		serienmäßige Motore 125 cm ³
B-Sport über 16 Jahre		frisierte Motore 125 cm ³



Parthum mit einem Fahrzeug der ersten Generation



Start 1964

➤ Straßenrennsport mit Motorrädern

Der im benachbarten Potsdam beheimatete Werner Musiol hatte ab 1958 einen Vertrag mit dem Zschopauer MZ-Werk als Straßenrennfahrer der Motorradklassen 125 und 250 cm³. Der Vorsitzende des MC Ludwigsfelde Fritsch warb im Sommer 1959 Musiol als Mitarbeiter in die Industrierwerke Ludwigsfelde. Der Club hatte nun ein international bekanntes Aushängeschild.

1959 gewinnt Musiol die Deutsche Meisterschaft der DDR in den Klassen 125 und 250 cm³, 1960 und 1961 in der Klasse 250 cm³ für MZ/ MC Ludwigsfelde. Ab dem Jahr 1962 erfolgt durch den ADMV für die Werksfahrer keine Wertung zur nationalen Meisterschaft. Nach dem Mauerbau 1961 erhalten die ostdeutschen Rennfahrer für die Weltmeisterschaftsläufe von Seiten der westlichen Veranstalter keine Starterlaubnis. Auch deshalb beendet Musiol seine aktive Teilnahme an Rennen in der Saison 1964. Sein letztes internationales Rennen fährt er im Frühjahr 1964 in Kuba.



Noch einmal will Musiol 1968 ins Renngeschehen eingreifen. Mit dem bis 1965 als Rennbootmotorenkonstrukteur tätigen Klaus Dreves und dem Team Hagen, Lutz, Teßmann hat er einen Dreizylinder-Zweitakt-Rennmotor für die Klasse 250 cm³ gebaut und in ein Rennmotorrad gesetzt. Doch wenig später verbot der internationale Motorradverband *FIM*, deshalb auch der ADMV, Rennmotore mit mehr als zwei Zylindern in dieser Klasse. Aller Aufwand umsonst.

Mit der sogenannten Schnapsglasklasse, der Rennmotorräder bis 50 cm³, konnten sich die Rennsportverantwortlichen des ADMV nur schwer anfreunden. Wie der nachfolgende Beitrag aus IMS 24/1965 zeigt, gab es 1965 nur vier offizielle Straßenrennveranstaltungen für diese Klasse. Obwohl international bereits Weltmeisterschaften ausgetragen wurden.

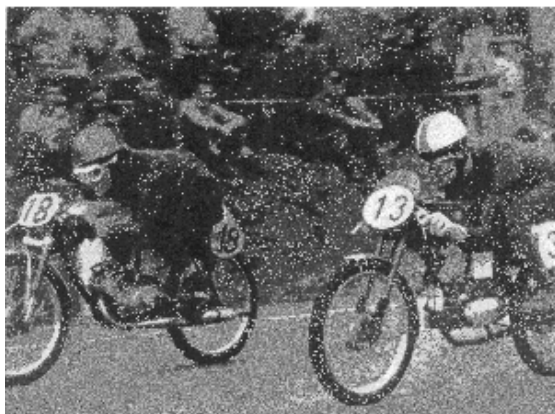
UM DIE EHRE DER KLEINSTEN
 Auf Grund der im letzten Jahr in Ihrer Zeitschrift geführten Diskussion über die 50-cm³-Straßenrennmaschinen bitte ich Sie, die beigefügten Ergebnisse der Rennen der Klasse 1, die 1965 ausgetragen wurden, zu veröffentlichen.
 Bezirkssportkommission Dresden, Straßenrennsport
 Heinz Kaden, Riesa

		Wurzen	Lückendorf	Frohburg	Dresden
Aurich	MC Reifenwerk Riesa	1.	2.	1.	3.
Weser	MC Reifenwerk Riesa	3.	1.	—	4.
Krone	MC Meißen	—	—	—	1.
Richter	MC Ludwigsfelde	—	7.	—	—
Rosse	MC Zeulenroda	12.	5.	7.	5.
Henschel	MC Frohburg	—	9.	—	—
Freier	MC Dresden	8.	—	9.	—
Beelitz	MC Luckenwalde	5.	4.	2.	—
Roßberg	MC Ludwigsfelde	4.	3.	—	—
Schober	MC Elsterwerda	6.	6.	6.	—
Heinrich	MC Ludau	2.	8.	5.	—
Müller	MC Frankenu	7.	—	—	—
Faust	MC Dynamo Waldheim	9.	—	8.	—
Burgert	MC Frohburg	10.	—	—	—
Winkler	MC Mittweida	11.	—	—	—
Jung	MC Post Berlin	—	—	3.	—
Wagner	MC Frohburg	—	—	10.	2.
Strauß	MC Frohburg	—	—	4.	—
Till	MC Rodwitz-Delitzsch	—	—	—	—
Schreiber	MC Wismut Crossen	—	—	—	—
Matthes	MC Meißen	—	—	—	—
Neuhäuser	MC Meißen	—	—	—	—
Hertrich	MC Bautzen	—	—	—	6.
Am Start:		18	10	18	9
Am Ziel:		12	9	10	6

Beim Trainingsauftakt 1965 in Dresden kamen bereits 17 Fahrer mit 50 cm³- Motorrädern. Wie erkennbar, enthält die Aufstellung auch zwei Teilnehmer des MC Ludwigsfelde.

Mit Peter Lah auf einer ARA aus der Tschechoslowakei fuhr später ein weiterer Fahrer für den MC.

In dieser Klasse vertrat Horst Beelitz einige Jahre später den MC IFA Ludwigsfelde erfolgreich. Die DDR- Bestenermittlung (Nachwuchsfahrer) des Jahres 1975 und 1976 beendet er auf Platz drei. In der Lizenzklasse folgen weitere vordere Platzierungen, bis 1983 beim Sohn Maik der Rennvirus ausbrechen darf. Auch er möchte eine dieser zierlichen, selbstgebauten Rennmaschinen bewegen. So kommt es zu dem seltenen Ereignis, dass Vater und Sohn für zwei Jahre gemeinsam Rennen bestreiten. Äußerst erfolgreich, wie sich bald zeigt, Sohn Maik. In der DDR- Bestenermittlung des Jahres 1983 sichert er sich den ersten Platz. Im Jahr 1984 ist deshalb der Start in der Lizenzklasse erforderlich. Auf Anhieb schafft er den dritten Platz, also die Bronzemedaille, in der DDR-Meisterschaft. Noch besser die Saison 1985. Am Ende der Saison heißt der DDR-Meister Maik Beelitz.



In Frohburg trafen sich die Fahrer der Kleinsten wieder einmal. Horst Beelitz (18) wurde Zweiter vor Eberhard Jung, Sieger war Aurich, Riesa
 Vater Horst Beelitz 1965



Sohn Maik 1985 (Startnummer 6)

Ein lange Zeit (1968 bis 1979) aktiver Vertreter des MC in der Ausweisklasse des Straßenrennsports war Dieter Teßmann. Mit dem bereits erwähnten Team Gerd Hagen und Manfred Lutz baute er sehr schnelle Motorräder der Klassen bis 125 cm³ und 250 cm³. Die Klasse bis 250 cm³ strich Teßmann nach einem Sturz 1973 wieder in seinem Rennkalender. Auch stieg Lutz 1973 aus, vier Kinder ließen wenig Zeit für dieses aufwendige Hobby. Aber in der Klasse bis 125 cm³ kam fast jedes Jahr ein neues Motorrad zum Einsatz. Das Umsetzen der Gedanken in die Renntechnik war für die als Werkzeugmacher tätigen Tüftler und Mechaniker eine Herausforderung. Dieses Wissen und Können nutzten auch andere Mitglieder des MC. Erfolgreich, wie die Wertung der Ausweisfahrer bis 125 cm³ am Saisonende 1984 mit einem vierten Platz für Karl- Heinz Melzer und seinen Helfer Günter Zell beweisen.

Gerhard Hagen vertrat zusätzlich als Sektionsleiter lange Zeit die Interessen der Straßenrennfahrer in der Clubleitung.



Dieter Teßmann, dritter Platz, Sachsenring

➤ **KFZ- Veteranen/ Oldtimersport mit Motorrädern**

Ende der fünfziger, Anfang der sechziger Jahre standen sie nutzlos herum, die Fahrzeuge der Vorkriegsära. Nur Weitsichtige und fanatische Sammler hatten den richtigen Blick für diese Veteranen des Kraftfahrzeugbaus. Mit Axel Fey kam 1965 ein vom Oldtimerbazillus Befallener aus Werdau nach Ludwigsfelde. Eine Verkaufsanzeige in der Berliner Zeitung führte zum Erwerb einer *BSA 770*, für heute lächerliche 70,- Mark. Eine Kostenteilung war bei den damaligen Gehältern trotzdem notwendig. Er gewann Günter Rost als Teilhaber. So bestritten sie ab 1966 Veteranenrallyes, erst einmal abwechselnd. Als dann mit original restaurierten Motorrädern Manfred Both mit einer *Ardie Silberfuchs* und Werner Lorenz mit einer *Rudge 500 Spezial* hinzu kamen, erhielt letzterer auch gleich die Leitung der neuen Sektion aufgebürdet. Eine *Harley-Davidson 1200 JD* hatte sich Rost später zusätzlich aufgebaut und Fey eine fast ebenso großvolumige *Zündapp K800*. Das waren schon imposante Maschinen. Später gesellten sich Bernhard Jordan mit *FN 350*, Heiko Both mit *Diamant 500*, Joachim Krüning mit *Zündapp KS 750*, Peter Zabel mit *BMW R52* und Michael Jordan mit einer *Horex Regina* hinzu. Einmal von diesem Oldtimerbazillus befallen, hatten dann einige auch mehrere Motorräder aufgebaut und eingesetzt.

Im ADMV bestand seit 1961 eine Kommission Turnier- und Kfz-Veteranensport, welche die kulturhistorisch wertvollen Fahrzeuge auf Originalität und Zustand begutachtete und bewertete. Bei ausreichender Originalität und ausreichender Punktzahl gab es Dauerstartnummern und einen Fahrzeuggpass (entsprach in etwa einer Zulassung), mit denen die Fahrzeuge zu den einzelnen Veranstaltungen gefahren werden durften. Ein polizeiliches Kennzeichen war dann nicht mehr erforderlich. Auch eine Haftpflichtversicherung bestand über den ADMV.

Fahrerkarte
Kfz-Veteranen-Rallye
Nr.: 706

MC
SCHLEIZER-DREIECK
Kfz-Veteranensport

Zone	com	Wöchentlich kassen	An- und Abfahrt	Gesamt- Einstellung

Fahrer:
Name: Jordan Vorname: Michael
Anschrift: 1720 Ludwigsfelde, CL-Zetkinstr.2
Nr. des Veteranenpasses:
Fahrzeug: Kreid/Wagen
Feld Nr.: Horax
Motornummer:
Fahrzeug-Nr.: 113 241 151 R
Erscheinungs-Klasse: 1951 Klasse: 7
Brutto PS: _____ Steuer PS: 15
Z. Motor: _____ Hubraum: 350

Das Fahrzeug wurde technisch überprüft von:
.....
....., dem
.....
.....

Das Haftpflicht wurde lt. ADMV-Vertrag 2003/9 7/84 bezahlt.

Sex: _____

Der Inhaber dieser Fahrerkarte ist berechtigt, mit dem umstehend
aufgeführten Fahrzeug vom Heimort zum Veranstaltungsort und
zurückzufahren.

Das Fahrzeug trägt die St.Nr.:

[Signature]
Kommission
655 Schleiz

Die vollständig ausgefüllte Fahrerkarte
gilt als Zulassung vom 24.7.1988
bis 7.8.1988

Wie mühselig die Teilnahme an Veranstaltungen in den Anfangsjahren dennoch war, ist einer Schilderung von Rost zu entnehmen. Als junger Konstrukteur verdiente er Netto weniger als ein Montearbeiter am Band. Ein eigenes Auto war finanziell noch nicht möglich. Deshalb fuhr er mit seiner BSA nach Erfurt auf eigener Achse. Während die Anfahrt relativ problemlos gelang, benötigte er für die Rückfahrt wegen mehrerer Technikprobleme volle zwei Tage! Besser lief es dann mit einem IFA W50, der in der Konstruktionsabteilung für Fahreinschätzungen/Erprobungen zur Verfügung stand. An den Wochenenden konnten die Veteranensportler diesen als Transportmittel nutzen. Eine pünktliche An- und Heimreise war gewährleistet. Noch besser ging es ab Anfang der siebziger Jahre, als private PKW mit Eigenbauanhänger zur Verfügung standen. Sehr beliebt waren die Rahmenveranstaltungen zu Straßenrennen in Schleiz und auf dem Sachsenring in Hohenstein- Erntal. Bei letzterer sogar im Rahmen der Weltmeisterschaftsläufe für Motorräder. Diese Veteranen- Veranstaltungen bestritten die Teilnehmer stets in einem besonderen Wertungsmodus. Im Rahmen der Veranstaltung 40 Jahre Sachsenring, -Weltmeisterschaftslauf 1967-, gewann Rost diesen Wertungslauf und bekam dafür eine der begehrten Medaillen. Auch später waren Sportfreunde des MC Ludwigsfelde des Öfteren mit auf dem Siegerpodest. Einen Blick über die Landesgrenze konnten die Veteranen-Fahrer bei Veranstaltungen in der CSSR mehrfach werfen. Erfahrungsaustausch und Ersatzteilbeschaffung waren u.a. die Themen. Beim intern. Bergrennen in Domazlice/CSSR belegten 1984 W.Lorenz und 1985 A. Fey die ersten Plätze in ihrer Klasse.

Der Veteranensport hatte bereits im Jahr 1981 die IWL- Motorroller im Blick. In einem Beitrag zur Sprintveranstaltung am 10. Mai 1981 in der Betriebszeitung *Start* des Automobilwerkes wird die Belegschaft aufgerufen, dem Club gut erhaltene IWL- Roller aller Typen anzubieten. Leider erfolglos. Doch Mitglieder des MC stellten dem IFA Automobilwerk die gesuchten Fahrzeuge als Grundstock eines geplanten Werksmuseums zum Zeitpunkt zur Verfügung:

Anneliese Lupitz	Troll
Rainer Hoer	Berlin
Hans-Joachim Zentner	Pitty

Nach dem Kauf über die DHZ Maschinen- und Materialreserven Berlin, das war der staatliche Handel für Gebrauchtfahrzeuge, erfolgte die Restauration in der LKW-Versuchswerkstatt. Sie stehen heute im Ludwigsfelder Stadt- und Technikmuseum.

M. Both übernahm 1983 die Sektionsleitung und führte diese Funktion bis zur Clubauflösung. Jahrelang nahmen die Ludwigsfelder an Veranstaltungen teil. Deshalb entschlossen sie sich, auch einmal selbst eine Veranstaltung zu organisieren. Im IFA Automobilwerk fanden jährlich Betriebsfestspiele statt. Innerhalb dieser Veranstaltungsreihe gab es 1987 einen Lauf zur Bezirksbestenermittlung. Die dort erschienenen Fahrzeuge fanden ein reges Interesse bei den Automobilbauern.

Die Klasseneinteilung der KFZ- Veteranen

Klasse 1	Motorräder	bis 5 PS	bis Baujahr 1930
Klasse 2	Motorräder	bis 12 PS	bis Baujahr 1930
Klasse 3	Motorräder	über 12 PS	bis Baujahr 1930
Klasse 4	Automobile	bis 12 PS	bis Baujahr 1930
Klasse 5	Automobile	über 12 PS	bis Baujahr 1930
Klasse 6	alle BMW DIXI		
Klasse 7	alle Motorräder		ab 1931 – 1940 (später 1945)
Klasse 8	alle Automobile		ab 1931 – 1940 (später 1945)



am Start 1986: Bernhard Jordan



in Aktion: Manfred Both

➤ Motorbootrennsport

Die Industriewerke Ludwigsfelde fertigten in der Lehrwerkstatt (Lehrkombinat) seit 1956 Außenbordrennmotore in der Klasse J bis 175 cm³, ab 1958 fast ausschließlich für den Export. Ein Motorsportclub in Fürstenwalde bekam in der Anfangszeit die Motore für Renneinsätze zur Verfügung gestellt. Die Ergebnisse befriedigten die Ludwigsfelder Motorenbauer jedoch nicht. Für eine exakte Auswertung der Schäden und für eine gezielte Weiterentwicklung benötigten sie eigene Rennfahrer. Ab 1958 kamen mit Günter Wald und Diethelm Loppin zwei Vertragsfahrer ins Team. Allerdings keine Mitglieder im MC Ludwigsfelde.

Das änderte sich erst ab 1961. Nach Probefahrten mit einem Rennboot auf dem Scharmützelsee im Herbst 1960 stellte sich heraus, mit den bisher auf dem Land beheimateten Fahrern Blumenthal und Rosenow könnten sich Alternativen entwickeln.

Beide begannen die Saison 1961 mit einem von Fürstenwalder Sportlern geliehenen Boot. Das bedeutete, abwechselnd fährt jeder ein Rennen. Für den Kauf eines eigenen Bootes fehlte beiden das Geld. Den Motor und Kraftstoff stellten die Industriewerke zur Verfügung. Erstmals erschien nun auf Motorbootrennveranstaltungen in den Programmen der MC Ludwigsfelde. Da beide auf Anhieb mit dem Sportgerät zurechtkamen, bahnte sich für 1962 eine feste Bindung an.

In die Saison 1962 starteten Blumenthal und Rosenow vom MC Ludwigsfelde, - nun jeder mit eigenem Boot -, sowie Wald vom MC Fürstenwalde für das IWL. Mit Klaus Marx, MC Ludwigsfelde; kam ein weiterer Fahrer aus der ehemaligen Geländefahrerszene mit den Motorrollern hinzu. Wald holte den ersten Meistertitel in der Klasse OJ 175 cm³ für das IWL. Auch die Neulinge des MC erreichten mehrere Platzierungen unter den ersten sechs, zu einem Sieg reichte es noch nicht. Mit einer Bronzemedaille in der Deutschen Meisterschaft holte Marx erstmalig eine derartige Auszeichnung im Motorbootrennsport für den MC Ludwigsfelde.

Neue Boote, leistungsgesteigerte Motoren, neuentwickelte Unterwassergetriebe und wesentlich mehr Rennerfahrung sorgten 1963 für Hoffnung auf Erfolg. Technische Schwierigkeiten verhinderten einen erneuten Meisterschaftsgewinn, doch mit Silber (Rosenow) und Bronze (Blumenthal) kamen erneut Meisterschaftsmedaillen hinzu.

Das IWL entwickelte für die international bedeutendere Rennbootklasse OA bis 250 cm³ einen neuen Motor. Im Juni 1963 erstmals eingesetzt, kam es doch zu einigen Rückschlägen. Weitere Entwicklungsarbeit war noch notwendig.

Auch zu Saisonbeginn 1964 fehlte dieser Motor. Kritik seitens der Motorsportpresse an das IWL wurde ausgeübt. Nur ein Sieg in Schwerin war das Jahresergebnis. Anders in der Klasse OJ. Nach ordentlichen Resultaten in der Meisterschaft, - Bronze durch Rosenow -, holte Blumenthal mit den

Gewinn der Silbermedaille bei der Europameisterschaft die erste internationale Auszeichnung für den MC Ludwigsfelde.

Große Probleme mit den Motoren traten in der Saison 1965 auf. Da war es Trost, dass bei Weltrekordversuchen über den Fliegenden Kilometer (Vitesse-Rekord) Rosenow diesen mit 105,34 km/h eroberte. Der MC Ludwigsfelde hatte seinen ersten Weltrekord!

Ein überraschendes Produktionsende für die Rennmotoren gab der Werkdirektor des VEB IFA Automobilwerke Ludwigsfelde zum Saisonende 1965 bekannt. Seit Juli fertigte das Werk den Lastkraftwagen IFA W50 in Serie. Jede Fertigungskapazität wurde dafür benötigt.

Was nun, mit dem Motorbootrennsport?

Rosenow und Blumenthal erzielten im Gespräch mit dem Werkdirektor Dr. Werner Kohl eine zufriedenstellende Sponsoringzusage. Ab sofort musste aber die Motorenwartung und Motorenweiterentwicklung in der privaten Freizeit erfolgen. Dazu war ein neues Team erforderlich. Mit Marx verabschiedete sich ein Fahrer, der durch Klaus Driefert ersetzt wurde. Zwei Monteure, Kurt Leopold und Karl-Heinz Reichert kamen neu hinzu. Das Ittis- Team bildete sich und eine neu formierte Sektion nahm im Club unter Leitung von Blumenthal die Arbeit auf.



Ittis-Team 1967



Rennen 1966, Schwerin

So begann die Saison 1966. Die überarbeiteten Motore zeigten deutliche Leistungsgewinne, aber in der Klasse OA ungenügende Standfestigkeit. Die Meisterschaftsplatzierungen mit Bronze in der Klasse OJ (Driefert) und Silber in OA (Blumenthal) stimmten zum Saisonabschluss versöhnlich. Enttäuschend verlief jedoch die erstmalige Teilnahme an einer Europameisterschaft OA in Österreich. Rosenow und Blumenthal waren schnell, beendeten aber jeden Lauf vorzeitig durch Motorschaden. Es reifte bei beiden der Entschluss, ein neuer Motor muss für 1967 gebaut werden.

Dieser entstand im Winterhalbjahr 1966/67. Rosenow konstruierte, alle anderen Teammitglieder fertigten und organisierten. Den ersten Sieg mit diesem Motor errang Blumenthal 1967 in Berlin-Grünau, den nächsten gleich darauf Rosenow in Schwerin. Meisterschaftssilber für Driefert (OJ) und Blumenthal (OA) war die Jahresausbeute.

Das Team und seine Technik hatten 1968 die bisher erfolgreichste Saison. Rosenow (OA) und Driefert (OJ) Deutsche Meister der DDR, und in Italien wird Rosenow sensationell Europameister in der hart umkämpften Klasse OA bis 250 cm³.

Für 1969 blieben vorerst Erfolge aus. Gussfehler in den neuen Zylindergehäusen der Klasse OA-Motoren blieben lange Zeit unentdeckt. Höhepunkt des Jahres war der Gewinn der Euromeisterschaft und der DDR- Meisterschaft in der Klasse OJ durch Driefert. Bei letztgenannter Meisterschaft errang das neue Teammitglied Uwe Feger,- stets mit seinem Vater Kurt als Helfer-, Silber in der Klasse OJ und Rosenow (Silber) vor Blumenthal (Bronze) in der Klasse OA.

Grandios das Jahr 1970. Rosenow wird in Frankreich Weltmeister der Klasse OA,- der erste WM- Titel des MC Ludwigsfelde (!) und Driefert Europameister sowie DDR-Meister Klasse OJ.

Mit Gerd Roeder erreicht ein weiterer Fahrer des MC Ludwigsfelde Bronze in der DDR-Meisterschaft der Klasse OB, bis 350 cm³. In der Klasse OA kommen Silber (Rosenow) und Bronze (Blumenthal) hinzu.

Ein Jahr später wiederholt Rosenow seinen Europameisterschaftsgewinn von 1968 und Driefert den vom Vorjahr. Dazu kommen Silber (Blumenthal) und Bronze (Rosenow) bei der Weltmeisterschaft der Klasse OA in Schweden. Driefert und Rosenow erneut DDR-Meister, zusätzlich sorgt Blumenthal bei der erstmaligen Teilnahme an der Weltmeisterschaft der Klasse OB, bis 350 cm³, in Budapest mit dem Gewinn der Bronzemedaille für einen fulminanten Abschluss der Saison.

Erschreckend der Saisonbeginn 1972. Nach der absehbaren politischen Anerkennung der DDR durch die BRD sagt die Sportführung der DDR sämtliche Beteiligungen an internationalen Meisterschaften im Motorrennsport ab. Der MC Ludwigsfelde entschließt sich trotzdem zu der weiteren Ausübung des Rennsports in der Hoffnung auf eine baldige Änderung dieses Beschlusses.

Driefert wird in den Jahren 1972 bis 1976 in Serie DDR-Meister der Klasse OJ, Rosenow 1974 und der seit 1973 im MC Ludwigsfelde beheimatete Siegfried Alpermann 1976 Meister der DDR in der Klasse OA.

Mit Rosenow 1974 und Blumenthal 1975,- nach einem Sturz mit langwierigen Verletzungen am Saisonanfang-, beendeten zwei Leistungsträger ihre aktive Teilnahme an Motorbootrennen. Auch die beiden erstklassigen Helfer Leopold und Reichert hatten 1974 den „Hut an den Nagel gehängt“. Peter Walter, Joachim Krüning, Bernd Hartmann, Harro Zimmermann hießen in der Folge die Helfer. Auch unterstützte der MC Ludwigsfelde weiterhin mehrere Fahrer durch materielle und technische Hilfe, die dann auch MC-Mitglieder waren. Angedachte Zielstellung: die Startfelder groß und interessant genug zu erhalten. Der Rennsport wäre sonst zum Scheitern verurteilt worden.

Die Klasse OJ verlor immer mehr an Bedeutung. Deshalb entschloss sich Driefert 1977 zum Umstieg in die Klasse OA, kurze Zeit später auch in die Klasse OB. Mit einem gemeinsam mit Gerhard Benisch neuentwickelten Dreizylindermotor nahm er im Rahmen der Nationalmannschaft am Pokal der sozialistischen Länder teil und trug mit einem vierten Platz zum Pokalgewinn bei. Bronze bei den DDR-Meisterschaften war für einen neuen Motor ein gutes Ergebnis. Mit Wolfgang Czerniewski, Dietmar Einhorn und Klaus Berg kamen neue Fahrer hinzu. Letzterer fuhr in der neu geschaffenen Klasse OSC, einer seriennahen Rennklasse. Einen Kraftakt hatte Driefert in Winter 1981/82 gestartet. Noch einmal hat er einen neuen Motor, diesmal mit vier Zylindern, gebaut. Für Podiumsplätze wurde Leistung benötigt.



Propriдер- Boot mit 3-Zylinder- Eigenbaumotor 1978 U. Feger, 1975

In den Jahren bis 1989 änderte sich nichts an der Blockadepolitik der ADMV- Sportführung. Driefert, Feger, Krüger hießen in den Jahren 1977 bis 1986 die Silber- und Bronzemedallengewinner bei DDR-Meisterschaften. Dazu internationale Siege, vor allem in der Tschechoslowakei. Auch gegen amtierende Europameister.

Mit der letztmaligen Rennteilnahme von Driefert im Jahr 1987 endete ein langjähriges Stück Rennsportgeschichte des MC IFA Automobilwerke Ludwigsfelde. Aber mit Czerniewski und Gaida hatte der MC noch immer seine Vertreter auf den Rennplätzen.

Die nach dem durch die DDR- Sportführung 1973 ausgesprochenen Boykot erstmalige Beteiligung der DDR-Motorbootrennfahrer an einer Euromeisterschaft in Italien im Jahr 1989 war allerdings für die Ludwigsfelder Rennbootfahrer nicht mehr von Bedeutung.

Fazit: der MC Ludwigsfelde war mit
 einer Weltmeisterschaft
 fünf Europameisterschaften
 einem Weltrekord
 12 Deutschen Meisterschaften der DDR

der erfolgreichste Motorsportclub im Motorbootrennsport im jetzigen Land Brandenburg.
 Für den MC Ludwigsfelde errangen die Motorbootrennfahrer insgesamt 59 Medaillen bei nationalen und internationalen Meisterschaften.

Erläuterung zu den Rennbootklassen

Klasseneinteilung nach Motorenhubraum, bei Außenbordmotoren in den ersten Jahren ohne einem **O** vorangestellt (O gleich **O**utbord)

Klasse	OJ	bis 175 cm ³ Hubraum
	OA	bis 250 cm ³
	OB	bis 350 cm ³
	OC	bis 500 cm ³
	OSC	bis 500 cm ³ - O utbord- S erie C = 500m ³)

Nicht direkt dem Motorbootrennsport zuzuordnen ist die Schulung von Bürgern zum Erwerb der Wasserfahrerlaubnis/Befähigungsnachweis für Binnengewässer. Da aber mit Horst Meyer ein Rennmonteur der ersten Stunde diese Schulungen organisierte und durchführte, soll es hier erwähnt werden. Von 1963 bis 1978 schulte Meyer unter Regie des MC zahlreiche Mitglieder und Gäste.

(ausführliche Dokumentation zum Thema Motorbootrennsport siehe unter Literaturangabe)

➤ Motorradseriensport

Diese 1970 gegründete Sektion vereinte endlich die Motorradfahrer, die zu Motorradrallyes, Rundstreckenrennen für Serienmaschinen, Sprintveranstaltungen, Serientrials und Motorradfahrertreffen fuhren. Selbst zu den Wintertreffen auf der Burg Hohnstein, ab 1971 auf der Augustusburg/Sa., bewegten in den siebziger Jahren ganz Eiserne ihre Maschinen. Günter Rost sogar mit einer Oldtimer- *Harley-Davidson*, Baujahr 1928 bei Eiseskälte und Straßenglätte. Kurzzeitig, so um die Jahre 1965, gab es bei den nationalen Straßenrennen sogar eine Kategorie Serienmaschinen. Die Klassen A und B (250 und 350 cm³) boten recht interessanten Sport. In den Zeitschriften taucht bei den Platzierten der Name Meier vom MC IWL auf. Doch bald endete diese Ära. Zu sehr wurden die Serienmaschinen manipuliert. Eine sinnvolle Überprüfung erschien den ADMV-Technikern nicht möglich. Die Interessierten sollten sich der Ausweisklasse des Straßenrennsports anschließen.

Aus der Sektion rekrutierte sich auch der Kern, der ab 1969 die Ludwigsfelder Sprintveranstaltungen organisierte. Wobei die Rennleiter dieser Sprintrennen über viele Jahre mit Rost und Fey aus der Oldtimerszene kamen. Betriebswirtschaftliche Rechnungsführung galt auch bei den Sprintrennen. Dabei erzielte Gewinn- Einnahmen kamen dann den Sportlern der Sektion zu Gute. Vielfach erfolgte für Veranstaltungen, Transportaufgaben oder andere Aufgaben Hilfe aus dieser Sektion. Lange Jahre von Herbert Bräunig geleitet, machte diese den MC in der DDR- Motorradzene bekannt. Deshalb eine Auflistung einiger Sportfreunde, die jene Zeit geprägt haben: Klaus Berg, Olaf Bressler, Eckard Hannemann, Reinhard Höer, Rita Höer, Ingo Höer, Jens Höer, Uwe Kantner, Wolfgang Kuckling, RandoIf Meieranz, Klaus Million, Frank Musiol, Olaf Musiol, Peter Musiol, Siegmär Leppert, Andreas Peck, Axel Spitzer, Ralf Spitzer, Peter Walter.

An ausgesuchten Veranstaltungen nahmen ab den siebziger Jahren des Öfteren von der Sektion zusammengestellte Mannschaften teil. Bei der Veranstaltung des MC Fernsehetelektronik Berlin und MC Dresden 1977 errangen die Sportler den Mannschaftssieg. Beim Ostseetreffen 1984, mit zwölf Teilnehmern gestartet, von denen die Motorradfahrer Torsten Frenzel, Andreas Peck und Frank Rupp die Plätze 1,2 und 4 belegten, kam der MC Ludwigsfelde aber wegen eines nicht besetzten Starters in der Mopedklasse nur auf Rang zwei. Den ersten Platz bei den weiblichen Teilnehmern errang Rita Höer.

Ein Jahr später bekamen die Ludwigsfelder Teilnehmer alles richtig in den Griff und eroberten den Wanderpokal *Ostsee 85*.

Ab 1986 hatten dann einige Motorradfahrer die Idee eines Motorradfahrertreffens unter der Regie des MC Ludwigsfelde. Da keine geeigneten Räumlichkeiten im direkten Ludwigsfelder Territorium vorhanden waren, verlegten die Organisatoren (Fey, Bräunig, Peck) diese Treffen nach Wesendahl, Genshagen und Burg Rabenstein. Das Treffen in der *Wesendahler Mühle* fand zum *60 Jahrestag des Roten Oktober* statt. Fast jede bedeutende, und auch unbedeutende, Veranstaltung war einem politischen Thema gewidmet, - Zeitgeschichte.

Ein besonderes Völkchen bei den Seriensportlern waren die Eigenbauer/Edelbastler. Das gekaufte Motorrad stand baugleich beim Nachbar und dem nächsten Nachbar und wiederum dessen nächsten Nachbar. Maximal die Farbe unterschied beide. Deshalb musste in Eigenregie verändert werden. Von geringen Veränderungen des Aussehens bis zum kompletten Bau eigener Motoren reichte die Veränderungspalette. Insbesondere fehlte im staatlichen Handel ein großvolumiges Motorrad. Wenn

es das nicht zu kaufen gibt, muss es selbst gebaut werden. Fey hatte ein 800 cm³ Oldtimer – Motorrad, wollte aber etwas Modernes zusätzlich fahren. In fünfjähriger Bauzeit entstand ein neuer Rahmen, in dem ein Motor des sowjetischen Kleinwagens *Saporoshez* implantiert wurde. Mit diesem Motor, luftgekühlt, vier Zylinder in 90°-V-Anordnung, und einem Getriebe sowie Endantrieb (Kardan) vom sowjetischen Motorrad *M72 (Molotow)* entstand bis 1983 etwas ganz Besonderes. Aber dann. Die Behörden. Technische Probleme sah keine Behörde, aber politische. Denn wer „A“ sagt muss auch „B“ sagen. Wer auch nur eine derartige Zulassung ausspricht, könnte eine Lawine auslösen. So blieb es beim **Nein**. Natürlich suchte der findige Fey nach Auswegen. Es wurde eben seine *Zündapp K800* polizeilich zugelassen und mit deren Papieren die *Bison 900V4* getaufte Maschine bis nach Ungarn bewegt.

(siehe Anekdote 5,- Bison V4)

➤ **Sprintveranstaltungen/Viertel Meile: für Moped/Motorräder/Automobile**

Rennsport für den kleinen Geldbeutel, also mit Serienmaschinen, organisierten schon in den Jahren ab 1957 einige Sportclubs. Für den MC Ludwigsfelde begann diese Ära in stabiler Folge mit dem ersten Sprintmeeting am 9. November 1969. Die Idee dazu kam von Günter Rost. Eine am Lehrkombinat der IFA Automobilwerke vorbeiführende Straße, - früher Donau-, heute Brandenburgische Straße -, schien dafür geeignet. Sie ließ sich leicht sperren, bot für den Sprint über die Viertel Meile, -entspricht 402 m -, eine ausreichende Gerade und eine Auslaufzone. Nach Absprache mit den zuständigen Behörden konnte die erste Veranstaltung durchgeführt werden. Der Lohn: begeisterte Fahrer und Zuschauer.

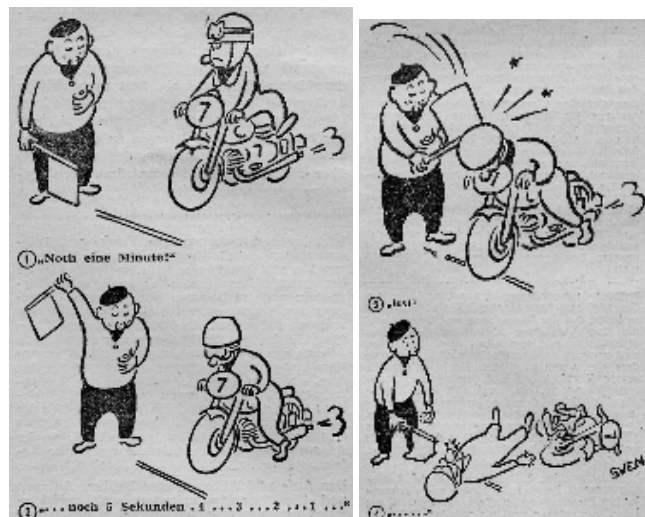
Ständig gab es Verbesserungen. Eine elektronische Zeitmessanlage, ab 1983 eine Naturtribüne, zuvor schon eine Ausweitung der Teilnehmerklassen auf Rennmaschinen (Klasse Spezial) und einmal, 1978, mit Automobile. Auch eine Klasse Veteranen wurde ins Programm genommen. Bei ihnen kam es auf Gleichmäßigkeit in zwei Läufen an.

Die Naturtribüne machte sich aus Sicherheitsgründen erforderlich. Da der Straßenkomplex höher lag als das angrenzende Gelände, konnten in der dritten Reihe die Zuschauer den Wettbewerb nicht mehr verfolgen. Sie drängten auf die Strecke und gefährdeten sich und die Sportler. Lösung wäre ein Erdwall. Findige MC- Mitglieder kamen auf die Idee, Erdaushub kostenlos anfahren zu lassen. Axel Fey beantragte die Genehmigung beim Rat der Stadt, verhandelte mit dem VEB Tiefbau Brandenburg die Schüttung gemäß Lageskizze und beschaffte Bezugsmarken für 60 Liter Dieselkraftstoff. Diese benötigte der Tiefbau, um mit einer Planierdraupe den Erdwall zu formen.

Die Teilnehmerzahlen stiegen ständig. Am Anfang ca. 60 Starter, musste in den nächsten Jahren schon die Notbremse gezogen werden. Weit über 100 Starter hatten genannt. Dafür reichte der Vorbereitungsraum/Vorstart für die beteiligten Maschinen kaum aus. Bei einer derartigen Veranstaltungsgröße halfen selbstverständlich viele Mitglieder anderer Sektionen. Zu den schon genannten Mitgliedern des Seriensports kamen oft die Sportfreunde M.Both, H.Both, Helms, R.Höer, Kantner, Meitzler und Scharfe. Selbst die Rennleiter, also die Cheforganisatoren und Tagesverantwortlichen, kamen mit Rost, Million und Fey viele Jahre aus einer anderen Sport- Interessenrichtung.

Für evt. Streitfälle/Proteste benötigte jede Veranstaltung einen Schiedsrichter. Diese Aufgabe erfüllte dann Eckard Hannemann.

Bewundernswert und noch heute in angenehmster Erinnerung: die großzügige und kostenlose Unterstützung durch *Freiwillige Feuerwehr* und *Deutsches Rotes Kreuz*. Mit der Stellung eines Löschfahrzeugs, eines Krankentransportwagens und des Rennarztes konnten alle Sicherheitsbestimmungen eingehalten werden.



Das alles konnte auch sportpolitisch als Massensport gut „verkauft“ werden. Mit 3000 bis 4000 Zuschauern hatte der MC Ludwigsfelde wieder einmal für Höhepunkte im sportlichen Bereich der Stadt gesorgt. Doch leicht zu organisieren war etwas Derartiges nicht. So fehlte z.B. 1984 bei der ersten Veranstaltung des Jahres die Bilanzierung für Bockwurst um Zuschauer und Teilnehmer versorgen zu können. Der MC beantragte diese Bilanzierung (eine Genehmigung für den Einkauf der Wurst) nachträglich beim Rat des Kreises Zossen, und alles klappte. Noch ein Lapsus passierte. Auf den Werbezetteln und Plakaten fehlte im gleichen Jahr das DDR- Emblem im Wappen des ADMV. Fast unverzeihlich.

Am 13. Mai 1990 fand das 24. Sprintmeeting statt. Eigentlich muss eine Veranstaltung abgezogen werden, da die Nummer 12 wegen starken Regens ausgefallen ist. Nummer 24 war die letzte Sprintveranstaltung des MC Ludwigsfelde.



Start, 1981



Naturtribüne, 1987

Selbstverständlich nahmen auch Clubmitglieder erfolgreich an Sprintveranstaltungen anderer Clubs teil. In den Tageszeitungen konnte dann z.B. die Überschrift erscheinen; *In vier Klassen ging der Sieg an unseren Bezirk.*

Selbst Bezirksmeisterschaften errangen MC-Mitglieder, so z.B. Bräunig 1974 bis 1976 dreimal in Folge in der Klasse 150 cm³ und Kuckling desgleichen in den Jahren 1975 bis 1977 in der Klasse bis 350 cm³.

Sprintrekorde und Klassen der Ludwigsfelder Veranstaltung, Stand 1987:

80 cm ³	19,66 Sekunden	
150 cm ³	17,64	
250 cm ³	15,92	
350 cm ³	14,54	
Spezial bis 500 cm ³	12,67	
Spezial über 500 cm ³	12,00	
Sonderwertung AWO	18,72	(AWO; -Viertaktmotorrad der Fa. Simson-Suhl)

➤ Touristik

Die Sektion Touristik, 1962 ins Leben gerufen, sollte unter Leitung von Wolfgang Weinert, ab 1964 unter Erich Kinzel, die Aufgabe übernehmen, durch Verträge mit anderen Sportclubs, Hotels oder fremden Betriebsferienheimen für Clubmitglieder Urlaubsmöglichkeiten zu erschließen. Auch mit ausländischen. Sogar an Jugoslawien war gedacht worden, politisch aber nicht umsetzbar. Realisiert konnte Mitte der sechziger Jahre für längere Zeit eine Partnerschaft in der CSSR werden. Von dieser profitierten auch Mitarbeiter des IFA Automobilewerkes.

Da Urlaubsunterkünfte in der DDR Mangelware waren, hätte mit einem variantenreichen Angebot auch die Möglichkeit bestanden, zusätzliche Mitglieder für den Club zu werben. Die Anzahl der Mitglieder wurde von der Bezirksleitung des ADMV stets als Kriterium für die Arbeitsweise eines Clubs gewertet.

Das funktionierte einige Zeit auch. Der rührige Sektionsleiter Kinzel schaffte 1970 die Möglichkeit, eine Reise nach Polen zu gewährleisten. Ein Jahr später über das Jahr verteilt war für 250 Personen eine Reise in die CSSR zur *Schweizer Baude* bei Karlovy- Vary möglich. Diese Option hielt bis 1976. Dann erlosch das Interesse der Mitglieder und Werksangehörigen. Die Individualreise zog mehr.

Weil eine wirksame Arbeit der Sektion ohne diese Reisen nicht mehr zu Stande kam, ordnete die Clubleitung alle Mitglieder, die in keiner der anderen Sektionen tätig waren, der Sektion Touristik zu.

Es gab auch eine ADMV- Touristikplakette. Interessant oder lustig, die Verbindung des ADMV zum *Komitee für Touristik und Wandern der DDR*. Wer z.B. 1961 an den *100 Friedenskilometern für den Sieg des Sozialismus* mitgewandert ist, bekam für die ADMV- Plakette 2500 Punkte anerkannt. Um diese Plakette, sowie um die ADMV- Meisterschaft im Orientierungssport für Zweirad, Automobil und Boot, bewarben sich aber keine Mitglieder des MC Ludwigsfelde.

Nachlassende Interessen der Clubmitglieder an den touristischen Aktivitäten führten 1978 zur Einstellung der Sektionstätigkeiten.

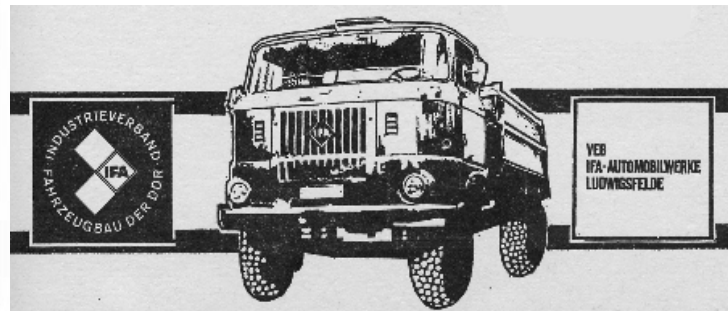
Sponsoring/ Förderung

Die ersten Schritte hatte der Ludwigsfelder Motorsport, wie schon erwähnt, unter dem Namen *BSG Motor* gemacht. Betriebssportgemeinschaft sagt bereits aus, dass es einen Trägerbetrieb gab. Dieser finanzierte in engem Rahmen Sportaktivitäten. Dafür musste in der betrieblichen Finanzplanung Geld eingeplant werden. Der Sport fand Berücksichtigung im *Kultur- und Sozialfond*. Da der Sport nur einen Teil dieses Fonds beanspruchen konnte, kam es stets zu Verteilungskämpfen. Die Fußballer als publikumswirksame Sportart, die Leichtathleten mit dem Argument der Volksgesundheit, die GST als Teil der Heimatverteidigung, - jeder Antrag auf finanzielle Unterstützung hatte eine Begründung. Waren die Entscheidungsträger dann noch begeisterte Anhänger einer bestimmten Sportart, hatten es die anderen schwer.

Als 1955 der Werkdirektor Singhuber die Motorroller ins Gelände schickte, hatte der Motorsport „ein Bein in der Tür“. Mit Fritzsich bekam der MC in der Folge einen cleveren Vertreter aus dem mittleren Management in die Werksdirektion. Gute Voraussetzungen für den Motorsport.



Sponsor 1955 bis 1965



Sponsor 1965 bis 1990

Mit steigenden Mitgliederzahlen, öffentlicher Präsenz durch Sportveranstaltungen im örtlichen Raum, sich steigernden Bekanntheitsgrad durch sportliche Erfolge und Werbung für das Unternehmen erhöhten sich die finanziellen Zuwendungen sogar. Zwar reichte das Geld nie alle Wünsche der Sportler zu befriedigenden, aber oft konnte geholfen werden.

Ein gesondertes Sponsoring mit dem Automobilwerk hatten die Motorbootrennfahrer 1965 nach Einstellung der Rennbootmotorenproduktion erzielt. Ihnen wurden einige Rennmotore und ein Rettungsboot kostenlos übergeben und die Prüfstandnutzung in der Lehrwerkstatt gestattet. Für die benötigten Ersatzteile, später für die Fertigung von Motorenteilen, gab es eine separate Kostenstelle. Die Höhe der Zuwendungen für den Motorbootrennsport wurde jedes Jahr leistungsabhängig neu festgelegt.

Die IFA Automobilwerke stellten beispielsweise im Jahr 1987 aus dem Kultur- und Sozialfond für den Sport folgende Geldmittel zur Verfügung:

Betriebssportgemeinschaft (BSG)	415 000,- MDN
ADMV (MC)	15 000,-
Rennboot (auch im MC)	11 500,-
Gesellschaft für Sport und Technik (GST)	43 300,-
Deutscher Anglerverband (DAV)	2 000,-

Ein Beispiel für die Verwendung der dem MC zugestandenen Gelder aus dem Jahr 1988:

Der Club erhielt 17 200 MDN
Kostenstelle 5310

Rennboot 15 000 MDN
Kostenstelle 5330

aufgegliedert von der Clubleitung:

für	Straßenrennsport	2 250 MDN
	Moto-Cross	6 750
	Trial	2 500
	Seriensport	3 000
	Veteranensport	1 500
	Leitung	1 200

benötigt für:

Modellbau Gießerei/
Gussteile/ Härterei/
mechanische Bearbeitung/
Kraftstoffe/Öle/Kaufteile/
Rettungsboot/Standmiete/
Versicherungen/
Transportkosten.

Funktionäre, Helfer und Familie

Nicht viele Menschen sind bereit, ehrenamtliche Arbeit für das Gemeinwohl zu leisten. Doch ohne die Arbeit der Funktionäre und Helfer kann kein Motorsport existieren. In kleinen Vereinen ausschließlich ehrenamtlich tätig, sind der Clubvorsitzende und einige Mitstreiter doch häufiger öffentlich präsent. Eine kleine Genugtuung. Dennoch gab es mehrmals Perioden, in denen kein Clubmitglied den Vorsitz übernehmen wollte. Sogar ein Anschluss an einem anderen Club wurde einmal in Erwägung gezogen. Glücklicher Weise überbrückten, einige male nur der Not gehorchend, Clubmitglieder diese Phasen und der Club bestand eigenständig weiter.

Unauffällig und doch äußerst wirksam, die Helfer/Monteurs. Sie sind in den Rennprogrammen die Ungenannten, aber für die Erfolge der Sportler unabkömmlich. Zu ihnen gesellten sich dann noch Sportbegeisterte, die Unentgeltlich oder für kleines Geld den Sportlern bei der Fertigung von Bauteilen halfen.

Fehlt noch das familiäre Umfeld. Wer hält den Sportler den Rücken frei, übernimmt Kindererziehung und Haushalt? Eltern, auch Großeltern, aber ab einem bestimmten Lebensabschnitt Ehepartner/Lebenspartner sorgen für eine erfolgreiche Ausübung des Sports. Der MC Ludwigsfelde ließ es sich nicht nehmen, bei den Jahresfesten diesem Umfeld seinen Dank auszusprechen. Auch wenn es nur ein symbolisches „Schulterklopfen“ war.

Eine monatliche Clubveranstaltung, einen Stammtisch oder ähnliche periodische Veranstaltungen für alle Clubmitglieder gab es in Ludwigsfelde immer nur kurzzeitig. Dann erlosch das Interesse. Berufliche Belastung, Schichtarbeit und die überwiegende Orientierung der Mitglieder auf aktiven Motorsport dürften dafür den Ausschlag gegeben haben. Lediglich die MC- Leitung traf sich monatlich. Deshalb waren die aufwendig vorbereiteten Jahreshauptversammlungen und die Veranstaltung *Motorenanlassen* ein wichtiges Bindeglied. Zum einen konnte das Zusammengehörigkeitsgefühl gestärkt und zum anderen ein Ausblick auf die nächste Saison gegeben werden.

Die nachfolgenden optimistischen Ausblicke bekamen drei Monate später mit der sportpolitischen Einschränkung für den Motorrennsport allerdings einen herben Dämpfer.

Optimistische Vorhaben für 1972/73

Am 28. Januar 1972 legte die Leitung des MC IWL vor den Mitgliedern des Clubs Rechenschaft über die Amtszeit 1970/71. Zahlreiche Sportfreunde, teilweise mit den Ehepartnern, waren erschienen und ließen die zwei letzten Jahre Revue passieren:

An der Spitze unsere Motorwasserrennsportler Driefert, Rosenow und Blumenthal mit mehreren Welt-, Europa- und DDR-Meister-Titeln sowie vorderen Plazierungen. Im Rallye-Sport errang Sportfreund Diedrich den Pokal des Präsidiums des ADMV, Sportfreund Schauer erkämpfte einen 3. Platz bei der DDR-Meisterschaft. Unsere Clubmitglieder beteiligten sich aktiv in den Sportarten Strafenrennsport, Trial, Motocross, Seriennrennsport und Kfz.-Veteranensport. Unser Club führte in den 2 Jahren vier Beschleunigungsrennen, ein Geschicklichkeitsturnier und ein Motocrossrennen in eigener Regie durch. 200 Betriebsangehörigen ermöglichte der Club eine erholsame Wochenendausfahrt in eine Baude im tschechischen Erzgebirge. 20 Bürger der Stadt konnten bei uns den Befähigungsnachweis

zum Führen von Sportbooten über 3,5 PS erlangen. In den letzten zwei Monaten des Jahres 1971 wurden schon 160 NAW-Stunden am entstehenden Clubheim des MC IWL in der Straße der Jugend geleistet. 6 neue Mitglieder wurden gewonnen.

Auf der Basis dieser Erfolge konnte die MC-Leitung der Vollversammlung ein optimistisches Arbeitsprogramm für die nächste Amtsperiode vorschlagen. Wesentliche Punkte für den Zeitraum 1972/73 sind:

Ausrichtung von jährlich zwei Beschleunigungsrennen, einem Geschicklichkeitsturnier und einem Motocrossrennen. Für das IV. Quartal eines jeden Jahres ist ein Lichtbildvortrag geplant. Im II. Quartal 1972 soll das Clubheim bezogen werden. Ein aktueller Schaukasten wird dann der interessierten Ludwigsfelder Bevölkerung ständig die Möglichkeit der Information bieten. Darüber hinaus werden Geschäftszeiten eingeführt, so daß auch persönliche Gespräche geführt werden können. Zwei touristische Höhepunkte, im Mai das

Löwentreffen in Melnik und im September die Sechstagesfahrt im Riesengebirge, sind ebenfalls im Plan. Die Lehrgänge zum Erwerb des Befähigungsnachweises werden weiter durchgeführt. Der Club ist bestrebt, in diesem Jahr mit einem Motorsportclub der CSSR Kontakte aufzunehmen.

Daß zu diesem, für unseren kleinen Club umfangreichen Programm jegliche Bereitschaft zur Mitarbeit von Mitgliedern und Freunden des Clubs vorhanden ist, steht außer Zweifel. Deshalb ist es auch unser Ziel, fünf weitere Mitglieder für den Club zu gewinnen.

Nach der Rechenschaftslegung und Neuwahl der neuen MC-Leitung, unter dem bewährten Vorsitzenden, Sportfreund Günter Rost, konnte man sich in den restlichen Stunden des Abends vergnügt dem Tanz widmen, was auch mit großer Intensität geschah.

Fey, Geschäftsführer

„Start“, Seite 7

Im Winterhalbjahr 1971/72 bereiteten alle voller Elan die neue Saison vor. Denn von der internationalen Isolierung der DDR- Motorsportler durch die eigene Staatsführung ahnte zu diesem Zeitpunkt noch kein Sportler etwas.



Familienhilfe



Winterarbeit und Rennvorbereitung

Motorsport und Politik

Der Sport wurde oft von der Politik missbraucht. Vor allem, aber nicht nur, von Diktaturen. Letzteren ist oft die Vereinsphilosophie nicht geheuer. Dem Sport in der DDR erging es nicht anders. Oder wie soll man eine Aussage der Staatspartei SED im Jahre 1958 auf ihrem Parteitag werten, die von Auseinandersetzungen spricht (Zitat):

Auch in der Sportbewegung gab und gibt es Auseinandersetzungen mit der bürgerlichen Ideologie, die sich u.a. in Nursorientierung, Vereinsegoismus, sportlicher Neutralität, Objektivismus, Liberalismus und ähnliche Erscheinungen äußert.

(IMS 16/58 S.363)

Doch die Sportler nutzten die sich bietende Chance den Sport ausüben zu können und im günstigsten Fall sogar einen Blick ins „feindliche“, weil westliche, Ausland werfen zu dürfen. Des Weiteren ergaben sich für erfolgreiche Sportler private und wirtschaftliche Vorteile. Allerdings eingeschränkt nach der politisch gewerteten Wichtigkeit. Olympische Disziplinen standen an erster Stelle. Motorsport wurde, wie in der DDR-Wirtschaft der gesamte Kraftfahrzeugbau, als weniger bedeutsam eingeschätzt. Doch für die politische Anerkennung der DDR als souveräner Staat, - von der BRD bis 1972 erfolgreich verhindert -, war jedes Mittel recht. Deshalb starteten auch Motorsportler im westlichen Ausland. In den Programmheften musste DDR erscheinen und ganz wichtig: auf den Rennplätzen die DDR- Fahne am Mast neben der anderer Nationen hängen. Aber auch bei den zweitrangig eingestuft Sportarten zählte die Leistung. Umsonst sollten die raren Devisen vom Staat nicht zur Verfügung gestellt worden sein. Siege, und damit verbunden das Abspielen der Nationalhymne der DDR, galt als Zielsetzung.

Öffentliche Anerkennung war erfolgreichen Sportlern garantiert, je nach Erfolg regional oder national. Dafür mussten sie sich häufig auch politisch äußern. Insbesondere zu Volkskammerwahlen oder zu aktuellen politischen Themen. Aufrufe, z.B. die Kandidaten der nationalen Front zu wählen, kamen auch von Ludwigsfelder Motorsportlern. Eine Verweigerung hätte unweigerlich zu Einschränkungen der benötigten Zuwendungen und Förderungen geführt.

Regional präsent waren die Mitglieder des MC Ludwigsfelde stets bei der obligatorischen 1.Mai-Demonstration. Mal mit den Sportgeräten, mal im eigenen Marschblock zeigte sich der Club. Teilnahme war Pflicht. Glücklicher der Sportler, der an diesem Tag eine Veranstaltung nachweisen konnte und somit nicht an der Demonstration teilnehmen brauchte.

Der Einfluss von den gesellschaftlichen Organisationen, wie Zentraler Betriebsparteileitung der SED sowie der Gewerkschaftsleitung FDGB, auf das Sponsoring war bedeutungsvoll. Um dem Rechnung zu tragen wurden Sportveranstaltungen im Geleitwort oftmals politischen Ereignissen gewidmet. So fand z.B. das erste Motorrollertreffen in Ludwigsfelde zu *Ehren des V. Parteitages der SED* statt, u.a. wurde ein Sprintrennen im Rahmen der *Sportstafette X. Parteitag* durchgeführt.

Aber auch die bundesdeutsche Politik nutzte den Sport als Druckmittel. Als nach dem Mauerbau am 13. August 1961 die DDR politisch isoliert werden sollte, erhielten DDR-Sportler im westlichen Ausland durch die Veranstalter keine Starterlaubnis. Das betraf z.B. das MC-Mitglied Musiol als MZ-Werksfahrer bei Weltmeisterschaftsläufen. Im Gegenzug war die überraschende Teilnahme der Motorbootrennfahrer Blumenthal und Rosenow an der Europameisterschaft 1965 in Österreich dafür gedacht, diesen Boykottbeschluss der BRD zu unterlaufen.

Mit der sich bereits Anfang 1972 abzeichnenden Anerkennung der DDR durch die BRD (Vertrag über die Grundlagen der Beziehungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der DDR am 21.12.1972) unter Bundeskanzler Willy Brandt entfiel für die DDR die Notwendigkeit, überall als Staat präsent zu sein. Die klammen Kassen des Staates, dazu die oft unzureichende Kontrolle über die Sportler im Ausland, alles dies führte zu der politisch motivierten Entscheidung, die Sportarten:

- Motorsport
- Hockey
- Reiten
- Wildwasserkanu
- Wasserball

nehmen nicht mehr an internationalen Meisterschaften teil und führen in der DDR auch derartige Veranstaltungen mehr durch. Teilnahmeverweigerung selbst, wenn internationale Meisterschaften im Ostblock stattfinden! Ein tiefgreifender Einschnitt für den Sport.

Der Motorsport „schmorte nun im eigenen Saft“. Breitensport und Verkehrserziehung, dazu ein aktives Clubleben war sportpolitisch gewollte Zielstellung. Von den bisher am Motorsport aktiv Beteiligten empfanden für derartige Tätigkeiten nur wenige die notwendige Begeisterung. Auch hatte sich in Ludwigsfelde ein Clubleben nie richtig ausgebildet. Also machte der MC was er am besten konnte: Sport. Er wird in der Folge von der Bezirksleitung des ADMV häufig wegen mangelnder Breitenwirkung kritisiert. Dabei mangelt es nicht an Bemühungen. Die ungarischen Vertragsarbeiter im IFA Automobilwerk forderten eine stärkere Integration in das gesellschaftliche Leben der Stadt. Deshalb beauftragte die Werksdirektion 1970/71 den MC auch hierbei tätig zu werden, da sich viele Ungarn in der Freizeit mit Motorrädern beschäftigten. Der Club wirbt intensiv bei den ungarischen Werksangehörigen für das 1971 stattfindende Sprintmeeting. Doch keiner erscheint. Nach Aufruf vor der Unterkunft am Tag der Veranstaltung mittels Megaphon kommt **ein** Sportfreund. Was tun?

Völlig neue Töne schlägt der ADMV 1978 an. Auf der Jahreshauptversammlung am 9.2.1978 hält das Mitglied der Bezirksleitung des ADMV, Berthold Trappe, einen Vortrag. Die Mitglieder trauen ihren Ohren nicht. Der ADMV will Fahrschulen einrichten, Verkehrsrechtsschutz anbieten, eine eigene Touristik ins Leben rufen, einen Straßenhilfsdienst schaffen und einen Rückholdienst aus dem sozialistischen Ausland einrichten. Alles Wünsche, für die Jahre zuvor Mitglieder des MC auf einer Bezirkskonferenz als politische „Blindgänger“ beschimpft wurden.

Die überwiegende Ausrichtung auf den Leistungssport ist den Funktionären des ADMV unangenehm, auch weil mit Kosten verbunden. Sie fordern z.B. 1980 die Beachtung der Hinweise des Staatsratsvorsitzenden der DDR auf *die Notwendigkeit einer spürbaren Aufwärtsentwicklung des Freizeit- und Erholungssports*. Mit Hinweisen zur Wirkung der Sprintrennen auf die Gestaltung der Freizeit der Bevölkerung wird dem Rechnung getragen.

Ein Jahr später harsche Kritik wegen Mitgliederschwund durch die Bezirksleitung des ADMV. Im MC gibt es nur Leistungssport, der MC ist deshalb zum Scheitern verurteilt. Eine Aussprache mit dem Generaldirektor des IFA-Kombinat Nutzfahrzeuge, dem Sponsor-Unternehmen, wird gefordert. Doch der MC lehnt dies ab. Die Bezirksleitung kann keine Konzeption vorlegen, durch welche Maßnahmen der Club zusätzlich Mitglieder gewinnen kann.

Auch bei Problemen mit der Jugend greift sich die Kommunalpolitik den Club. Im Sommer 1989 veranstalten Jugendliche mit ihren Mopeds und Motorrädern am Pechpfuhl in Ludwigsfelde wilde, also illegale, Moto-Cross-Rennen. Anwohner beschwerten sich. Da kommt den Kommunalpolitikern der geniale Gedanke: es gibt einen Motorsportclub, der muss sich darum kümmern. Doch die Jugendlichen waren nicht gesprächsbereit und wollten nur mal nach Lust und Laune ihr Mütchen kühlen. Vergebliche Mühe für den MC.

Mit Einführung der Marktwirtschaft 1990 entfällt im Ludwigsfelder Raum jegliches Sponsoring. Für die Clubmitglieder steht Existenzsicherung an erster Stelle. Noch einmal hat die Politik zugeschlagen. Für den MC Ludwigsfelde ein letztes mal.

Auflösung des MC Ludwigsfelde

Der politische und wirtschaftliche Zusammenbruch der DDR, weltweit sichtbar nach der Maueröffnung am 9. November 1989, veränderte auch die Situation im MC IFA Automobilwerke Ludwigsfelde. Der Trägerbetrieb, von der Treuhand übernommen, hatte 1990 keine rechtliche und wirtschaftliche Basis zur weiteren Unterstützung. Viele MC- Mitglieder verloren ihre Arbeit oder suchten sich sichere oder besser bezahlte Arbeit in den alten Bundesländern. Trotzdem gab es Bestrebungen den Club am Leben zu erhalten. Ein Antrag auf Gemeinnützigkeit wurde vom Finanzamt bestätigt. Doch immer weniger Clubmitglieder waren in der Lage oder bereit, die anfallenden Arbeiten zu erledigen. Am 30.6.1990 erfolgte der Geldumtausch von Mark der DDR in Deutsche Mark im Verhältnis 2:1. Auch für die bescheidenen Reserven des MC. Die Umbenennung in MC IFA- Ludwigsfelde e.V., beantragt am 3.7.1990 beim Kreisgericht Zossen, war der letzte bedeutende Akt. Von den Sportbegeisterten aus der Gründerzeit waren nur noch wenige geblieben und die hatten jetzt andere Sorgen. Wie schon erwähnt: Existenzsicherung ging vor.

So entschloss sich die Clubleitung, den MC IFA Ludwigsfelde e.V. aufzulösen. In Vorbereitung der Auflösung erfolgt in einer Leitungssitzung am 20.10.1990 die Aufteilung der vorhandenen eigenen Grundmittel. Die Sportfreunde Helms und Rost werden zu Liquidatoren gewählt. In einer Mitgliederversammlung am 29.11.1990 wird der Entschluss gefasst, dass Ende des MC auf den 31.03.1991 festzulegen.

Der lokalen Presse kann man dazu folgendes entnehmen:

Zurück in die Geschichte

Ein Aushängeschild des Ludwigsfelder Sports, aber auch des ganzen Bezirks, hat aufgehört zu existieren. Die letzten 40 Getreuen des ADMV Ludwigsfelde von ursprünglich 100 Mitgliedern beschlossen ihre Selbstaflösung. Aushängeschild dieser Gruppe waren die schnellen Leute auf dem Wasser.

Die Sportfreunde Rosenow, Blumenthal und Driefert, zuverlässig wie immer, waren auch zur letzten Sitzung erschienen. Zu Ende geht eine Rennsportära.....-

In der Folge wird die MC-Werkstatt von privatem Eigentum geräumt und gereinigt der *IFA Automobilwerke Ludwigsfelde GmbH* übergeben. Die Kündigung der Geschäftsstelle in der Straße der Jugend 23 erfolgte zum 31.3.1991, als Übergabetermin an die *Wohnungsgesellschaft Märkische Heimat* gilt der 21.3.1991. Ab 9.3.1991 stand das Gelände beräumt zur Übergabe bereit. Das Restguthaben vom Konto des MC erhielt die ADMV - Landesleitung Potsdam. Dem Archiv der Stadt Ludwigsfelde wurden die Clubfahne, Bilder, Chronik und Tonträger zur Verwahrung übergeben.

Die Clubfahne, Hinweise zum Motorrollersport und zum Motorbootrennsport sind heute im Ludwigsfelder Stadt- und Technikmuseum zu besichtigen.

Literaturhinweise:

Motorsport mit Ludwigsfelder Motorroller

Geländesport, Trial, Rollertreffen, Straßenrennen, Auslandsfahrten

Autor: M. Blumenthal 2004

unveröffentlicht

im Archiv der Stadt Ludwigsfelde und im Verein Freunde der Industriegeschichte Ludwigsfelde vorhanden

IWL- Motorroller aus dem Osten Deutschlands „Eigene Linie“

Historie der Ludwigsfelder Motorroller

Autor: M. Blumenthal 2008

ISBN 978-3-935517-42-3

Verlag Kleine-Vennekate

S.250 ff

u.a. Motorsport mit Ludwigsfelder Motorroller

Von Landratten und Pantoffelhelden

Ein Rückblick auf den Motorbootrennsport in Ludwigsfelde 1957 bis 1990

Autor. M. Blumenthal 2003

unveröffentlicht

im Archiv der Stadt Ludwigsfelde und im Verein Freunde der
Industriegeschichte Ludwigsfelde vorhanden

Motorjahr 1973

Transpress, Verlag für Verkehrswesen Berlin

S. 132ff Ein Iltis und fünf Mann.

Ein Rennbootmotor und seine Väter

S.137 Werner Musiol.

Unser Porträt

Heimatkalender für den Kreis Zossen

Herausgeber: Rat des Kreises Zossen

S 59ff Die „Iltisse“ aus Ludwigsfelde

Periodisch erscheinende Zeitschriften der Jahrgänge 1955 bis 1990

IMS ILLUSTRIRTER MOTORSPORT

Organ des Allgemeinen Deutschen Motorsportverbandes der DDR

Sportverlag Berlin

enthält jeweils zum Jahresende eine Ehrentafel der drei Erstplatzierten in der
nationalen Meisterschaft/Bestenermittlung;

- der MC Ludwigsfelde erscheint erstmalig 1961 und letztmalig 1989 - ;

des Weiteren erscheinen in dieser Zeitschrift zahlreiche Berichte von Renn- und
Sportveranstaltungen mit Sportlern des MC Ludwigsfelde sowie zu Veranstaltungen
des MC.

KFT Kraftfahrzeugtechnik

VEB Verlag Technik Berlin

wenige Berichte zu Motorrad und Kart-Fahrzeugen

StrVk Der Deutsche Straßenverkehr

Verlag für Verkehrswesen Berlin

Geburtshelfer des Kart-Sports in der DDR 1961/62,

Wochenpost Nr.40/1970

S.26ff Der „Iltis“ hat fünf Väter

Archivnachweis, Materialbereitstellung, Beiträge:

Stadtarchiv Ludwigsfelde

Motorsport, Archivbehälter 10 bis 22

Sammlung Blumenthal

Sammlung Bräunig

Sammlung Fey

Sammlung Michael

Bildmaterial und Informationen stellten nachfolgend genannte Damen und Herren zur Verfügung:

H.Beelitz, R.Beutler, M.Both, F.Frenzel, G.Hagen, R.Jordan, E.Kolberg, M.Michael,

W.Parthum, G.Rost, D.Teßmann,

Abkürzungen/Erläuterungen:

ADMV	Allgemeiner- Deutscher- Motorsport-Verband der DDR
ASMW	Amt für Standardisierung, Material- und Warenprüfung
BSG	Betriebssportgemeinschaft
BMW	Bayrische Motoren Werke
CSSR	(Cs..)/ Cesko..../Tschechoslowakische Sozialistische Republik
CZ	Ceska Zbrojovka (ehemals Tschechische Waffenfabrik)
DBR/BRD	Deutsche Bundesrepublik
DAMW	Deutsches Amt für Material- und Warenprüfung (später ASMW)
DAV	Deutscher Anglerverband der DDR
DDR	Deutsche Demokratische Republik
DM	Deutsche Mark (bis zur Benennung MDN auch für die DDR DM)
DTSB	Deutscher Turn- und Sport- Bund
FIA	Fédération Internationale de l'Automobile
FIM	Federation Internationale Motorcycliste
FDGB	Freier Deutscher Gewerkschafts- Bund
GST	Gesellschaft für Sport und Technik
IFA	Industrieverband Fahrzeugbau
IMS	ILLUSTRIERTER MOTORSPORT; Zeitschrift für den gesamten Motorsport, ADMV
IWL	Industriewerke Ludwigsfelde
JAWA	Janeschek Wanderer, Motorradfabrik Cs
LKW	Lastkraftwagen, Nutzkraftwagen
MC	Motorsport- Club
MZ	Motorradwerk Zschopau
MDN	Mark der Deutschen Notenbank der DDR
NDR	Německá demokratická republika (CS für DDR)
NSR	Solková republika Německá (CS für BRD)
NSU	Neckarsulmer Strickmaschinen Union, Kraftfahrzeugfabrik
SED	Sozialistische Einheitspartei Deutschlands
UIM	Union Internationale Motonautique
VEB	Volkseigener Betrieb
VPKA	Volkspolizei- Kreisamt

Langjährige Mitglieder der MC-Leitung / Fahrtleiter

Von den Gründungsmitgliedern des Jahres 1958 waren bei der Auflösung des MC IFA Automobilwerke Ludwigsfelde im Jahr 1991 nachfolgend genannte Sportfreunde/innen noch Mitglied:

Anneliese Lupitz
Manfred Blumenthal
Peter Rosenow

MC-Vorsitzende

Friedhold Fritsch	12.04.1958	1963
E. Ludwig	1963	1964
Erich Kamp	1964	1968
Günter Rost	1968	02.02.1974
Erich Kamp	02.02.1974	08.11.1980
Manfred Blumenthal	08.11.1980	31.12.1981 (kommissarisch)
Reinhard Höer	01.01.1982	23.12.1983
Klaus Million	01.04.1984	08.11.1984
Manfred Blumenthal	08.11.1984	20.01.1988
Dr. Manfred Behrens	20.01.1988	31.12.1990

Geschäftsführer
Renate Virchow, Axel Fey

Finanzen
Renate Virchow, Jürgen Helms, Uwe Kantner

Revision
Jürgen Helms

Schiedsrichter
Joachim Zentner, Eckard Hannemann

Fahrleiter/Rennleiter

mehrfache Rennleiter Sprintveranstaltungen:

Günter Rost, Axel Fey, Klaus Million,

einmalig:

Erich Kamp, Peter Musiol, Andreas Peck, Siegfried Baier,

(u.U. nicht vollständig erfasst, da Unterlagen unvollständig)

Raum für Notizen