





AVUS
—100—

RENNSPORT



Am Vorstart des Kleinwagenrennens 1924. Die NSU-Fahrer (3, 9) rauchen Zigarette. Man beachte das gestauchte Lenkrad des Brennabor links im Bild. Rechts: Sieg für NSU 1923. Das hatte man nicht erwartet.





und die Anzahl der Zylinder mit einem konstanten Faktor (für Zwei- oder Viertakter) multipliziert und durch die Motorleistung ergänzt. Sodass der 5/15 Kompressor auch im Folgejahr in der 5-PS-Klasse startet. Und NSU triumphiert auch 1924. Doppelsieg für Scholl/Amon und Seifert/Maier! Hinter ihnen kommen nur noch ein Brennabor und ein Freia ins Ziel.

Das Reglement auf der AVUS, das sich ebenfalls an Steuer-PS orientiert, gilt jedoch längst als überholt. Durch Innovationen beim Bau von Zylinderköpfen und durch die Aufladung mit Kompressoren sowie Fortschritten in der Metallurgie sagen die harten Fakten eines Motors nur noch wenig über seine Leistungsfähigkeit aus.

Zwei Jahre später wird dem Rechnung getragen. Beim Großen Preis von Deutschland 1926, dem ersten seiner Art, teilt man die Sportwagen in neue Hubraumklassen ein. Das bildet die Realität besser ab. Da NSU im Rennsport – wie auch in der Serienproduktion – auf verhältnismäßig kleine Motoren setzt, startet der völlig neu entwickelte 6/60 PS Kompressor in der Klasse F. In Neckarsulm spielen die Steuer-PS auch weiterhin eine Rolle bei der Namensgebung.

Mit 1,5 Liter Hubraum, verteilt auf sechs Zylinder in Reihe, reizt die Neukonstruktion das Reglement voll aus. Denn die Konkurrenz ist stark: Bugatti und Talbot stehen genauso in

der Starterliste wie Pluto, AGA oder Chiribiri. Und der Fortschritt der noch jungen, sich ständig messenden Automobilindustrie ist beeindruckend. Das Rennen diktieren zwar Rudolf Caracciola mit seinem Mercedes-Benz (Klasse E bis zwei Liter). Doch die NSU-Rennwagen – jetzt mit einem flachen Kühler ausgestattet – landen nach gut drei Stunden Tortur, teils im Regen, auf den Plätzen fünf, sieben, acht und zehn. In der Klasse F bedeutet das: Vierfachsieg für NSU!

Mit einer nur 9 km/h geringeren Durchschnittsgeschwindigkeit als der Gesamtsieger Caracciola schlagen sich die weiß lackierten Rennwagen ganz erstaunlich. Zumal sich ihre Höchstgeschwindigkeit in nur drei Jahren um sagenhafte 50 km/h gesteigert hat. Georg Klöble, der Klassensieger von 1921 und 1923, ist wieder schnellster NSUler. Auf den Geraden erreicht er 175 km/h.

Es ist der motorsportliche Höhepunkt für NSU. Denn kurze Zeit später übernimmt sich das Unternehmen mit dem Kauf der Berliner Karosseriewerke Schebera. Die Schulden steigen ins Unermessliche, das Werks-Engagement wird gestoppt. NSU besiegelt so den Anfang vom Ende, obwohl der Absatz der Automobile auch dank AVUS-Erfolgen gut läuft. 1929 übernimmt FIAT das Ruder. Es dauert mehrere Jahrzehnte bis zur Wiedergeburt als Automobilhersteller.

Bolle & Fiedler

Im Nebel des Zweitakters

—4—

Es gibt nur wenige Autoexperten, denen die Marke Bolle & Fiedler geläufig ist. Denn die gesamte Produktion der in Berlin-Charlottenburg ansässigen „B. F. Automobilbau GmbH“ umfasst mutmaßlich nur vier Exemplare, von denen eines für den öffentlichen Straßenverkehr vorgesehen ist. Die restlichen drei sind Rennwagen.

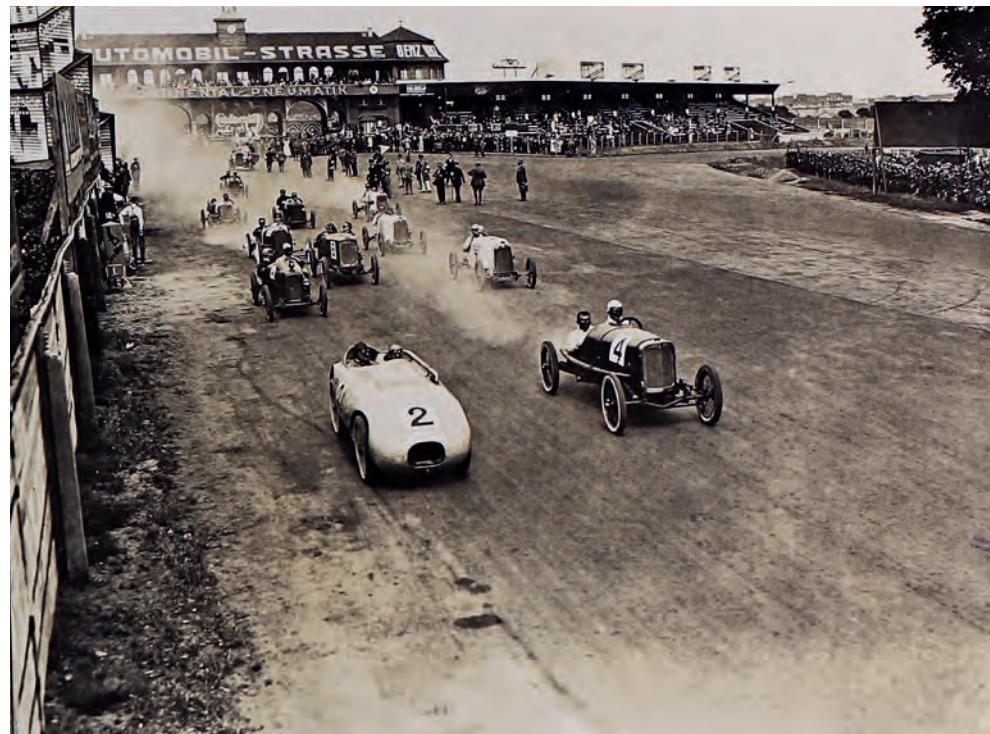
Max Georg Fiedler startet 1922 mit einem EOS auf der AVUS. Der kaum bekannte Wagen schafft es jedoch nicht über die Distanz von sieben Runden. Eine Enttäuschung, wenngleich es anderen Herstellern ähnlich ergeht. Denn die 1920er-Jahre

sind eine Spielwiese für automobile Gehversuche, welche nicht selten in absurdnen Lösungen und fragwürdiger Haltbarkeit enden. Jede noch so kleine Bretterbude in Berlin bezeichnet sich als Automobilhersteller. Die AVUS ist ihr Versuchslabor.

Der Konkurrenzdruck ist deshalb groß, genauso wie das Leistungsgefälle im Teilnehmerfeld. Ankommen gilt schon als Erfolg. Bei „B.F.A.“ sieht man darin eine Chance. Neben Max Georg Fiedler ist Carl Bolle der zweite Protagonist im Unternehmen. Der Enkel von „Bimmel-Bolle“, dem wohlhabenden

Berliner Milchmonopolisten, ist eigentlich ein Fliegerass. Weshalb auch sein Freund und Weltkriegsveteran Josef Jacobs mit im Boot sitzt. Er war zuvor schon auf Brennabor erfolgreich und wird später die Geschäfte bei Adler übernehmen. Auch Hans Gustav Röhr – noch ein Kampfflieger – ist für eine gewisse Zeit Konstrukteur im kleinen Team. Ihm verdankt man später die Gründung der Röhr-Autowerke.

Doch die Kernbelegschaft von Bolle & Fiedler spielt mit sechs Männern in einer anderen Liga. Trotzdem konstruiert man einen für diese Zeit außergewöhnlichen Motor. Der

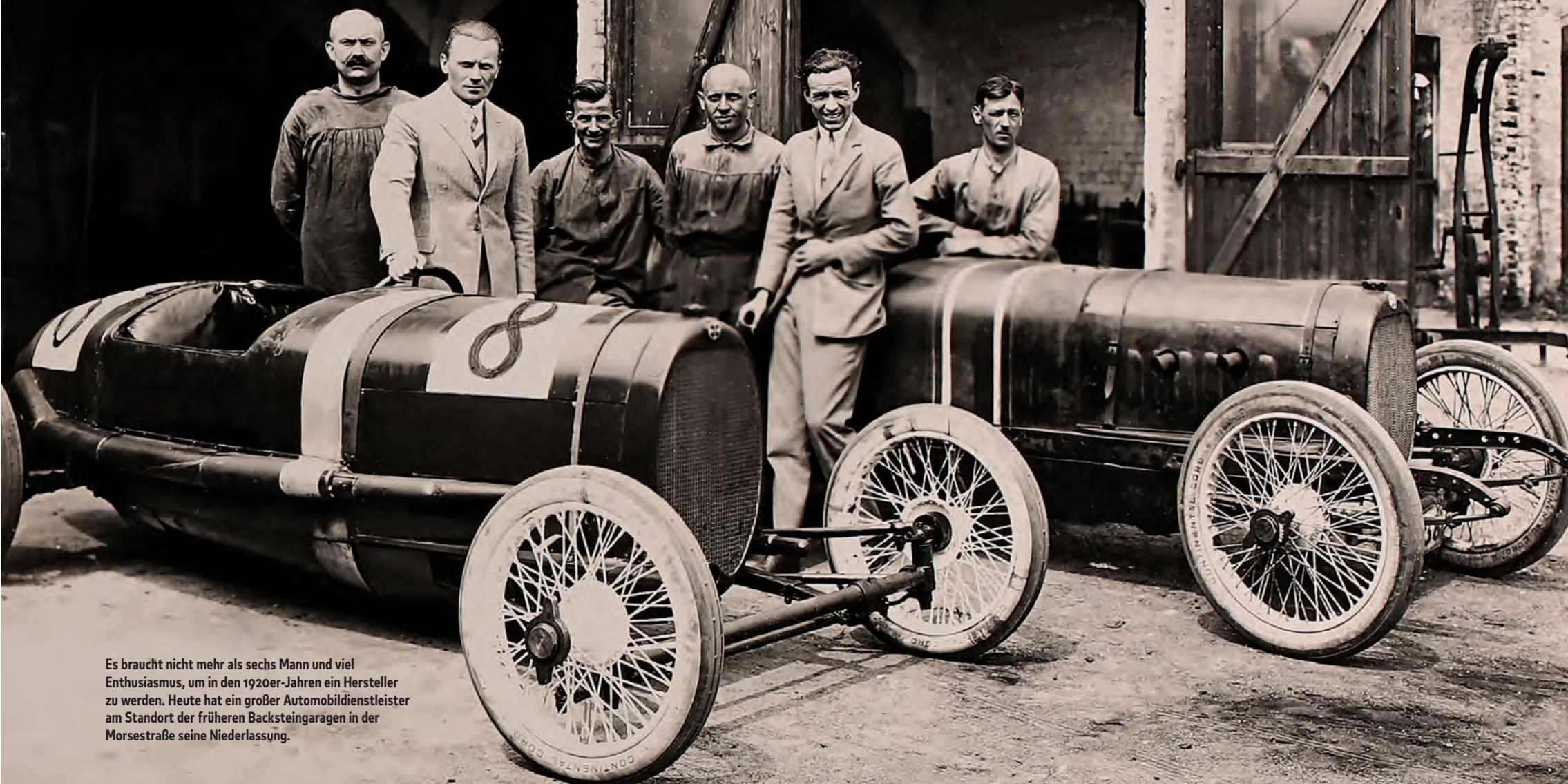


erugten ist der Eintritt in die Räume
verb ote n!
B.F. Automobilbau G.m.b.H.

8

Zigarettenrauchen
in diesen Räumen ist
Rauchen
verb ote n!
Verbote

9



Es braucht nicht mehr als sechs Mann und viel
Enthusiasmus, um in den 1920er-Jahren ein Hersteller
zu werden. Heute hat ein großer Automobilindienstleister
am Standort der früheren Backsteingaragen in der
Morsestraße seine Niederlassung.

Dreizylinder ist ein Zweitakter. Seine Zylinder haben einen geschlossenen Kopf, sind aus einem Guss. Je ein Vergaser vorn und hinten am Rumpf füllen die 1.026 Kubikzentimeter messende Eigenkonstruktion mit Gemisch. Verpflanzt wird der Antrieb in einen schlanken, sehr flachen Wagen, dem die Leichtbauweise der Luftfahrtliebhaber ins Gesicht geschrieben steht. Die Karosserie ähnelt der eines Fliegers, ist bis weit unter den Leiterrahmen verkleidet.

Ende 1922 entsteht das erste Exemplar. Man denkt sogar über einen Sechszylinder nach. Dennoch stehen im September 1923 zwei Bolle & Fiedler in der Starterliste des Klein'autorennens. Am Volant der Dreizylinder: Josef Jacobs und Carl Bolle. Doch beide scheiden mit technischem Defekt aus, obwohl ihre Durchschnittsgeschwindigkeit Potenzial andeutet. Als Sieger in der 4-Steuer-PS-Klasse geht ein Alfi durchs Ziel.

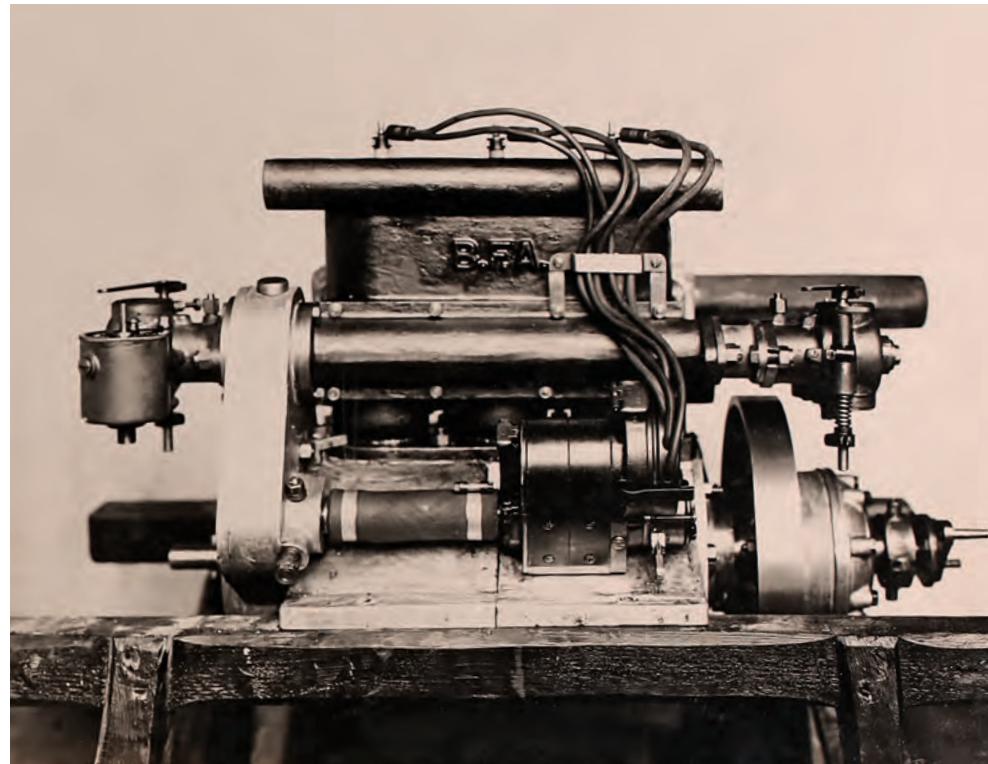
1924 wird ein weiterer Versuch unternommen, die AVUS zu bezwingen. Fast 29 PS leistet der Rennmotor nun. Nach einem fliegenden Start – im Sinne der Spannung – rast Max

Georg Fiedler nach gut zwei Stunden Vollgasritt als Dritter über die Linie. Ein Erfolg, denn wieder fällt gut die Hälfte der Wettbewerber aus. Die AVUS ist ein hartes Pflaster für das fragile Gerät.

Dem Straßenauto von B.F.A. – ein offener Tourer mit langem Radstand und zwei Sitzen – ist trotzdem kein Glück beschieden. Die Rennwagen, genau genommen eher Versuchsfahrzeuge, entwickeln nicht genügend Strahlkraft. Auch der Wettbewerb auf der Internationalen Automobil-Ausstellung ist riesig. Waren 1921 nur 67 Hersteller am Kaiserdamm vertreten, so stellen 1923 bereits 653 Aussteller ihre Produkte vor. Das angespannte Wirtschaftsklima ist ebenfalls keine Hilfe.

Bolle & Fiedler beendet nach einem weiteren Scheitern auf der AVUS 1926 die Unternehmung. Damit geht eines von unzähligen, kaum bekannten Automobilabenteuern im Schatten der Weimarer Republik zu Ende, das stellvertretend für Wagemut, Erfindergeist und Aufbruchsstimmung jener Jahre steht.

Der Zweitakter von B.F.A. ist eine Besonderheit. Über den Sechszylinder weiß man noch weniger als über den Dreizylinder, der 1924 einen bescheidenen Erfolg feiert.



Gymkhana

Motorfrühsport

— 5 —



Schon als das Automobil laufen lernt, suchen die Menschen den sportlichen Wettbewerb. Doch das Sportgerät ist teuer, und es bleibt wenigen vorbehalten, sich in Bergrennen oder auf Stadionbahnen zu messen. Reine Rennstrecken sucht man Anfang der 1920er-Jahre meist vergebens.

Neben dem materialmordenden Kampf um Meter und Sekunden entwickelt sich so aus dem Parcours des Pferdesports rasch ein automobiles Geschicklichkeitsturnier. Und es erfreut sich großer Beliebtheit. Kommt es doch in dieser Motorsportart für jedermann darauf an, die eigenen Fahrkünste unter Beweis zu stellen und Aufgaben an verschiedenen Hindernissen zu lösen.

Ob Motorradfahrer, die aus der Fahrt ein Glas Wasser auf einem Tisch absetzen, oder die Rampenfahrt, bei der der Fahrer des AGA 6/20 PS drei Ringe von einer Stange abzuheben hat – an kreativen Aufgaben mangelt es im Mai 1922 im Innenbereich der AVUS-Nordkurve nicht. Selbst die Damen zeigen Mut – und manch einem Herren, was eine Harke ist.

Im Dunst des Nebels – Fritz von Opel
donnert am 23. Mai 1928 mit 238 km/h
im Raketenwagen über die AVUS.



Opel-Raketenwagen

Auf der AVUS bis zum Mond

=10=

V

nicht ohne Ikarus, den mit Wachs und Federn sich selbst beflügelnden Menschen aus.

Spätestens seit Erfindung der Dampfmaschine im beginnenden 18. Jahrhundert setzt die Menschheit eine strikt technisierte Bewegung in Gang, die unaufhaltsam das Verständnis von Mobilität verändert. In allen Elementen – zu Land, zu Wasser und in der Luft.

Auch Fritz von Opel muss in seinen Kindertagen die Werke Jules Vernes verschlungen haben. Er wächst zum Prototypen des modernen Menschen heran und teilt zumindest das Visionäre mit dem Schriftsteller aus Nantes. Als er 1899 in Rüsselsheim geboren wird, ist Carl Benz' Patent des dreirädrigen Motorwagens bereits 13 Jahre alt. Und auch die Gebrüder Wright konstruieren ein Jahr vor der Jahrhundertwende ihren ersten Drachen und kommen dem Traum vom Fliegen näher. Als Fritz vier Jahre alt ist, geht der Traum in Erfüllung. Am Vormittag des 17. Dezember 1903 schreibt Orville Wright Geschichte. Mit dem ersten Motorflug der Menschheit erobert er das dritte Element. Die Erdanziehung ist überwunden und der Blick zu den Sternen plötzlich ein anderer.

Dabei sind die Pioniere des Weltraums bereits geboren. Max Valier erblickt 1895 in Bozen das Licht der Welt. Die Sterne verzaubern auch seine Kindheit. Nach dem Astronomiestudium manifestiert der 29-jährige seine Gedanken in dem

Buch *Der Vorstoß in den Weltenraum*. Mit dem Programm zur Entwicklung der Raketenforschung legt er den Grundstein für den Raumflug. In der Weimarer Republik sucht Valier einen finanziell starken Geldgeber, um aus der Skizze des Buches Wirklichkeit werden zu lassen. Doch so sehr er sich um Industrielle und Verbände bemüht, die Chancen stehen schlecht. Erst als er Fritz von Opel begegnet, wendet sich das Blatt. Im Auto-Industriellen findet er nicht nur einen Geldgeber. Fritz von Opel ist aus einem ähnlichen Holz geschnitten – ein tollkühner Visionär. Daneben besitzt er aber auch ein gutes Gespür für prestigeträchtige Geschäfte.

Dass Max Valier im Auto mit Raketenantrieb die Vorstufe zur Raumfahrttraktete sieht, kommt Opel zugute. Den Werbeeffekt für das Familienunternehmen Opel schätzt er als immens ein. So stellt er 30.000 Reichsmark für das Projekt zur Verfügung. Friedrich Wilhelm Sander, ein Ingenieur für Pyrotechnik und Produzent für Leucht- und Signalraketen, bringt die Feststoffraketen ein, und man entwickelt die Triebwerke gemeinsam weiter. Bei Opel baut man Raketenprüfstände, um Schub- und Antriebskräfte zu studieren. Den passenden Ingenieur und Rennfahrer, Kurt C. Volkhart, kennt Fritz von Opel gut als Konkurrent auf der Rennstrecke. Volkhart gilt wie Valier als Pionier der Raumfahrt. Die beiden kennen sich bereits aus dem Verein für Raumschiffahrt in Breslau.

Das erste Fahrzeug, das das Team mit einer Rakete ausrüstet, ist ein Opel Laubfrosch. Der nahezu unveränderte Wagen wird am 12. März 1928 auf der Opel-Rennbahn von zwei Raketen angetrieben. Volkhart sitzt am Steuer, zündet die Startrakte, und als der Wagen rollt, wird der „Dauerbrander“ – also die Schubrakete – aktiviert. Nach 35 Sekunden und 150 Metern ist Schluss – in den weiteren Tests des Tages erhöht die Mannschaft sukzessive die Anzahl der Raketen und so den Schub.

Nur einen Monat später stehen staunende Presseleute vor dem RAK1 auf der Opel-Bahn. Auf den Versuchswagen

T35 konstruiert Volkhart mit seinem Team, dem Ingenieur Schabberger und den Mechanikern Becker, Grein und Treber, einen Monoposto, der im Heck Platz für zwölf Raketen bereithält. Hinter den Vorderrädern werden für den verbesserten Abtrieb kleine Tragflächen installiert, die Kühlerfront wird aerodynamisch angepasst.

Am 11. April 1928 um 16:30 Uhr gibt Volkhart das Zeichen zum Start. „Ein ohrenbetäubendes Brausen und Heulen setzt ein – hinter dem Fahrzeug sticht ein Glutgassschweif in die sonnenhelle Betonbahn“, so kommentiert die *Frankfurter Zeitung* die Fahrt des RAK1. Nach acht Sekunden erreicht das Raketenauto Tempo 100. Zwar zünden nur sieben der zwölf Raketen, doch ab diesem Moment ist die Welt eine andere. In der internationalen Presse künden die Journalisten von einem neuen Zeitalter. Die Weltraumfahrt ist keine Utopie mehr – sie ist zum Greifen nahe!

Der Erfolg euphorisiert das Trio. Es will die Gunst der Stunde nutzen und arbeitet Tag und Nacht an einer leistungsfähigeren Version des Raketenwagens. Die AVUS scheint mit ihren langen Geraden und der prestigeträchtigen Hauptstadt die perfekte Arena, um der Welt den Wagen wirkungsvoll zu demonstrieren.

Auch den RAK2 konstruiert Kurt C. Volkhart in nur einem Monat und lehnt die Zigarrenform des 4,88 Meter langen Gefährts an den 1927er Blue Bird von Malcolm Campbell an. Mit 24 Raketen bestückt (rund 120 Kilogramm), landet so viel Sprengstoff im Heck, um eine Mietskaserne im Prenzlauer Berg in die Luft zu jagen. Die Tragflächen an den Seiten werden größer dimensioniert und an die erwartete Schubkraft von sechs Tonnen angepasst. Nach einem Zerwürfnis mit Fritz von Opel verlässt Volkhart das Projekt, bevor die Rakete auf der AVUS steht, und geht seine eigenen Wege.

Am 23. Mai 1928 sitzt Fritz von Opel im Cockpit des RAK2 in Berlin. Zum Spektakel kommen nur geladene Gäste. Darunter



Größen aus Film und Sport wie der Regisseur Fritz Lang oder Boxlegende Max Schmeling. Am Ende sind es 3.000 Menschen, die die Höllenfahrt bezeugen. Und auch das Radio überträgt die Schau live von der Strecke im Grunewald.

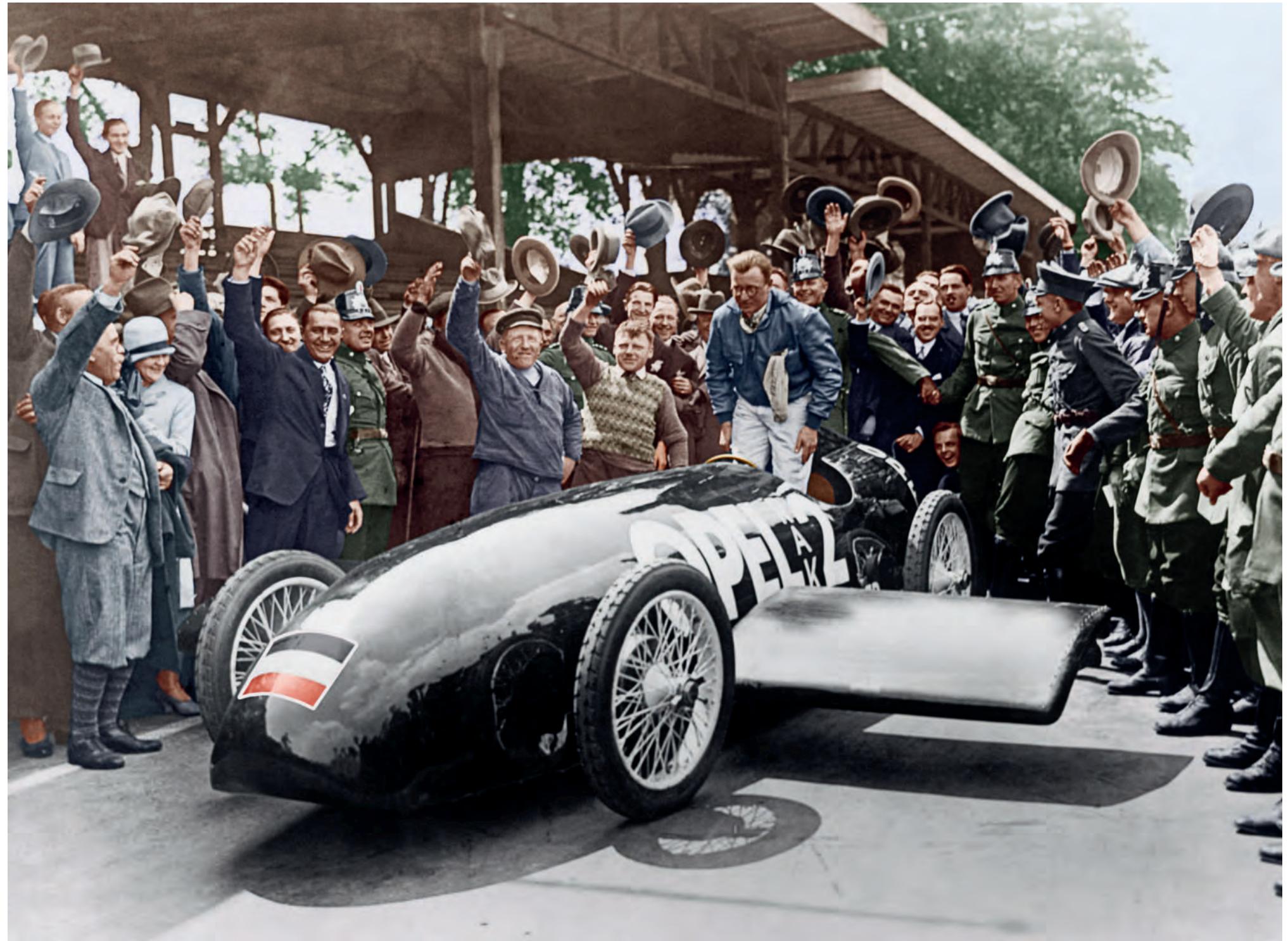
„Ehe man sich's versieht, brüllt plötzlich ein donnerähnlicher Schrei aus den hinteren Raketenrohren, eine viele Meter lange Feuergarbe schießt wie ein feuriger Kanonenschweif aus dem Hinterteil des Gefährts heraus, und während sich geschützdonnerähnliche Detonationen jagen, ist in einem Augenblick alles in dichten Rauch und Nebel gehüllt“, so ein Reporter während der Vorführung im Radio.

Fritz von Opel schildert nach der Fahrt seine Eindrücke hörbar benommen. „Ich trete auf das Zündpedal. Hinter mir heult es auf und wirft mich vorwärts. Ich trete nochmals, nochmals, und es packt mich wie eine Wut zum vierten Mal. Seitwärts verschwindet alles. Die Beschleunigung ist ein Rausch. Ich überlege nicht mehr. Die Wirklichkeit verschwindet. Ich handle nur noch im Unterbewusstsein. Hinter mir das Rasen der unbändigen Kräfte.“

Und es wird noch brenzlicher. Der Raketenchauffeur bekommt den Wagen gerade noch abgefangen, als die Flügel bei Höchstgeschwindigkeit nicht mehr genügend Abtrieb liefern und der Vorderwagen abzuheben droht. Keine drei Minuten, und das Höllenspektakel findet sein Ende. Der RAK2 rollt aus, der Rauch legt sich, und Fritz von Opel findet sich in der jubelnden Menge der Zuschauer wieder. Auf der Strecke zwischen Funkturm und Nikolassee fahren Mensch und Maschine mit 238 km/h zum neuen Geschwindigkeitsrekord – in einer Zeit, in der Supersportwagen wie ein Mercedes SSK gerade die 190-km/h-Marke knacken. Die Sensation ist perfekt, die Presse überschlägt sich, und von Opel wird auf den Namen „Raketen-Fritz“ getauft.

Am 2. Dezember desselben Jahres wird auch Raumfahrt-Pionier Kurt C. Volkhart sein Raketenfahrzeug auf der AVUS vorführen. Tausende Schaulustige können für drei Mark zusehen, wie auch er um 15 Uhr erfolgreich die Raketen zündet.

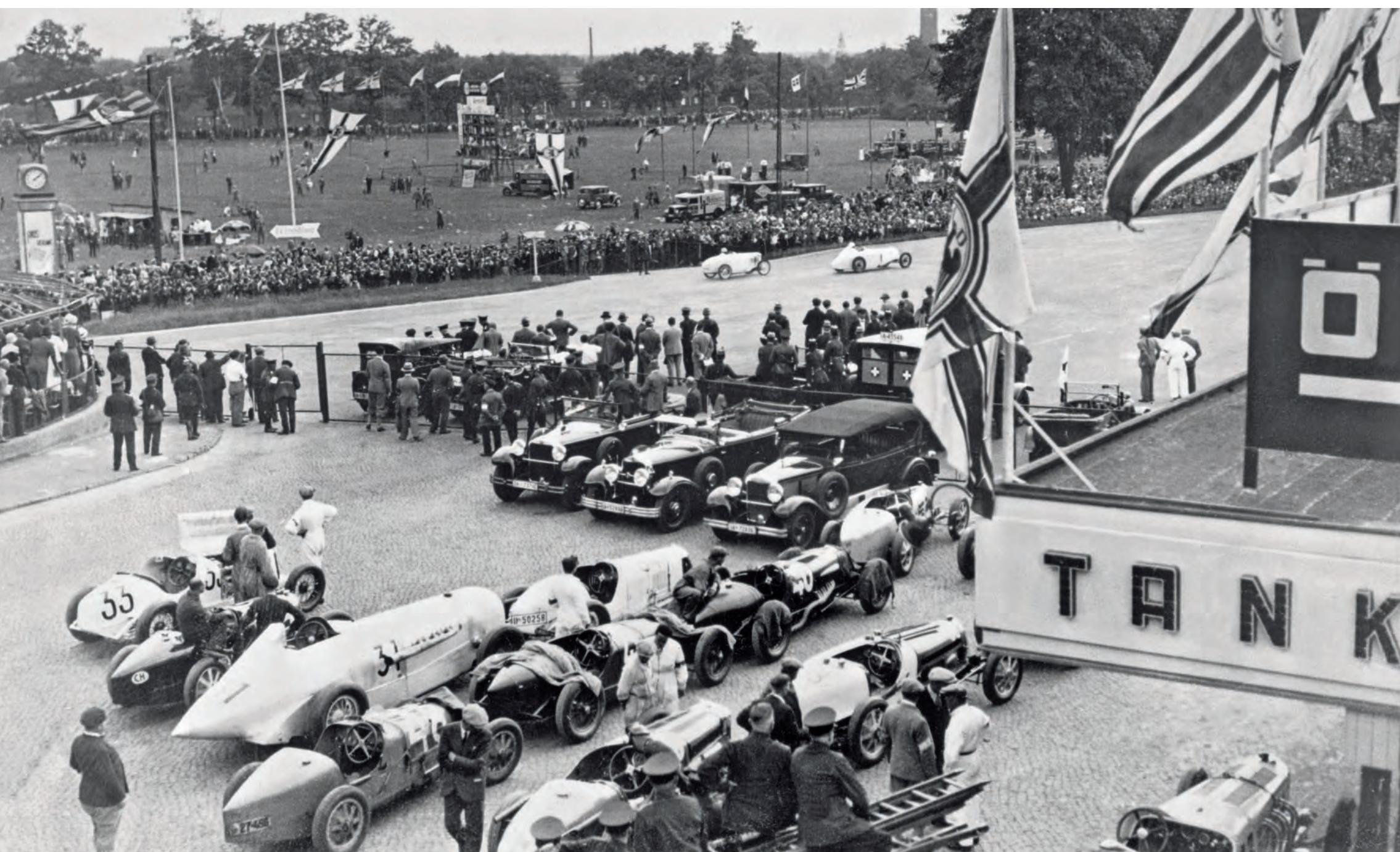
Die AVUS wird so zur Teststrecke für den Raumflug und leistet ihren kleinen, wenn auch wichtigen Teil zur Erfüllung dieses Menschheitstraums. Am 21. Juli 1969 wird Neil Armstrong den ersten Schritt auf den Erdtrabanten setzen und den vielleicht berühmtesten Satz der Geschichte sagen: „That's one small step for man, one giant leap for mankind.“, 96 Jahre nach Jules Vernes *Von der Erde zum Mond*.



Mercedes-Benz SSKL Stromlinie

Der Silberpfeil ist eine Gurke

—11—



S

Seinem Namen wird der Mercedes-Benz SSKL („Super-Sportwagen, kurz, Leichtbau“) eigentlich nicht gerecht. Ein Sportwagen – ohne Frage! Kurz? Nun ja... Aber leicht? Mit über 1,5 Tonnen Gesamtgewicht wiegt der SSKL zwar 200 Kilogramm weniger als ein SSK, aber immer noch eine halbe Tonne mehr als die Konkurrenz von Bugatti oder Alfa Romeo. Das einst so erfolgreiche Konzept scheint ausgedient zu haben. Da helfen auch großzügige Löcher im Rahmen nichts. Trotzdem schafft es Rudolf Caracciola, mit dem Benz beim Internationalen AVUS-Rennen 1931 noch mal alle Gegner hinter sich zu lassen. Sieg für den alternden Stern! 200.000 Zuschauer sind außer Rand und Band, stürmen die Rennstrecke und feiern den deutschen Triumph.

1932 sieht die Welt schon anders aus. Bei Alfa Romeo und Maserati ist man angesichts der Wirtschaftskrise nur bedingt

schlagkräftig. Mercedes-Benz zieht sich aus finanziellen Gründen sogar komplett vom Rennsport zurück. Und so reisen Hans Stuck und Manfred von Brauchitsch mit privat organisierten SSKL-Rennwagen nach Berlin. An Leistung mangelt es ihnen nicht. 300 PS lassen immerhin auf einen vorderen Rang hoffen. „Karratsch“, der Vorjahressieger, ist notgedrungen zu Alfa gewechselt.

Von Brauchitsch kleidet seinen SSKL für die AVUS bei der Karosseriefabrik Vetter in Cannstatt extra neu ein. Sein Mechaniker Willy Zimmer schießt die Kosten von 500 Mark aus eigener Tasche vor. Ziel der ungewöhnlich gestalteten Alukarosserie ist eine optimierte Aerodynamik. Der frühere Motorradrennfahrer Reinhard Freiherr von Koenig-Fachsenfeld hat sie erdacht. Sie soll auf den kilometerlangen Geraden der AVUS einen Vorteil von bis zu 20 km/h ausmachen. So zumindest die Hoffnung. Die Endübersetzung des Wagens wird mit inoffizieller Werksunterstützung, durch den eigentlich pausierenden Rennleiter Alfred Neubauer, verlängert. Der Motor soll durch das Mehr an Speed ja nicht in den roten Bereich

jagen. Er dreht statt 3.600 sogar nur 3.000 Umdrehungen pro Minute, schont das Material. Aus Zeitgründen bleibt der Wagen unlackiert.

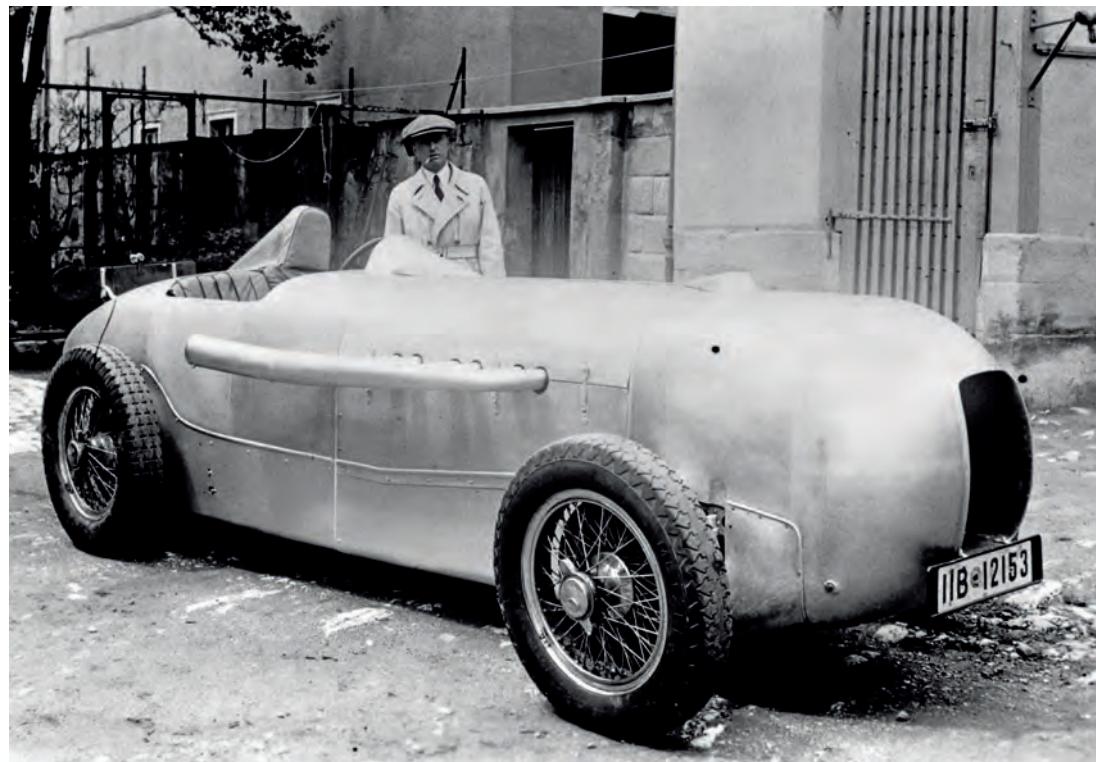
In Berlin wundert man sich über das monumentale, silberne Fahrzeug. Die Wettbewerber sehen gegen den SSKL mit Stromlinienkarosserie wie Spielzeug aus. Die dicke, etwas ungelenke Zigarre ist sicher nichts für die Kurve. Auf der Geraden bringt die knollennasige Verkleidung aber Vorteile. Nach vielversprechenden Trainingssläufen tauft das Publikum den Wagen kurzerhand „Gurke“. Ein wenig schmeichelhafter, aber treffender Vergleich, der den rustikalen Humor der Hauptstädter unterstreicht.

Zum Start heult von Brauchitschs „Elefantenkompressor“ voller Motivation auf und stürmt mit 15 weiteren Fahrzeugen in die erste Runde. Bereits bei Kilometer 7,7 ereignet sich im Mittelfeld ein folgenschwerer Unfall. Fürst von Lobkowicz kollidiert bei etwa 200 Sachen mit Hans Lewy, der selbst im Gefecht des Rennens ein Monokel im Auge trägt. Der adelige Tscheche verliert die Kontrolle über seinen Bugatti, rast über den Mittelstreifen und landet nach heftigem Überschlag im Gebüsch neben der Bahntrasse. Von Lobkowicz verstirbt, gerade mal 25 Jahre alt, noch auf dem Weg ins Krankenhaus.

Davon bekommt der Rest der Meute nichts mit. Dreyfus mit seinem Maserati führt nach Runde eins. Caracciola ist vierter, von Brauchitsch sechster. Stuck auf neun.

Die leichten, aber fragilen Konstruktionen von Bugatti, Maserati und Alfa Romeo sind der Dauerbelastung der AVUS kaum gewachsen. Einer nach dem anderen fällt aus. So führt nach sechs Runden Caracciola auf Alfa, dicht gefolgt von der „Gurke“, die ihren Vorteil im Wind ausspielen kann. Der allseits beliebte Streckensprecher Paul Laven kreiert unterdessen ein Bild, das noch für viele Jahrzehnte Gültigkeit haben soll: Von Brauchitschs wenig eleganter, aber wettbewerbsfähiger SSKL wird von ihm als „Silberpfeil“ bezeichnet. Die Geburt einer Legende!

Und so erlebt das Publikum in den kommenden neun Runden ein Duell, das gleich mehrfach in die Geschichte eingehen soll. Es reißt die Berliner von den Sitzen oder lässt sie am Rand des Grunewalds stehend mit offenen Mündern zurück. Denn immer wieder saust von Brauchitsch mit gehörigem Geschwindigkeitsüberschuss auf den Geraden an Caracciolas leichtem Alfa vorbei, der sich in den Kurven die Führung zurückholt. Alfred Neubauer bestätigt von Brauchitsch bei Start-Ziel deshalb immer nur den zweiten Platz.



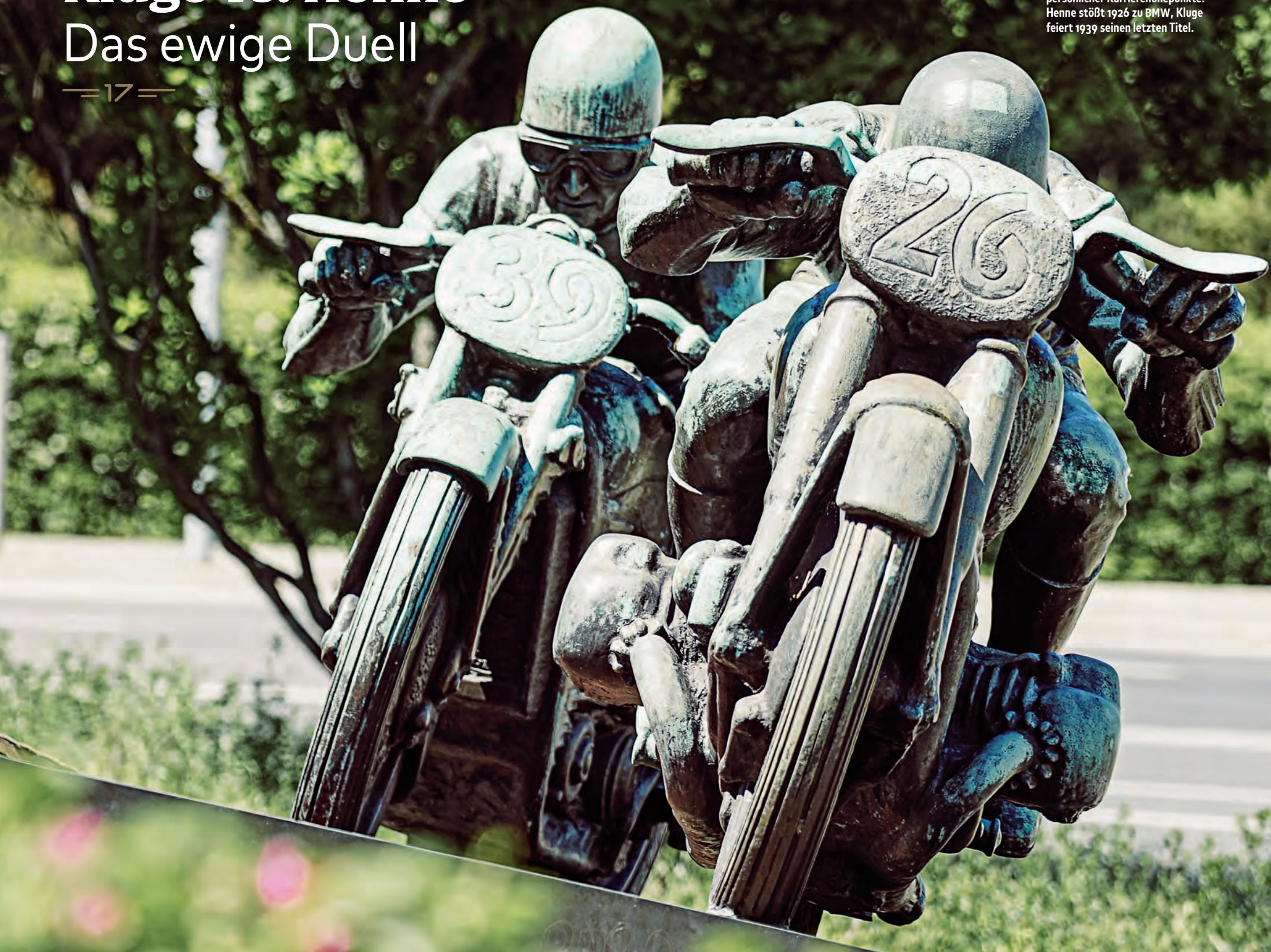
Gegen die Konkurrenz von Bugatti ist der SSKL ein Koloss. Sein Wasserkühler versteckt sich mehr als einen halben Meter hinter der Knollen-nase. Aerodynamik ist der Schlüssel zum Erfolg.

Kluge vs. Henne

Das ewige Duell

—17—

Die Startnummern der beiden Maschinen erinnern an Jahreszahlen persönlicher Karrierehöhepunkte. Henne stößt 1926 zu BMW, Kluge feiert 1939 seinen letzten Titel.



„Motorradfahrer.“ So schlicht betitelt Max Esser seine Skulpturen, die der Bildhauer, Medailleur und Porzellangestalter um 1939 bei der Berliner Firma Noack in Bronze gießen lässt. Doch erst 1989 findet das Kunstwerk – ergänzt durch einen Zeitstrahl mit den Wendepunkten der AVUS – seinen Platz nahe der alten Nordkurve. Die Geschichte der ersten 50 Jahre bleibt trotzdem im Verborgenen.

Seither zeigen überlebensgroße Figuren auf einem Ziegelsockel die Rennfahrerlegenden Ernst Henne auf BMW, dicht gefolgt von Ewald Kluge auf DKW. Dass dem Duo zunächst noch ein dritter Pilot im Nacken sitzt, ist allerdings kaum bekannt. Heiner Fleischmann auf NSU komplettiert anfänglich das Ensemble. Jedoch wird sein Konterfei schon während des Zweiten Weltkriegs zur Gewinnung von Rohstoffen eingeschmolzen.

Eine Schmach für die Kunst. Denn das Konzept des Dreigestirns würde auch heute noch aufgehen. Die Auswahl der Protagonisten ist schlüssig, die Symbolkraft technologischer Aufrüstung offenkundig. Esser untermauert mit seinem Werk den deutschen Führungsanspruch. Denn BMW, DKW und NSU sind in den 1930er-Jahren herausragende Leuchttürme deutschen Motorradbaus. Sie gelten als ernstzunehmende Konkurrenz, auch auf internationalem Parkett. Gleches gilt

für die Fahrer. Sie machen die Europameisterschaft unsicher und die Deutsche Meisterschaft zu einer der spannendsten überhaupt.

Ernst Henne ist bereits ein höchst erfolgreicher Unternehmer, als er 1926 von BMW zum Werkspiloten erkoren wird. Sofort gewinnt er die Deutsche Straßenmeisterschaft in der 500er-Klasse. Es folgen viele Siege und Titel, sogar auf Rennwagen von Mercedes-Benz oder BMW. Doch erst der letzte Weltrekord des „schnellen Henne“ – 279,5 km/h auf einer über 100 PS starken 500er-BMW mit Kompressor – macht ihn 1937 unsterblich.

Hennes Kontrahent Ewald Kluge nimmt eine ähnliche Rolle für DKW ein. Weniger privilegiert als der BMW-Held, muss er sich seinen Posten als Stammfahrer in Zschopau hart erarbeiten. Doch 1934 wird auch Kluge Teil der Werksmannschaft, als Mechaniker und Pilot. Fortan kassiert er Titel um Titel. Als erster Deutscher gewinnt er 1938 die Tourist Trophy, dazu vier nationale und zwei Europa-Meisterschaften.

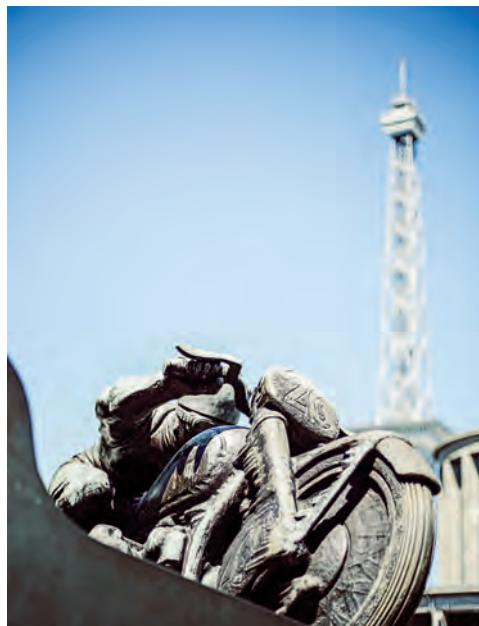
So dominant wie Ewald Kluge bei den 250ern ist Heiner Fleischmann in der 350er-Klasse. Meist fährt er NSU. Vier deutsche Titel und Lorbeeren des letzten Vorkriegs-Europameisters – allerdings auf DKW – machen selbst den Unsichtbaren zum Helden. Doch aus dem Bewusstsein der Berliner

ist Fleischmann längst entschwunden. Aus den Augen, aus dem Sinn ...

Trotzdem symbolisiert Essers heroische Skulpturengruppe große Erfolge, die Piloten wie Henne, Kluge und Fleischmann einst als Konkurrenten und Kollegen feierten. In einer Ära, die den Motorsport aufblühen ließ, aber auch ohne Umwege zum Wahnsinn des sogenannten „Dritten Reichs“ führte.

Neben der politischen Aussage hat Essers Werk jedoch auch eine zweite Ebene. Denn noch heute pfeift imaginärer Fahrtwind um die geduckten Fahrer, während sie über den angeschrägten Klinkerbelag zu brettern scheinen. Die Gesichter knapp über dem Tank, die in Leder gekleideten Glieder eng um ihr Gefährt gewunden, vermitteln Körperspannung und Pistenbeschaffenheit echte Dynamik – trotz des starren Metalls. Motorisierte Fortbewegung und Geschwindigkeit stehen auch hier für die Selbstermächtigung des Menschen, seine Freiheit und Suche nach dem Glück.

Heute geht die Statue im Wirrwarr von Ampelkreuzungen und Autobahnzubringern fast unter. Doch als einer der wenigen noch zugänglichen Orte zur Erinnerung an Helden und Tragödien der AVUS sind die „Motorradfahrer“ eine Verbeugung vor dem Vermächtnis dieser großen Berliner Rennstrecke. Man muss sie gesehen haben.







AVUS
—100—

PERSÖNLICHKEITEN

26

Heidi Hetzer

Ungebremst leben

—54—

Auf der Sitzbank von Motorrädern und Rollern startet Heidi ins Leben. Mit dem Opel Diplomat-Vorführwagen ihres Vaters holt sie 1966 den zweiten Platz. Der Papa erfährt am nächsten Tag aus der Zeitung vom Erfolg seiner Tochter.





Über dem Schreibtisch ein Metermaß, darauf ein mit schwarzem Filzstift gezogener, dicker Streifen, der bei 81 Zentimetern endet. Es dauert einen Augenblick, doch dann wird klar: jeder Zentimeter steht für ein Lebensjahr. Auf dem Tisch lose Notizzettel, Visitenkarten, ordentlich aufgestellt im Halter, Bilder von Familie und Autos an der Wand. Das Büro wirkt, als sei es gerade verlassen worden, und die Frau, der es gehört, schaut jeden Augenblick um die Ecke.

Der Name auf der Visitenkarte – Heidi Hetzer. Die quirlige Berlinerin kennt irgendwie jeden, und jeder kennt Heidi. Die Grande Dame ist Unternehmerin, Rallyefahrerin, Mutter und hat ein sprichwörtlich bewegtes Leben hinter sich.

Im Sommer 1937 fällt der Startschuss. Heidi kommt als zweite Tochter des Fahrzeughändlers Siegfried Hetzer in Berlin zur Welt. Die Liebe zu Fahrzeugen und der Marke Opel

wird ihr in die Wiege gelegt: 1919 gründet der Vater den Fahrzeughandel Hetzer für Zweiräder der Marke Victoria; 14 Jahre später stellt Siegfried die Weiche auf Opel um, die Marke, mit der seine Tochter ein Leben lang verbunden sein wird.

Heidi ist klein und umtriebig, ihre drei Jahre ältere Schwester Vicky aber Papas heimlicher Liebling. Vicky sieht umwerfend aus, liebt das Leben nach dem Krieg in der Hauptstadt und kostet es voll aus. Partys, Mopeds, Schickeria, doch im Alter von 29 Jahren verstirbt sie unerwartet. Heidi steht zuerst im Schatten der Schwester und dann in dem des Vaters. Im elterlichen Betrieb erlernt sie 1954 als eine der ersten Frauen überhaupt den Beruf des Kfz-Mechanikers. Sie will begreifen, wie das Auto funktioniert, nicht nur darüber reden können. Doch trotz ihrer Sachkenntnis wird sie stets nur als die Tochter Hetzers gesehen; eine Frau unter der Hebebühne

ist wenig akzeptiert. Kurzerhand nimmt das blond gelockte Mädchen ihr Leben selbst in die Hand. Sie zieht aus, bezieht eine winzige Wohnung im Berliner Wedding, arbeitet in einer Zigarettenfabrik und steht endlich auf eigenen Beinen. Als sie aber im Winter friert, hilft der Vater mitleiderfüllt aus und bringt seiner Tochter einen kleinen Ofen in die kalte Wohnung. Unaufhaltsam verdient sich Heidi eine Mark nach der anderen und gründet mit dem Ersparnen eine Autovermietung. Geschäftstüchtig erkennt sie, was Pärchen Anfang der 1960er-Jahre brauchen. Sie vermietet ihre Fahrzeuge stundenweise als kuschlige Zufluchtsorte. Doch Ende 1969 stirbt ihr Vater und hinterlässt das Autohaus in angeschlagenem Zustand. Heidis Herz und die Verantwortung gegenüber den Mitarbeitern lassen sie kämpfen. Mit ihrer einjährigen Tochter unter dem Arm wird sie das Erbe des Vaters zu einem der