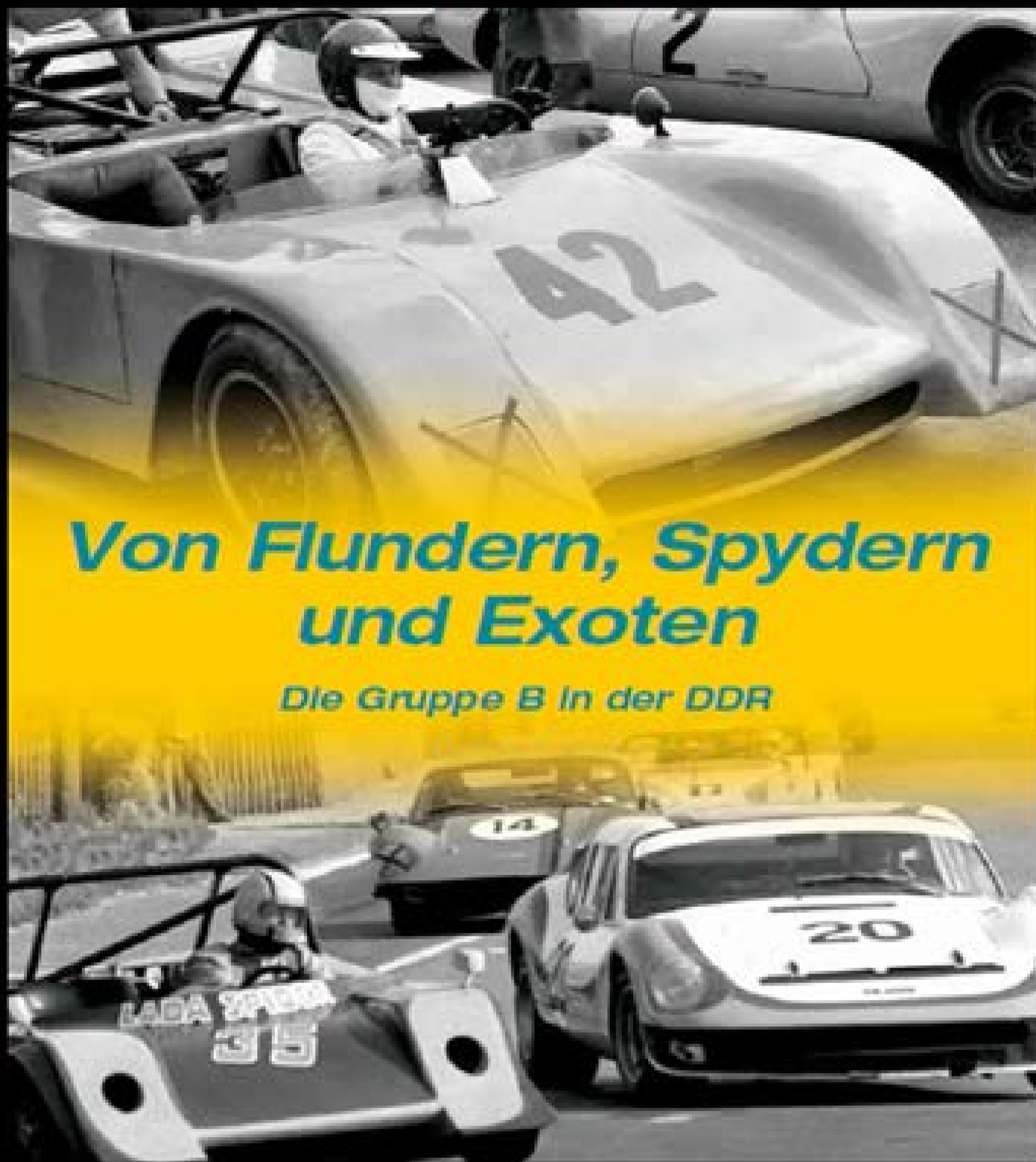


TOPSPEED



Von Flundern, Spydern und Exoten

Die Gruppe B In der DDR



Hendrik Medrow



hätte ich ohne einen wichtigen „guten Geist“ im Jahr 2010 am Rennsport vertieft und mein vorhandenes Fachwissen im Rennsportwagen noch verstärkt. Er hat mich zu dieser Arbeit unterstützt. Seine Dokumentation „Sie fuhren nur aus dem Jahr 2010 war als Vorarbeit für das vorliegende Buch. Dieser „gute Geist“ ist Helmut Tschernoster. Kaum ein Kunde verweisen. Er befasste sich bereits in den 1970er Jahren tiefgründig mit den offenen Sportwagen in aller Welt. Inge- nieurtechnischer Sicht bewertet und schließlich zusammengefasst in seinem Freund und Compagnon Georg Reinhard zusammengefasst und zur Rennfertigkeit geführt. Bis heute hat er sich aktiv mit dem Bau von Rennfahrzeugen beschäftigt. Für dieses Buch stellte er mir sein Wissen und seine Erfahrungen zur Verfügung, hat mich beraten und mich wesentlich dazu beigetragen, die inhaltliche Qualität des Buches zu sichern. Dafür meinen herzlichen Dank.

Hendrik Medrow
Hendrik Medrow
 Januar 2020

Zum Inhalt



Von Fludern, Spydern und Exoten
 Seite 4



Sportwagenrennen in der DDR
 Seite 12



Die Prototypen der Gruppe B
 Seite 25



Die Spyderjahre in Bildern und Fakten
 Seite 61



Nachbetrachtung
 Seite 107



Grafische Übersichten
 Seite 110



Die Auferstandenen
 Seite 115

Impressum

Herausgeber & Herstellung:
 HB-Werbung und Verlag GmbH & Co. KG
 Redaktionsbüro „Top Speed“
 Schenkenberg 40
 D-09125 Chemnitz
 Tel.: +49 (0) 371 56160-0
 Fax: +49 (0) 371 56160-19
 E-Mail: info@hb-werbung.de
 Internet: www.hb-werbung.de
 www.top-speed.info

Autor:
 Hendrik Medrow

Gesamtleitung & Verleger:
 Hendrik Nöbel

Illustrationen:
 Jens Conrad

Grafik & Layout:
 Britt Claußner

Lektorat:
 Marina Milverstädt

Druck: Westermann Druck Zwickau GmbH

Copyright 1. Juli 2016
 by HB-Werbung und Verlag GmbH & Co. KG

Alle Rechte vorbehalten. Auszüge, Vervielfältigungen, Über-
 Mikroverfilmungen, Einspeicherungen und Weiterverarbeiten
 elektronischen Systemen aus dieser Veröffentlichung bedürfen
 schriftlich erteilten Zustimmung der Copyrightinhaber.

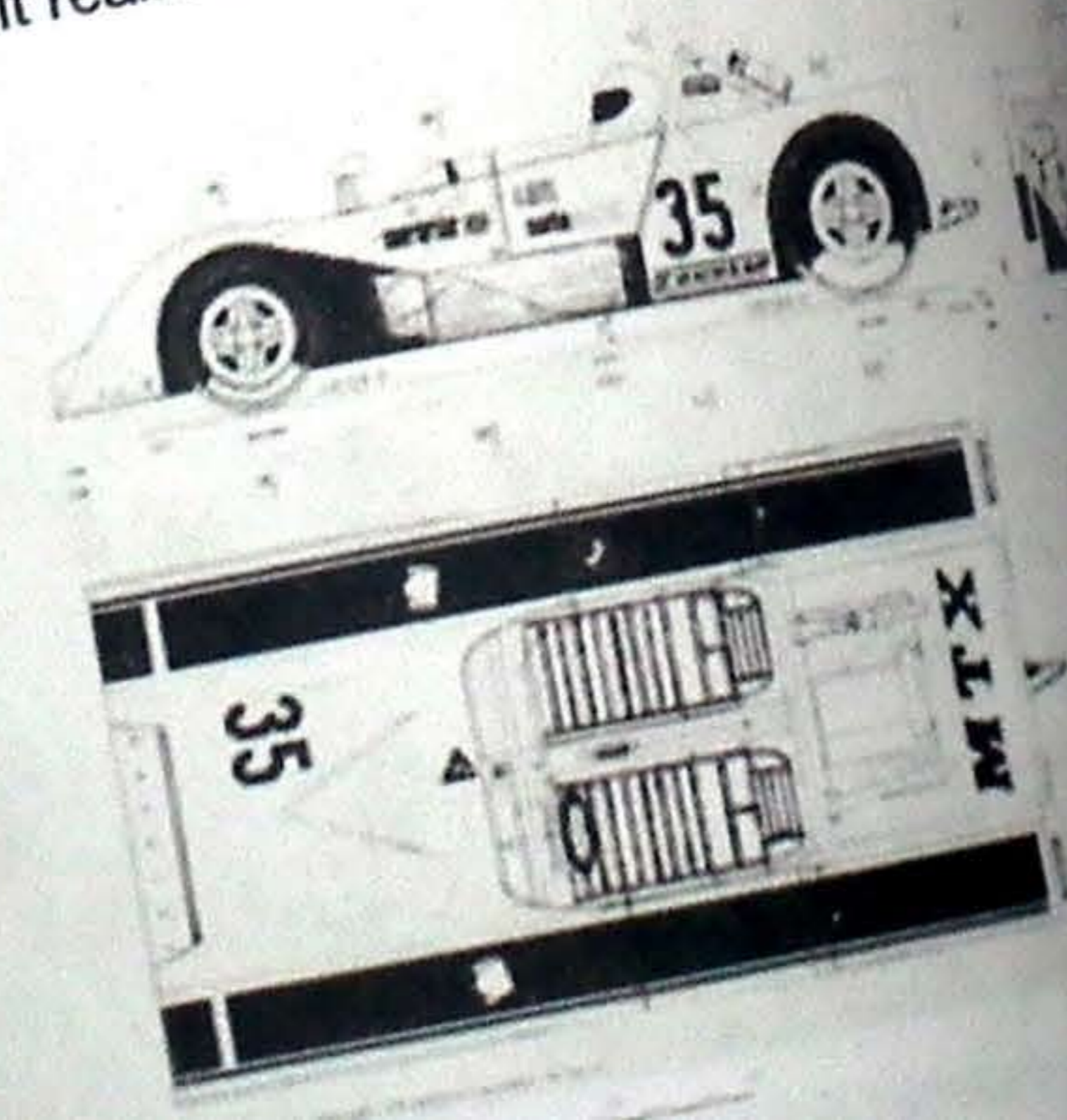
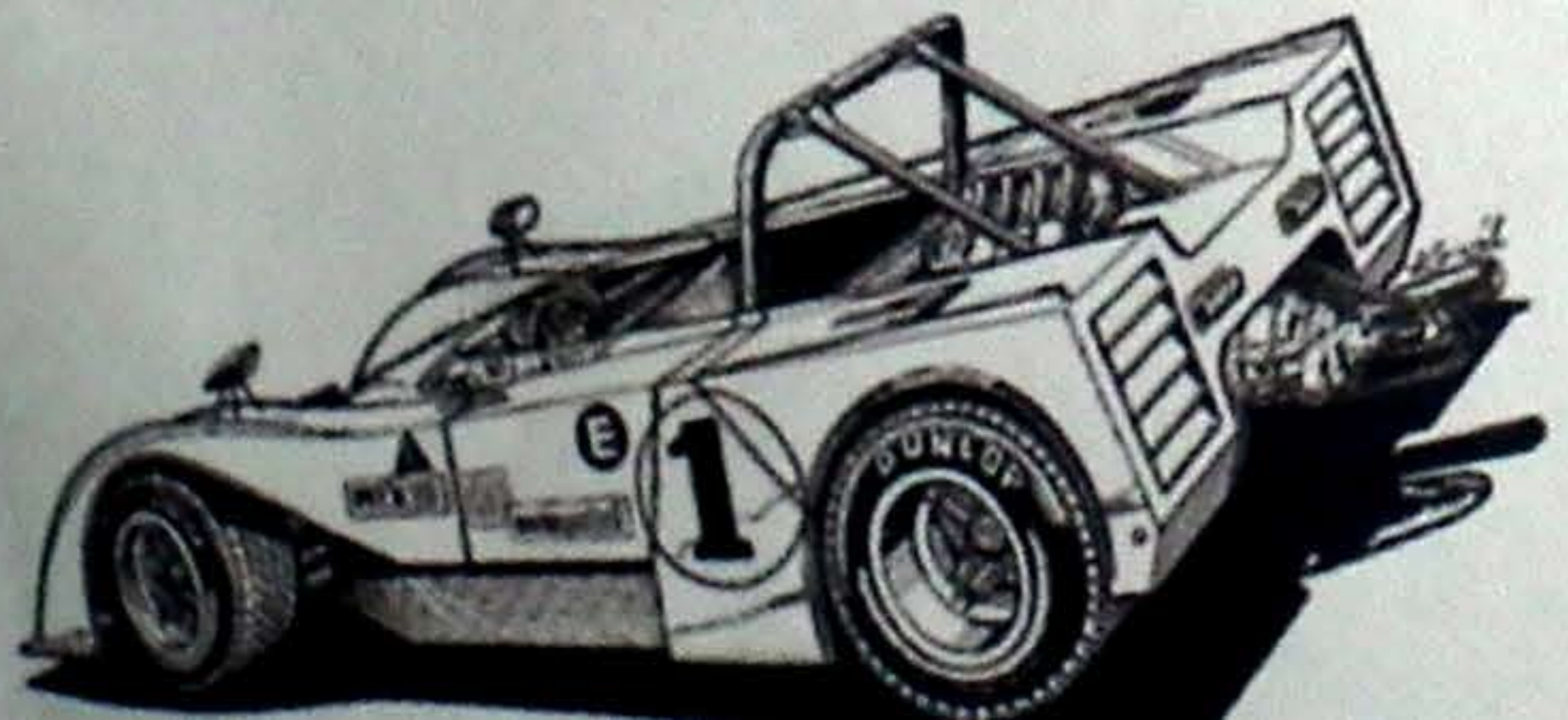
Printed in Germany 2020

Alarmglocken aus der ČSSR



1972 Schleiz: Karel Jilek und Vačlav Bervid umrunden im Paarlauf spielend die DDR-Konkurrenz

Hatte man in der DDR den Eindruck, dass der Gruppe B durch den ADMV keine besondere Zuneigung oder gar Leidenschaft entgegengebracht wurde, so hatten unsere Nachbarn in der ČSSR die Sportwagenzeichen der Zeit offensichtlich nicht verschlafen. Dass sich die Škoda-Werke in Mladá Boleslav im Motorsport engagierten, war in- zwischen bekannt; auch dass in Roztoky (Nähe Prag) die Firma Metalex (MTX) gegründet wurde, die später in Plzeň und Mělník Rennfahrzeuge in kleiner Serie baute, hatte sich über die Formel-Rennwagen bis in die DDR schon herum- gesprochen. Als aber die ČSSR-Mannschaft 1972 bei ihrem Gastspiel auf dem Schleizer Dreieckrennen drei nagelneue Spyder an den Start schob, hielten alle Anwesenden den Atem an. Nach der Zieldurchfahrt wurden Karel Jilek, Vačlav Bervid (beide MTX 2-01) und Jaroslav Bobek (Škoda Spy- der) auf den ersten drei Plätzen mit Riesenabstand vor den ersten RS1000 abgewinkt.



500 U/min verhalten den Spyder problemlos zu Ge-
windigkeiten jenseits der 200-km/h-Marke.

Jaroslav Bobeks Škoda-Spyder (interner Typ 728S) wurde
Škoda-Werk Mladá Boleslav ebenfalls für die Saison
72 gebaut. Basis bildete die Bodengruppe der Škoda-
ousine S110. Motorisiert war der offene Sportwagen
einem 1.500er-Škoda-Motor der Vierzylinder-Baureihe
oda 720 (OHC) in Mittelmotor-Anordnung. Der Hubraum
rde später auf 1,6 Liter und schließlich auf 1,8 Liter ange-
ben. Die angegebene Leistung der ersten Version betrug
110 kW (150 PS) bei ca. 6.800 U/min, die Höchstge-
windigkeit bis zu 220 km/h. Das robuste Getriebe vom
oda ersetzt. Die Lenkung blieb serienmäßig mit einer mo-
ra 603 wurde später durch ein Fünfgang-Getriebe von
zierten Lenkwelle. Die Bremsen waren zuerst serienmä-
(Scheiben nur vorn), später kam der Einsatz von Schei-
dbremsen auf allen Rädern. Die Vorderachse wurde vom
oda 110 übernommen. Der Spyder war bereits werkssei-
mit Dunlop-Rennreifen ausgestattet.

tschechische Motorsportclub hatte den Hubraum
er Sportwagen von Anfang an auf 2.000 ccm festge-
t und damit Motorleistungen um die 150 PS ermög-
t. Damit traten diese Fahrzeuge auch tatsächlich als

Die Zitate aus dem „Illustrierten Motorsp-
DDR-Motorsportzeitschrift, sprechen Bände darüber.

IMS 9/1972:
„In Pilsen braut man nicht nur gutes Bier. Unter anderem
baut man dort – in einem kleinen Betrieb – auch schnel-
le Sport- und Rennwagen. Sie tragen das Firmenzeichen
Metalex. Inzwischen sind es neben anderen Fahrzeugen,
17 Rennwagen der Formel Škoda und einige Spyder-Proto-
typen. Einen Teil davon – dabei 13 Rennwagen – hatten die
Wagenrennsportler der ČSSR zum 39. Schleizer Dreieck-
rennen vom 5. bis 6. August mitgebracht, und da waren
sie dann tonangebend. Es gab Siege von Jaroslav Bobek,
durch Vačlav Bervid und Oldrich Brunclik ...

... Von den ČSSR-Spydern, die in Schleiz an den Start
gebracht wurden, liefen einer mit 1.200er-Škoda-Motor,
der andere mit einem 1.500-ccm-Vierzylinder-Fiat-Motor
mit zwei oberliegenden Nockenwellen. Der Zweivergaser-
Škoda-Motor, wird mit 124 PS angegeben, die Spitzen-
geschwindigkeit des Fiat-Spyders mit mehr als 240 km/h.
Wie man sieht, tut man bei Škoda einiges für den Sport;
man kann sogar sagen, nicht gerade wenig. Aber deshalb
sollten unsere Sportler nun nicht gleich falsche Schluss-
folgerungen ziehen.“



av und Vačlav Bobeks Škoda-Spyder

den“ auf. Geschwindigkeiten über 200 km/h waren
e tschechischen Spyder keine Hürde, wie sie es auch
ren DDR-Gastspielen eindrucksvoll demonstrierten.
r wiederholte sich dieses für die DDR-Fahrer makab-
hauspiel jährlich aufs Neue. Bei allem Respekt: Mit
n Wartburg-Zweitakt-Motor unter dem RS1000-Heck
legen diese rasanten Kraftpakete wirklich kein Kraut
chsen.

IMS07/1973:
„Bernau überraschte diesmal zudem mit einem umfang-
reichen Programm für Automobilrennen. Neben den Renn-
wagen nach Formel C9 mit Motoren bis 1.300 ccm – hier wa-
ren beide Leistungsklassen gemeinsam am Start, insgesam
25 Wagen – gab es Rennen mit Spezialtourwagen
Klassen bis 850 ccm und bis 1.300 ccm und einen Lauf
Rennsportwagen bis 1.300 ccm. In dem letztgenannten

Der Krug-Spyder 03



Der dritte Spyder aus der Werkstatt von Wolfgang Krug wurde für Helga Heinrich gebaut. Die Rennamazone aus dem vogtländischen Mylau war über den Motorradrennsport weit im Land bekannt geworden. 1970 hatte sie bei Heinz Melkus einen RS1000 bestellt und stieg damit auf

Antrieb relativ erfolgreich in die Sportwagenwelt. Sie selbst gestand, war ihr technisches Wissen dem gleichen Niveau entwickelt, wie ihre Fertigkeiten. Aber sie hatte ein feines Gefühl für Motoren, die sie seit der Motorradzeit ununterbrochen



1974 Havířov: Helga Heinrichs Debüt im Krug-Spyder 03



Neun Wochen später in Schleiz ...



... und im Herbst am Ecce Homo (Sternberk)

teten. Aus diesem Grund wurde der Krug-Spyder 03 für sie mit einem Dreizylinder-Zweitakt-Motor des Wartburg ausgestattet. Die ehrgeizige Vogtländerin bewahrte sich damit natürlich gleichzeitig Chancen für offizielle Platzierungen in der ADMV-Bestenermittlung.

Zum Frühjahrstraining im April 1974 in Schleiz stellte Wolfgang Krug den Spyder persönlich den technischen Kommissaren vor, am 19. Mai debütierte dann Helga Heinrich im tschechischen Havířov. Sie kam auf Anhieb gut mit dem Fahrzeug zurecht. Ihr machte das Rennfahren im offenen Sportwagen viel Spaß, und sie gehörte damit zu den flei-



1976 Schleizer Dreieck: Helga Heinrich wieder mit Krug-Spyder 03 und original Seitenteilen

ten und auch leidenschaftlichsten Aktiven. Obwohl sie nur Punkte aus fünf bis sechs Rennen zur Bestenmittlung zählten, absolvierte die Mylauerin jährlich meist zu zwölf Rennen. Besonders gern startete sie auch in der DDR. Ihren weinroten Krug-Spyder brachte sie 1974 in Bautzen, im tschechischen Sternberk (Ecce Homo), Havířov, Most, Ilmenau und in Piešť'aný zum Einsatz.

Die Saison 1975 wurde der Krug-Spyder 03 durch ihren Monteur Heinz Dassler vorbereitet. Das Fahrzeug erhielt über den Winter eine neue rot-weiße Lackierung, neue Seitenteile und eine aerodynamisch verbesserte Vorderachse. Diese dürfte auch mehr Anpressdruck auf der Vorderachse produziert haben, wozu aber keine Aussagen vorliegen sind. Entsprechend ihrem neuen Werbevertrag mit der VVB (Vereinigung Volkseigener Betriebe) der Textilindustrie trug ihr Spyder nun das Werbelogo „Malimo“, die Marke eines in der DDR entwickelten Textilstoffes.



1977 Olzscha im Krug-Spyder 03



Der Spyder 1975 in neuem Design

Interessant ist, dass die viel kleinere Kühleröffnung offensichtlich für extreme Beanspruchung des Motors nicht geeignet war. Die aufgeschraubte Ansaughutze wurde deshalb bei einigen Rennen entfernt, damit der Fahrtwind den gesamten Kühler erreichen konnte. Am Ende der 1975er-Saison wurde das Fahrzeug bei Helga Heinrichs Monteur untergestellt.

Die 1976er-Saison begann sie mit dem von Hans Scharfe gekauften Krug-Spyder 04, worüber noch zu berichten sein wird. Im Juni wurde dieses Fahrzeug im zweiten Lauf beim Iberg-Rennen elementar beschädigt.



1976 Schleizer Dreieck: Die neue Frontansicht des Krug-Spyders

Mit hoher Wahrscheinlichkeit wurden daraufhin maßgebliche Teile des Krug-Spyders 03 zu dessen Reparatur verwendet. Spätestens im August zum Schleizer Dreieck wurde offensichtlich auch das Chassis wieder getauscht, denn das Fahrzeug war wieder mit dem Überrollbügel des Krug-Spyders 03 ausgestattet.

In dieser Konfiguration wurde der inzwischen gelb lackierte Spyder mit ihrer alten Startnummer „11“ bis zum Ende der Saison gefahren. Danach erfolgte der Verkauf an Bernd Olzscha.

Von 1977 bis 1979 war der Crossener mit dem Krug-Spyder 03 und seiner Startnummer „19“ aktiv, nach Fotos zu urteilen auch weiterhin mit einem Zweitakt-Wartburg-Motor. Auffällig lediglich die vergrößerte Windschutzscheibe.

Der letzte registrierte Start war am 8. Mai 1979 im tschechischen Ostrava. Über den endlichen Verbleib des dritten Krug-Spyders ist wiederum nichts bekannt.

Bei den wichtigsten Bergrennen erreichten die neuen Spyder meist gute Resultate. Neben Ludwig und Krug holten auch Helga Heinrich (Krug 02) und Eberhard Grüner (Krug 03) die ersten Punkte.

Bergrennen Glasbach

07.09.1974, ca. 6.000 Zuschauer, 5,5 km

Sportwagenrennen B5 bis 1.300 ccm

1.	Heinrich, Helga	DDR	Krug-Spyder 03		
2.	Grüner, Eberhard	DDR	Krug-Spyder 02		



Helga Heinrich in Aktion beim Glasbachrennen

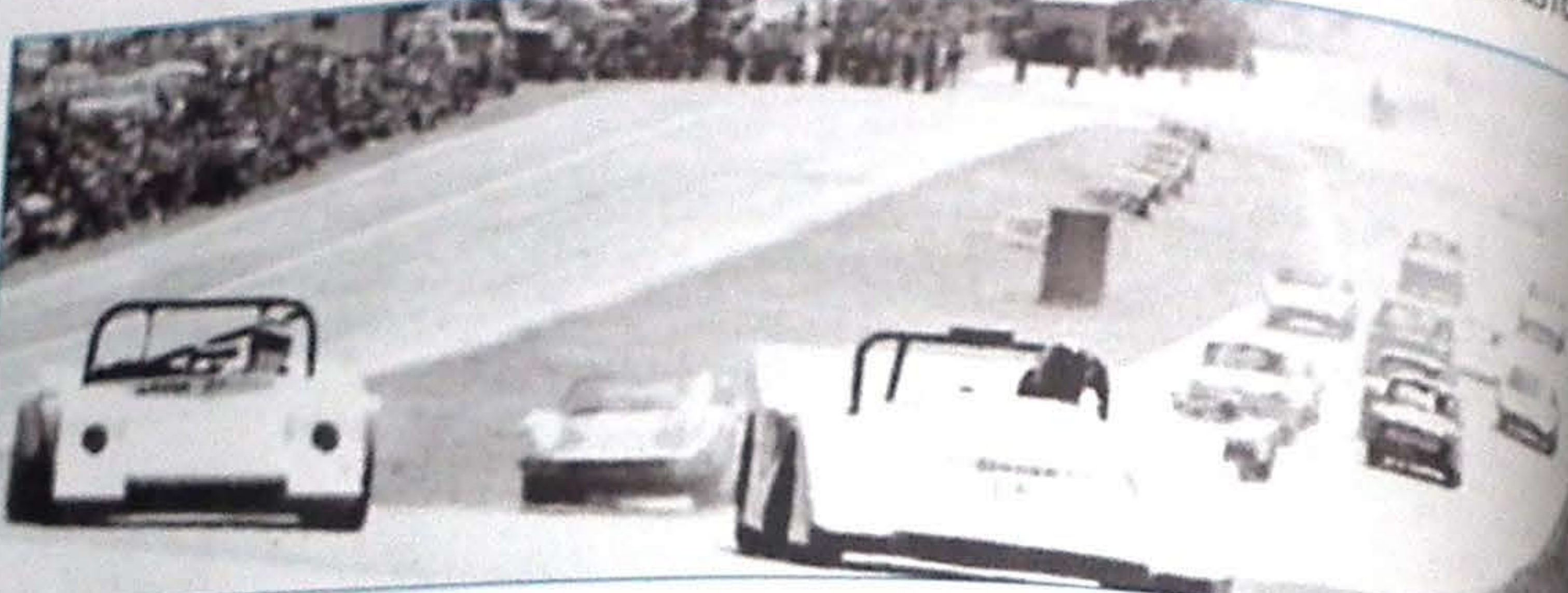


von Eckhard Daasch: Das Glasbachrennen bei Ilmenau, Ergebnis nicht bekannt

1975

In diesem DDR-internen Lauf lieferten sich der Großenhainer und sein Widersacher Klaus Ludwig ein spannendes Kopf-an-Kopf-Rennen an der Spitze des Feldes. Nach sieben

Runden hatte es der Mann aus dem Vogtland für sich entschieden. Beachtenswert der zimierte Bestand an gemeldeten RS1000 in...



Die beiden Favoriten im Kampf um den Sieg im nationalen Rennen



Der absolute Sieger im nationalen Lauf Klaus Ludwig (am Lenkrad)



Helga Heinrich (#11), Hans-Joachim Scharfe (#35) waren mit dem Ergebnis eher nicht zufrieden



Krug im internationalen Lauf vor Peter Städtler (#14)

1977

Auftakt der Rennserie war das Bergrennen im vogtländischen Oelsnitz. Es folgten die Bergrennen in Annaberg-Buchholz, in Hainrode (Südharz), am Adlersberg, Iberg, Heuberg und Schwarzenberg. Außer dem Südharter Röbbke beim Adlersbergrennen sind keine Fotos übermittelt.



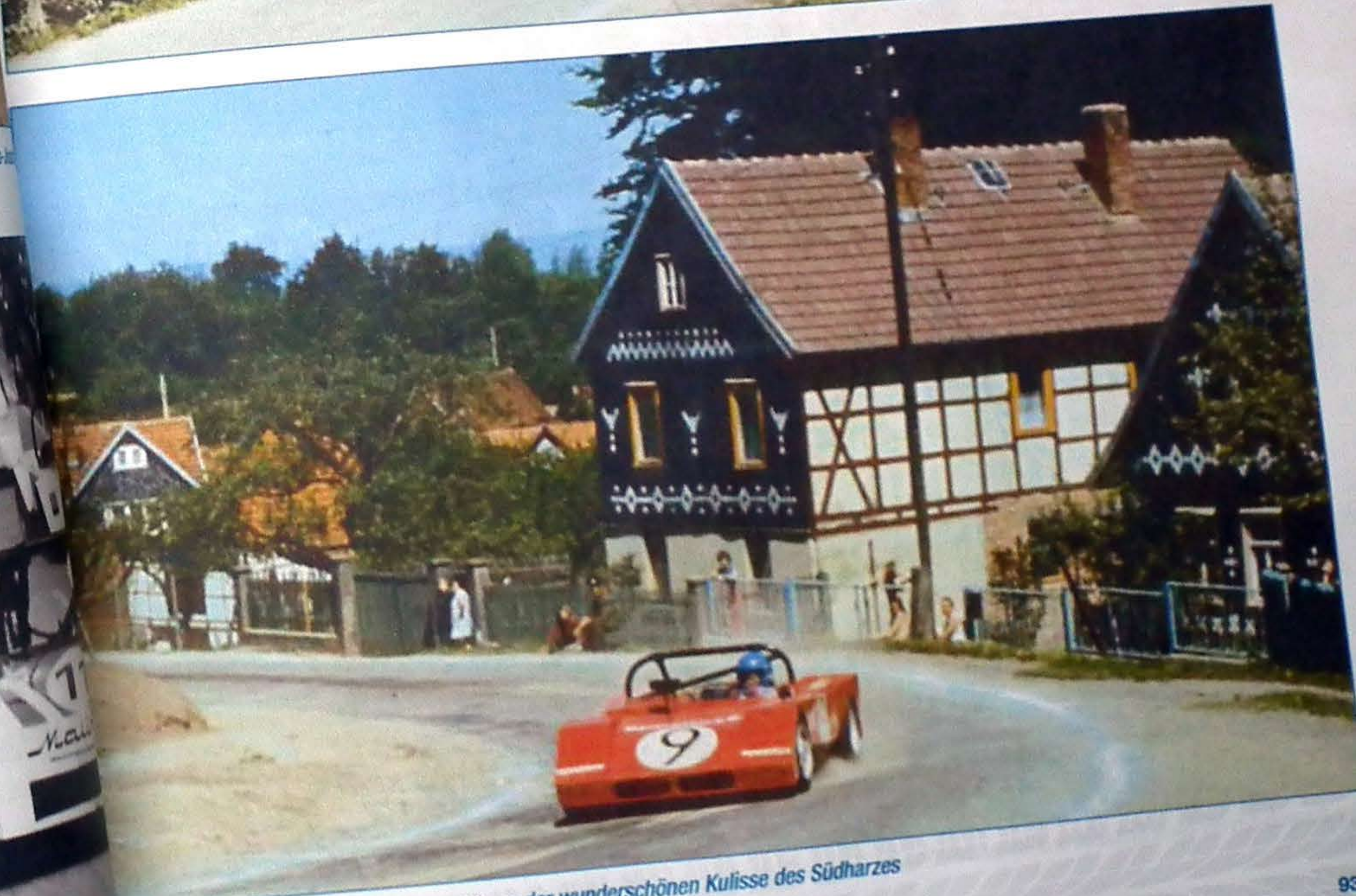
22. Mai 1977: Am Vorstart zum Annaberger Bergrennen in Geyersdorf: Eberhard Grüner (#9), Helga Heinrich (#11), dahinter Hans-Joachim Scharfe (#35) und Peter Röbbke (#10)



1977

Beim Südharzer Bergrennen am 29. Mai 1977 waren Eberhard Grüner, Hans Scharfe und Peter Röbbke mit ihren eigenen Spydern am Start. Nachdem Helga Heinrich bei den ersten Rennen mit dem TR-Spyder nicht optimal zurande

kam (zwei dritte Plätze), pilotierte sie bei diesem Rennen ausnahmsweise den Melkus PT73 von Joachim Anger und erreichte den sechsten Platz.



Scharfe (#35) und Eberhard Grüner (#9) vor der wunderschönen Kulisse des Südharzes

Helga Heinrich gewann das Adlersbergrennen, siegte in Schwarzenberg, am Schwarzenberg und in Ruhla. Beim Bergrennen in Eisenach (Hohe Sonne) konnte sie mit ihrem

inzwischen weiß-grünen Daasch-Spyder nur einen vierten Platz belegen.



Helga Heinrich am 17. Juni 1979 in Eisenach beim Bergrennen „Hohe Sonne“



Gaststarts im Ausland

Am 8. Mai 1979 nahmen Eberhard Grüner, Helga Heinrich und Bernd Olzcha am Stadttrennen im tschechischen Ostrava teil. Unter ausnahmslos höher motorisierten Fahrzeugen belegte Eberhard Grüner den achten Platz, Helga Heinrich und Bernd Olzcha überquerten

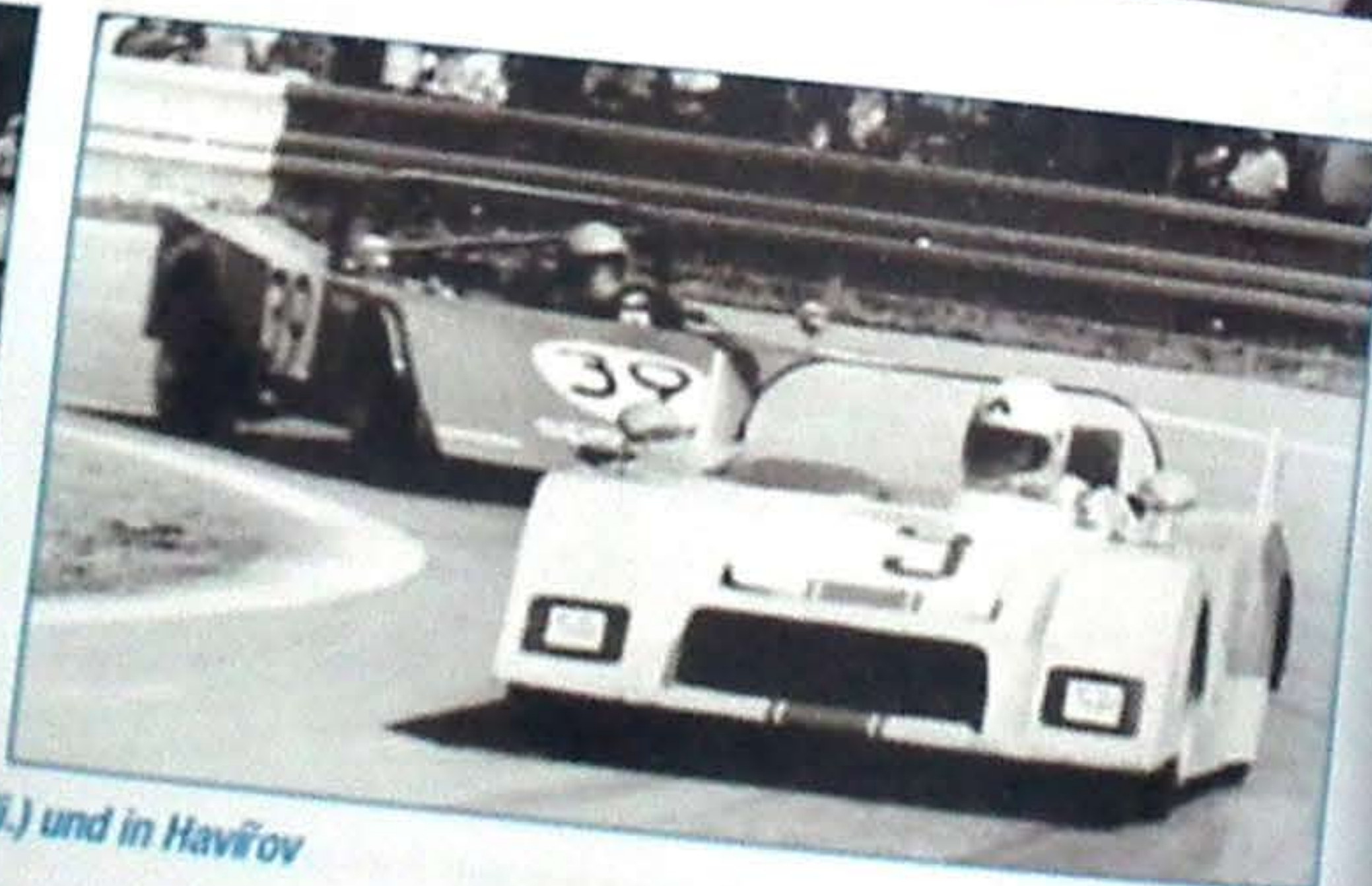
am Schluss des Feldes den Zielstreifen. Drei Wochen nach Ostrava duellierte sich Eberhard Grüner in Havířov zum zweiten Mal mit dem Tschechen Jan Janku. Diesmal konnte er ihn bezwingen und landete auf dem sechsten Rang.



Ostrava-Stadtkurs: Helga Heinrich und Bernd Olzcha in der vierten Startreihe



Eberhard Grüner im Zweikampf mit Jan Janku im Lada-Spyder in Ostrava (li.) und in Havířov



Im Juli gönnten sich Eberhard Grüner und Helga Heinrich einen Start beim Bergrennen in Most (Horska Slatina). Unter 98 Startern belegte Helga Heinrich den Gesamttrrang (8. Platz Spyder), Eberhard Grüner wurde durch technische Problemen nur 91ster.

Am 2. September 1979 nahmen sie noch einmal beim internationalen Bergrennen in Sternberk teil. Während Helga Heinrich mit einem 85. Gesamttrrang von 103 Teilnehmern in Gruppe 6 den zwölften Platz belegte, kam der Zweikampf von der Strecke ab und demolierte den zweiten Spyder erheblich. Damit beendete Eberhard Grüner seine Sportwagen-Laufbahn und wandte sich ab 1980 der Rallye zu.



Eberhard Grüner mit Problemen beim Bergrennen in Most



Eberhard Grüner am Ecce Homo



Der grüne Daasch-Spyder in Sternberk



Helga Heinrich am Start

1980

Spyder

- # 11 Daasch-Spyder Wartburg
- # 33 Melkus-PT73 Wartburg

Wichtige Rennen

- 08.06.1980 Steierbergrennen
- 22.06.1980 Bergrennen Hohe Sonne

Im Jahr 1980 verschwand die Sportwagenszene sang- und klanglos, und mit ihr die offenen Spyder. Letztmalig waren ganze vier(!) Bergrennen angesetzt, von denen das Eisenacher „Hohe Sonne“ wegen Unwetters abgebrochen

Fahrerin: Helga Heinrich (Mylau)
Fahrer: Manfred Glöckner (Dennheritz)

- 06.07.1980 Schloßbergrennen Allstedt
- 05.10.1980 Bergrennen Mühlwand

werden musste. Manfred Glöckner und Helga Heinrich waren die letzten beiden Spyder-Piloten, die sich diesen Rennen stellten.

Gesamtwertung ADMV-Bestenermittlung 1980

Sportwagen B6 bis 1.150 ccm

1.	Heinrich, Helga	Zwickau	Daasch-Spyder
2.	Glöckner, Manfred	Zwickau	Spyder PT73
3.	Aley, Peter	Halle	RS1000

Helga Heinrich gewann das Steier-Bergrennen und siegte an der heimatischen Mühlwand. Damit konnte sie ihre Karriere als „Spyder-Woman“ mit dem Gewinn der letzten ADMV-Bestenermittlung krönen.

Manfred Glöckner belegte den zweiten Gesamtrang, seine Einzelresultate sind nicht bekannt.



Manfred Glöckner 2010



Manfred Glöckner letztmalig in Aktion im Melkus PT73



Helga Heinrich als letzte Gewinnerin der Sportwagen-Bestenermittlung an der heimatischen Mühlwand

Nachbetrachtung

... sich ein Kreis: Ulli Melkus hatte mit seinem PT73 am 6. Mai 1973 als ... Asphalt einer Rennstrecke unter seine Räder genommen. Mit dem ... Fahrzeug überquerte Manfred Glöckner am 5. Oktober 1980 beim letz- ... wagenrennen der DDR-Geschichte den Zielstrich. Dazwischen liegen ... sieben Jahre – eine viel zu kurze Zeit, als dass man von einer Ära spre- ... könnte, allenfalls von einer längeren Episode.

Welche waren die Ursachen?

... dass die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen der „sozialistischen ... schaft“ für den Automobilrennsport insgesamt und für die Sportwa- ... besondere keine günstigen waren. Diese Begründung kann aber nicht ... end sein, da in der benachbarten ČSSR ähnliche zentralistische Wirt- ... strukturen herrschten. Dort spielte aber der Automobilrennsport in einer ... deren Liga. Das begann mit dem direkten rennsportlichen Engagement ... falls „volkseigenen“ Fahrzeugindustrie, ging über die Produktion renn- ... spezifischer Bauteile und -gruppen und endete nicht nur mit dem staatlich ... ten Bau von Motodromen in der Mitte der 1980er-Jahre.

... dultet als gefördert, fehlte in der DDR prinzipiell diese Integration der ... in die Entwicklung des Rennsports. Damit waren die Entwicklung und ... von Rennfahrzeugen, die Produktion von Rennsportteilen und vieles ... die Hände von Privatinitiativen gelegt. Erschwerend kam hinzu, dass ... volkseigene Fahrzeugindustrie auf hubraumkleine Zweitaktmotoren ... gt hatte, deren Einsatz im Straßenverkehr und erst recht im Rennsport ... anzeitgemäßer und fragwürdiger wurden. Auch standen ingenieurtech- ... Spitzenlösungen für den Rennsport unter diesen strukturell ungünstigen ... ngen in deutlich geringerem Umfang zur Verfügung.

Ursache für die nur kurze Sportwagen-Episode war zweifellos das halb- ... Wirken des ADMV als Trägerorganisation des Rennsports. Das beginnt ... Wankelmütigkeit bei der Erteilung der Prädikate: Die Gruppe B erleb- ... als DDR-Meisterschaft ihr Debüt. Schon im Folgejahr 1971 kippte der ... ten Meisterschaftsstatus schon wieder und ließ die Teilnehmer nur noch ... Pokal seines Präsidiums fahren. Ab 1972 gab es dann nur noch DDR- ... mittlungen. Dazu kam das unumstößliche Hubraumlimit von 1.150 ccm ... nationalen Wettbewerb. Damit blockierte man eindeutig die motorsei- ... wicklung der Sportwagen und lähmte nach und nach die Initiative und ... geiz der aktiven Rennsportler. Gleichzeitig entzog man damit der inter- ... Wettbewerbsfähigkeit der Gruppe B auf Dauer den Boden. Letztlich ... ADMV immer mehr Rundstrecken aus dem Programm und schickte ... wagen mehr und mehr in die Berge. Hatte die Gruppe B im Jahr 1970 ... Rundkurse unter ihre Räder genommen, waren es 1974 nur noch zwei. ... bis 1977 war dann nur noch das Schleizer Dreieck geblieben. Nach ... letzten Akt als Gastgeber fanden ab 1978 nur noch Bergrennen statt.

prinzipiell fehlerhafte





ie Wiederauferstehenden

... die beste Art und Weise, an die Zeit der Gruppe B DDR zu erinnern: Die liebevoll restaurierten oder neu gebauten Sportwagen und Prototypen. Egal ob es sich um die Restauration eines originalen Fahrzeuges oder um den Aufbau einer originalgetreuen Replika handelt, aus der das Bewusstsein für das Wächhalten der Erinnerung sind beide von un- geahnter Bedeutsamkeit.

... elf in der vorliegenden Dokumentation vorgestellten Sportwagen und Prototypen ist der Verbleib von sieben Fahrzeugen nicht mehr ermittelbar. Insbesondere ist es bedauerlich, dass keiner der vom Großen- Wolkgang Krug gebauten Spyder die Zeit überdau- ert. Ihr „Schicksal“ ist bis heute komplett unbekannt. Der Sapo-Lada von Wolfgang Küther ist unbemerkt verschwunden.

... igen Fahrzeugen ist bekannt, dass sie verschrot- tet zum „Ausschlachten“ freigegeben wurden. Das ist nach den Aussagen ihrer letzten Besitzer für Manfred Melkus PT73, Helga Heinrichs Daasch-Spyder und Wirthgen-Sapo zu.

... hrzeuge wurden nach dem Ende der DDR in ihrem schlechten Zustand wieder aufgebaut: Der Ludwig-Spyder mit dem SEG-Rahmen und der TR-Spyder mit dem Mono- rahmen. Die Restaurierung beider Fahrzeuge erfolgte auf der Grundlage des Vorhandenseins der fast kompletten Ori- ginals.

... er Melkus PT73 existiert heute wieder als rennferti- ges Fahrzeug. Hier standen nur wenige Restteile des Originals zur Verfügung. Ausgleichend erfolgte die Re- plikation unter sachkundiger Mitwirkung eines der Er- bauer des Originals.

... olfgang Küthers Sapo-Lada ist bei historischen Veranstaltungen eine liebevoll aufgebaute Replika zu sehen. Deren Aufbau erfolgte auf der Grundlage vor- handener Fotos und unter Mitwirkung von Wolfgang Küther. Die Fahrzeuge sollen am Ende dieser Dokumentation vorgestellt werden.



2004: Lutz Heinicke's Ludwig-Spyder SEG



2007: Der Tschernoster-Spyder



2017: Der Melkus PT73 made by Norbert Haupt



2007: Reinhard Zinglers Sapo-Lada