

# Ostlauben

Lenkung vom Trabi, Motor vom Lada, Bremsen vom Polski Fiat:  
So ging Motorsport in der DDR. Das Land ist Geschichte,  
aber die Rennserie ist es nicht: Die Formel Ost lebt



**W**as in der Formel 1 abgeht, sagt Heinz Siegert, das sei doch gar kein Motorsport mehr. Wie sie dort Kabel an das Rennauto anschließen und ihnen der Computer sagt: Ein bisschen mehr davon, ein bisschen weniger hiervon. „Ach, hör doch uff!“, sagt er.

Siegert muss es wissen. Seit 31 Jahren dreht er seine Runden im Formel-Rennwagen. Nur ist es bei seinem Team so: Wenn der Rahmen mal verzogen ist, biegen sie ihn eben wieder gerade. Das haben sie immer

so gemacht. Den Computer braucht Heinz Siegert höchstens, um Rechnungen zu schreiben, wenn jemand seinen Rat als Unfallsachverständiger einholt. Das ist er nämlich auch. Rennfahrer und Unfallsachverständiger – eine schöne Mischung.

57 Jahre ist Heinz Siegert alt. Seine Haare sind grau geworden von all dem Grübeln über die richtige Übersetzung, die richtigen Reifen und ein bisschen auch vom Alter. Er spricht dieses schnodderige Sächsisch, und seine Stimme klingt

so rau, wie sich anderthalb Schachteln Marlboro am Tag eben anhören.

Siegert ist ein Relikt der versunkenen DDR. Wenn man hinter ihm hergeht durch sein Haus nahe Leipzig, vorbei an Einbauküche und Ehefrau Beate, durch die Tür hinein in seine Welt, die sich auf 40 Quadratmeter beheizter Garage erstreckt, fühlt man sich wie in einer anderen Zeit.

Sein Rennwagen, der im fahlen Licht der Garage steht, sieht ein bisschen aus wie die Großen in der Formel 1.



Postkolonial:  
die DDR-Race  
in ihrer legendären  
Kasse

Aber wenn Siegert den Motor anlässt, röhrt statt eines V8-Motors nur ein Zweitakter sein „Rängtängtängtäng!“ So klingt das, wenn ein Rennwagen DDR-Straßenmusik spielt.

MT 77 heißt das Geschoss. Gebaut in der DDR. 1300 Kubik. 230 Spitze. Das Innenleben ist ein sozialistisches Potpourri: Der Motor vom Lada. Die Lenkachsen vom Trabi. Die Bremsen vom Polski Fiat. Der Rahmen Eigenbau. Zusammengesetzt aus dem, was es damals gab. Mittlerweile gäbe es westanbindungsbedingt zwar einiges mehr, aber Siegert und ein paar andere Unentwegte halten lieber am Alten fest. Am Motorsport, wie sie ihn kennen – von damals, aus der DDR.

eine Trabi- und drei weitere Tourenwagenklassen, und es gibt zwei Klassen für die Formel-Autos. Fünfmal im Jahr fahren sie Rennen gegeneinander, und manchmal fahren sie auch nur gegen das Vergessen an. Zum Beispiel, wenn sie Ostdeutschlands berühmtester Rennstrecke zum 80. Geburtstag gratulieren: dem Sachsenring.

Heinz Siegert und seine Mechaniker schieben den MT 77 aus der Garage, hinauf auf die Ladefläche eines riesigen roten Busses. Auf der Seite steht „Scuderia Göbschelwitz“, denn in Göbschelwitz wohnt Familie Siegert. Drinnen sitzen Frau Beate, Tochter Janette,

Ost-Renner: in der Historischen Autorennsport Interessens Gemeinschaft Ostdeutschland, kurz: Haigo, fahren Rennfahrer noch heute ihre getunten Trabis

man die natürlichen Gegebenheiten genutzt. Ach ja, damals.

Damals waren sie Helden. Autorennen waren zwar nicht gern gesehen von denen da oben. Aber wie wollte man sie verbieten bei so vielen Fans? Hunderttausende kamen an die Strecken nach Schleiz, nach Oschersleben, ins tschechische Most oder an den Sachsenring.

Anfangs waren sie noch konkurrenzfähig mit der West-Technik, aber spätestens ab den 60er-Jahren konnten die DDR-Teams nicht mehr mithalten. So fuhren sie eben ihre eigenen Meisterschaften: Sie kämpften um den DDR-Pokal und um den „Pokal für Frieden



Das klingt eigentlich wie ein Missverständnis: Motorsport in der DDR. Denn wie konnte es Autorennen in einem Land geben, in dem man zwölf Jahre auf einen 26-PS-Trabi warten musste? Doch jenseits der westlichen Wahrnehmung gab es eine illustre Gemeinde, in der die Mitglieder ihre Trabis tunte, bis sie 200 Sachen fuhren. Es gab Rallye-Parcours, über die sie ihre Wartburgs und Skodas jagten. Sogar Formel-Wagen bauten sie.

Diese Welt gibt es bis heute, Mauerfall hin oder her. Wie es sich in Deutschland gehört, haben sie sogar einen eigenen Verein dafür gegründet und ihm einen schön sperrigen Namen gegeben: „Historische Automobilrennsport Interessens Gemeinschaft Ostdeutschland“, kurz: Haigo.

Hier fährt noch alles, was den DDR-Rennsport einst so besonders machte. Es gibt

Enkelin Cynthia und Mechaniker Lutz. Fahren tut natürlich Heinz Siegert. Er umklammert den Steuerknüppel und wirft ab und an einen Blick auf den Flachbildschirm zu seiner Rechten. Dort kann er sehen, was hinten passiert, denn am Heck hat er eine Kamera angebracht. „Flachbildschirm – das haben wir nicht mal zu Hause“, sagt Beate. So geht es zum Sachsenring.

Dort ist mittlerweile eine richtige Rennstrecke entstanden. Mit Boxen, großen Tribünen und mit Sicherheitskiesbett. Fast wie in der Formel 1. Früher war das anders, da gab es noch keine gepflegte Straße, da hat



Frühstart: Ab 1949 gab es in der Ostzone Autorennen

und Freundschaft“ – das Championat der sozialistischen Bruderländer. Sie bestachen die Kollegen in den VEBs, um an Material zu kommen, schmuggelten Motoröl über die Grenze und legten sich beim Formel-1-Rennen in Budapest

schon mal unter die West-Autos, um auszukundschaften, wie die das so machten. Dann fuhren sie zurück in ihre Mangelwirtschaft und versuchten nachzubauen, was eben ging – mit dem, was zu Hause zu haben war.

Jeder hatte eine Aufgabe: Der eine fertigte die Gurte, der andere organisierte die Bremsen, der Dritte baute die Rahmen. Einmal im Jahr trafen sie sich zum großen

Basar bei Ulli Melkus, Sohn von Rennfahrer Heinz Melkus, in Dresden. Dort tauschten sie Teile, und ein jeder ging mit einem Autobausatz nach Hause. Am Ende hatten sie alle ein mehr oder weniger identisches Auto, den MT 77. M steht für den Konstrukteur Melkus, T für den Konstrukteur Thaßler, 77 für das Baujahr. Danach haben sie nur noch wenig geändert, bis heute.

Ulli Melkus, der nicht nur Konstrukteur war, sondern auch der beliebteste DDR-Fahrer, ist kurz nach der Wende verunglückt, aber Hartmut Thaßler ist heute noch dabei am Sachsenring. Als Ehrenvorsitzender der Haigo: „Ich finde es wunderbar, dass die Fahrzeuge, die ich vor 30 Jahren entwickelt habe, heute noch fahren und den Zuschauern richtig Spaß machen“, sagt er.

Das ist natürlich Wunschdenken, weil es heute kaum noch



jemanden interessiert, ob die Autos fahren oder wer die Rennen gewinnt. Die Leute wollen die Formel 1, in denen der Computer sagt, wo's langgeht.

Doch das stört die Auto-Nostalgiker am Sachsenring wenig. Dennis Thaßler, der den MT 77 fährt, den sein Vater seinerzeit konstruiert hat, ist da. Heinz Siegert natürlich, der amtierende Formel-Meister, Heiko Gaida mit seinem Jägermeistertrabi und Maik Thomas, der schon in der DDR Skoda fuhr und es jetzt immer noch tut.

Innendrin, das schreibt das Reglement vor, dürfen ihre Rennwagen keine Teile aus dem Westen haben. Theoretisch zumindest, denn die alten Teile gibt es nicht mehr. Die Kolben beispielsweise müssen die Fahrer extra anfertigen lassen. Und wenn man sie fragt, wo die hergestellt werden, dann murmeln sie: „Im Westen.“

Mangelwirtschaft: Die DDR-Piloten führen um Werkzeugkästen und Teppichvorleger – statt um Preisgeld

Aber jetzt ist jetzt, und gestern ist gestern. Heinz Siegert schenkt sich das erste Bier des Tages ein und erzählt, wie das damals war. Wie er begeistert war vom Motorsport, wie er 1976 im April sein erstes Autorennen fuhr und wie er 1986 ein Grundstück zugeteilt bekam, auf dem nichts als eine Garage stand. Wie er erst mal seinen Rennwagen untergestellt hat. Und wie er dann nach und nach das Wohnhaus drum herumgebaut hat. Bald fuhr er in der „Formel Easter“ und im „Pokal für Frieden und Freundschaft“ und gewann fast ein Dutzend Rennen. 1989 schaffte er es endlich, im Gesamtklassament an Fahrerlegende Ulli Melkus vorbeizuziehen. Er stand jetzt ganz oben auf dem Podest. Zwei Wochen später fiel die Mauer, und so wurde Heinz Siegert zum letzten Formel-1-Sieger der DDR.

Nach der Wende lockte ihn die große weite Motorsportwelt. Heinz Siegert fuhr im Porsche statt im Zweitakter und trat sogar mal gegen Michael Schumacher an. Das war zwar irgendwie toll, aber irgendwie auch sehr teuer und nicht sehr erfolgreich. Also kehrte er heim in seine Garage, schlug die Abdeckung seines MT 77 zurück – und fand seinen Lebensinhalt wieder.

Tapfer hält Siegert die Tradition hoch. Im Starterfeld ist er heute der Einzige, der schon in der DDR gefahren ist. Die anderen sind Newcomer. Fünf Rennen fahren sie pro Saison, und am Schluss gewinnt Heinz Siegert. Das ist seit drei Jahren so, seitdem es die Haigo gibt.

Heute am Sachsenring sind sie unter sich. Es sind wirklich nur die alten DDR-Autos am Start. Bei den normalen Rennen der Haigo mischen sich mittlerweile auch Ford, Opel und andere West-Fabrikate unter die Trabis und Skodas. „Wir mussten die Wesis aufnehmen“, erklärt Hartmut Thaßler,

„weil wir allein die Startgebühren nicht mehr hätten aufbringen können.“

## Sachsen-Ferrari



Den Ferrari des Ostens – so nannte man den RS 1000, obwohl es eigentlich ein Lotus war, dem er nachempfunden wurde. Vater des Sportcoupés war Heinz Melkus, der erfolgreichste DDR-Rennfahrer. 1969 begann er, den Flügeltürer zu bauen. Die Außenspiegel aus Fahrradlampen, die Heckleuchten vom Traktor, das Innenleben vom Wartburg 335. Ein Sportwagen aus dem, was zu haben war.

Drei Motorradvergaser brachten den Zweitakter auf 70 PS.

In acht Sekunden dröhnte er: von 0 auf 100, fuhr 170 km/h Spitze. Gekostet hat er 28.000 Mark Ost. Aber kaufen konnte ihn niemand, weil er nur Rennsportlern zugeteilt wurde. 101 Exemplare wurden damals gebaut. Jetzt hat Melkus den RS 1000 neu aufgelegt, in einer auf 15 Stück limitierten Serie – mit Zweitakter und Originalteilen. Kostenpunkt: 48.000 Euro West (Infos unter: [www.melkus.de](http://www.melkus.de)).



Legendar: Konstrukteur und Rennfahrer Heinz Melkus

Auch Heinz Siegert hat sich angepasst an die neuen Zeiten: 23 Jahre fuhr er in Ferrari-Rot. Jetzt ist sein Auto weiß, der Sponsor will das so. Seit dieser Saison steht nicht mehr „Plaste und Elaste aus Schkopau“ auf der Seite, sondern „Divinol“ – ein Motoröl aus Württemberg.

Außen ist der Westen also schon angekommen. Aber die inneren Werte, die seien aus dem Osten, sagt Siegert. Und auf die komme es ja nun mal an. *Peter Kasza*