



Steffen Ottinger

# DKW

## Motorradsport 1920 - 1939

Von ersten Siegen des Zschopauer  
Zweitakters bei Bahnrennen bis  
zu den Europameisterschafts-Erfolgen



## Motorradsport 1920 – 1939

Von ersten Siegen des Zschopauer Zweitaktlers bei Bahnrennen bis zu den Europameisterschafts-Erfolgen

### Zschopau, eine Kleinstadt im Erzgebirge, Anfang des 20. Jahrhunderts.

Im weit entfernten Chemnitz wohnt der in Nakskov auf der dänischen Insel Lolland geborene Jørgen Skaft Rasmussen. Nach der Lehrausbildung in Maschinenfabriken seiner Heimat kam er um die Jahrhundertwende nach Deutschland. Dort studierte er am weit über die sächsischen Landesgrenzen hinaus bekannten Technikum in Mittweida, auch Friedrich Opel und August Horch gingen da zuvor schon ein und aus. Rasmussen wechselte noch vor dem Abschluss an die Ingenieurschule in Zwickau und legte dort erfolgreich die Prüfungen ab. Der Däne verblieb in Sachsen und machte sich als Ingenieur selbstständig.

1907 erwarb er in Zschopau eine stillgelegte Textilfabrik. Durch die Krise in diesem Industriezweig standen ihm qualifizierte Facharbeiter zur Verfügung. Zunächst ließ er Armaturen für Dampfmaschinen, während des Ersten Weltkrieges dann auch situationsbedingt Granaten fertigen. Gleichzeitig entwickelte Rasmussen für die Heeresleitung einen

Dampf-Kraft-Wagen. In Serie ging dieser nie. Was jedoch blieb, war die damals schon geschützte Markenbezeichnung D.K.W. Vermutlich noch vor dem Krieg entwarf der Ingenieur Hugo Ruppe aus dem thüringischen Apolda einen kleinen Spielzeug-Zweitaktmotor – „Des Knaben Wunsch“. Für Jørgen Skaft Rasmussen entwickelte er diesen weiter zum Fahrradhilfsmotor mit 118 ccm Hubraum und 1 PS Leistung. Das Motörchen wurde dann ab 1919 in Zschopau produziert.



Nach dem Krieg bestand ein recht großer Bedarf an motorisierten Transportmitteln. Rasmussen ließ den Motor über das Hinterrad eines Fahrrades montieren und verstand es auch mit viel Geschick, dieses Produkt zu vermarkten. Sein Motor war leistungsfähiger und außerdem viel zuverlässiger als der der Konkurrenz. Der Däne selbst taufte ihn „Das Kleine Wunder“ ... D.K.W. Bereits 1920 sah man diese Hilfsmotörchen bei Rennen – der D.K.W.-Motorradsport nahm seinen Anfang.



# 1920

### Erster D.K.W.-Erfolg durch Max Hucke bei Dresdener Bahnrennen

Am ersten Oktober-Wochenende des Jahres 1920 fanden auf der Radrennbahn in Dresden-Reick hervorragend besetzte Motorradwettbewerbe des ADAC statt. Dafür hatten immerhin 54 Fahrer, auch aus der Schweiz, mit ihren schon

berühmten und erfolgreichen NSU-, Wanderer-, Motosacoche- und Indian-Maschinen gemeldet. Das Eröffnungsrennen des Sonntags war für Fahrradhilfsmotoren über fünf Kilometer ausgeschrieben. Es endete mit dem Sieg eines gewissen Max Hucke aus Berlin auf ... D.K.W. In der Presse wurde in den 20er-Jahren das neue und noch völlig unbekanntes Zschopauer Fabrikat so

geschrieben, ich verzichte in Zukunft auf die Punkte hinter den drei Buchstaben. Hucke, von dem später noch zu lesen sein wird, benötigte für die Distanz 4:59 1/5 Minuten, was einer Durchschnittsgeschwindigkeit von über 60 Kilometer pro Stunde entsprach. Es war der erste DKW-Motorradsieg auf deutschem Boden. Aus den frühen Prospekten, die bald mit den Sportserfolgen warben,

Die neue Motorradsaison startete bereits im Januar mit der Winterfahrt nach Bad Flinsberg, wo dann auch ein Ski-Motorrennen mit ins Programm aufgenommen wurde.

Anfang Februar gewann bei Garmisch-Partenkirchen Xaver Gmelch sowohl das Bergrennen als auch das auf dem vereisten Eibsee vor Hans Winkler in der 175er-Klasse. Die beiden Münchener waren auf DKW unterwegs. Bei der Uckermärkischen Winterfahrt siegte der Berliner Erich Tennigkeit in der 250-ccm-Klasse auf DKW.

Die Meisterschaften begannen Mitte März schon traditionell mit den Rennen auf der Hannoveraner Eilenriede. Bei den 175ern war DKW gleich vierfach vorn. Arthur Geiss gewann vor Stallgefährte Kurt Friedrich aus Chemnitz. Es folgten mit gebührendem Abstand die Privatiers König und Lenders. In der Klasse bis 250 ccm kam der amtierende Meister Walfried Winkler erst in der 26. von 40 Runden stark auf. Mehr als ein dritter Rang war jedoch für den DKW-Fabrikfahrer nicht mehr drin.

### ADAC-Fünfländerfahrt

Eine vom ADAC organisierte Fünfländerfahrt über zehn Tage nahm am 24. März in Köln ihren Anfang. Sie führte 3.500 Kilometer über Osnabrück, Bre-

men, Rostock, Danzig, Breslau, Krakau, Budapest, Wien und Prag bis nach Dresden. Auf meist schlechten, zerfahrenen Straßen ging es durch die norddeutsche Tiefebene, das oberschlesische Industriegebiet, das Hügelland der Slowakei, auch über die teilweise vereisten Pässe der Hohen Tatra und durch ganz Böhmen. Hunderttausende Menschen bejubelten die Aktiven, auch in Gegenden, wo noch nie ein Krafradwettbewerb stattgefunden hatte. Diese Zuverlässigkeitsfahrt wurde als eine der größten Zerreißproben eingeschätzt, obwohl mehr als die Hälfte der 132 Fahrer das Ziel erreichte. Von den acht DKW-Piloten blieben der Aachener Hein Beckers, Paul Schlesinger aus Neustädte und der Chemnitzer Kurt Friedrich in der Wertungsgruppe bis 250 ccm strafpunktfrei. Walfried Winkler brachte dieses Kunststück auf der 500er-DKW fertig. Leo Steinweg wurde besonders oft von Reifenschäden heimgesucht, musste am vorletzten Tag durch erneute Pannen noch eine Zeitstrafe kassieren. Hanni Köhler, die einzige Dame im Starterfeld, erreichte auf einer 750er-Mabeco ohne Strafpunkte das Ziel.

*Der zierlichen, kleinen aber willensstarken Berlinerin, die in den Jahren zuvor auch mit DKW-Erfolgen auf sich aufmerksam machte, brach-*

*te der Triumph bei der Fünfländerfahrt sehr viel Anerkennung. 1931 kam sie durch die Weltreise auf einer 500er-Ardie wieder in die Schlagzeilen. Anfang 1933 heiratete sie, 25-jährig, den Freiherrn Ottokar von Skal in Schlesien – sie wurde eine Schlossherrin. Nach dem Zweiten Weltkrieg ging die Familie im Zuge der Vertreibung nach Alaska und baute sich dort ein neues Leben auf.*



*Hanni Köhler, auch auf DKW erfolgreiche Rennamazone*

Auch der zweite Lauf um die Deutsche Krafradmeisterschaft kam in Hannover zur Austragung. Unter der Bezeichnung „Pokal der Stadt Hannover“ fand er am 22. April auf einem völlig neuen Kurs am Nordhafen statt. Diesmal siegte Friedrich vor Geiss in der 175-ccm-Klasse. An-



*Die DKW-Mannschaft auf der Eilenriede – von links: Bartels, W. Winkler, Zündorf, H. Winkler, Sprung, Klein, Niemeck, Gmelch, Friedrich, Geiss*

Kilometer galt es zu absolvieren, dann stand der Chemnitzer Motorradclub 1912 als Titelverteidiger fest. In der identischen Vorjahresbesetzung mit Herbert Kirchberg, Fritz Trägner und Walfried Winkler waren die Sachsen mit ihren sehr schnellen 500er-DKW-Maschinen erneut nicht zu schlagen. Immerhin bewarben sich 28 Clubs zu je drei Fahrern um den Ehrentitel. Bedauerlicherweise ereigneten sich in den Seitenwagenrennen zwei tödliche Unfälle. Auch der Beifahrer des Chemnitzer Albert Beckert gehörte dazu, es war sein Bruder.



Der Chemnitzer Motorradclub 1912 verteidigte in der Besetzung Fritz Trägner, Walfried Winkler und Herbert Kirchberg (von links) seinen Titel aus dem Vorjahr

### Josef Klein auf DKW Deutscher Bahnmeister

Auf der Fichtenhainer Bahn in Heide, seiner Zeit die schnellste Motorradrennbahn Deutschlands, ging es in den großen Klassen bis 500 und bis 1.000 ccm um die nationalen Titel. Bauhofer musste absagen, da er in Grillenburg für seinen Münchener Club am Start war – auch damals gab es schon unglückliche Terminüberschneidungen. In beiden Klassen wurden zwei Läufe ausgetragen. DKW-Fahrer Frentzen war nach einem zweiten und dritten Platz Deutscher Vize-Bahnmeister im Halbliter-Limit. Auf der großen DKW kam er zwei Mal auf dem dritten Platz ein und wurde somit Meisterschafts-Dritter. Karl Frentzen, gebürtig in Rheydt am Niederrhein, war bereits 38 Jahre alt, als ihm nach dem überraschenden Sieg beim Rundstreckenrennen in Schot-

ten auch noch diese Bahnerfolge mit dem Zschopauer Fabrikat gelangen. In einem Rennen der 175er-Klasse gab es durch Otto Kohfink, den Rheinländer Gert in der Elst und Josef Klein, der jetzt in Hanau zu Hause war, einen dreifachen DKW-Sieg.

Um die Meisterschaften wurde aber erst Mitte September im Stadion von Frankfurt am Main gekämpft. Mit „Heimvorteil“ holte sich Josef Klein den Titel in der Klasse bis 175 ccm auf einer DKW. Er zeigte sich von der ersten Rennminute an als souveräner Beherrscher des Feldes und gewann alle drei Läufe

über je zehn Kilometer. Otto Kohfink wurde im ersten Lauf Zweiter, Leo Steinweg erreichte in den beiden anderen Läufen den Vizerang.



Der Klein-„Seppel“ wurde auf DKW Deutscher Bahnmeister – links daneben: Leo Steinweg

Der Name Leo Steinweg taucht hier zum letzten Mal auf. Für den jüdischen Sportler war die Karriere trotz vieler DKW-Erfolge vor allem bei

*Bahn- und Zuverlässigkeitsrennen bis Anfang der 30er-Jahre bald beendet, auch das Motorrad- und Fahrradgeschäft in seiner Heimatstadt Münster musste er schnell aufgeben. Kurz vor dem Ende des Zweiten Weltkrieges verstarb Leo 1945 im Konzentrationslager Flossenburg.*

Beim Hohensyburg-Rennen, auf einem dreieckigen Kurs südlich von Dortmund, gab es zwischen Geiss und Winkler noch einmal einen scharfen Kampf in der 250er-Klasse. Sie lagen während der gesamten Distanz dicht beieinander und gingen auch so durchs Ziel. Der Vorsprung des Pforzheimers betrug nicht einmal eine Sekunde.

Einen prachtvollen Abschluss der Motorradsportsaison 1931 bildete das große DMV-AVUS-Rennen. Für die Wettbewerbe Ende September in Berlin trafen über 230 Nennungen ein, das war ein neuer Rekord. Im abschließenden Rennen der Lizenzfahrer über zwölf Runden waren die rund 60.000 Zuschauer sehr gespannt auf das Abschneiden der neuen 250er-DKW-Maschinen. Doch sowohl Geiss als auch Walfried Winkler fielen aus. Dafür gab es einen schönen Erfolg in der Halbliter-Klasse. Nachdem der Wiener Runtsch auf NSU nach acht Runden mit Motorschaden aufgeben musste, übernahm Anton Bauhofer die Führung und vergrößerte seinen Abstand auf die Nachfolgenden immer mehr. „So kann Toni das Rennen ungehindert zu Ende fahren und mit einem Durchschnitt von 138,7 km/std. wieder einen



Anton Bauhofer nach seinem Sieg auf der AVUS 1931



„Blumentopp‘ nach Zschopau bringen“, schrieb das „Motorrad“ darüber. Auf den zweiten Platz kam mit Fritz Träger ein weiterer DKW-Fahrer. Für den Chemnitzer war dies einer seiner schönsten Erfolge auf der Straße.

### Die bedeutendsten DKW-Erfolge 1931

- Sieg bei der Winterfahrt
- Siege beim Bergrennen in Lückendorf, am Kesselberg, zum Schauinsland, beim Riesengebirgs- und beim Ratisbona-Rennen
- Siege auf dem Nürburgring und dem Schleizer Dreieck, im Grillenburger Wald, der Solitude und in Schotten
- Sieg auf der AVUS
- Sieg bei der Ungarischen Tourist Trophy und beim „Großen Preis von Ungarn“
- Gewinn der Vize-Europameisterschaft der F.I.C.M. in der Klasse bis 175 ccm
- Gewinn der Deutschen Motorradmeisterschaft in der Klasse bis 250 ccm
- Gewinn der Deutschen Bahnmeisterschaft in der Klasse bis 175 ccm
- Gewinn der Deutschen Clubmeisterschaft

# 1932

Die Weltwirtschaftskrise machte sich im deutschen Motorradrennsport doch noch deutlich bemerkbar. So fielen ihr mit dem „Großen Preis von Deutschland“ auf dem Nürburgring, dem Solitude-rennen bei Stuttgart und dem AVUS-Herbstrennen gleich drei europaweit populäre Veranstaltungen zum Opfer. DKW hatte den Sport nie außer Acht gelassen und beteiligte sich wieder an den wichtigsten Veranstaltungen.

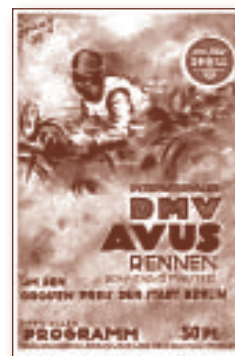


Hans Winkler aus München nach einem seiner Siege, er war nicht nur auf dem Eibsee erfolgreich

Bereits Ende Januar errang der Chemnitzer Walfried Winkler im Isergebirgsrennen nahe Bad Flinsberg in der Viertelliter-Klasse den ersten Rennerfolg. Beim Eisrennen auf der 1,5 Kilometer langen Rundstrecke auf dem Eibsee anlässlich der Winterfahrt nach und bei Garmisch-Partenkirchen gewann Hans Winkler aus München in der Klasse bis 350 ccm auf dem Zschopauer Fabrikat, Xaver Gmelch kam auf den vierten Rang.

Während der Meisterschaftsstart in Hannover für DKW im Vorjahr frustrierend verlief, gelangen 1932 nicht nur zwei Podestplätze. Bauhofer wurde Eilenriedemeister! Das war der Toni schon 1924 auf der Megola und später auch auf BMW. Doch diesmal gewann er diesen sicherlich inoffiziellen Titel mit einer 500er-DKW. Bis dahin waren nur die großen 750er- und 1.000er-Maschinen erfolgreich. Bedeutsam waren für Bauhofer und DKW natürlich auch die fünf Punkte im Kampf um die Halbliter-Meisterschaft. Walfried Winkler belegte in der 250er-Klasse den dritten Platz, benötigte für die 200 Kilometer bei Regen, Schnee, Kälte und Schlamm bald drei Stunden – 40 Minuten länger als Bauhofer.

Am 8. Mai fand das beliebte AVUS-Rennen statt. Dem Lauf um den „Großen Preis der Stadt Berlin“ wohnten trotz miserablen Wetters über 40.000



Zuschauer bei. Im Kampf der 500er-Maschinen übernahm Toni Bauhofer zur Rennmitte die Führung. Doch in der siebten Runde musste er seine DKW wegen Brennstoffmangels zum Ersatzteillager schieben. Er nahm die Fahrt wieder auf, fiel aber in

der letzten Runde endgültig aus. Das Rennen der 250er wurde eine Beute für Walfried Winkler. Kahrmann, Klassensieger auf der Eilenriede, hängte er viereinhalb Minuten ab.

Nach Jahren der Unterbrechung, vor allem was die Teilnahmemöglichkeit der Motorräder betraf, wurde in der zweiten Mai-Woche die ADAC-Reichsfahrt veranstaltet. Die ganz großen Kanonen, wie damals die besten Fahrer bezeichnet wurden, fehlten bei dieser anspruchsvollen Zuverlässigkeitsfahrt. Sicherlich auch im Zusammenhang mit der gerade beendeten Veranstaltung auf der

Berliner AVUS. Während der sechs Fahrtage von Bad Pyrmont über 1.860 Kilometer nach Bad Kissingen machte unter anderen eine Frau auf sich aufmerksam, die ausgerechnet eine große 600er-DKW steuerte. Ilse Thouret, eine gestandene Sportlerin im Alter von 34 Jahren, beendete diese schwere Prüfung mit lediglich einem Strafpunkt und errang – einmal mehr auf Continental-Reifen – eine Goldmedaille.



Goldmedaille für Ilse Touret auf einer 600er-DKW bei der Reichsfahrt 1932

Pfingsten wurde in der belgischen Region Wallonien wieder der „Große Preis von Chimay“ ausgetragen. Auf DKW gewannen der einheimische Lucien Henin die Viertelliter-Klasse und Yvan Goor siegte überlegen bei den 175ern.



Yvan Goor war 1930 auf DKW Europameister, zwei Jahre später holte er sich noch einmal den belgischen Titel auf dem Fabrikat aus Zschopau

Im Alter von 47 Jahren war Yvan Goor, geboren am 30. November 1884 in Verviers, einer Textilstadt in der Provinz Lüttich, am Ende der Saison auf dem Zschopauer Zweitakter noch einmal belgischer Meister geworden. Fünf Jahre später holte er sich auf einer Benelli letztmalig den nationalen Titel, nachdem er 1934 auf demselben Fabrikat zum zweiten Mal Europameister wurde. Goor verstarb 73-jährig im März 1958 in seiner Heimat. Er hatte für DKW in vielen großen Schlachten die Fahnen hochgehalten, der Europameisterschaftsieg 1930 war dabei der unumstritten größte Triumph.

Beim „Großen Preis von Ostpreußen“ war es unter sengender Sonnenglut wieder der Chemnitzer Winkler, der die Viertelliter-Klasse für sich entscheiden konnte.



Die wiederum siegreiche Chemnitzer Mannschaft auf ihren DKW-Maschinen am Start in Hockenheim – von links: Trägner, Hirth, Kirchberg und Winkler

### **Chemnitzer Motorradclub mit seinen DKW-Fahrern erneut Mannschaftsmeister**

Am letzten Sonntag im Wonnemonat stieg das Eröffnungsrennen auf dem Hockenheimer Straßendreieck. In den Solorennen der Lizenzfahrer gab es bei den 250ern einen dreifachen DKW-Sieg. Arthur Geiss lag in seiner Geburtsstadt im Ziel über zwei Minuten vor Stallgefährte Walfried Winkler und dem Karlsruher Heinrich Irion. Die Halbliter-Klasse gewann NSU-Fahrer Bullus vor dem Chemnitzer Herbert Kirchberg. Erich Hirth, neu auf DKW unterwegs, wurde Vierter. Das Hauptereignis war je-

doch die Deutsche Clubmeisterschaft. 13 bis zu vier Fahrern starke Mannschaften stellten sich dem Starter. Schon während des Rennens war zu erkennen, dass die Chemnitzer DKW-Leute immer in der Spitzengruppe dicht zusammen lagen. Die anderen Clubs verloren einen Fahrer nach dem anderen. So wurde der Chemnitzer Motorradclub 1912 zum fünften Mal Mannschaftsmeister. Herbert Kirchberg, Fritz Trägner und „Fred“ Winkler bereits zum dritten Mal in Folge. Aber auch Erich Hirth erreichte das Ziel und konnte sich gemeinsam mit seinen drei Kameraden als Deutscher Meister feiern lassen. Das Rennen der Ausweisklasse gewann der Lampertheimer Wilhelm Herz – auf einer 500er-DKW.

Rund um das oberhessische Kreisstädtchen Schotten ging Anfang Juni wieder ein Meisterschaftslauf über die Bühne. Die Hauptkonkurrenz des Tages brachte 45 Fahrer an den Ablauf. In der Halbliter-Klasse lag Bauhofer bis zur letz-

ten Runde auf einem sicheren zweiten Platz hinter dem Briten Bullus, der jedoch für die Meisterschaft nicht gewertet wurde. Dann warf ihn ein Kabeldefekt auf den fünften Rang zurück. In der 250er-Kategorie führte Kahrmann bis zur Rennmitte. Der Chemnitzer Winkler ging jedoch wenig später vorbei und gewann vor dem Hercules-Fahrer und dem Pforzheimer Geiss. Zwei DKW-Fahrer auf dem Siegerpodest – ein schöner Erfolg.

Die 4. Drei-Tage-Fahrt im Harz brachte auch den DKW-Fahrern Medaillen; von 236 Bewerbern meisterten 87 die Prüfungsfahrt strafpunktfrei und erhielten dafür eine goldene. Auf Zschopauer

Maschinen zählten Herbert Kirchberg und Fritz Träger, beide in der Klasse bis 250 ccm, dazu. In der großen Solo-Kategorie blieb der Zschopauer Pressemann Wolf Dornhoeffler ohne Strafpunkte. Einen einzigen musste Walfried Winkler auf der kleinen Maschine in Kauf nehmen. Frau Ilse Thouret war diesmal sogar auf einer 600er-DKW mit Beiwagen dabei. Für die lediglich 25 eingehandelten Strafpunkte erhielt sie die silberne Medaille.



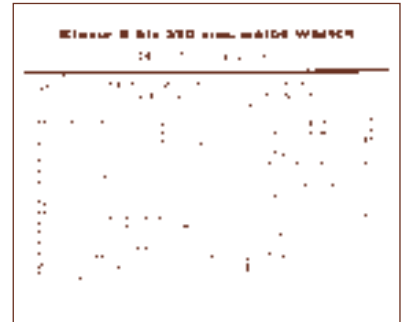
Fritz Träger blieb auf der 250er-DKW strafpunktfrei

### Meisterschaftslauf auf dem „Sachsenring“ im Grillenburger Wald

Auf dem „Sachsenring“ im Grillenburger Wald wurde bald um nächste Punkte für die Deutsche Straßenmeisterschaft gekämpft. Es war für alle Klassen eine 14-Runden-Hatz über eine Distanz von 203 Kilometer. Obwohl er Bullus in der Halbliter-Klasse knapp unterlag, fuhr Bauhofer angeblich das größte Rennen seines Lebens. Das „Motorrad“ dazu: „... er fuhr wie ein Gott ... Bitte, das ist keine Übertreibung: wann erreichte Bauhofer jemals auf seiner betagten DKW einen Durchschnitt von 114,6 km/std. über ein gesamtes Rennen?“ Tatsächlich erhielt der Toni wieder die volle Punktzahl im Kampf um die Meisterschaft. Doch hinter Fritz Träger – wieder ein tolles Einzelergebnis für den Chemnitzer – kam Giggenschach ins Ziel. Dies bedeutete, dass er genau wie Bauhofer 14 Punkte auf seinem Konto vor dem Finale in Schleiz hatte.



Der Grillenburger „Sachsenring“



Startliste der 250er-Klasse aus dem Programmheft, allerdings mit einer ganzen Reihe an Druckfehlern – Arthur Geiss wurde nicht Geiß geschrieben, der Zschopauer Müller hieß mit Vornamen auch Arthur und der später so berühmte Kluge aus Lausa war natürlich Ewald



Herbert Kirchberg (153) und Walfried Winkler (154) am Start der Drei-Tage-Harzfahrt

Der erste Lauf zur Deutschen Bergmeisterschaft fand Mitte Juni zwischen dem Kochel- und Walchen-See auf der Kesselberg-Rennstrecke statt. Der Münchener Hans Winkler gewann auf DKW die 250er-Klasse.

Zwei Wochen später war in dieser Kategorie Toni Bauhofer vorn. Weit über 40.000 Zuschauer verfolgten in Lückendorf seinen Sieg vor dem 17 Jahre jüngeren DKW-Markengefährten Ewald Kluge.

Ein kleines Drama spielte sich für DKW bei den 250ern ab. Anfangs führten Geiss und Winkler mit ihren Doppelkolben-Maschinen. Dann fiel Winkler mit Motorschaden aus. Und Geiss wurde wenig später von einer Norton angefahren. Bei dem Sturz zog er sich eine Fußverletzung zu und musste aufgeben. Kohfink erbe die Führung und hinter Arthur Müller erreichte Kahrmann noch einen unerwarteten dritten Platz, der ihm die Meisterschaftsführung einbrachte.

Beim Internationale Klausenrennen in der Schweiz gelang Anfang August dem einheimischen Paul Lehmann, wie bereits 1930, ein Sieg in der 175er-Klasse auf DKW. Josef Klein wurde auf demselben Fabrikat Dritter. Bei den 250ern erreichte Walfried Winkler den zweiten Rang.



Paul Lehmann, Achtliter-Europameister 1928, gewann bereits zum zweiten Mal am Klausenpass – jeweils auf DKW



Werbung der Zündkerzenfirma Bosch mit Porträtzeichnungen u. a. von Bauhofer, Geiss, Ley, Mansfeld und W. Winkler

#### Die bedeutendsten DKW-Erfolge 1935

- Goldmedaillen bei der Winterprüfung
- Siege auf der Eilenriede, der Solitude und dem Nürburgring, beim Kölner Stadtwaldrennen, auf dem Marienberger, Hockenheimer und Schleizer Dreieck
- Goldmedaillen bei der Ostpreußenfahrt, der Mittelgebirgsfahrt sowie bei der Internationalen Sechstagesfahrt der F.I.C.M.
- Sieg auf der AVUS
- Siege beim Kesselberg- und Feldbergrennen sowie beim Bergrennen zum Schauinsland
- Siege bei den „Großen Preisen“ der Schweiz, den Niederlanden, von Spanien, Deutschland, Belgien und Schweden
- Gewinn der Europameisterschaft der F.I.C.M. in der Klasse bis 250 ccm
- Gewinn der Silbervase bei der Internationalen Sechstagesfahrt der F.I.C.M.
- Gewinn der Deutschen Motorradmeisterschaft in der Klasse bis 250 ccm
- Weltrekorde in den Klassen bis 250 und bis 350 ccm

# 1936

Der Saisonauftakt wurde wieder mit der Kraftfahrzeug-Winterprüfung vollzogen. Diesmal war der Start Anfang Februar in Harzburg, von da führte sie über die Etappen Bayreuth und Heidelberg zum Zielort Titisee. Der Abschlussstag war der schwerste, aber im Schwarzwald war richtig schöner Winter mit Schnee, Eis und strahlendem Sonnenschein. Zwei Mannschaften der



Ilse Thouret vor dem Start zur Winterprüfung

Auto Union A.G. Zschopau erhielten den „Preis des Führers des deutschen Kraftfahrsports“ mit silbernem Ehrenschild. In der 250er-Klasse war es das Trio Geiss, Winkler und Kluge, das DKW-Team in der Halbliter-Kategorie bestand aus den Fahrern Näther, Kirchberg und Müller. Unter den Einzelfahrern war es auch wieder Ilse Thouret, die mit ihrer 250-ccm-DKW durchhielt.

#### Wirbel um Oskar Steinbach beim Meisterschaftsstart

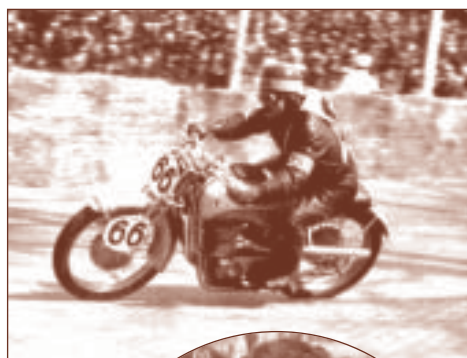
Die Rennen um die Deutsche Straßenmeisterschaft begannen traditionell auf der Eilenriede bei Hannover. Viel Wirbel gab es dort am ersten April-Wochenende um den amtierenden Doppelmeister Oskar Steinbach. Der Mannheimer wollte eigentlich für DKW starten. NSU behauptete jedoch, er hätte auch für 1936 einen Vertrag bei ihnen. Die Sportkommissare erteilten dem Mannheimer wegen Vorliegen eines Doppelvertrages Startverbot. Der 22-jährige Bursche heulte wie ein Schlosshund. Im Training drehte er noch – wegen der

ausstehenden Entscheidung – schnelle Runden auf einer Husqvarna, letztlich durfte er gar nicht fahren. Am frühen Sonntagmorgen wurden bei klirrender Kälte die 250er in ihr Rennen geschickt. Natürlich waren die DKW's wieder haushohe Favoriten. Geiss und Winkler starteten hervorragend, auch Kluge wurde bald mit vorn erwartet. Doch am Ende der zweiten Runde war der Brite Ginger Wood auf der New Imperial vorn. Geiss lag zusammen mit Kluge im Mittelfeld und Winkler ganz hinten. Was war denn da los? Die neuen Motoren, deren Literleistungen wohl schon über 100 PS lagen, wurden auch immer empfindlicher. Bei den extrem niedrigen Temperaturen vereisten die Vergaser, setzten richtige Zapfen an. Geiss hatte sich des jungen Kluge wegen zurückfallen lassen, um ihn in die Spitze zu ziehen. Nachdem Friedel Schöns Jap-Motor in seinem Bückler-Fahrgestell den Geist aufgegeben hatte, erreichten beide tatsächlich bald den Briten. Dann ging Kluge an Geiss vorbei und übernahm die Führung. Der Hockenheimer musste wie Winkler bald danach mit vereistem Vergaser aufgeben. Obwohl Ewald Kluge noch Probleme

me bekam, fuhr er das Rennen überlegen mit über einer halben Minute Vorsprung zu Ende. Das war Ewalds erster großer Sieg als Werksfahrer. Hinter Wood belegte Guglielmo Sandri, vier Jahre zuvor in Rom Vize-Europameister, auf einer in Mailand produzierten CM den dritten Platz. „Sissi“ Wünsche, der in die Lizenzklasse aufgestiegen war, wurde ein gutes Rennen auf seiner DKW bescheinigt. Im Rennen der großen Maschinen bis 500 ccm wurde eigentlich ein Kampf zwischen Steinbach und Mansfeld auf DKW gegen Ley, der zu BMW gewechselt war, und dessen neuen Stallgefährte Gall erwartet. In den ersten Runden lagen auch Mansfeld und Gall sowie die beiden Schweden Strömberg und Sunnqvist weit vorn. In der sechsten Runde stürzte Gall bereits das zweite Mal und musste danach aufgeben. Zur Rennmitte war Ley von weit hinten kommend an Sunnqvist vorbeigegangen und lag hinter Mansfeld und H. P. Müller an dritter Stelle. Dann schnappte er sich auch noch den Bielefelder. Aber Kurt Mansfeld auf der DKW konnte er nicht besiegen. Auch Wilhelm Herz schlug sich auf der alten Maschine von Ley so lange recht wacker, bis der Motor immer wieder blockierte. Er wollte schon aufgeben, als Oskar Steinach, sein bester Freund, ihn

ermunterte: „Mensch fahr weiter, es ist ja nur noch eine Runde und du kannst noch zweitbesten Privatfahrer werden!“ Der Motor blockierte jedoch erneut und Wilhelm bekam diesmal den Kuppelungshebel nicht schnell genug zu fassen. Er stürzte recht spektakulär, blieb aber unverletzt. So ging er – wie viele andere auch – am Ende leer aus. Mit einer defekten Maschine musste Wilhelm die weite Heimreise nach Lampertheim antreten. Nach den neuen Regelungen gab es kein Startgeld mehr, sondern nur noch Erfolgsprämien.

Auch in der kleinen Gespannklasse wurde ein Zweikampf DKW gegen BMW erwartet. Die Auto-Union hatte sich neben Kahrmann mit Toni Babl aus Miesbach einen zweiten Mann gesichert, der absolute Klasse verkörperte. Haupt-



Hans Kahrmann, neu mit Heinrich Eder im Beiwagen, gewann gleich zum Saisonauftakt in Hannover

Im vergangenen Jahr nahm DKW an sieben „Großen Preisen“ in ganz Europa teil und sieben Mal ging der Sieg in der 250er-Klasse an die Auto-Union nach Zschopau. Auch 1936 wurde Ende April wieder der Auftakt in der spanischen Metropole Barcelona vollzogen. Vorjahressieger Hans Winkler und Arthur Geiss nahmen den weiten Weg auf sich. Diesmal hatte der amtierende Europameister die Nase vorn und verwies den Münchener auf Rang zwei.

### Toni Babl in der Schweiz mit dem kleinen DKW-Gespann erfolgreich

Ihre Reise ging gleich weiter nach Bern zum „Großen Preis der Schweiz“ auf dem Bremgartenring. In der Viertelliter-Klasse mussten die Zschopauer eine Niederlage einstecken. Der Italiener Omobono Tenni, seit 1932 Werksfahrer bei Moto Guzzi, gewann auf diesem bekanntesten einheimischen Fabrikat. Er schlug dabei eine ganze DKW-Armada. Hinter ihm folgten Geiss, Kluge, der Österreicher Bohmann und Hans Winkler. Erst danach kamen Wood und Manders ins Ziel. Auch in der Klasse bis 500 ccm wurden die Maschinen aus dem Erzgebirge an den Start geschoben. Europameister Guthrie gewann vor Ley.



Erster DKW-Sieg von Toni Babl (links) und Beifahrer Julius Beer beim „Großen Preis der Schweiz“



Kurt Mansfeld aus Oberschlesien – wie im Vorjahr Eilenriedemeister nach seiner Bestzeit mit der 500er-DKW

gegner sollte Stelzer auf der BMW werden. Doch der Münchener, immerhin schon im 42. Lebensjahr stehend, schied in der sechsten Runde aus. Danach fuhr Hans Kahrmann, neu mit Heinrich Eder im Boot, einen ungefährdeten Sieg nach Hause. Babl, der eigentlich die kurzen Wettbewerbe, vor allem am Berg, besonders mochte und die langen Rundstreckenrennen bislang weitestgehend mied, belegte auf Anhieb den zweiten Platz und ließ drei NSU-Gespanne hinter sich.

Kurt Mansfeld fuhr als Dritter durchs Ziel, Oskar Steinbach kam in seinem ersten DKW-Rennen nach seiner „Aushilfe“ bei der TT im Vorjahr auf den fünften Rang. Mit dem Iren Woods und Strömberg aus Schweden ließ er dabei zwei Weltklassefahrer hinter sich. Einen DKW-Sieg gab es trotzdem noch. Das war gleichzeitig auch der erste für Toni Babl, der in der kleinen Seitenwagen-Klasse gemeinsam mit Julius Beer unter anderen beide einheimischen Stärke-Brüder besiegte.

Ermittlung der Europameister zu werten. Eine Entscheidung darüber sollte in der Frühjahrssitzung gefällt werden, der „Große Preis von Europa“ wurde bereits einstimmig für 1938 nach Deutschland vergeben.

Nach dem Iren Stanley Woods lud der Australische Verband mit Ewald Kluge den zweiten europäischen Spitzenfahrer über den Winter zu Rennen ein. Zwei Tage nach den Weltrekordfahrten auf der Autobahn verließ er zusammen mit seinem Monteur und seiner Frau von Holland aus per Schiff für Monate die Heimat. Und kurz nach Weihnachten siegte der Sachse auf dem Lobethal-Kurs bei Adelaide mit der schnellen DKW gleich in zwei Rennen, denen bis 250 und bis 350 ccm.

### Die bedeutendsten DKW-Erfolge 1937

- Goldmedaillen bei der Winterprüfung
- Siege auf der Eilenriede und dem Nürburgring, beim Kölner Stadtwaldrennen, der Solitude, in Schotten, auf dem Schleizer, Hockenheimer und Marienberger Dreieck
- Sieg auf der AVUS
- Goldmedaillen bei der Mittelgebirgsfahrt sowie bei der Internationalen Sechstagesfahrt der F.I.C.M.
- Siege beim Bergrennen zum Schauinsland
- Siege bei den „Großen Preisen“ von Ungarn, Belgien, Deutschland, Schweden, den Niederlanden und dem Ulster Grand Prix
- Gewinn der Europameisterschaft der F.I.C.M. in den Seitenwagenklassen bis 600 und bis 1.000 ccm
- Gewinn der Deutschen Motorradmeisterschaft in der Klasse bis 250 ccm sowie in den Seitenwagenklassen bis 600 und bis 1.000 ccm
- Weltrekorde in den Klassen bis 175 und bis 250 ccm

# 1938

Ewald Kluge setzte seine Siegesserie in Australien fort, gewann Anfang Januar die Ballarat-Centenary-TT und am Ende des Monats auch die Victorian TT auf Phillip Island in der 250er-Klasse. Das Rennen um den „Großen Preis“ auf der Insel nahe



Werbung der Auto-Union mit Kluges Erfolgen in Australien

Melbourne war das Hauptereignis des australischen Motorsports.

Todesstürze seit dem Mai 1936, wie der des Weßlinger Gespanns Hans Schneider / Josef Handelshäuser, der namhaften Elitefahrer Toni Babl, Albert Schneider und von Karl Braun Ende August des Vorjahres in Schleiz wie auch der spektakuläre Sturz von Hans Bock auf der Solitude drei Monate zuvor, waren für die O.N.S. der Anlass, die Seitenwagenrennen innerhalb des „Deutschen Reiches“ ab 1938 ganz zu verbieten.

Das bedeutete gleichzeitig den Karrierebruch von Hans Kahrmann sowie gravierende Einschnitte in die aktive Laufbahn von Hans Schumann sowie den tollkühnen Beifahrern Heinrich Eder und Julius Beer. Auch für Hans Bock, der gerade mit dem DKW-Gespann Tuchfühlung aufgenommen hatte, blieben – bis auf ganz wenige Ausnahmen – nur noch Einsätze auf der Solomaschine.

Zum Jahreswechsel schieden Mansfeld, Bodmer und Herz aus – an den Rennen der Halbliter-Klasse beteiligte sich die Auto-Union nicht mehr mit einer Fabrikmannschaft. Die Dienste des 25-jährigen Walter Hamelhele wollten sie sich

jedoch nicht entgehen lassen. 1937 war der schnelle Mann aus Sindelfingen auf einer Norton der mit Abstand beste Ausweissfahrer. Auch Siegfried Wünsche erhielt neben Kluge, Petruschke und Winkler einen festen Vertrag. Der Brite Ernie Thomas, schon im vergangenen Jahr auf der DKW erfolgreich, sollte für die Auto-Union auch wieder einige große Rennen bestreiten.

*Am 28. Januar erreichte die Auto-Union erneut eine Schreckensnachricht. Bei Rekordversuchen mit dem Rennwagen auf der Autobahn Frankfurt – Darmstadt verunglückte Bernd Rosemeyer tödlich. Jahre zuvor hatte er auch auf dem Zschopauer DKW-Zweirad hervorragende Erfolge eingefahren.*

Fünf Tage später begann die traditionelle Kraftfahrzeug-Winterprüfung, der wieder eine große Beachtung auch von oberster Stelle geschenkt wurde. Kein Wunder, bei dem damaligen Gedankengut der deutschen Politiker. Die Veranstaltung

Zschopauer, Bungerz, verdrängte Bodmer noch kurz vor der Ziellinie auf den fünften Rang. Das bedeutete für den 34-jährigen Winkler wie auch für DKW eine weitere Deutsche Meisterschaft. Elf Jahre zuvor hatte sich Fred seinen ersten Titel erkämpft – was für ein Haudegen.

Die Jahresbilanz von Ewald Kluge sollte hier auch noch einmal festgehalten werden: Deutscher Straßenmeister, Deutscher Bergmeister und Europameister! Innerhalb der Europameisterschaft gewann er auch noch das Gesamtklassement. Die Sieger der beiden anderen Hubraumkategorien hatten nicht so viele Punkte erkämpft wie Ewald, der 36 für sich verbuchen konnte.

#### *Die bedeutendsten DKW-Erfolge 1938*

- Goldmedaillen bei der Winterprüfung
- Siege auf der Eilenriede, dem Nürburgring, beim Hamburger Stadtparkrennen, in Nürnberg und Schotten sowie auf dem Hockenheim Dreieck
- Siege auf der AVUS
- Goldmedaillen bei der Mittelgebirgs-, der Alpen- und Ostpreußenfahrt sowie eine bei der Internationalen Sechstagesfahrt der F.I.C.M.
- Siege beim Bergrennen auf der Großglockner Hochalpenstraße
- Sieg bei der Englischen TT
- Siege bei den „Großen Preisen“ von Belgien, Frankreich, Deutschland, der Schweiz, den Niederlanden und dem Ulster GP
- Gewinn der Europameisterschaft der F.I.C.M. in der Klasse bis 250 ccm
- Gewinn der Deutschen Motorradmeisterschaft in den Klassen bis 250 und bis 350 ccm
- Gewinn der Deutschen Bergmeisterschaft

# 1939

Vor der Saison 1939 sicherte sich die Auto-Union noch die Dienste von Heiner Fleischmann. Der Amberger war noch am Vorjahresende in Hockenheim mit seinem überragenden Sieg auf der 350er-NSU Deutscher Vize-Meister geworden. Genau in dieser Kategorie sollte er auch auf dem Zschopauer Fabrikat die großen Erfolge holen, möglichst die Europameisterschaft für sich entscheiden.

#### **Traditioneller Meisterschaftsstart auf der Eilenriede**

Schon traditionell begann die nationale Meisterschaft mit den Rennen auf der Eilenriede bei Hannover. Im Vergleich zum Vorjahr wurde Mitte April 1939 nur die Hälfte der Distanz bestritten, das waren noch 30 Runden über insgesamt 144 Kilometer. Die Wettbewerbe sollten abwechslungsreicher werden, die Felder sich nicht mehr so weit auseinander ziehen. Am Sonntag war es ungemütlich kalt, feiner Nieselregen ging zeitweise in Schauer über. So konnten die guten Trainingszeiten nicht erreicht werden. Die 250er-Klasse wurde eine ganz klare An-

gelegenheit für die DKW-Werksfahrer Kluge und Winkler, obwohl sie nicht die neuen Kompressor- sondern ihre Drehschiebermaschinen zum Einsatz brachten. Zunächst lösten sie sich in der Führung ab, dann setzte sich Kluge allein an die Spitze und gewann mit einem Vorsprung von 25 Sekunden. Alle übrigen Konkurrenten lagen wenigstens zwei Runden zurück. Die weitere Reihenfolge lautete Lottes vor Kohfink und Pätzold. Gablenz und der belgische Benelli-Fahrer mit dem Synonym „Dickwell“ kämpften lange verbissen um den dritten Platz. In der zwölften Runde stürzte der Belgier in der Steuerndieb-Kurve und riss Gablenz mit zu Boden. Beide blieben unverletzt, mussten aber aufgeben. Bei den 350ern gewannen die Auto-Union-DKW-Fahrer dreifach. Fleischmann kam auf Anhieb mit dem neuen Fabrikat hervorragend zurecht. Im Rennen konnte er Petruschke um fast zwei Minuten auf den zweiten Rang verweisen – das war sein erster DKW-Sieg. Hamelehle, der dritte Zschopauer Fabrikfahrer, stürzte gleich nach dem Start. Aber der Sindelfinger gab nicht auf. Nach der siebenten Runde lag er noch an zehnter Position. Fünf Runden später

tauchte er schon als Dritter auf und verteidigte diesen Platz bis ins Ziel. Wie alle anderen war er da jedoch schon zwei Mal überrundet worden. Heiner Fleischmann erreichte in diesem Rennen die absolute Tagesbestzeit und wurde so Eilenriedemeister – 15 Jahre nach dem Ersterfolg durch Toni Bauhofer, den er seinerzeit auf der feuerroten Megola erzielte.



*Heiner Fleischmann gewann auf Anhieb auch mit dem Zschopauer Fabrikat*

# In Memoriam

---

Zur ewigen Erinnerung an einige der bekannten DKW-Fahrer sind auch noch einmal ihre bedeutendsten Erfolge mit dem Zschopauer Zweitakter aufgelistet. Hierzu sei wieder erwähnt, dass es darunter mehrere Fahrer gibt, die auch nach dem Zweiten Weltkrieg noch bemerkenswerte Siege errungen haben. Da ich mich auf die Vorkriegszeit konzentriert habe, wurden diese jedoch vernachlässigt.

## **Babl, Toni**

*4. Dezember 1906 –  
14. Juni 1936*

Toni wurde im oberbayerischen Miesbach geboren.

Nach mehreren großen Erfolgen auf einer britischen Douglas gewann ihn die Auto-Union 1936 für die kleine Seitenwagenklasse. In seinem ersten Rennen mit der DKW belegte er auf der Eilenriede gleich den zweiten Platz. Nur wenige Wochen später war er beim „Großen Preis der Schweiz“ im Gespannrennen bis 600 ccm erfolgreich. Nach Siegen auf der Solitude und beim Kölner Stadtwaldrennen wollte er für DKW auf dem Nürburgring die ersten Meisterschaftspunkte einfahren. Doch ein Trainingssturz riss ihn in den Tod.

In seiner Heimatgemeinde Miesbach wurde Toni beigesetzt.

## **Bartels, Günther**

*27. Juni 1906 –  
1. November 1983*

Mit seiner DKW machte der Wiesbadener erstmals 1927 auf sich aufmerksam. Bei der Frankfurter Dreistädtefahrt wurde er hinter den schon populären Arthur Müller und Arthur Geiss Dritter. Ein halbes Jahr später gewann er die kleine Lizenzklasse beim Lückendorf-Bergrennen. Danach zeichnete er sich mit der Zschopauer Maschine auch bei der Deutschen Sechstagesfahrt sowie in der strapaziösen Internationalen Motorradd-Länderfahrt 1929 aus. Ende Juni gewann Günther beim „Großen Preis

der Tschechoslowakei“ die Klasse bis 350 ccm – das war sein größter Erfolg. Gestorben ist er in Eltville am Rhein, unweit seiner Geburtsstadt.

## **Bauhofer, Anton „Toni“**

*25. Januar 1892 –  
10. Januar 1968*

München war sein Domizil. Dort wurde Toni geboren und in der bayerischen Metropole endete auch sein Leben. Er war bereits 38 Jahre alt, als er auf das Zschopauer Fabrikat wechselte. Beim internationalen Bergrennen Königsal-Jilowischt gelang ihm im Mai 1930 sein erster DKW-Sieg. Auf der Rundstrecke war er erstmals drei Wochen später in Königsbrück erfolgreich. Im September stand Toni nach weiteren Siegen in Schotten, auf dem Nürburgring und in Schleiz als neuer Deutscher Meister der Halbliter-Klasse fest. Die Saison 1931 schloss er mit einem Triumph auf der Berliner AVUS ab. 1932 begann Toni mit einem Sieg auf der Eilenriede und beendete es, nachdem er zwischenzeitlich beim Meisterschaftslauf auf dem „Sachsenring“ im Grillenburger Wald das „Rennen seines Lebens“ fuhr, mit dem erneuten Gewinn der Deutschen Straßenmeisterschaft in der Klasse bis 500 ccm. Nach vielen Erfolgen bei Bergrennen, so auch 1935 noch einmal am Kesselberg, stürzte er zwei Monate später sowohl im Training zum „Großen Bergpreis von Deutschland“ in Freiburg als auch bei dem zum Feldbergrennen im Taunus. Mit einem komplizierten Oberschenkelbruch landete er im Krankenhaus und beendete anschließend seine überaus erfolgreiche sportliche Laufbahn.

## **Bodmer, Karl**

*3. November 1911 –  
7. November 1955*

Der Ebinger, er kam dort zur Welt und verstarb auch da, war ab 1935 im DKW-Rennteam. 1936 belegte der Baden-Württemberger hinter „Landsmann“

Steinbach in Schleiz einen hervorragenden zweiten Platz. Im Mai 1937 wurde er nach einem tollen Rennen in der großen Lizenzklasse vor 200.000 Zuschauern auf der Solitude knapp hinter Mansfeld und Ley Dritter. Bereits eine Woche später glänzte Karl mit einem vierten Platz hinter dem Schweden Sunnqvist auf der Berliner AVUS. Auf dem Nürburgring konnte ihn im Feld der Halbliter-Maschinen nur BMW-Star Gall besiegen. Beim „Großen Bergpreis von Deutschland“ in Freiburg, nahe der Heimat, siegte er auf seiner 500er-DKW mit der schnellsten Zeit aller Motorräder – ein riesiger Triumph für den 25-Jährigen. Am Ende der Saison 1937 war Karl, um einen winzigen Punkt geschlagen, hinter Gall und Ley Meisterschaftsdritter.

## **Braun, Karl**

*29. August 1902 –  
22. August 1937*

Karl wurde in Gamshurst bei Achern nahe Baden-Baden geboren. DKW-Oberingenieur Prüssing hatte den Vorjahresmeister und dessen Beifahrer Ernst Badsching Anfang Juli 1936 verpflichtet. Sie sollten den tödlich verunglückten Toni Babl ersetzen. Das Vorhaben ging zunächst gut ... Karl demonstrierte gleich beim Rennen in Schotten sein Können und gewann knapp. Auch im „Großen Bergpreis von Deutschland“ Ende August setzte er sich in der Klasse bis 600 ccm durch. In Schleiz gelang der dritte Sieg. Die Saison 1937 begannen beide mit Siegen auf der Eilenriede, der Solitude und in Köln. Beim ersten Meisterschaftslauf auf dem Nürburgring dominierte Karl einmal mehr das Rennen der 600er, hatte schon im Training zum ersten Mal überhaupt die 100-km/h-Grenze mit einer Seitenwagenmaschine überschritten. Es folgte der „Große Preis von Europa“ auf dem Bremgartenring bei Bern. Karl setzte sich in der kleinen Gespannklasse vom Start weg an die Spitze und holte sich mit über zwei Minuten Vorsprung den kontinen-

talen Titel. Eine Woche darauf wurde wieder in Freiburg der „Große Bergpreis von Deutschland“ veranstaltet. Braun / Badsching verbesserten ihre eigene Vorjahresbestleistung mit dem 600er-DKW-Gespann. Im Schleizer Dreieckrennen kamen beide dann aus der Auftaktrunde nicht zurück, sie waren gestürzt. Beifahrer Badsching kam mit Prellungen davon, Karl erlag am Abend seinen schweren Verletzungen. Auf dem Hauptfriedhof in Karlsruhe wurde der Seitenwagenpilot beerdigt.



Der Grabstein für Karl Braun – einer der schönsten für einen deutschen Motorradrennfahrer. Seine Frau Lydia ließ folgende Inschrift anfertigen:

Meinem  
Lieben Mann  
Karl Braun  
1902 – 1937  
Deutschlands  
Bester Seiten-  
Wagenfahrer  
Europameister  
1937 Deutscher  
Meister 1935  
1936 und 1937

#### **Fleischmann, Heiner**

2. Februar 1914 –  
25. Dezember 1963

Heiner, der jüngere Bruder von Toni, der ihn zum Motorradsport brachte, erblickte im bayerischen Amberg das Licht der Welt.

Er hatte schon einen tollen Ruf als erfolgreicher Rennfahrer, als sich vor der Saison 1939 die Auto-Union seine Dienste sicherte. Heiner sollte in der 350er-Kategorie auf dem Zschopauer Fabrikat die großen Erfolge holen, möglichst die Europameisterschaft für sich entscheiden. Er machte seinem Namen alle Ehre. Gleich zum Saisonauftakt in Hannover gewann er das Rennen – sein erstes auf DKW. Es folgten Siege auf dem Nürburgring sowie bei den EM-Veranstaltungen in Frankreich und in Schweden. Mit seinem zweiten Platz beim Ulster Grand Prix und der Absage der letzten beiden zur Europameisterschaft zählenden Läufe ging Heiner als Europameister 1939 der Klasse bis 350 ccm in die Annalen der Motorsportgeschichte ein. Auch die Deutsche Meisterschaft in diesem Hubraumlimit war ihm sicher.

Eine Kehlkopf-Operation im Winter 1963 überlebte er nicht. Heiner wurde in seiner Heimatstadt Amberg beerdigt



#### **Friedrich, Kurt**

19. Dezember 1901 –  
30. August 1995

Kurt wurde in der sächsischen Industriestadt Chemnitz geboren.

Er war ein Mann der ersten Stunde. Schon beim Auftakt der Motorradwettbewerbe auf der Berliner AVUS im Juni 1922 saß Kurt im Sattel einer DKW. Zwei Wochen später stand er nach den Rennen auf der Rüsselsheimer Bahn mit auf dem Siegerpodest. Hervorragende Ergebnisse erreichte er auch bei den frühen Reichs- und Mehrtagesfahrten. Seine ersten großen Siege gelangen ihm 1926 binnen weniger Wochen. Zuerst gewann er Ende Juni auf dem Marienberger Dreieck, dann beim Kolberger Bäderrennen und sensationellerweise auch beim „Großen Preis von Deutschland“ auf der AVUS. Selbst im Ausland war Kurt erfolgreich. So landete er beim „Großen

Preis von Österreich“ 1927 sowie bei der Ungarischen Tourist Trophy 1928 und 1929 in der 175er-Klasse ganz vorn. Ein weiterer Höhepunkt seiner Laufbahn war der Gewinn der Deutschen Motorradmeisterschaft 1929 in der Viertelliter-Kategorie nach Siegen in Marienberg, auf der Solitude und in Schleiz. Kurt erreichte von allen namhaften DKW-Fahrern der Vorkriegszeit das höchste Alter. Nach weit über 93 Lebensjahren fand er auf einem Chemnitzer Vorortfriedhof seine letzte Ruhestätte.

#### **Gablenz, Hermann**

27. Juli 1913 –  
30. Juli 2000

Hermann stammte aus dem badischen Weingarten.

Nach DKW-Siegen in der Ausweisklasse seit dem Frühjahr 1937, konnte er auf dem Nürburgring Mitte Juni schon den vierten Rang unter den Lizenzfahrern erringen. Beim „Großen Bergpreis von Deutschland“ in Freiburg, Hermann wohnte da bereits im nahen Karlsruhe, wurde er in der 250er-Klasse Dritter. Am Saisonende wiederholte er diese Platzierung in Marienberg und zum Auftakt 1938 auf der Eilenriede. Beim AVUS-Rennen verbesserte er sich sogar noch um einen Rang. Wenige Wochen später stand er auch beim Europameisterschaftslauf in Belgien mit auf dem Siegerpodium. Unmittelbar nach dem Sieg im Schweizer Amriswil reihte er bei den Rennen um den „Preis von Nürnberg“, bei „Rund um Schotten“ und auf dem Nürburgring weitere an. Mit einem dritten Rang bei der Holländischen TT in Assen konnte Hermann diese Platzierung auch in der Gesamtwertung 1938 einnehmen. In der darauffolgenden Saison gelangen dem Privatfahrer noch einmal Podestplätze beim Wiener Höhenstraßenrennen sowie in Schotten. Im stolzen Alter von 87 Jahren verstarb Hermann in Karlsruhe.

#### **Geiss, Arthur**

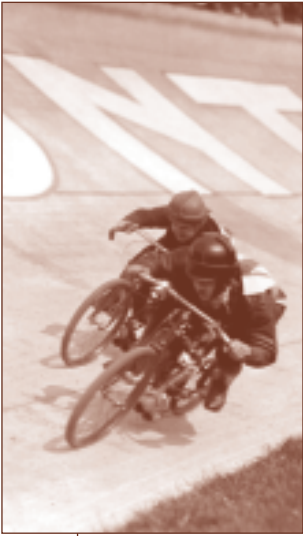
12. März 1903 –  
5. Februar 1982

Der gebürtige Hockenheimmer – wegen seiner großen Erfolge wurde Arthur dort Anfang der 30er-Jahre zum Eh-



9 783000 286117

ISBN 978-3-00-028611-7



*In diesem Buch werden chronologisch die DKW-Motorradsport-Erfolge vom ersten Sieg im Jahr 1920 bis zum letzten großen Triumph vor dem Zweiten Weltkrieg dargestellt.*

*Neben den wichtigsten Wettbewerben auf der Straße sind auch die Berg- und Bahnrennen, die Zuverlässigkeits- und Geländefahrten sowie die Weltrekord-Versuche darin aufgeführt.*

*Da die Zschopauer Zweitakter in dieser Epoche das Rennengeschehen entscheidend mitbestimmten, umfasst es gleichzeitig die gesamte Geschichte des deutschen Motorradsports zwischen den beiden Weltkriegen. Verständlicherweise konzentriert sich der Autor auf die von DKW besetzten Veranstaltungen und Hubraumklassen.*

*Über mehrere Rennen berichtet er so ausführlich, dass sich der Leser in die Atmosphäre der längst vergangenen Zeit hinein versetzen kann. Große Strapazen, nicht nur im schwierigen Gelände, sondern auch durch Wetterkapriolen oder über lange Distanzen, spannende Zweikämpfe, die manchmal nur Zentimeterentscheidungen brachten, kann man genau so miterleben, wie die Begeisterungstürme hunderttausender Zuschauer. Menschen, die in der Anfangszeit noch mit dem Fahrrad, oder dem Frühzug und dann zu Fuß die Strecken aufsuchten und die Eilenriede, Solitude, den Sachsen- und Nürburgring, das Marienberger und Schleizer Dreieck, aber auch die berühmtesten Berg- und Bahnrennen, wie bei Freiburg zum Schauinsland und auf der Berliner AVUS – um nur einige zu nennen – umlagerten. Selbst bei den mehr-tägigen Zuverlässigkeits- und Geländewettbewerben, wie die Drei-Tage-Mittelgebirgs- und Sechstage-Fahrten oder die noch länger andauernden Reichs- und Länderfahrten säumten Menschenmassen die Straßen und Wege.*



*Schicksale, die sich im Training, bei der An- und Abfahrt und während des Rennens ereigneten, werden dem Leser nicht vorenthalten – das war und ist Motorsport. Es gab fatale Pannen, Fahrer vergaßen zu Tanken, fuhren vor Aufregung von der Box aus in die falsche Richtung weiter und Stürze mit schrecklichem Ausgang.*

*Auf die größten „Helden“ wird in kurzer biografischer Form oder durch Episoden am Rande besonders eingegangen – und das waren nicht nur Arthur Geiss, Ewald Kluge und Walfried Winkler. Auch die „Pioniere“ – diejenigen, die Anfang der 20er-Jahre des 20. Jahrhunderts die ersten nennenswerten Erfolge nach Zschopau holten – bleiben nicht unerwähnt. Denn ohne die Max Hucke, Alfred Urban, Wilhelm Seifert, Hans Sprung, Kurt Friedrich und Hermann Weber – um erneut nur einen ausgewählten Kreis zu nennen – wäre DKW sicher nicht derart in die positiven Schlagzeilen geraten.*

*Der Autor Steffen Ottinger, im Chemnitzer „Rennfahrerdorf“ Adelsberg – unweit von Zschopau – geboren, hat nach seinem Erstlingswerk „Rund um Zschopau. Die Geschichte einer Motorradgeländefahrt“ die zwei Jahrzehnte der DKW-Motorräder und ihrer Fahrer in ähnlich konsequenter Art und Weise recherchiert.*

