

Peter katsarski

dipl.-ing architekt

gneisenaustrasse 19
1 0 9 6 1 berlin
tel.: 030-69 04 23 23
fax.: 030-69 04 23 24
mobil: 0171- 548 36 29
peter.katsarski@t-online.de
[http //www. katsarski. de](http://www.katsarski.de)

peter katsarski - gneisenaustrasse 19 - 10961 berlin

Sehr geehrter Herr Paris !
Liebe Ehrengäste und Freunde !
Liebe aktive und ehemalige Clubmitglieder !

1969, was war los in diesem Jahr ?

- ... die Berliner Mauer stand schon 8 Jahre und machte Motorsport in Berlin zu einem Inselvergnügen
- ... Richard Nixon wurde zum US-Präsidenten gewählt
- ... der Vietnam Krieg begann
- ... Studenten und Schüler begehrten auf gegen das „*Establishment*“
- ... am 28.September wurde Willy Brandt Bundeskanzler
- ... Neil Armstrong betrat am 20. Juli als erster Mensch den Mond
- ... der § 175 wird durch die 1.Strafrechtsreform aufgehoben, somit sind gleichgeschlechtliche Beziehungen nicht länger strafbar
- ... Dieter Tomas Heck präsentierte im Januar die erste ZDF Hitparade mit dem ersten Top Song *Ich denke an Dich* von Roy Black
- ... John Lennon heiratete auf Gibraltar Yoko Ono
- ... Platz 5 der Jahres- Hitparade erzielte ein Skandalsong aus Frankreich: Serge Gainsbourg und Jane Birkin hauchten; *Je t`aime*
- ... ein gewisser Ralf Schumacher wurde geboren
- ... Formel 1 Champion wurde der Schotte Jackie Stewart
- ... am 5.Dezember konnte ich endlich meine Führerscheinprüfung ablegen, sehr zur Freude meines Fahrlehrers, der wirklich froh war, dass sein Kadett die 11 Fahrstunden trotz Zwischengas und hoctourigem Runterschalten unbeschadet überstanden hatte
- ... noch im Dezember wird das Victory Team Berlin gegründet

Ganz am Anfang stand der Wunsch mit dem ersten Auto und dem noch frischen Führerschein irgendetwas „Sportliches“ anzustellen, doch was waren das für Autos:

Harald Marquardt hatte einen, an der Hinterachse tiefergelegten und mit negativem Sturz versehenen Fiat 500;

Rainer Ludwig düste mit einem dunkelroten 3-Gang Renault R 4, meistens beladen mit Fernsehreparaturkoffer und ersteigerten Fernsehgeräten durch die Gegend;

ich selber nannte einen, in colorado-gelb (wie die BMW ALPINA Rallyewagen) lackierten BMW 700 LS ohne Stoßstange meine eigen, der nach 3 Monaten leider mehr Öl als Benzin verbrauchte (leider nicht das Coupe, wie von Torsten Volklandts Freund, das ich nicht kaufen durfte);

und meinem Vater mit seinem Mercedes Coupe, dem ersten Vorsitzenden des Victory Team, was nötig war, da man damals erst mit 21 Jahren volljährig wurde und erst dann ein verantwortliches Ehrenamt ausüben durfte. Die motorsportlichen Ambitionen meines Vaters waren eher unterentwickelt, und bestanden im wesentlichen darin, seine Garage zum Schrauben zur Verfügung stellen zu dürfen und die Verpflegung aller Anwesenden bei den häufigen Treffen in meinem elterlichen Zimmer zu übernehmen, eine nicht zu unterschätzende und wichtige Aufgabe für die ich meinen Eltern sehr dankbar bin.

So wurde dann die erste Nachtorientierungsfahrt des MCSW zur Premierenveranstaltung, statt Wegstreckenmesser wurden Laternen oder Häuser gezählt (Breite in Berlin meist 20 Meter) und wir belegten immerhin einen 27. Platz für den wir einen gravierten Zigarettenspender bekamen, wir waren unheimlich stolz... und hatten Blut geleckt!

Ergebnis: der R4 wurde aufgerüstet: Rainer konstruierte und baute aus einem Tonbandzählwerk einen Tripmaster, was mich noch heute in Ehrfurcht versetzt; aus einem Lampenschwanenhals eine Beifahrerleuchte, montierte zwei Halogen-Zusatzscheinwerfer und einen riesigen, schaltbaren Rückscheinwerfer, wir wurden so von Veranstaltung zu Veranstaltung professioneller. Das reichte aber noch immer nicht, der R4 erhielt ein 4- Gang Getriebe, einen stärkeren Motor, Scheel-Schalensitze und eine auffällig knallgelbe Lackierung, schließlich wurden wir zunehmend gefürchtet, wenn das Nebelhorn ertönte, das ich blies um Rainer zum exakten Zeit-Stempeln an die ZK zu rufen, die umgehend in atemberaubenden Schräglagen angefahren wurden.

Wir waren etwas anders als die anderen und wollten das auch sein.

Es stellten sich zunehmend Erfolge ein, wir lernten Gleichgesinnte kennen: meinen leider verstorbenen Freund Joachim Hennrich, den erst ab Null Uhr (Taxe 4) aktiv werdenden Taxikutscher Georg Reichert, Thomas Dartsch mit Rieke, seiner späteren Frau, dem immer müden Knütchen Kolbe mit Freundin Annelie, Wolfgang Krapick mit seiner imposanten Partnerin, Michael Markowski mit den streng riechenden Füßen, Klaus Michling, der immer eigenartige Baja-VW-Käfer Umbauten, Austin Froschauge oder ähnliches bewegte. Das frühe VTB bestand fast ausschließlich aus aktiven Fahrern oder Beifahrern, keiner älter als 30, keiner mit Familie, aber alle mit Riesenspaß und enormen Gemeinschaftsgefühl: so zeugen etliche Mannschaftspreise von recht erfolgreichem Basis-Motorsport, der damals noch mit bezahlbaren, alltagstauglichen Strassenfahrzeugen betrieben werden konnte. Man sah das schwarze V auf gelbem Grund, die leicht anmaßende Namensgebung- obendrein noch in englisch, immer häufiger .

Natürlich hätten wir auch in einen der bereits bestehenden Motorsportvereine eintreten können:

etwa in den MCSW, für den Waltraud Laue, eine Patientin meines Vaters heftig intervenierte,

oder helfen, dass sich die Heinkel Staffel doch nicht auflöst (wer kennt die noch),

oder den vcb, der schon damals perfekt und straff organisierten war, aber uns etwas zu perfekt und arriviert erschien.

Wir wollten einen anderen Weg gehen und das traf durchaus den Zeitgeist auch einiger anderer, und so war es nicht verwunderlich, dass eines Tages in der Charlottenburger Saldernstrasse, im Elternhaus Reichert, ein Treffen zwischen einer Gruppe von ebenso Motorsportverrückten des *Austin Raedisch Racing Teams*, um Gerd Wendt und einen gewissen Dieter Schelske herum, für den damals eigentlich nur Fiat Autos baute, stattfand. Ergebnis: das halbe Austin Raedisch Team und das Victory Team fusionierten. Manne Jackstiess, Bernd Warminsky, Jürgen Bauer mit seiner damaligen Freundin Pamela Wittig waren nur einige aus dieser Gruppe. Wir wuchsen unaufhörlich weiter und mit Hans-Michael Wandel und einem Audi-Coupe (den müsste man heute haben!) Fahrer namens Dr. Michael Kanno kamen auch etwas gestztere Herren dazu. So fanden wir es an der Zeit, der ADAC bräuchte unbedingt einen neuen Ortsclub: uns!

Zum war es einen erfreulich, weil der betriebene Motorsport der Clubmitglieder aus dem regionalen Rahmen herauszuwachsen begann, zum anderen wurden aber auch ungeliebte Strukturen, wie feste Clubabendtermine- oder Örtlichkeiten notwendig. Reichte es bis dahin einen Tisch in irgendeinem Lokal zu reservieren, brauchten wir nun einen ganzen Raum. Trotzdem, oder vielleicht gerade deshalb nahm der Zuwachs kein Ende.

1978- und 79 waren unsere erfolgreichsten Jahre: **1979** stammten fast alle Berliner Meister aus dem VTB, zudem 7 der ersten 10 der Rallyemeisterschaft, Deutscher Slalompokal, Bergrennen Rundstrecke, ich wurde Vizemeister der deutschen Formel Ford Meisterschaft, das war schon eine supertolle Zeit und wir waren mächtig stolz auf das Victory Team Berlin, das in der Region Berlin seinen Platz unter den Ortsclubs des ADAC und im Motorsport gefunden hatte. Doch die Spitze zu halten ist, wie wir alle wissen sehr viel schwieriger. Stück für Stück entfernten wir uns von dem ursprünglichen Ansatz der Gemeinschaft der aktiven Fahrer. Mit dem Formel 3 fuhr ich nur einmal im Jahr in Berlin, Rallyemeisterschaftsläufe fanden im Berliner Raum fast gar nicht mehr statt, selbst für Slalom-Wettbewerbe auf höherem Niveau musste man durch halb Deutschland rasen, und es wurde alles technisch und organisatorisch aufwendiger und leider auch teurer. Beruf und Familie forderten immer mehr Zeit und die Anzahl der wirklich Aktiven wie auch die Zahl der Veranstaltungsteilnahmen nahmen rapide ab.

Eine attraktive neue Aufgabe waren dann die ADAC Berlin- Brandenburg Jugend Kart Veranstaltungen, die wir mit viel Elan und Eifer durchzuführen begannen, aber nicht alle Clubmitglieder waren davon begeistert.

Auch meine eigene Motorsportzeit neigte sich dem Ende zu und es wurden immer weniger, aktiven Motorsport betreibende Clubmitglieder. So war an der Zeit das Steuer weiterzureichen, mit neuer Führung, frischen Ideen und anderen Zielen: Dieter Schelske wurde Vorsitzender. Youngtimer-Motorsport und ausgebildete Zeitnahmeorganisation waren die Säulen, auf denen das VTB der 90 iger Jahre ruhte.

Ich konnte anfangs mit historischen Fahrzeugen nicht viel anfangen, das änderte sich aber, nicht zuletzt durch Dieters Begeisterung ...das Ergebnis steht vor der Tür.

Ich möchte diesen kurzen Rückblick, der weder vollständig ist, noch alle Namen und Förderer nennen konnte mit Dank an die Mitglieder für die unzähligen Stunden von ehrenamtlichen Einsatzes und dem Enthusiasmus für den Motorsport beschliessen, und wünsche dem Victory Team ein kraftvolles Weiterbestehen, dem Vorstand eine Vision für die Zukunft mit Mitgliedern und Freunden die helfen diese umzusetzen und uns allen einen weiterhin schönen Abend.