

Oldtimer-Leidenschaft (6)

# Erinnerungen an ein „kleines Wunder“

Oldtimer-Fan Hans Schneider aus Hiddenhausen besaß einst ein ganz besonderes DKW-Modell. Wie diese legendären Automobile den Grundstein für den heutigen Erfolg der Audi AG legten.

Jörg Militzer

**Kreis Herford.** „DKW, das kleine Wunder, fährt den Berg hinauf, wie andere runter!“, lautete einst ein verkaufsfördernder Slogan für die agilen Zweitakt-Automobile der Marke DKW. Was von der Werbeabteilung des Herstellers Auto-Union seinerzeit als vorteilhaftes Antriebskonzept gepriesen wurde, erwies sich schließlich als größtes Manko der Fahrzeuge mit dem Vier-Ringe-Emblem am Kühlergrill und der blauen „Öl-Fahne“ hinter dem Auspuffrohr. Erst nachdem 1965 der letzten DKW-Neuentwicklung mit Namen F 102 ein „Viertakt-Herz“ implantiert und diese dann auf den Namen Audi getauft wurde, begann die steile Karriere der heutigen Premiummarke.

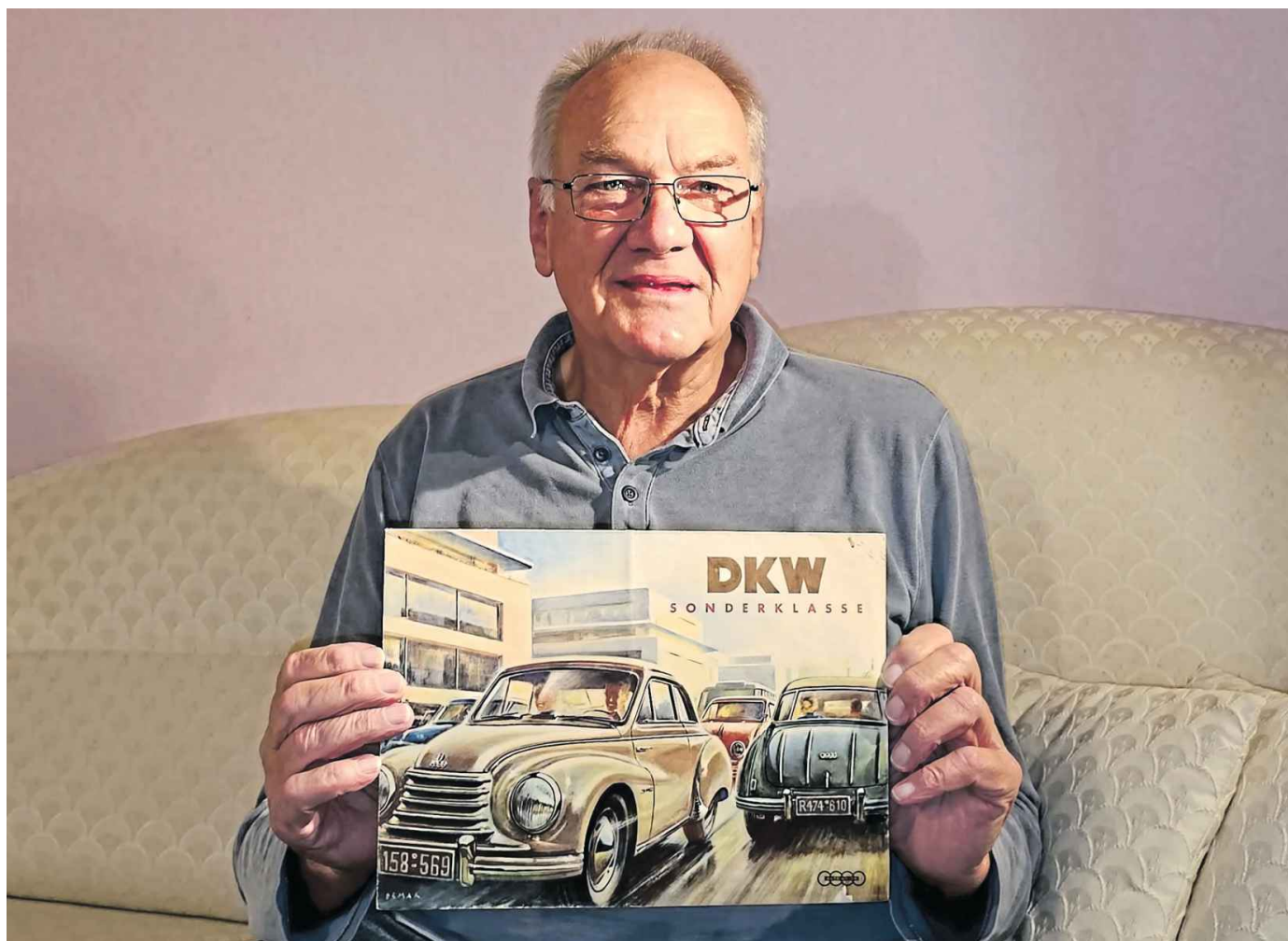
Dass die vier Ringe im Markenzeichen der heutigen Audi AG jeweils für einen einstmaligen eigenständigen Automobil- und Motorradproduzenten stehen, wissen wohl nur noch wenige. Im Jahre 1932 – unter dem Druck der Nachwehen der Weltwirtschaftskrise – gewissermaßen als Staatskonzern entstanden, vereinte das als Auto-Union bezeichnete Unternehmen fortan die zuvor eigenständigen, sächsischen Herstellerfirmen Audi, DKW, Horch und Wanderer. Verwaltungssitz wurde Chemnitz. Der sich bald einstellende Erfolg beruhte auf einem Produktportfolio, das vom kleinen DKW-Einzyylinder-Motorrad bis hin zur prestigeträchtigen Horch-Staatskarosse mit Achtzylindermotor das ganze Spektrum des Fahrzeugangebotes jener Jahre umfasste.

## Zunächst wurde die Produktion der Vorkriegsmodelle fortgeführt

Doch ab 1939 wurden auch die Produktionseinrichtungen der Auto-Union auf Rüstungsgüter umgestellt. Und nach dem verlustreichen Ende des Zweiten Weltkriegs lagen alle Standorte des Unternehmens nun hinter dem „Eisernen Vorhang“, in den von den Sowjets besetzten Teilen Deutschlands, der DDR. Dennoch wurde auch im Westen – zunächst zur Sicherung der Ersatzteilversorgung – ein Nachfolgeunternehmen gegründet, das zwar keinen Zugriff auf die alten Fertigungseinrichtungen und Entwicklungen mehr hatte, sich aber rechtzeitig die Namensrechte sicherte. So entstand im Jahre 1949 die Auto Union GmbH mit Sitz in Ingolstadt.

In Ost wie West stand zunächst die Fortführung der Produktion der Vorkriegsmodelle im Vordergrund. Zwar hatte die ehemalige Auto-Union mit dem Modell F 9 bereits 1940 ein für damalige Verhältnisse hochmodernes Fahrzeug mit Stromlinienkarosserie, Frontantrieb und Dreizylinder-Zweitakt-Reihenmotor bis zur Serienreife entwickelt, doch fehlte den Ingolstädtern sowohl der Zugriff auf die Konstruktionsunterlagen als auch auf die Prototypen. Und während im ehemaligen Audi-Werk in Zwickau der F9 unter dem Markennamen IFA nahezu unverändert in Serie ging, mussten die westdeutschen „Erben“ zunächst einige Zugeständnisse machen.

So kam in der jungen Bundesrepublik 1950 der DKW F89 Meisterklasse auf den



Weckt Erinnerungen beim heute 77-jährigen Hans Schneider, ein originaler Prospekt der DKW F 91 Sonderklasse aus den frühen 1950er Jahren, in dem auch sein ehemaliges Cabriolet beschrieben wird. Foto: Jörg Militzer

Markt, der zwar größtenteils dem F9 entsprach, jedoch noch mit dem Zweizylinder-Zweitakt-Motor des Vorläufers F8 bestückt war. Erst 1953 konnte auch die Auto Union GmbH den ursprünglich vorgesehenen Dreizylinder verbauen, was sich in der Bezeichnung 3=6 Sonderklasse (mit der internen Bezeichnung F91) niederschlug. Doch auch jetzt schien es, als liefe der Westen dem Osten hinterher. Denn während im Westen Weiterentwicklungen des F9 noch bis in die 1960er Jahre produziert wurden, löste bereits 1956 der Wartburg 311 das ostdeutsche Pendant ab.

Doch zurück zu Hans Schneider aus Hiddenhausen. Als er sich in den frühen 1970er Jahren einen solchen DKW der Baureihe F91 zulegte, wollte nicht nur in der BRD kaum jemand etwas von einem Zweitakt-Automobil wissen. Dennoch kam der passionierte Oldtimerfreund nicht umhin, sich des 34 Pferdestärken mobilisierenden Dreizylinders anzunehmen. Allerdings weniger wegen der Motorisierung, als der Karosserie. Das von ihm erworbene Fahrzeug war eines der seltenen, weil teuren ersten Modelle, die es von diesem Typ gab, es war ein zweisitziges Cabriolet. Dieses erblickte nicht – wie damals für die Personenwagen des Ingolstädters Unternehmens üblich – in Düsseldorf das Licht der Welt, sondern entstand bei dem auf Cabriolets spezialisierten Karosseriebauer Karmann in Osnabrück.



Der in Minden lebende DKW-Liebhaber Walter Wickert hatte durch Zufall das rote DKW 3=6 Cabriolet auf einem Bauernhof in Bad Salzuffen entdeckt und – augenscheinlich mit einer etwas einfacheren Kamera – fotografiert. Foto: Walter Wickert

Wie auch beim Volkswagenkonzern, zu dem die Auto-Union ab Mitte der 1960er Jahre gehören sollte, wurden zunächst die Zweisitzer in Wülfrath beim Karosierer Josef Hebmüller Söhne gefertigt. Nachdem dieser jedoch 1952 den Betrieb eingestellt hatte, übernahm Karmann den von Designer Werner Lützenkirchen gezeichneten Entwurf des DKW und produzierte diesen noch bis 1956 – zuletzt allerdings auf Basis des leicht modifizierten Nachfolgers vom Typ F93 – weiter. Dass der Absatz jedoch stetig zurückging, hängt wohl nicht nur mit dem Zweitaktmotor zusammen. Mit 8.800 DM war das zweisitzige Luxuscabriolet doppelt so teuer wie eine Volkswagen-Limousine und damit in etwa preisgleich mit einem, allerdings ebenfalls geschlossenen, 180er Ponton-Mercedes in Basisausstattung.

Zwar gehen die Angaben über die gebaute Stückzahl auseinander, aber es dürfte kaum mehr als 50 Exemplare des Topmodells dieser DKW-Baureihe gegeben haben. Grund genug für Oldtimerfreund Schneider, das Auto von einem Bekannten aus Verl zu erwerben, der das Fahrzeug wiederum vom Sohn eines Tierarztes aus Salzkotten übernommen hatte. Da in dieser Artikelserie jedoch Fahrzeuge aus dem Kreis Herford und ihre (hier ehemaligen) Besitzer im Mittelpunkt stehen sollen, könnte bei genauer Betrachtung die Geschichte jetzt auch schon zu Ende sein. Doch Hans Schnei-

der wurde während einer Spritztour mit dem roten Zweisitzer von einem Spenger angesprochen, dass er genau dieses Auto zuvor einmal besessen hatte.

Es hätte kaum einen besseren Beweis für diese Behauptung geben können, als einen Satz Schlüssel, der exakt zu dem DKW passte und den Schneider mitsamt einiger weiterer Ersatzteile in Empfang nehmen durfte. Leider lässt sich heute nicht mehr feststellen, wer der freundliche Herr gewesen war. Und auch über die weitere Geschichte des Autos sind die Angaben spärlich. Ob es vielleicht sogar jener DKW F91 war, der als Neuwagen in Bünde vom Autohaus Engelbrecht & Harig an der Bahnhofstraße an einen gewissen Walter Meyer ausgeliefert wurde? Zwar war das Auto des Rechtsanwaltes aus der Eschstraße in einem „Eierschalenweiß“ lackiert, doch nicht nur die Farbe wechselte bei einem Gebrauchtwagen ja häufig mehr als nur einmal.

Auch die Wege von Hans Schneider und seiner Sonderklasse trennten sich alsbald schon wieder. Ein Mercedes-Benz-Vertreter aus Bielefeld entdeckte das Auto, das auf dem Bauernhof eines Bekannten in Bad Salzuffen abgestellt war, und kaufte es vom Fleck weg. Denn obwohl DKW – wie auch zum Beispiel Borgward – als „untergegangene“ Automarke galt und darüber hinaus wegen des Zweitakters keine Massen mehr begeistern konnte, gab es schon damals Liebha-

ber für diese Fahrzeuge. So auch in Minden, wo ein gewisser Walter Wickert noch heute lebt und sich seit mehr als fünf Jahrzehnten den Zweitakttern der Marke DKW verschrieben hat.

Walter hatte seinerzeit ebenfalls Schneiders DKW 3=6 auf dem Bauernhof stehen sehen, an dem er regelmäßig auf dem Weg zum Studium in Bielefeld vorbeikam. Und sogar Fotos davon gemacht, wie die beiden Oldtimer-Freunde – die sich erst vor Kurzem bei einem Treffen am Kleinbahnhof in Enger kennenlernten – feststellten. Eine Frage, die sich – nicht nur den beiden – sofort aufdrängte, was ist aus dem Auto geworden? Walter Wickert ist der Verbleib des Fahrzeuges jedenfalls aktuell nicht bekannt, obwohl er selbst gleich mehrere dieser seltenen Zweisitzer besitzt und noch weitere in seinem Bekanntenkreis gefahren werden.

Doch vielleicht weiß ja ein Leser mehr? Da Hans Schneider außer einem einzelnen Foto keinerlei Unterlagen mehr zu seinem „kleinen Wunder“ besitzt, wäre es bereits hilfreich, wenn geklärt werden könnte, wer seinerzeit der freundliche Vorbesitzer aus Spenge war, Hat vielleicht jemand Erinnerungen daran, wo so ein Fahrzeug einstmals zu Hause war? Ob in Rot oder eventuell auch hell lackiert, ist dabei zweitrangig.

Der ehemalige Besitzer und der Autor dieser Zeilen würden sich über Hinweise unter Tel. 05223 6530230 freuen.



Das einzige Foto, das dem Oldtimer-Freund von seinem einstigen Liebhaberstück blieb. Rund 50 Jahre nachdem Hans Schneider das Auto besaß, würde er sich über Hinweise auf den Verbleib des Autos freuen. Foto: Hans Schneider

## Biologische Station und BUND pflegen Kopfweiden

Naturschutzaktion im Naturschutzgebiet „Vlothoer Weserwiesen“ am Samstag.

**Kreis Herford.** Seit 29 Jahren, immer in der Zeit von Oktober bis Februar, schneiden die Mitarbeiter der Biologischen Station und die ehrenamtlichen Helfer vom BUND (Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Kreisgruppe Herford) Kopfbäume im Kreis Herford. Unterstützt werden sie dabei neben ihren Freiwilligen im Bundesfreiwilligendienst (BFD) und im Freiwilligen Ökologischen Jahr (FÖJ) auch von der Waldjugend Hiddenhausen, die wieder mit vielen Leuten tatkräftig zupacken will.

Als erste Gemeinschaftsaktion in diesem Jahr am Samstag, 25. Januar, sind die Naturschützer im Naturschutzgebiet „Vlothoer Weserwiesen“ tätig: Am historischen Treidelpfad sollen 48 Kopfweiden geschneitelt werden, wie der Fachausdruck für das Zurückschneiden der Weidenäste heißt. Darunter sind relativ junge Bäume, die vor zehn Jahren gesteckt wurden, aber auch Weiden, die schon um die 100 Jahre alt sind.

Zuerst müssen die zahlreichen Äste direkt an den Baumköpfen abgesägt werden. Das ist vergleichsweise schnell gemacht, doch mit dem Aufräumen und Verarbeiten der Äste beginnt dann die „eigentliche“ Arbeit. Jede helfende Hand ist gerne gesehen. Als Dankeschön gibt es eine leckere Stärkung am Ende der Aktion.

Kopfweiden sind ein unverzichtbarer Bestandteil der heimischen Kulturlandschaft. Man findet sie meist am Rand feuchter Wiesen oder in der Nähe von Bächen. Früher war die Pflege der Bäume klar geregelt: Jeden Winter wurden einige zurückgeschnitten, das Holz kam in den Ofen und die Zweige wurden zu Körben, Zäunen und anderen Nutzgegenständen geflochten. Im

Sommer wurden die Zweige als frisches Grün an das Vieh verfüttert. Mit den Jahren entwickelten die Bäume (meist Weiden) eine besondere Wuchsform: kurz und stämmig mit einem dicken Kopf. Für viele Tiere und Pflanzen bietet ein alter Kopfbaum Lebensraum.

## Käfer, Schmetterlinge und Co. tummeln sich in rissiger Rinde

Die rissige Rinde und zahlreiche Höhlen im weichen Holz sind ein Tummelplatz für Käfer, Schmetterlinge, Feldsperrlinge, Steinkäuze und Fledermäuse. Werden sie nicht mehr geschneitelt, droht Gefahr. Mit den Jahren wächst eine große, schwere Krone heran, zu viel für den kurzen Baum. Um die für die Natur so wertvollen Kopfbäume vorm Auseinanderbrechen zu bewahren und ihren Schutz langfristig zu sichern, müssen sie gepflegt und auch nachgepflanzt werden – dort, wo sie schon verschwunden sind. Deshalb heißt es in jedem Winter: „Säge an und schneiteln.“

Wer Interesse hat, sich aktiv an weiteren Naturschutzaktionen zu beteiligen oder sich in anderen Bereichen für den Schutz der Natur im Kreis Herford einzusetzen, ist bei der BUND-Kreisgruppe Herford herzlich willkommen. Kontakt: Tel. 0170 7619035, E-Mail bund.herford@bund.net.

Termine und Informationen zum Thema Natur- und Umweltschutz finden sich auch auf der Homepage des BUND Herford ([www.herford.bund.net](http://www.herford.bund.net)) und der Biologischen Station Ravensberg ([www.bshf.de](http://www.bshf.de)).

Die Leitung der Gehölzmaßnahme am Samstag haben Dennis Böse und Thomas Wehrenberg von der Biologischen Station Ravensberg.

## Erster „Wirtschaftswarntag“ in Berlin kündigt sich an

Vorstandsvorsitzender des Arbeitgeberverbandes Robert Rae hält die Situation für „dramatisch“.

**Kreis Herford.** Der Arbeitgeberverband Herford ruft mit rund 50 Wirtschaftsverbänden und Unternehmerinitiativen zum ersten und bundesweiten „Wirtschaftswarntag“ für Mittwoch, 29. Januar, in Berlin auf. Geplant ist eine Kundgebung mit mehreren hundert Teilnehmern um 13 Uhr auf dem „Platz des 18. März“ am Brandenburger Tor.

Die Kundgebung wird vom „Aktionsbündnis Wirtschaftswarntag“ organisiert, dem sich rund 50 Wirtschaftsverbände angeschlossen haben, und von der „Initiative Neue Soziale Marktwirtschaft“ (INSM). Zudem beteiligen sich deutschlandweit regionale Verbände und Unternehmen mit Aktionen vor Ort. Der Arbeitgeberverband Herford selbst wird die Aktion in Berlin persönlich unterstützen.

Die Wirtschaft fordert von den Parteien, die Stärkung der deutschen Wettbewerbsfähigkeit in den Mittelpunkt des Wahlkampfes zu rücken und eine Wirtschaftswende nach der Bundestagswahl einzuleiten. Ihre zentralen Forderungen sind eine geringere Steuerbelastung, weniger bürokratische Vorgaben, gedeckelte Sozialabgaben, geringere Energiekosten und mehr „Flexibilität im

Arbeitsrecht“. Dassoll im scharfen internationalen Wettbewerb die Chancen der heimischen Unternehmen wieder verbessern.

Herforder Akteure sind unter anderem Rechtsanwalt Wolfram Jacob, Geschäftsführer des Arbeitgeberverbandes Herford, und der Vorstandsvorsitzende Robert Rae. Letzterer weist auf die für ihn dramatische Situation in seiner Branche hin: „Unsere verunsicherten Kunden aus der Automotive-Branche stoppen gerade wichtige, innovative Digitalisierungsprojekte, was in Zukunft zu noch größeren Problemen in der Wettbewerbsfähigkeit führen wird.“

Wie dramatisch die Lage der gesamten Wirtschaft ist, zeige sich daran, dass sich zum ersten Mal ein solches Bündnis von zum Teil auch konkurrierenden Verbänden zusammengefunden habe. Rae fordert eine Wirtschaftswende: „Wir sehen bei unseren Kunden eine starke Verlagerung der Investitionen in ausländische Produktionsstandorte. Wenn wir ein starkes Industrieland bleiben wollen, müssen wir die Rahmenbedingungen massiv verbessern.“ Weitere Informationen auf der Internetseite [www.wirtschaftswarntag.de](http://www.wirtschaftswarntag.de).