





DBP

## Von Dieter Braun

*Mit dem gegebenen Abstand zurückblickend, komme ich zu dem Ergebnis, dass es für meine persönliche Entwicklung außerordentlich positiv war, Sport von zunächst in Baden-Württemberg beginnend, bis hin zum Spitzensport weltweit, aktiv zu betreiben. Es gibt fast keine andere Sportart, wo Sieg und Niederlage so eng beieinander liegen wie bei meinem geliebten Motorrad-Rennsport. In einer Woche auf dem Siegerpodest, die Nationalhymne in den Ohren, mit feuchten Augen die Pokale und Gratulationen entgegennehmend, nur eine Woche später Krankenhaus, Schmerzen, Enttäuschung und das Gefühl, die ganze Welt hätte sich gegen dich verschworen. Steht man ganz oben, ist es schwieriger Lehren fürs Leben daraus zu ziehen. Man hat auf einmal sehr viele „Freunde“ und jeder will etwas mit dir zu tun haben. Sitzt man jedoch in der Scheiße, hat man zwei Möglichkeiten: Entweder man resigniert, oder man schöpft daraus neue Motivation und sagt sich: „Jetzt erst recht!“. Und genau Letzteres war immer mein Leitmotiv. Sicher hat das auch nicht jedes Mal funktioniert, wenn die Reaktion z.B. zu früh oder zu heftig ausfiel. Der Vorteil war, ich hatte keine Zeit für ein Burnout-Syndrom. Aber ganz im Ernst, wenn man gerade ganz unten war, konnte man besser die guten und echten Freunde erkennen.*

*Rückblickend gab es sicher Momente, in denen ich mich fragte, ob es das alles wert war, ob diese Momente des Hochgefühls und Erfolgs die vielen Verletzungen, Krankenhausaufenthalte und Schmerzen rechtfertigen, ob ich richtig gehandelt habe und ob ich es wieder so machen würde. Dafür gibt es zwei Antworten: „Mein Kopf sagt nein!“, geht man mit der Frage jedoch etwas tiefer und kommt zum Herz und zum Bauch, dann lautet die Antwort: „Auf jeden Fall!“.*

*Nach meinem Rücktritt im Jahr 1977 und der anschließenden Genesungszeit gründete ich u.a. ein Dieter Braun Racing Team, bei dem auch einige Deutsche Meistertitel zustande kamen; neben Thomas Grässel und Sepp Hage auch Roland Kopf. Er war der einzige Sohn wohlhabender Eltern mit verschiedenen Unternehmen. Beim letzten Deutschen Meisterschaftslauf der Saison 1980 auf dem Nürburgring stand er bereits als Deutscher Meister der 250er-Klasse fest. In der Linkskurve nach Start und Ziel kam er von der Strecke ab und wollte in einem etwas größeren Bogen übers Gras wieder auf die Strecke zurückfahren. Aus unerfindlichen Gründen war der sogenannte Sturzraum mit einem quer zur Fahrbahn verlaufenden Wassergraben versehen. Kopf hatte seine Geschwindigkeit schon bis auf zirka 70 km/h drosseln können. Dann aber kreuzte das Vorderrad seiner Yamaha den Graben und versank darin. Roland wurde kopfüber, in hohem Bogen über den Lenker geschleudert, er landete stumpf auf dem Rücken. Ein Rückenwirbel war gebrochen und Roland Kopf seitdem querschnittsgelähmt. Im Jahr 2007 besuchte ich ihn in seinem Supermarkt in Goldscheuer. Auf meine Frage: „Wie geht es Dir?“, antwortete mir Roland mit einem freundlichen Lächeln im Gesicht: „Danke, mir geht es wirklich sehr gut. Ich weiß nicht, ob es mir so gut ginge, wenn ich nicht gestürzt wäre und noch gehen könnte!“. Diese Aussage hat mich sehr beeindruckt. Krisen gehören zum Leben, und wahre Größe zeigt sich darin, sie zu überstehen. Keine Krise ist so schlimm, dass man sich nicht davon erholen könnte. Und je größer das Elend ist, aus dem man sich erhebt, desto größer ist auch der persönliche Gewinn!*

*Mit herzlichen Grüßen  
Dieter Braun*



DBP

1965 beim Motocross mit Gipsverband an der rechten Hand, die Verletzung zog er sich bei einem Sturz beim Bergrennen „Freiburg-Schauinsland“ zu

## Vom Motocross zum Motorradrennsport

Als Dieter 1962 seine motorsportlichen Ambitionen in die Tat umsetzte, war er immerhin schon 19. Für die heutigen Verhältnisse ein unvorstellbares Einstiegsalter, aber damals war manches anders und einiges davon bestimmt nicht schlechter.

Selbstverständlich ahnten seine Eltern nichts vom neuen Hobby ihres Nesthäkchens: **„Von Mutter und Vater hätte ich nie die Erlaubnis für den Motorsport bekommen, geschweige denn Unterstüt-**

**zung für meine Aktivitäten erfahren. So musste zu Beginn meiner Laufbahn die Motocross-Maico bei meinen Freunden und Cousins Xaver und Rudi Kling versteckt werden.“**

Schon das Premierenjahr verlief recht erfolgreich, in dem Dieter Braun mehrmals auf dem Podiumsplatz stand. Bereits 1963 gewann er die Württembergische Meisterschaft in der Junioren-Klasse bis 175 ccm! Dabei siegte der Hermaringer immerhin bei acht Läufen. Cousin



DBP

1963 Sieger beim Motocross in Ottenbach

# 1968: Das erste komplette Jahr in der Weltmeisterschaft

Das westdeutsche Versandhaus Neckermann war damals offizieller Importeur von Motorrädern der Marken Jawa und CZ aus der Tschechoslowakei sowie MZ aus der ehemaligen DDR. Seit vielen Jahren gehörten die Maschinen aus dem Osten unseres Heimatlandes zum Geschehen in der Weltmeisterschaft. Deshalb entschlossen sich die Verantwortlichen des Unternehmens, ein eigenes Team zu bilden und in den globalen Titelkampf zu schicken. Verkaufsleiter Rudolph konnte zuvor Firmeninhaber Josef Neckermann von der Teilnahme an der Weltmeisterschaft überzeugen, schließlich war erfolgreicher Motorsport schon damals ein Argument zum Kauf von Motorrädern.

Der beliebte und legendäre Herr Neckermann hatte generell ein großes Herz für den Sport. Zudem war er selbst ein sehr erfolgreicher Dressurreiter. Neckermann gewann sechs Medaillen, darunter zwei goldene, bei verschiedenen Olympischen Spielen.

Siegfried Möhringer und Dieter Braun wurden als Fahrer für die 125er- und 250er-Kategorie verpflichtet. Möhringer galt als talentierter Rennfahrer, und durch seine vorherigen Einsätze mit privaten 125er-MZ, als ausgesprochener Spezialist für Zweitakt-Motorräder.

175.000 Besucher kamen zum 1968er-Saisonauftritt zur Südschleife des Nürburgrings. Das launische Wetter der Eifel zeigte sich jedoch von seiner besten Seite, die ersten WM-Punkte wurden bei Sonnenschein und warmen Temperaturen vergeben. Bereits am Samstag fand der Lauf der Achtelliter-Klasse statt, 44 Fahrer standen in der Startaufstellung. Phil Read und Bill Ivy, beide Werksfahrer für Yamaha, bestimmten von Beginn an das Geschehen, die japanischen Vierzylinder waren einfach schneller. Während

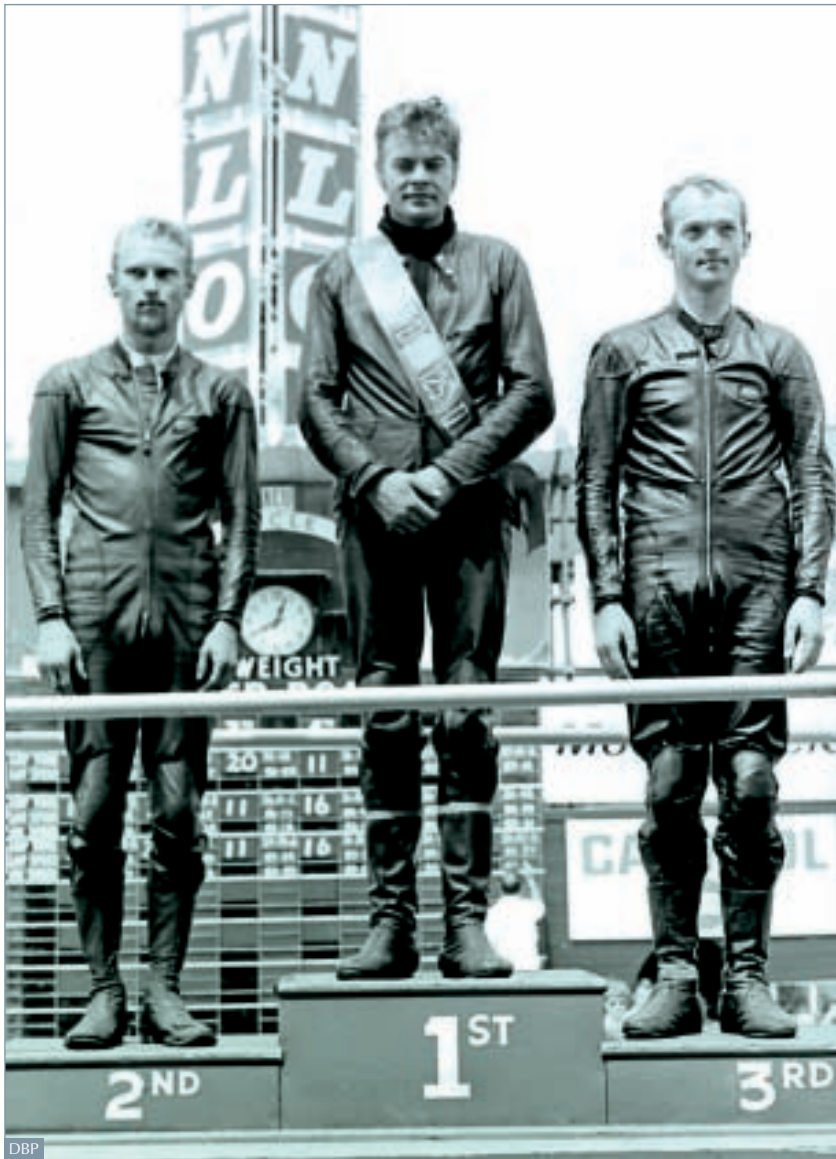


DBP

*#210 Dieter Braun und #218 Siegfried Möhringer in der Betonkurve auf der Südschleife des Nürburgrings*

Ivy durch einen Kurbelwellenschaden aufgeben musste, gelang Read ein Sieg in souveräner Manier. Der deutsche Suzuki-Fahrer Hans-Georg Ansheidt überquerte nach dem Briten die Ziellinie. Möhringer und Braun, die beiden MZ-Piloten, lieferten sich mit ihren Einzylinder-

Maschinen ein sehenswertes Duell um den dritten Podiumsplatz. „Die MZ besaß am Lenkerstummel einen Hebel, mit dem das Benzin-/Luftgemisch fetter oder magerer eingestellt werden konnte. Der Verstellbereich mit diesem Hebel ging über drei Düsengrößen. Es war bekannt, dass



*Dieter Braun ganz oben: bei der TT 1970 nach dem 125er-Lauf auf der Suzuki,  
Zweiter Börje Jansson (Maico), Dritter Günter Bartusch (MZ)*

Die Tour zur Isle of Man entwickelte sich zu einer wahren Odyssee. Der Hermaringer benutzte einen Atlas im Taschenformat, vermutlicher Maßstab 1:5.000.000, seine Englischkenntnisse beschränkten sich damals auf die Worte „nice girls“ und „beauty woman“.

Ja, Dieter hatte sich perfekt auf die Reise zur TT vorbereitet. Doch die Briten erwiesen sich als sehr hilfsbereite und motorsportbegeisterte Leute. Polizisten und Tankwarte halfen dem Deutschen

den Weg zur Isle of Man zu finden. Allerdings, bei diesem Grand Prix herrschten andere Gesetze. Erstens: Der Kurs ist mit reichlich 60 Kilometern Länge eine wahre Marathonstrecke. Zweitens: Dadurch sind die Anforderungen an Mensch (Rennfahrer) und Material (Motorrad) besonders hoch. Drittens: Die Streckenführung tangiert neben Ortsdurchfahrten auch Bergpassagen und Küstenabschnitte. Dadurch sind unterschiedliche Witterungsbedingungen keine

Seltenheit. Asphaltierte Sprunghügel lassen die Rennfahrer zu wahren Fliegern werden. Viertens: Die Läufe der einzelnen Klassen werden nicht gemeinsam ausgetragen, die Fahrer starten einzeln und somit zeitversetzt. Fünftens: Damals gab es täglich eine technische Abnahme der Rennmaschinen; die Zeit von 4.45 Uhr nahmen die Sonnyboys der Motorrad-Weltmeisterschaft mit „großer Freude“ zur Kenntnis.

Für die 250er- und 350er-Klasse wurden je sechs Runden angesetzt. Braun beendete beide Läufe nicht.

Bei dem Viertelliter-Motorrad aus Zschopau wurde ein Kolben zu heiß und brannte sich letztendlich fest. Mit der auf



*Siegerpokal der TT*

**Doch das war mir dann egal. Ich war Weltmeister!**“ Übrigens, in der Geschichte der Achttelliter-WM, von 1949 bis in die Gegenwart, gelang es nur drei deutschen Rennpiloten, dieses hohe Ziel zu verwirklichen: Werner Haas (1953), Dieter Braun (1971) und Dirk Raudies (1993). Der Hermaringer gewann mit MZ in Finnland keine weiteren Punkte, doch das spielte an diesem ersten Sonntag im August absolut keine Rolle. Dieter war Weltmeister!

Auf den Ulster-Grand-Prix verzichtete der frischgebackene Champion. Nein, an den Feierlichkeiten lag es nicht. Die

Nordiren entpuppten sich als Schotten und geizten mit dem Startgeld in ungewöhnlich niedriger Form.

In Monza war Braun wieder in den Starterlisten der Klassen bis 125, 250 und 350 ccm zu finden. Leider musste er den Achttelliter-Lauf mit einem gebrochenen Kolbenring viel zu früh beenden, brachte aber die 250er-MZ auf einem schönen vierten Platz ins Ziel. Fünf Weltmeisterschaftspunkte (6. Platz) gewann der Lange auch im Grand Prix der 350er-Kategorie. Allerdings steuerte Dieter dabei erstmals seine neu erworbene Yamaha.



Die Weltmeisterschaftsurkunde von Dieter Braun 1970 in der Klasse 125 ccm



Sieg für Dieter Braun

Zum Saisonfinale, im Montjuich-Park von Barcelona, gelang ihm mit dem japanischen Motorrad sogar der Sprung auf die fünfte Position. Das Viertelliter-Rennen wollte der Hermaringer in Spanien ebenfalls mit einer Yamaha bestreiten, doch auf Grund erheblicher Probleme mit dem Getriebe wurde das Starterfeld ohne ihn auf die Reise geschickt. Der Achttelliter-Grand-Prix endete für den neuen Weltmeister mit einem vierten Rang.

Abseits der Rennstrecke in der Heimat wurde Dieter viel Ehre zu teil. Bürgermeister und Landrat waren motorsportinteressierte Leute, sie spendierten dem Sohn des Ortes einen riesengroßen Empfang. Die drei Kilometer lange Straße von Hermaringen nach Sachsenhausen wurde gesperrt, 10.000 Menschen standen Spalier und jubelten ihrem Dieter Braun auf der 125er-Suzuki zu. Unvergessliche Momente für den Fahrer und die Fans gleichermaßen!



DBP

Die Fans aus dem Osten sympathisierten mit dem Fahrer aus dem Westen

## 1971: Grenzenloser Jubel auf dem Sachsenring

Dieter begann die Saison als amtierender Weltmeister der Achttelliter-Klasse.

„Erstmalig arbeiteten 1971 zwei Mechaniker hauptberuflich für mich. Eigentlich wollte ich nur einen, der nicht wie bisher nur hobbymäßig sondern ganztätig meine Motorräder repariert. Bis mich im März ein Brief erreichte; der Absender war ein Toni Mang aus Inning am Ammersee. In diesem Schreiben stand, dass er und sein Freund Sepp Schlögl den Job gern machen möchten. Beim anschließenden Telefonat erklärte ich Toni, dass ich keine zwei Mechaniker bezahlen könne, daraufhin sagte er mir, beide möchten mich, da sie Freunde sind, zusammen für den Lohn von Einem, während dieser Saison begleiten. Damit war ich natürlich einverstanden. Vier Wochen später trafen die zwei in Hermaringen

ein. Ich zeigte ihnen ihr neues Zuhause; es umfasste in meinem Bungalow zwei Zimmer mit Dusche und Toilette. Gleich anschließend fingen sie an, in der Werkstatt an der Suzuki zu arbeiten, die noch genau so dastand wie ich sie im Herbst hingestellt hatte. Schon am Abend stellte ich fest, dass ich mit den beiden großes Glück hatte, denn sie verstanden ihr Handwerk richtig gut. Als erstes machten sie die Sitzposition auf der Suzuki für meine Körpergröße von 1,88 Metern so gut wie möglich passend.“

Während Toni später selbst Grand-Prix-Sieger und mehrfacher Weltmeister wurde, betreute Sepp bis 1977 die Rennmaschinen von Dieter. Auch in der Gegenwart gehört Schlögl zu den international anerkanntesten Technikern im Motorradrennsport.



HNA

Harald Bartol mit der Ex-Suzuki von Dieter Braun



FB

*Dieter Braun auf der SMZ 250*



HN

*Training auf dem Sachsenring*

sechs und sieben. Spezielle Erinnerungen hat Dieter an Dave Simmonds: „Wir waren, trotz harter Konkurrenz, richtig gute Kumpels, Dave war wirklich immer sehr nett. Leider kam der Brit sehr tragisch ums Leben. Er starb am 23. Oktober 1972 im französischen Rungis an den Verbrennungen, welche er sich bei der Explosion einer Gasflasche im Wohnwagen von Jack Findlay zugezogen hatte.“

Jarno Saarinen war der große Favorit im Weltmeisterschaftslauf der 250er-Klasse, der Finne wurde dieser Rolle gerecht und siegte überlegen. Hinter dem späteren Titelträger kämpften Gould, Read, Braun, Dodds, Grassetti, Jansson, Lämsivuori, Andersson, Kanaya und Pasolini um die verbliebenen Podiumsränge. Dieter zeigte einmal mehr das Potenzial der SMZ; mittlerweile war der



Ein Fachgespräch unter Weltmeistern: Giacomo Agostini und Dieter Braun

nahm er das Rennen noch einmal auf, schied aber wenig später mit Fahrwerksproblemen aus.

Zum Grand Prix in Brünn standen für Dieter beide Klassen im Programm. Er bestätigte sein 350er-Resultat von Assen und wurde erneut als Fünfter abgewunken. Die maximale Punkteausbeute gelang in der Tschechoslowakei Teuvo Länsivuori, der Finne bezwang das vom Erfolg verwöhnte MV-Agusta-Duo. Giacomo Agostini und Phil Read sahen über 28 Sekunden nach dem Yamaha-Fahrer die schwarz-weiß-karierte Flagge.

Im Weltmeisterschaftslauf der Klasse bis 250 ccm kehrte Dieter in die Erfolgspur zurück. Von Beginn an zeigte er den anderen 44(!) Startern nur noch das Hinterrad seiner, von Sepp Schlögl her-

vorragend eingestellten japanischen Maschine. Der Bayer hatte vor diesem Lauf einen neuen zweiten Zylinder montiert, diese Maßnahme zahlte sich aus. Nach neun Runden erklang, auf dem alten Brünner Kurs, das Deutschlandlied zur Ehre von Dieter Braun. Die vielen Fans aus der DDR bereuten die Reise in die mährische Messemetropole nicht.

Übrigens, die tschechischen Tesla-Lautsprecher waren nicht so störanfällig. Die meisten RFT-Produkte dieser Art, zwei Jahre zuvor in Hohenstein-Ernstthal, blieben bekannterweise während der deutschen Nationalhymne stumm. **„Die Atmosphäre unter den Zuschauern in Brünn glich damals der Stimmung auf dem Sachsenring bis 1972“**, erinnert sich der Schwabe. Sepp Schlögl erhielt den

Lohn für seine hervorragende Arbeit. Dieter Braun fuhr seinen nie gefährdeten Start- und Ziel-Sieg auf einer von seinem Mechaniker vorbereiteten, käuflichen Rennmaschine heraus, während der Zweitplatzierte, Michel Rougerie, und der Drittplatzierte, Teuvo Länsivuori, auf den Werksmaschinen von Harley-Davidson bzw. Yamaha unterwegs waren und das jeweils zugehörige Technikteam hinter sich hatten. David besiegte wieder einmal Goliath!

Nach diesem Sieg reiste der Herma-ringer als neuer Führender im Gesamt-klassement nach Skandinavien. Dieter konnte wieder Weltmeister werden!

Eins vornweg: Sowohl in Anderstorp als auch in Imatra beendete Braun die 350er-Läufe nicht, technische Probleme

# 1975: Drei weitere Siege und Punkte in vier Klassen

Der Saisonauftakt in Le Castellet entsprach überhaupt nicht Dieter Brauns den Erwartungen. Am Dienstag vor dem Grand Prix von Frankreich saß er bereits im Sattel, als Testfahrer für die Reifenfirma Michelin. Eigentlich eine gute Gelegenheit, um sich an den Kurs, der nicht zu seinen bevorzugten Strecken gehörte, schon einmal zu gewöhnen.

Die Techniker hatten erstmals auch einen Slick auf das Vorderrad seiner Yamaha montiert, doch die Versuchsfahrt endete frühzeitig mit einem Malheur. Schon in der zweiten Kurve rutschte bei ungefähr 180 km/h das Vorderrad weg. Dieter verletzte sich, trug Hautabschürfungen und Verbrennungen, vor allem an der rechten Hand, davon. Obwohl er nicht aufgab, stürzte er am Samstagmorgen erneut in der schnellen Rechtskurve am Ende der Mistral-Geraden.

„Wir hatten damals keine Reifenwärmer um die Slicks auf Temperatur zu bringen. Mein vorderer Reifen ist wie auf Glatteis gerutscht. Leider hatten wir noch keinerlei Protektoren um uns vor Verletzungen zu schützen. Die Spuren dieser zwei Stürze kann man deshalb an meinen Händen und Beinen heute noch sehen. Trotzdem bin ich das Qualifikationstraining (gegen zirka 60!!! Konkurrenten) gefahren und habe mich auch qualifiziert, aber eine komplette Rennteilnahme war einfach nicht mehr möglich.“ Budgetbewusst absolvierte er in der 250er- und der 350er-Klasse nur die nötigen Pflichtrunden, um das erforderliche Startgeld zu kassieren. Später stellte sich heraus, dass die Holme der Vorderradgabel mit 100 bzw. 120 ccm unterschiedliche Füllmengen hatten. Das und die kalten Slicks waren die eigentlichen Ursachen der zwei Stürze!

Noch immer gehandicapt, reisten Braun und sein Team drei Wochen spä-



*Steht mein Name in der Zeitung?*

ter nach Jarama. Im Rennen der Viertelliter-Klasse hatte er keine Chance auf Weltmeisterschaftspunkte und beendete dieses Rennen selbst vorzeitig. Er sparte seine Kraft für den 350er-Lauf, und der

Erfolg gab ihm schließlich Recht. Während sich Giacomo Agostini, Johnny Cecotto, Hideo Kanaya und Victor Palomo um den Tagessieg stritten, sah der Schwabe als Fünfter die schwarz-weiß-

# 1977: Der 2. Mai, ein schwarzer Tag auf dem Salzburgring



*Nach dem schweren Unfall*

Dieter Braun beendete seine Karriere nach dem heftigen Unfall auf dem Nürburgring nicht. Ja, er wollte mit 34 Jahren und der damit verbundenen Erfahrung noch einmal richtig angreifen. In Vorbereitung auf die Weltmeisterschaft startete er bei einem internationalen Rennen in Belgien. Allerdings war der Hermaringer noch immer arg gehandicapt. Der Ellenbogen und der Unterarm waren mit Schrauben, Nägeln und einer Metallplatte fixiert. Zur Stabilisierung trug er eine Schutzmanschette aus Leder.

Sepp Schlögl hatte den Motor der 250er-Yamaha auf Drehschiebereinlass umgebaut. Dieter kämpfte um einen Platz auf dem Podium, bis gegen Ende des Rennens die Yamaha immer schlechter lag, da sich die Arretierung der Feder des Zentralfederbeins gelöst hatte. Glücklicherweise konnte er einen weiteren Sturz vermeiden.

Unmittelbar nach diesem Rennen entwickelte sich ein Kontakt zu Herrn Becker von Kawasaki. Die japanische Marke wollte mit einem deutschen Fahrer

in die Weltmeisterschaft. Natürlich suchten sie einen schnellen Fahrer.

Dieter entsprach den Vorstellungen von Kawasaki! Es wurden sogar Vergleichsfahrten mit der Yamaha und der Kawasaki vereinbart. **„Dazu kam es auch, aber nur zwischen zwei Schikanen in einem Streckenteil des Hockenheimrings. Trotzdem spürte ich das Leistungsvermögen und das überragende Handling der Kawasaki.“** Dieter war vom Potenzial dieses Motorrads überzeugt, seinen Mechaniker konnte er behalten, dies war

# Neue Herausforderungen nach dem Ende seiner Rennfahrer-Karriere

Durch die schlimmen Ereignisse am ersten Mai-Sonntag 1977 auf dem Salzburgring musste Dieter seine Karriere als Motorradrennfahrer beenden. Die eigene Gesundheit und der Aufbau einer neuen Existenz standen ganz klar im Mittelpunkt.

Anfang 1978 begann der zweifache Weltmeister mit dem Verkauf von Motorradbekleidung und er eröffnete ein eigenes Geschäft. Nach Brauns Entwürfen und Zeichnungen wurden die Sachen zunächst in Deutschland und später in Korea hergestellt. „Dieter Braun Motorradbekleidung“ hatte schnell einen guten Ruf in der Szene, schließlich wusste er selbst am besten, wo das Leder drückt.

Reinhold Roth, Gustav Reiner, Karl-Thomas Grässel, Sepp Hage und Roland Kopf gehörten zu den bekanntesten Trägern des Labels von Dieter.

1980 wurde der Schwabe vom ZDF als Co-Kommentator und Experte für die Grand-Prix-Übertragungen engagiert. Dabei saß er gemeinsam mit Christa



Dieter Braun bei der Büroarbeit ...

Haas, die Blondine hieß damals noch Gierke, und Falko Fröhner vor dem Mikrophon. Bis 1999 folgte der gleiche Job bei Eurosport. Im ersten Jahr mit Jacques Schulz, dann zwei Jahre mit Andreas Richter und eine Saison mit Rudi Moser.

Dabei war Dieter für die TV-Zuschauer stets ein sehr fachkundiger Partner. Das Comeback des Sachsenrings, als Austragungsort der Motorrad-Grand-Prix von Deutschland, ist ihm dabei in besonderer Erinnerung geblieben.



... und als gefragter Moderator bei ARD, ZDF, Eurosport und MDR



Dieter Braun als Instruktor für Kawasaki-Fahrtrainings, die er gemeinsam mit Toni Mang, Ernst Gschwender und Andreas Hofmann durchführte



DBP

Dieter mit einer Maico auf dem Schottenring

## Dieters Einsätze bei Classic-Veranstaltungen

Diese Veranstaltungen erfreuten und erfreuen sich einer ständig wachsenden Beliebtheit, nicht nur bei den Fans, sondern auch bei den ehemaligen Fahrern. Ohne Classic-Rennen wäre die Welt des Motorradrennsports sehr viel ärmer.

Dieter konnte lange Zeit nicht daran teilnehmen, eine Bandscheiben-Operation sorgte für große Schmerzen. Ausgerechnet bei der Centennial Classic, 1998 im holländischen Assen, konnte Dieter nicht antreten. Doch er blieb das, was er in seiner Karriere immer war, ein Kämpfer. Auf dem Schottenring gab er im August 1999 sein Comeback auf der Rennmaschine, trotz großer Probleme saß er im Sattel einer 125er-Maico.



DBP

Konkurrenten und Freunde zugleich: Aalt Toersen, Jan De Vries, Angel Nieto und Dieter Braun in Assen (v. l.)



# Dieter Braun

## Weltmeister und Publikumsliebling ...

... gewann in seiner Laufbahn zwei Weltmeisterschaften, drei Vizetitel und er sah nach 14 Motorrad-Grand-Prix als Erster die schwarz-weiß-karierte Flagge. Aber nicht nur deshalb erreichte er den Status eines Publikumsliebings. Mit unterlegener Technik holte er sich 1970 den Titel in der Achttelliter-Klasse, drei Jahre später die Krone des Jahresbesten in der Weltmeisterschaft der Viertelliter-Motorräder. Am 11. Juli 1971 gelang ihm ein Erfolg von historischer Bedeutung. Auf dem Sachsenring, im Osten des damals geteilten Deutschlands, bezwang der westdeutsche Braun die komplette Weltelite im Grand Prix der 250er-Maschinen. Dieter sorgte damit für einen wahrhaft grenzenlosen Jubel der 200.000 Besucher. „Während des Rennens motivierten mich die Zurufe und das Winken der Zuschauer zusätzlich. Nach dem Zieleinlauf war ich überwältigt und auch etwas betroffen von den Emotionen, die mir von den Fans entgegengebracht wurden“, erinnert sich der lange Schwabe. Selbstverständlich berichtet der Autor noch einmal genau über die damaligen Ereignisse in Hohenstein-Ernstthal, schließlich gehörte er als Jugendlicher zu den Augenzeugen. Doch dieses Buch beinhaltet mehr! Von Dieters Kindheit, mit Priesterseminar(!!!), den Anfängen im Motocross, dem plötzlichen Ende der Karriere in der Weltmeisterschaft, bis zu Dieters Comeback bei zahlreichen Classic-Veranstaltungen, sind viele Details nachzulesen. Dabei werden nicht nur die sportlichen Einsätze von Braun betrachtet, viele Episoden vom Geschehen neben den Rennstrecken sind gerade in der Gegenwart interessant und wissenswert zugleich. Ein Augenzwinkern lässt sich dabei manchmal nicht vermeiden. Dieter Braun gehörte zu den erfolgreichsten deutschen Motorradrennfahrern. Publikumsliebling ist er bis heute geblieben!

