

Historie und Histörchen (25): DDR-Sportler und Drahtesel

Über die Geschichte der Sportwagenmarke Melkus und die Rolle des Fahrrads bei der Entwicklung des Automobils erzählt Hans-Peter Thyssen von Bornemisza, ein Journalist und Fachbuchautor, den ältere Kollegen noch unter dem Namen Hanns-Peter Rosellen kennen. Viele Konstrukteure deutscher Nachkriegs-Mobile wurden von ihm persönlich befragt. Diese Recherchen führten nicht nur zu Fachbüchern, sondern auch zu Anekdoten aus den Jahren, als das Auto in Deutschland wieder laufen lernte.

Melkus: Sportwagen im Kommunismus

Heinz Melkus, Inhaber der Dresdener Privatfahrschule Melkus, war erfolgreicher Rennfahrer in der Deutschen Demokratischen Republik. Schon 1957 widmete sich Melkus dem Ziel, einen ostdeutschen Rennwagen zu bauen. Ein Traum, der wegen des dauernden Rohstoffmangels in der DDR besonders schwierig zu verwirklichen war. Zudem war das Thema Rennwagen in der regierenden kommunistischen Partei verpönt. Von Regierungsseite war also keine Hilfe zu erwarten.

1968 formte Melkus das erste Gipsmodell zu einem zweisitzigen Sport-Coupé mit hoch schwingenden Flügeltüren. Entworfen hatte die Stromlinienform unter anderem Heinz Melkus und der Designer Stefan Scheitler. Melkus gründete zudem die "Arbeitsgemeinschaft Sportwagen".

Die wesentlichen Baugruppen, also Rahmen, Fahrwerk, Motor und Armaturenbrett stammten vom Wartburg 353. Der Dreizylinder-Zweitakt-Motor saß vor der Hinterachse und leistete allein durch Feinstbearbeitung 66 kW / 90 PS. Vorder- und Hinterteil des RS Melkus bestanden aus Kunststoff. Sie wurden bei den VEB Robur-Werken in Zittau hergestellt. Flügeltüren und Dach bestanden aus Aluminium, die Bodenteile aus Stahlblech. Maße: 4,00 x 1,70 x 1,070 m. Radstand 2,45 m, Leergewicht 690 kg. Die Höchstgeschwindigkeit war mit 168 km/h angegeben.

Bis 1973 wurde der Melkus in 50 Exemplaren gebaut. Dann ruhte die Produktion ganz.

Da alle Produktionswerkzeuge auch nach 30 Jahren noch vorhanden waren, begann im Jahre 2003 der Sohn des inzwischen verstorbenen Heinz Melkus wieder damit, den Melkus 1000 RS in Einzelexemplaren auf Bestellung zu bauen. Zu erkennen war der Melkus RS an dem schwarzen Streifen, der sich längs über das ganze Fahrzeug hinzog.

Anlässlich des 50jährigen Bestehens der Marke Melkus erlebte der Melkus RS im Jahre 2007 eine Neuauflage. Anfangs war ein Limit von zehn Exemplaren mit dem 1,0 Liter-Vierzylinder-Viertakt-Motor des Volkswagen Polo vorgesehen. Zwei davon sollten in Rennversion mit extra leichter Karosserie und 90 PS gebaut werden.

2012 wurden die Modelle RS 2000-Modelle GT und GTS in Monaco vorgestellt. Das 148 000 Euro teure Coupe sollte mit 300 und 350 PS-Motor gebaut werden. Vorder- und Heckteil des Wagens wurden aus glasfaserverstärktem Kunststoff gebaut, Flügeltüren und Dach aus Aluminium, für die Bodenteile wurde Stahlblech verwendet.

Im August 2012 meldete Melkus Insolvenz an.

Laurin & Klement, ihre Arbeiter und das Fahrrad an sich

Die Besitzer der kleinen tschechoslowakischen Firma Laurin & Klement machten ihren Arbeitern ein ungewöhnliches Angebot. Da man ein eigenes Auto entwickeln wollte, aber die kleine Fahrradfabrik nicht genug Geld zur Entwicklung aufbringen konnte, durften sie um 1900 Fahrradteile mit nach Hause nehmen. Mit diesen Teilen sollten sie ein vierrädriges Automobil entwickeln. So sollte auch die Zukunft der kleinen Firma gesichert werden.

Der böhmische Buchhändler Vaclav Klement (1865-1938) aus Mlada Boleslav (Jungbunzlau) hatte sich im Jahre 1895 ein deutsches Fahrrad der Dresdener Marke Seidl & Naumann gekauft. Weil er mit dem neuartigen Transportmittel unzufrieden war, begann er, Verbesserungsvorschläge auszuarbeiten, die er in einem tschechisch geschriebenen Brief den Dresdnern zuschickte. Doch die Deutschen reagierten darauf nicht. So kam der Gedanke auf, doch mit seinem Freund, dem Schlosser Vaclav Laurin (1868-1930), zur Adventszeit 1895 die Firma „Laurin & Klement“ zu gründen, die Fahrräder reparieren sollte.

Es dauerte nicht lange und die beiden stellten ihre verbesserten Fahrräder sogar mit Hilfsmotor her. Die Fahrräder bewährten sich, die Nachfrage stieg, das Werk wuchs. Im Jahre 1899 entstanden in Böhmen auch motorisierte Zweiräder – mit Erfolg. Allein im Jahre 1903 starteten die L & K-Motorräder bei 34 Rennen – und gewannen davon 32.

Doch die Entwicklung stand nicht still. Drei- und vierrädrige Benzinkutschen waren gesuchte Produkte. Eines der vielversprechenden Projekte der L & K-Arbeiter waren zwei durch zwei Querstangen zusammengehaltene Fahrräder, die von einem kleinen Motor angetrieben wurden. Diese Idee hatten in Nord-Amerika schon einige Bastler verwirklicht.

Max Hertel, ein Deutscher, der nach Amerika ausgewandert war, gebar diese Idee schon 1894. Er fügte zwei Fahrradrahmen mit Querstangen zu einem vierrädrigen Fahrzeug zusammen, auf dem auf einer Sitzbank zwei Personen Platz fanden. Hertel fand auch Geldgeber für eine kleine Produktion. Etwa 100 Exemplare sollen bis 1898 entstanden sein.

Zur gleichen Zeit baute schweißten zwei Amerikaner ebenfalls ein solches Automobil ein solches Mobil zusammen, allerdings mit dickeren Reifen. Ob von ihrem Modell weitere Exemplare entstanden, ist unbekannt.

Doch die Idee entsprang noch viel früher den Erfindern des Benzinmotors, Karl Benz und Gottlieb Daimler. Die Überlegung, ein Automobil zu bauen, konnte nur in einer Schlosserei verwirklicht werden. Das naheliegendste war der Kontakt zu einer Fahrradfabrik, die schon in großen Serien Stahlrohre biegen konnte. Karl Benz betrachtete 1885 seinen Motorwagen als eine Einheit von Motor und Wagen. Die Speichenräder kaufte Benz damals von der Fahrradfabrik Heinrich Kleyer in Frankfurt, die später Adler-Autos herstellen sollten. Rahmen, Räder und Gabelenkung waren nach dem Vorbild des Fahrrades konstruiert.

Für ihren Benzinmotor hatten Gottlieb Daimler und Wilhelm Maybach in Stuttgart bei einem Kutschbauer eine Pferdekutsche vom Typ Americaine bestellt. Doch dieser aus Holz gefertigte Wagen zeigte Schwächen. So bauten auch sie einen Stahlradwagen. Sie ließen Rahmen und Räder von der Neckarsulmer Strickmaschinenfabrik – ab 1892 unter dem Namen NSU bekannt – anfertigen.

Daimler und Maybach stellten diesen Stahlradwagen auf der Weltausstellung in Paris 1889 aus, wo das Fahrzeug aus Fahrradrohren wenig Interesse beim Publikum fand. Es zeigte sich aber später, dass solche Fahrzeuge aus Fahrradteilen großen Belastungen nicht standhielten. Dennoch fanden viele Fahrradfabriken den Weg zum Automobilbau. Adler und Opel sind nur zwei Beispiele dafür.

Bilder zum Artikel



Melkus



Melkus 1000.



Melkus RS 2000.



Melkus RS 2000.



Melkus RS 2000.



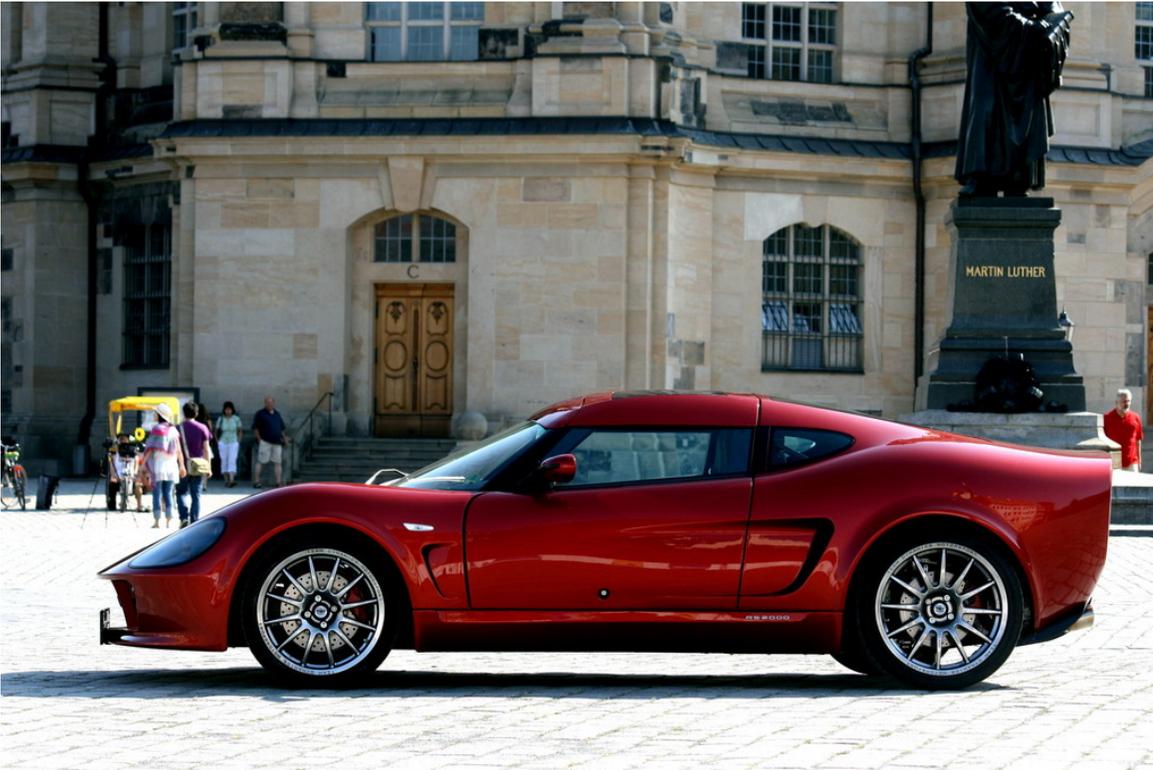
Melkus RS 2000.



Melkus RS 2000.



Melkus RS 2000.



Melkus RS2000.

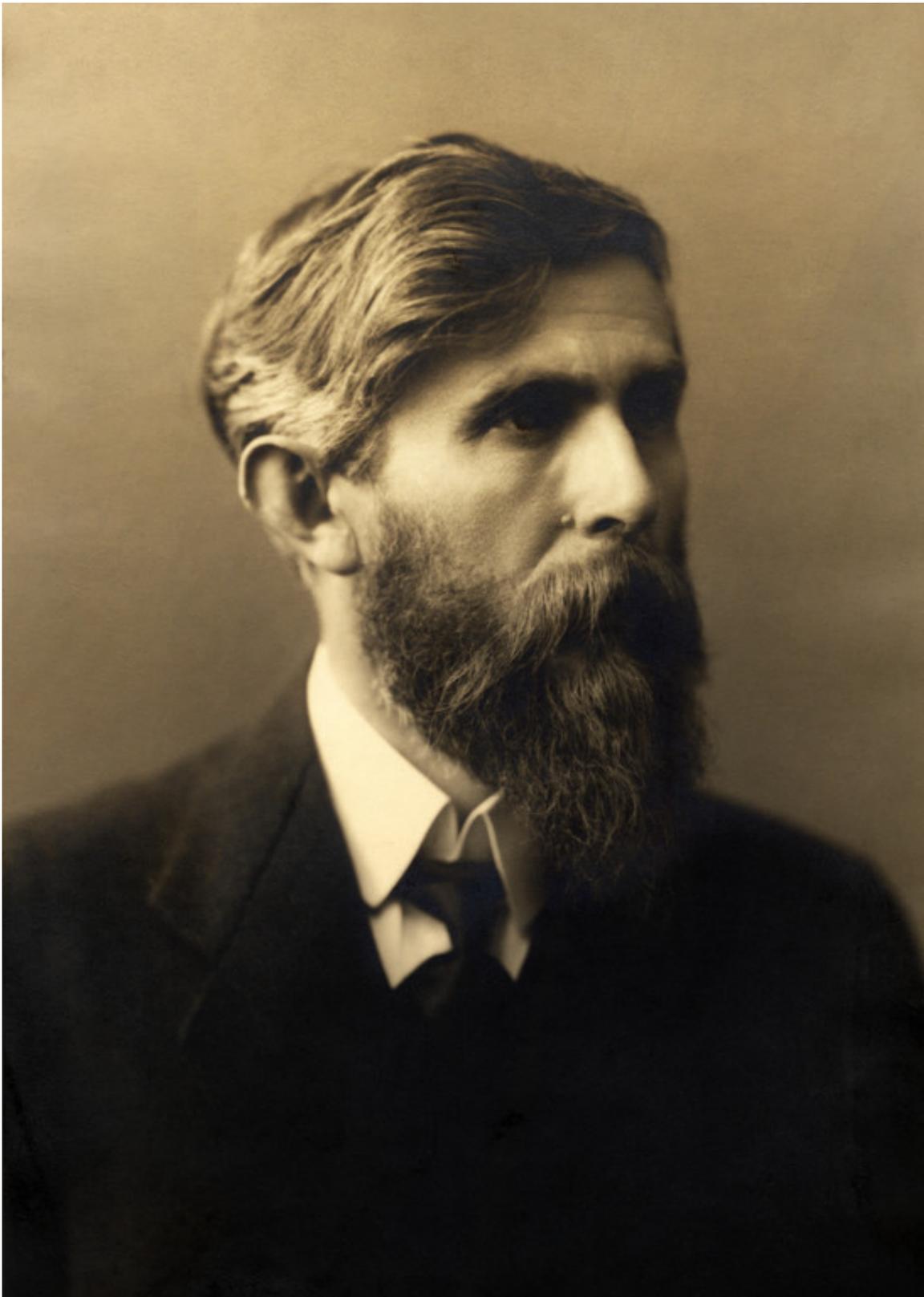


Melkus RS2000.





Die Gründerväter von Skoda: Václav Klement (l.) und Václav Laurin (r.).



Vaclav Klement (1868 - 1938).



Logo aus der Gründerzeit von Laurin & Klement.



Laurin & Klement Motorcykleta CCR (1905).



Vorgängerunternehmen Laurin & Klement präsentiert 1905 die Voiturette A.



Vorgängerunternehmen Laurin & Klement präsentiert 1905 die Voiturette A.



Vorgängerunternehmen Laurin & Klement präsentiert 1905 die Voiturette A.



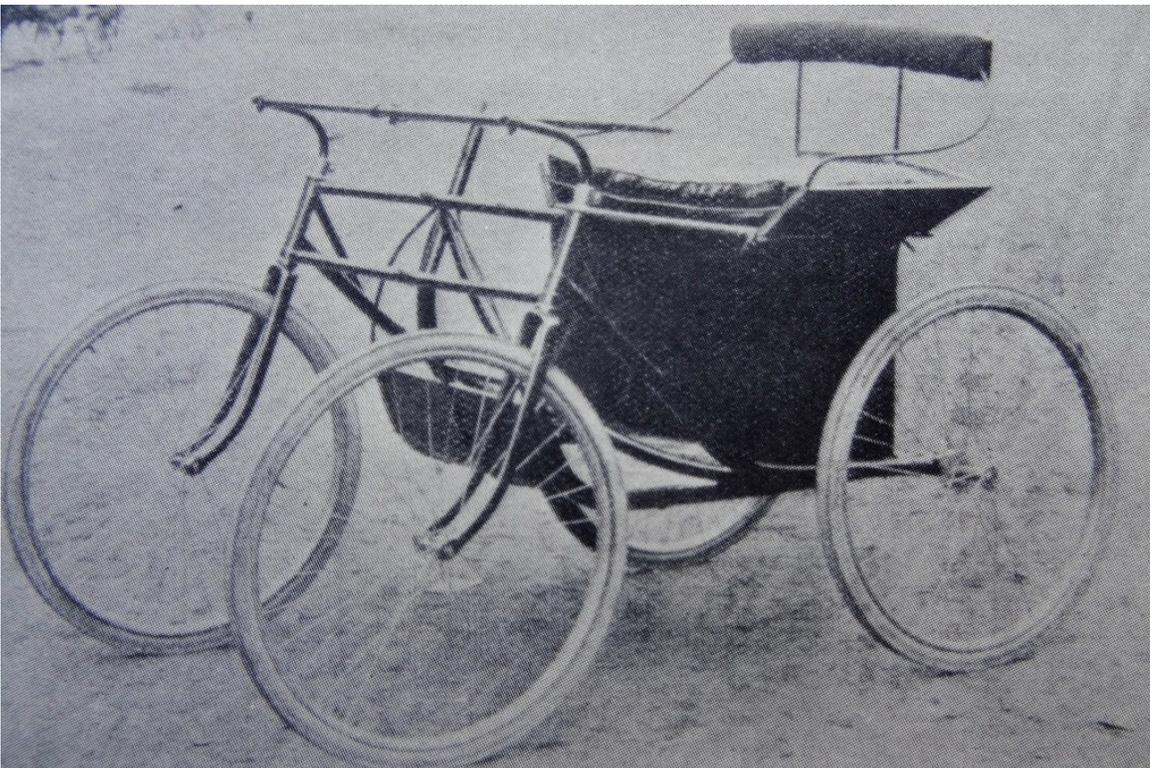
Laurin & Klement 110 (1925).



Skoda-Museum in Mlada Boleslav: Skoda Tudor 1101 von 1948, darunter Skoda Spartak 440 von 1956 und der Laurin & Klement Typ G von 1909.



Max Hertel und sein Doppel-Zweirad.



Max Hertel und sein Doppel-Zweirad.



Doppel-Fahrrad von Kane-Paddington.
