



Die aktuelle Kurbelwelle

**Motor-Sport-Team
Lufthansa e.V.**

Ausgabe 8/2014 - Seite 1

Liebe Clubmitglieder,

Jörg wird mir nicht länger unheimlich, der ist unheimlich.

Lasst's Euch gut gehen.

Peter

Ein **Dreieck** (veraltet auch Triangel, lateinisch: triangulum) ist ein Polygon und eine geometrische Figur. Es handelt sich innerhalb der euklidischen Geometrie um die einfachste Figur in der Ebene, die von geraden Linien begrenzt wird. Seine Begrenzungslinien bezeichnet man als *Seiten*. In seinem Inneren spannen sich drei Winkel, die sogenannten Innenwinkel auf. Die Scheitel dieser Winkel bezeichnet man als *Eckpunkte* des Dreiecks. Auch eine Verallgemeinerung des Dreiecksbegriffes auf nichteuklidische Geometrien ist möglich.

So viel Vorbereitung muss schon sein aber jetzt kommt der Spaß bei der dritten **Revival Auflage des Dieburger Dreiecksrennen 2014 !**

Am Samstag den 13. September lautete das Motto „Die Legende bebt erneut“ , zum dritten mal nach 2005 und 2009 fuhren historische Rennmotorräder und Renngepanne auf dem legendären Dieburger Dreieck.

Knapp nach der Währungsreform 1948 startete das erste Rennen das bis 1955 in Dieburg auf einem 3,2 Kilometer langen Stadtkurs ausgetragen wurde. In dieser Zeit war das Rennen ein absoluter Publikumsmagnet das sogar ein Sonderzug aus Darmstadt der Deutschen Bundesbahn eingesetzt werden mussten da bis zu 25.000 Zuschauer an der Strecke standen um den Rennlegenden wie Georg „Schorsch“ Meyer, der 1948 auf seiner 500er



| | |
|-----------|--------------------------------------|
| Seite 1-2 | Dieburger Dreiecksrennen 2014 |
| Seite 6 | Termine/Impressum |

BMW den Siegerkranz erhielt und mit einem Schnitt von 127,5km/h und einer Spitze von 132 km/h damals die schnellste Zeit fuhr oder etwa Ewald Kluge der auf DKW Rennmaschinen in der 125er und 250er



Kubikzentimeterklasse am Gasgriff drehte zuzubeln. Die berühmte Fliegerin Elly Beinhorn gab ihr Debüt als Sprecherin des HR, dessen Intendant Eberhard Beckmann zu den Ehrengästen zählte. Die Premiere war ein voller Erfolg.

1950 war der absolute Höhepunkt dieser Veranstaltung, 75.000 Zuschauer sahen sich die Rennen an die an zwei Tagen ausgetragen wurden. Die Streckenrekorde purzelten am laufenden Band. Lediglich der absolute Rekord von „Schorsch“ Meier aus dem Jahre 1948 blieb unangetastet.

1951 hatte sich das Maschinenmaterial völlig verändert. Die Bundesrepublik war in den internationalen Weltverband (FIM) aufgenommen worden. Folglich galten die internationalen Bestimmungen auch für die deutsche Industrie. Das bedeutete das Aus für die Kompressor- und Ladepumpenmaschinen. Die „Sauger“ hatten nun das Sagen. Zum ersten Mal konnte man das neue Maschinenmaterial in Dieburg sehen.

1955 hatten sich schon dunkle Wolken über dem Dieburger Dreieck zusammengebraut, obwohl das Rennen mittlerweile International geworden war, Engländer, Australier, Italiener, Schweizer, Belgier und Schweden hatten ihre Nennung abgegeben. Die Zuschauerzahlen stimmten zwar noch, aber die Entwicklung lief bereits gegen Dieburg, Sicherheitsbedenken wurden von offizieller Seite immer deutlicher

erhoben, das Interesse der deutschen Motorradindustrie erlahmte, Privatfahrer beherrschten immer mehr die Veranstaltung, und auch die Einnahmen gingen zurück. Aber das ist jetzt Geschichte, los ging es in diesem Jahr ab 10:30 Uhr mit der Öffnung des Fahrerlagers und der Technischen Abnahme der gemeldeten Rennmaschinen. Dort sah man wirklich seltene Rennmaschinen von Marken die es zum Teil ewig nicht mehr gibt wie Horex, Puch, NSU, DKW, BSA, Ariel, AJS, Rudge, Jawa, Matchless, Maico, Laverda, Norton um nur einige klingende Namen zu nennen.

Gegen 12:00 Uhr meldete sich dann mein Magen und ich gönnte mir eine Currywurst mit Pommes die mit dem unverkennbaren Geruch von Rizinus, Äther und Benzol das von den Rennmaschinen die im Fahrerlager für die Demoläufe vorbereitet wurden wunderbar harmonierte, angekommen im Bekloppten Motorsport Himmel, alles prima, alles schön !

Da für diese Veranstaltung ein Riesen Aufwand betrieben werden muss, was zum Beispiel bedeutet daß die Strecke mit Absperrgitter zu sichern ist, habe ich volles Verständnis daß der Rennleiter Rainer Wieshoff den 1. Lauf der Straßenzugelassenen Motorräder bis Baujahr 1976 erst eine halbe Stunde später gegen 14:30 Uhr starten konnte. Bei dieser Demofahrt gab es zwei Besonderheiten, im Pace Car, einer Mercedes Pagode nahm der 97jährige Gustav A.



Petermann platz, er war der Initiator und treibende Kraft für das erste Dieburger Dreiecksrennen 1948. Hinter ihm fuhr selbst der 87jährige

Fritz Gullery seine Moto Guzzi mit Beiwagen, er war der einzige Dieburger der einen Rennsieg vor der Haustür gewinnen konnte, das war 1949. Also zwei wahre Legenden dieses Klassikers. Bunt gemischt setzten sich die Motorräder und Gespanne in Gang und wärmten den Asphalt für die Rennmaschinen auf. Der 2. Lauf startete und die Solo-Rennmaschinen von den Baujahren 1956- 1976. 35 Maschinen fegten durch die drei Kurven und treiben das Pace Car das diesmal ein Porsche 356 war vor sich her. Da es sich ja „nur“ um ein Demorennen handelte und die Strecke logischerweise keine für Rennen nötigen Auslaufzonen hatte wurden die Fahrer so eingebremst. Man muss bedenken das beim letzten Rennen 1955 der Klassenrekord bei den 500er Maschinen ein Durchschnitt von 131,9 Km/h war, also Spitzen von über 200 Km/h !



Bei dem 3. Lauf gingen 23 Solo-Rennmaschinen an den Start, diesmal bis zu dem Baujahr 1955. Auch bei diesem „Rennen“ ging es nicht viel langsamer zur Sache und man konnte sich an den Maschinen die ihre Ventildfedern offen zeigten und deren Vergaser frei durchatmen und alles was in den luftgekühlten Zylindern verbrannt wurde, geheime Zusätze inbegriffen, ungebremst und ungefiltert durch die leistungssteigernde Krümmer-



nix-Anlage nicht satt hören und sehen. Mein persönliches Lieblingsrennen war dann der Lauf

3. , Renngespanne bis zum Baujahr 1976. Auch hier wurde ein 356er als Pace Car eingesetzt der allerdings schnell an seine Grenzen kam. Mit der Zeit setzte sich das Gespann mit der Nummer N 52 an die Stoßstange und ließ die Strecke erzittern. Das Gespann war eine BWW R51/3 580ccm aus dem Jahr 1954 das vom Fahrer Jürgen Wilhelm aus Mörfelden bei Historischen Rennen eingesetzt wird. Was hier noch das i-Tüpfelchen ist, das Renngespann wird Stilecht mit einem Opel Blitz 1,75t transportiert.

So, dieser Spaß hat den Zuschauer lächerliche 3 Euro gekostet bei dem es als „Eintrittskarte“ einen toll designten Pin gab, für mich mehr als nur ein perfekter Samstag.

Ich hoffe jetzt sehr stark das es in 4 Jahren wieder heißt „Die Legende bebt erneut“ und ich nach Dieburg pilgern kann.

Also, im diesem Sinne:

„ Tradition ist die Weitergabe des Feuers und nicht die Anbetung der Asche“

Gustav Mahler (1860 - 1911, deutscher Komponist)

Jörg

Termine 2014

www.motor-sport-team-lufthansa.de

| | |
|-----------|---------------------------------|
| 3.-5. 10. | Herbstausfahrt Teutoburger Wald |
| 2. 12. | Weihnachtlicher Clubabend |



Clubabend an jedem
1. Dienstag im Monat:
Steinmarktklause,
65428 Rüsselsheim - Bauschheim,

Am Steinmarkt 2

Anfahrt:
A 60, Anschlußstelle Bischofsheim,
rechts Richtung Groß-Gerau,
dann rechts (bei REAL) Richtung Bauschheim und gleich wieder rechts,
dann links gegenüber dem Einkaufszentrum.

Der Vorstand

1. Vorsitzender Hans Kleila

Tel. 06142-13630

2. Vorsitzender Gerhard Joos

Tel. 06142-32638

Schatzmeister Ulrich Stucki

Tel. 06434-8932

Schriftführer Reinhard Müller

Tel. 06732-963709

Geschäftsstelle

Motor-Sport Team Lufthansa Frankfurt e.V.

c/o Ulrich Stucki

Horstweg 42

65520 Bad Camberg

Telefon + Fax: 06434 8932

Redaktion

Peter Alt

Westerwaldstr. 26-28

D 63179 Obertshausen

Telefon: +49 (0)6104-799450

Fax: +49 (0)6104-799451

E-Mail: info@pa-classics.de

Die mit Namen oder Signum des Verfassers gekennzeichneten Beiträge stellen dessen persönliche Meinung dar. Nachdruck - auch auszugsweise - nur nach Rücksprache mit der Redaktion © pa 12/10