

Meisterstücke aus dem Wohnzimmer

Durch großzügige Glasfronten flutet viel Licht in die Räume. Der Parkettfußboden vermittelt Wohnzimmer-Atmosphäre. Die Materialwagen auf dem kaum wahrnehmbar zirkulierenden Schuppenband erinnern eher an außergewöhnliche Möbelstücke denn an Behälter für Schrauben, Muttern und weitere Kleinteile. Die Monteure tragen weiße Anzüge und weiße Handschuhe. Nirgendwo an der Kleidung ein Knopf oder eine Schnalle, die das zu montierende Exponat beschädigen könnten. Nirgendwo Öl, Fett oder weitere industrielle Substanzen. Nirgendwo Lärm von Maschinen. Der Wechsel der Warenkörbe, der Transport des Antriebsaggregates zur »Hochzeit« mit der Karosserie – alles geschieht mittels moderner Technik und nahezu lautlos. In dieser Atmosphäre werden Meisterstücke gefertigt. Automobile Meisterstücke. Die Luxusklasse von Volkswagen – die Limousine Phaeton.

Links: Ein echter Sachse vor echt sächsischer Kulisse: Der VW Phaeton vor Schloss Moritzburg bei Dresden.

Rechts: In China beliebt: Der Phaeton in Langversion und Luxusausstattung.





Wo ist das Waschbecken?

Oben links: Ein Sachsenring unterwegs stößt immer auf interessierte Betrachter.

Oben rechts: Rückansicht einer Sachsenring-Limousine mit Horch-Emblem und dem Stolz der Zwickauer Automobilbauer, endlich wieder Pkw zu fertigen.

Unten: Der Sachsenring P 240 war die letzte große Limousine aus Zwickau. Er wurde von 1955 bis 1959 gebaut.

14. Mai 1954: Auf der Reichenbacher Straße in Zwickau schneidet ein Lkw unvermittelt die Fahrspur eines Pkw. Der Pkw-Fahrer kann dem Lkw noch ausweichen, aber das Fahrzeug landet an einem Oberleitungsmast. Das Fahrgestell wurde schwer beschädigt. Was sich nach einem glimpflichen Ausgang anhört, war in Wirklichkeit nicht nur für den Fahrer fatal. Ein kompletter Betrieb war geschockt. Denn der Pkw war nicht irgendeiner, sondern ein Prototyp auf seiner ersten Erprobungsfahrt. Das Versuchsfahrzeug einer neuen großen Limousine, die am 30. Juni 1954 dem SED-Parteichef Walter Ulbricht zu dessen Geburtstag vorgestellt werden sollte.

Die Vorgeschichte zu diesem als P 240 in den Konstruktionsunterlagen geführten Typ begann ein knappes Jahr zuvor. Die Ereignisse des 17. Juni 1953 bewogen die DDR-Partei- und Staatsführung zum Umdenken in einigen Punkten, so auch zur Kfz-Industrie. Hatte man vorher dem Nutzfahrzeugbau absolute Priorität eingeräumt, rückte jetzt das Thema Pkw wieder in den Vordergrund. Die Zwickauer Horch-Werke erhielten den Auftrag, einen repräsentativen Oberklasswagen zu entwickeln und zu bauen – bis zum oben genannten Zeitpunkt.

In Zwickau sowie im IFA Forschungs- und Entwicklungswerk Karl-Marx-Stadt wurde mit Hochdruck und auch großer Freude an dieser Aufgabe gearbeitet. Hieß es doch, dass nach rund 15 Jahren endlich wieder ein imposantes Automobil mit dem gekrönten H in Serie aus den Zwickauer Horch-Werken rollen sollte. Trotz Materialengpässen und fehlenden Zulieferungen entstand bis Mai 1954 das erste Versuchsfahrzeug.

Doch dann kam der Unfall. Wie gesagt, war das Fahrgestell schwer beschädigt. Aber Glück im Unglück: Die Verantwortlichen der Zwickauer Horch-Werke hatten vorsorglich einen zweiten Fahrzeugrahmen des P 240 anfertigen lassen. In Tag- und Nacharbeit wurde gebaut. Am 26. Juni war der zweite Wagen fahrbereit und konnte wie gefordert am 30. Juni Walter Ulbricht sowie weiteren Mitgliedern der Partei- und Staatsführung präsentiert werden. Dabei ist Dr. Werner Lang, damaliger Technischer Leiter bei Horch und mit der Projektverantwortung für den neuen Horch betraut, eine Episode unvergesslich geblieben. Nach der ausführlichen Vorstellung der großen Limousine und zufriedenen Kopfnicken der Honoratioren bemängelte Ministerpräsident Otto Grotewohl, dass an dem Auto etwas fehle, nämlich das

Nummer 81 ist gesetzt

Melkus-Rennfahrzeuge tragen die Nummer 81. Damit feierte bereits Heinz Melkus zwischen 1950 und 1977 zahlreiche Erfolge in über 200 Rennen. Herausragend sind die sechs DDR-Meisterschaften sowie der dreimalige Gewinn des Titels »Pokal für Frieden und Freundschaft«, sozusagen der Osteuropameisterschaft. Auch Sohn Ulli setzte auf die 81. Von 1968 bis zu seinem tödlichen Verkehrsunfall im Jahr 1990 nahm er an über 180 Rennen teil. Dabei wurde er fünffacher DDR-Meister und ebenso fünffacher Sieger beim »Pokal für Frieden und Freundschaft«.

Jetzt ist es Sepp Melkus, Enkel von Heinz und Neffe von Ulli, der die 81 wieder zum Synonym für erfolgreichen Motorsport aus Sachsen machen will. Unter Leitung von Vater Peter, wie könnte es in der Familie Melkus anders sein natürlich auch ein leidenschaftlicher Rennfahrer, trat er 2010 mit Chris Vogler zum Kampf um Punkte auf internationalen Rennstrecken an. Der RS2000 GTR, die Rennversion des Melkus RS2000, will in der DMV Touring Car Championship, der Rennsportserie für Tourenwagen, den Porsches und Ferraris gehörig Konkurrenz machen.

Unten: Heinz Melkus auf der Rennstrecke in seiner »Zigarre«.

S. 99: Sepp Melkus (l.) und Chris Vogler mit dem Melkus RS2000 GTR, der Rennversion des RS2000.





Manchmal läuft's nur mit Schiebung

Frieder Bach im DKW F1
Rennwagen.

Das Museum für sächsische Fahrzeuge in Chemnitz konnte sich im Frühjahr 2011 über Zuwachs freuen. Ein DKW-Rennwagen von 1931 bereichert seitdem die Sportfahrzeugsammlung dieser Marke. Museumsgründer und DKW-Experte Frieder Bach hat das Fahrzeug über Jahre restauriert und dessen Leistungsfähigkeit bei zahlreichen Oldtimerrennen selbst getestet. Wobei eine zweite Person dafür immer notwendig ist, denn der Rennwagen mit Motorrad-Ladepumpenmotor hat keinen Starter. Um ins Rollen zu kommen, hilft nur Schieben. An-schieben.





Der 130 km/h schnelle DKW F1-Rennwagen ist nicht nur deshalb ein seltenes Stück. Wahrscheinlich wurde er in lediglich fünf Exemplaren gebaut. Er sollte den brandneuen DKW Front F1 unterstützen, den ersten Frontriebler in Großserie, der 1931 auf den Markt kam. So wurden Monopost-Karosserien auf das F1-Fahrgestell gesetzt und erstmals zum Eifelrennen im Juni 1931 auf dem Nürburgring an den Start geschickt. Es folgten nicht mehr allzu viele Einsätze, denn mit der Gründung der Auto Union 1932, die Audi, DKW, Horch und Wanderer mit dem Symbol vier ineinander verschlungener Ringe vereinigte, wurden die Rennsportaktivitäten konzentriert auf die Auto Union Silberpfeile.

Nach 1945 waren es wieder DKW-Modelle, mit denen die Sachsen den Autorensport belebten – auch weil die Auto Union Wagen Reparationen zum Opfer fielen. Die auf F8 und F9 basierenden Wagen begeisterten Ende der 1940er/Anfang der 1950er Jahre tausende Zuschauer am Sachsenring in Hohenstein-Ernstthal, im Oval des Zwickauer Stadions, bei den Leipziger Stadtparkrennen oder auf einem Autobahnabschnitt bei Dessau. Sie erreichten Höchstgeschwindigkeiten bis zu 160 km/h.

Frieder Bach wird den DKW F1 Monoposto übrigens noch ab und zu für Fahrten aus dem Museum »entführen«, auch wenn manch schmerzhaft Erfahrung damit verbunden ist. Bei einem Rennen ging der Motor aus. Wahrscheinlich war verschmutzter Treibstoff die Ursache. Doch wie wieder loskommen? Frieder Bach bat Zuschauer um Hilfe. Noch bevor er wieder im Fahrzeug saß, waren die schon so eifrig beim Schieben, dass sie ihm über den Fuß fuhren. Drei gebrochene Mittelfußknochen hinderten ihn nicht, das Rennen zu Ende zu fahren.

Oben: DKW-Rennwagen auf F8-Basis heute im Museum für sächsische Fahrzeuge Chemnitz (r.) und 1950 in Aktion in der Queckenbergkurve auf dem Sachsenring (l.).

Dem Wind die Stirn geboten



Rechts und Links: Der F9, wie er ab 1950 als IFA F9 in Zwickau und Eisenach gebaut wurde.

Ein Strauß roter Rosen mit einer goldenen 100 ziert die Würdigungs-
tafel für Günther Mickwausch im Horch Museum Zwickau. Es ist der
16. Oktober 2008, der 100. Geburtstag des Auto Union-Gestalters.
Niedergelegt hat die Blumen Käthe Mickwausch. Die zu jenem Zeit-
punkt 99-Jährige nahm die Fahrt von ihrem Wohnort Heidenau bei
Dresden nach Zwickau auf sich, um ihrem Mann diese Ehre zu erweisen.

Beide verbindet viel: Eine fast 60-jährige Ehe, die mit dem Tod von
Günther Mickwausch 1990 endete. Das gemeinsame Studium an der
Staatlichen Akademie für Kunstgewerbe in Dresden. Viele gemein-
same Arbeiten als Gebrauchsgrafiker vor allem in der Zeit nach 1945,
aber auch manche nicht so gute Zeiten. Freud und Leid liegen gerade
von 1933 bis 1945 eng beieinander. Bereits 1932 kam Günther Mick-
wausch mangels anderer Angebote als Technischer Zeichner zu Horch
nach Zwickau. Damals konnte bei ihm noch keine Rede von der Liebe
zur automobilen Formgestaltung sein. Als er seinen ersten Auftrag –
die Kühlermaske für den Horch 830 bearbeiten sollte – musste er sei-
nen Nachbarkollegen erst einmal fragen, um was es sich eigentlich
handelte. 1933 wechselte er in die Zentrale der Auto Union nach
Chemnitz und wurde einer der fähigsten Karosseriegestalter des Kon-



Was uns morgen antreibt

So sehen Autos der Zukunft aus. Das Elektrofahrzeug i3 und den Hybrid-Sportwagen i8 produziert BMW ab 2013 in Leipzig.

Das Auto der Zukunft wird eines nicht sein – uniform. Vom kompakten Stadtauto über die gediegene Mittelklasselimousine, das schicke Cabrio und den superschnellen Sportflitzer bis zum großen Geländewagen nimmt die Vielfalt in den einzelnen Segmenten weiter zu. Von ultraleichten, aber hochfesten Stählen, von Kunststoffen, Keramiken bis hin zu Naturfasern halten fortwährend neue Materialien Einzug ins Fahrzeug. Vom immer umweltfreundlicher getrimmten Verbrennungsmotor über verschiedene Hybride bis hin zum rein elektrischen Fahren wird es in den nächsten 10 bis 20 Jahren die unterschiedlichsten Antriebsszenarios geben. Für alle jedoch gilt: Die Fahrzeuge müssen leichter werden, weniger Kraftstoff verbrauchen, weniger Schadstoffe ausstoßen.

