



Oldtimerfreunde

Halle-Teicha e.V.



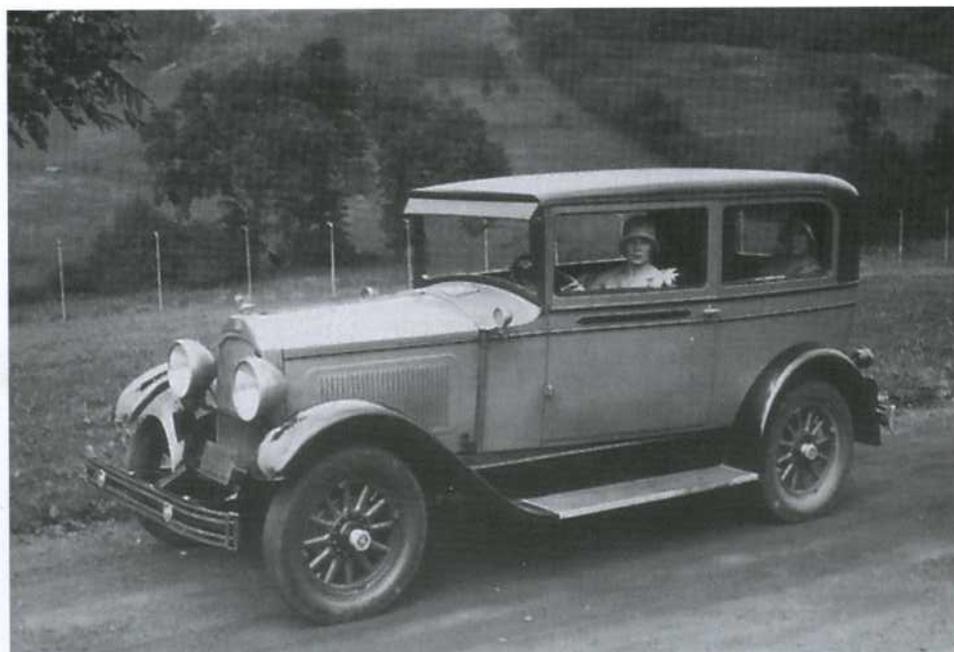
13. Oldtimertreffen

am Sonntag, dem 20. August 2006,

in TEICHA bei Halle

mit Rallye

„Rund um den Petersberg“





Mehr als ein halbes Jahrhundert revolutionäres Denken.
Die S-Klasse von Mercedes-Benz.



www.sug.de

S&G Automobilgesellschaft mbH
Autorisierter Mercedes-Benz Verkauf und Service
Carl-Benz-Str. 1 · 06193 Halle · Tel.: (0345) 5218-6
Henckelstr. 1 · 06217 Merseburg · Tel.: (03461) 741-0
Obhäuser Weg 15 · 06217 Querfurt · Tel.: (034771) 919-0
Auenweg 1 · 06526 Sangerhausen · Tel.: (03464) 633-0
Magdeburger Str. 5 · 06295 Eisleben · Tel.: (03475) 6508-0



Fair, kompetent, persönlich!

Günstige Markenreifen für aktuelle- und Oldtimerfahrzeuge
z.B. Pneumant für IFA – Fahrzeuge*

Pneuhome Reifendienste, über 100x in Deutschland - einmal auch in Ihrer Nähe
Wir freuen uns auf Ihren Besuch. Ihr Pneuhome Team.

Döckritzer Straße 3c
Nähe Trothaer
Toom-Baumarkt
06118 Halle / Saale
Tel.: 0345/5254712

Weitere Filialen auch in
Bernburg
Dessau
Magdeburg
Merseburg

Deutsche Grube 5
Bei HEP Einkaufspark
06116 Halle / Saale
Tel: 0345/5687710

* nach Verfügbarkeit

Liebe Freunde und Liebhaber alter Fahrzeuge,

in diesem Jahr treffen wir uns zum 13. Mal mit Oldtimerfans aus nah und fern in Teicha zum Oldtimertreffen mit der nun schon traditionellen Rallye „Rund um den Petersberg“. An diesem Sonntag liegt ein besonderer Geruch in der Luft und das Knattern und Dröhnen der Motoren verzückt nicht nur die teilnehmenden Liebhaber dieses rollenden „Oldtimer-Museums“. Auch in diesem Jahr erwarten wir viele Besucher, die die Zeugen vergangener Zeiten nicht nur betrachten, sondern in Aktion sehen wollen.

Auf dem stattfindenden Teilemarkt lässt sich vielleicht für den zu Hause noch schlummernden „Oldie“ ein Schnäppchen machen und wir laden bei guter Versorgung und Unterhaltung auf dem Festplatz zum Fachsimpeln, Schauen, Staunen sowie unsere kleinsten Gäste zum Spielen ein.

Wir freuen uns ganz besonders auf die Teilnehmerinnen und Teilnehmer sowie die vielen Besucherinnen und Besucher mit ihren Familien und wünschen allen viel Spaß bei hoffentlich traumhaften „Oldie-Wetter“.

Unser Dank gilt allen Sponsoren und Unternehmen, die uns tatkräftig und finanziell auch in diesem Jahr wieder unterstützen, der Gemeinde Teicha und den vielen Helfern, die immer wieder zum Gelingen des Treffens beitragen.

Unter dem Motto „Willkommen bei Oldtimerfreunden“ begrüßen wir Sie alle auf das Herzlichste

die Oldtimerfreunde Halle-Teicha e.V.

PS. Wer nach dem Treffen noch mehr wissen möchte und neugierig geworden ist, trifft uns jeden ersten Freitag im Monat, ab 19.00 Uhr im „Gasthaus zu Teicha“ oder kann sich auf unserer Homepage unter www.oldtimerfreunde-halle-teicha.de informieren.



STAMAG

Ersatzteil- und Industrievertrieb GmbH

Ihr Lieferant für:

- Wälzlager und Zubehör
- Keilriemen, Kupplungen
- Armaturen, Fittings
- Klebe- und Schmiertechnik
- Schläuche, Anschlagmittel
- Werkzeuge, Schrauben

STAMAG

Ersatzteil- und Industrievertrieb GmbH

Queiser Ring 10

06188 Landsberg/OT Queis

E-Mail: info@stamag-queis.de

Telefon: 03 46 02 / 6 92-0

Telefax: 03 46 02 / 6 92 20 (Geschäftsleitung)

/ 6 92 30 (Antriebstechnik)

/ 6 92 40 (Industriebedarf)

ERINNERUNGEN AN DIE HALLE-SAALE-SCHLEIFE

3. Teil

1954: Ich verkaufte immer noch Rennprogramme und war teilweise schon Freitag und Samstag zum Training an der Rennstrecke.

Horst Fügner holte sich den Sieg in der Klasse bis 125 ccm Lizenz vor Erhard Krumpholz und Siegfried Haase, alle auf IFA. Werner Musiol hieß der Sieger im Ausweisrennen.

Das Feld der Rennwagen Formel III bis 500 ccm war gut besetzt mit Spitzenfahrern aus Ost und West. Hier konnten sich diesmal Theo Helfrich und Kurt Kuhnke mit ihren Cooper auf 1 und 2 platzieren. Willy Lehmann auf Scampolo wurde Dritter.

Das Rennen der Formel II gewann Rudolf Krause auf dem Greifzu BMW vor Oswald Karch aus Ludwigshafen auf Veritas und Egon Binner aus Dresden auf BMW.

Den Sieg in der Klasse C bis 500 ccm Lizenz holte sich Peter Knees aus Nagold auf BMW RS 54 vor Kurt Maul aus Freiburg/Unstr. auf Norton.

In der Kategorie Sportwagen Klasse F bis 1500 ccm begann die Zeit als die EMW vom Kollektiv Eisenach gegen die Porsche fuhren. In diesem Rennen siegte Edgar Barth aus Herold auf EMW vor Richard Trenkel aus Bündheim auf Porsche. Den 3. Platz belegte Arthur Rosenhammer auf EMW.

Zum Abschluss des Renntages gab es noch das stark besetzte Rennen der Seitenwagengespanne bis 500 ccm. 20 Maschinen standen am Start. Bereits in der dritten Runde gingen Bagge/Schönherr an Ritter/Schröder vorbei und gaben die Führung bis ins Ziel nicht mehr ab. Dabei fuhren sie auch die schnellste Runde. Nach 1951 wurden sie auch 1954 wieder DDR-Meister. Übrigens: Das Fahrerpaar Ritter/Schröder war ein gemischtes West-Ost-Doppel. Alwin Ritter kam aus Speyer, sein Beifahrer Fritz Schröder aus Leipzig. Damals war das noch möglich.

Der Termin der IX. Halle-Saale-Schleife war der 3. Juli 1955. Programme verkaufte ich nun nicht mehr, aber mein Interesse am Rennsport war geblieben. Ich beteiligte mich an den Arbeiten zur Streckensicherung, d. h. Abladen und Auslegen von Strohballen, die mit LKW angefahren wurden und hatte als Streckenposten, mit dem Besen bewaffnet, zwischen den einzelnen Läufen für die Sauberkeit der Strecke zu sorgen. Wenn z.B. ein Gespann aus der Kurve getragen wurde, konnte es schon passieren, dass ein Strohballen platzte und das musste natürlich aufgeräumt werden.

Bei schönem Wetter wurde den leider nur 40.000 Zuschauern spannender Motorsport geboten.

Die Klasse bis 125 ccm Lizenz wurde vom Rennkollektiv Zschopau dominiert: Sieger wurde Horst Fügner, 2. Platz Erhard Krumpholz, 3. Platz Siegfried Haase, Ernst Degner belegte den 4. Platz und wurde damit bester Privatfahrer.

Das Rennen der Sportwagen der Klasse G bis 1100 ccm Lizenz gewann Siegfried Seifert aus Dresden. Die Plätze 2 und 3 belegten Hans Andresen aus Magdeburg und Karl-Heinz Ziegenbein aus Weimar, alle auf Eigenbau.

Bei den Rennwagen der Formel III bis 500 ccm belegten die ersten zwei Plätze die beiden Cooper-Fahrer Kurt Ahrens und Kurt Kuhnke aus Braunschweig. Dritter wurde Willy Lehmann aus Bitterfeld mit seinem Scampolo.

Die Gespannklasse bis 500 ccm Lizenz war gut besetzt .Aus Westdeutschland waren u. a. Schmid/Kölle sowie Friedrich Staschel aus Bremerhaven mit seinem Leipziger Schmiermax Edgar Perduß angereist. Natürlich waren die DDR-Meister Bagge/Schönherr aus Karl-Marx-Stadt und Richter/Klimm aus Dresden am Start. Sieger wurden Staschel/Perduß auf BMW vor Schmid/Kölle auf Norton und Ritter/Blauth aus Speyer auf BMW.



1955. Ritter/Blauth, 3. Platz Klasse Cs, 500 ccm Seitenwagen
Man beachte, wie dicht die Zuschauer an der Strecke saßen.

Archiv: H. Mohs

Die Klasse A bis 250 ccm Lizenz war in der Besetzung eine gute Mischung aus Spitzen-Fahrern des Rennkollektivs Zschopau, privaten AWO-Fahrern und Privatfahrern aus der BRD auf unterschiedlichen Marken. Bekannte Fahrer wie Fügner und Haase auf IFA, Rosenhan, Weinert, Rosenbrock, Jurisch und Schütt auf AWO sowie Hallmeier, Brand, und Schneider auf NSU, Lottes auf DKW und Scheidhauer auf MV Agusta waren am Start. Im Gegensatz zu den 125ern konnten Fügner und Haase hier nicht mithalten.

Im Zieleinlauf war die Reihenfolge: 1. Wolfgang Brand aus Hannover auf NSU-Max, 2. Karl Lottes aus Marburg auf DKW, 3. Helmut Hallmeier aus Nürnberg auf NSU. Hans-Joachim Scheel konnte auf seiner AWO den 4. Platz belegen. Siegfried Haase wurde Fünfter.

Mit Spannung wurde das Rennen der Klasse C bis 500 ccm Lizenz erwartet. Ernst Riedelbauch aus Röslau-Grün hatte mit seiner BMW RS 54 gemeldet. Er war gern gesehener Gast auf der Halle-Saale-Schleife und vom Start weg drehte er eine schnellste Runde nach der anderen bis zum Ziel. Hans-Joachim Scheel wurde Zweiter und Hans-Günter Jäger aus Trier belegte den 3. Platz. Auf 128,12 km/h schraubte Ernst Riedelbauch den absoluten Rundenrekord und verbesserte auch den Streckenrekord, den Edgar Barth erst eine Stunde zuvor mit 123,22 km/h aufgestellt hatte, auf 123,97 km/h.

Hier noch eine Bemerkung zur Besetzung der Klasse 4 bis 125 ccm Ausweis:

Im Teilnehmerfeld fuhr Joachim Teubner von der BSG Lok Halle-Mitte auf einer IFA. Er wurde später mehrfach DDR-Meister in der kleinen Klasse – allerdings im Motocross. Weiterhin dabei war Gustav Assmann von der BSG Motor Fermersleben auf IFA-DKW. Gustav Assmann ist noch heute bei den Gleichmäßigkeitsläufen des VFV auf seinen Norton- und AJS-Maschinen aktiv. Übrigens: Im Innenfeld der Halle-Saale-Schleife entstand im Nationalen Aufbauwerk der Halle-Saale-Ring, eine Grasbahn von 750 m Länge, auf der am 31. Juli 1955 bereits das dritte Grasbahnrennen durchgeführt wurde. Durch anhaltenden Regen war die Bahn so aufgeweicht, dass der frisch angelegte Rasen arg beschädigt wurde. Die Bahn konnte erst zwei Jahre später wieder benutzt werden. Durch die „Kleine Halle-Saale-Schleife“, die in einigen Jahren zusätzlich durchgeführt wurde, erlebten wir am 17. Juni 1956 bereits die 10. Rennveranstaltung auf der Halle-Saale-Schleife.

Der Renntag begann mit der Klasse A bis 250 ccm Lizenz. Gleich nach dem Start begann ein Duell zwischen Helmut Hallmeier und Karl Lottes. Beide lösten sich in der Führung mehrmals ab. In der 7. Runde übernahm jedoch Karl Lottes auf DKW die Führung, die er bis ins Ziel nicht mehr abgab. Zweiter wurde Helmut Hallmeier auf NSU-Max. Den 3. Platz belegte Hubert Luttenberger auf Adler RS. Fritz Kläger wurde Vierter auf seiner NSU-Max. Das Rennkollektiv Zschopau war nicht am Start.

Das Rennen der Formel III entschied wieder einmal der Braunschweiger Kurt Ahrens für sich vor Kurt Kuhnke, ebenfalls aus Braunschweig. Dritter wurde Alexander Beels aus den Niederlanden. Alle fuhren Cooper. Willy Lehmann aus Bitterfeld wurde Vierter auf seinem Scampolo. Im Rennen der Klasse 4 bis 125 ccm Lizenz siegte Horst Fügner auf MZ vor Willy Scheidhauer auf Ducati und Dietmar Zimpel auf IFA. Vierter wurde Werner Musiol, wie Degner, Fügner und Krumpholz vom Rennkollektiv Zschopau.

Das Rennen der Klasse C bis 500 ccm Lizenz wurde kurzzeitig von Fritz Kläger angeführt, der aber die Führung bereits in der zweiten Runde an Ernst Riedelbauch abgeben musste. In Runde 6 schob sich noch Peter Knees dazwischen, der nach dem Ausfall von Ernst Riedelbauch in Runde 18 die Führung übernahm und das Rennen auf seiner BMW gewann. Zweiter wurde Hans-Günter Jäger aus Trier auf Norton. Den 3. Platz belegte Fritz Kläger auf seiner Horex.

Die Klasse Cs Seitenwagengespanne bis 500 ccm Lizenz konnte nach einigen Positionswechsellern Friedrich Staschel aus Bremerhaven mit seinem Leipziger Beifahrer Edgar Perduß für sich entscheiden. Den zweiten Platz belegten Schmid/Kölle aus Sindelfingen, wie Staschel/Perduß auf BMW RS. Dritte wurden Krenkel/Pöschel auf Norton.

Peter Mannitz

Literaturnachweis: Eig. Archiv, Archiv R.Lähne, Archiv H.Mohs, Das Neue Motorsportjahrbuch
Illustrierter Motorsport

Fortsetzung folgt



Seit 1880

Stempel-Pfautsch

Das Haus der STEMPEL · SCHILDER · GRAVUREN

Talamtstr. 8 • 06108 Halle (Saale)

Tel. 0345-23326 0 • Fax 0345-23326 26 • e-mail: info@stempel-pfautsch.de





Werner Musiol auf MZ 125 ccm

Archiv: Peter Mannitz



Ernst Riedelbauch auf BMW RS 54

Sieger 1955 auf der Halle-Saale-Schleife. Er kam gern nach Halle.

Archiv: Rolf Lähne

STARTERLISTE

Start-Nr.:	Name	Vorname	Ort	Fahrzeug	Baujahr	Hubraum	PS
1	Godziszewski	Bernd	Sennewitz	Chevrolet Capitol	1927	2768	26
2	Fröhlich	Gerhard	Dessau	Skoda Felicia	1961	1220	45
3	Moosdorf	Holger	Halle	Skoda Felicia	1961	1300	45
4	Schindler	Hans-Joachim	Brandis	Hanomag 3/16	1930	786	6,5
5	König	Heinz	Eilenburg	Wartburg 312	1967	995	45
6	Hausberger	Bodo	Döblitz	Indian Scout 750	1928	750	12
7	Elze	Ingo	Reppichau	DKW SB 350	1934	350	11
8	Hofmann	Gerd	Leipzig	NSU 501 OSL	1935	500	20
9	Theiler	Eberhard	Halle/S.	Trabant P50/2	1962	500	18
10	Freimuth	Dieter	Edlau	BMW R51/3	1954	490	18
11	Meyer	Peter	Halle	Ford T	1922	3000	20
11	Riedel	Sven	Zörbig	Wolga M21 M	1966	2445	75
12	Riedel	Joachim	Zörbig	Adler Trumpf Junior	1934	995	25
13	Dönicke	Hans	Sandersleben	Mercedes 180D	1959	1767	38
14	Gyra	Manfred	Dessau	Hanomag 2/10	1926	500	10
15	Fenske	Thomas	Leipzig	Deutsche Werke R 1/4	1924	500	12
16	Godziszewski	Jan	Sennewitz	Chevrolet Sedan	1929	3132	36
17	Dieffenbacher	Bernd	Dessau	Opel 1290	1935	1200	22
18	Flap-Westerhof	Grietje	Stadskanaal	Motobecane MB2R	1925	175	1,75
19	Westerhof	Henk	Nieuw-Weerdinge	Auto-Moto B.H.	1920	175	2
20	Schröter	Klaus	Volkstedt	Opel P4	1935	1200	22
21	Reinicke	Erich	Zörbig	BMW R 26	1958	245	15
22	Werhahn	Josef	Neuss	Neander Sport	1928	1000	24
23	Schubert	Günter	Wolfen	NSU 201 OSL	1939	198	8,5
24	Mühlberg	Helmut	Leipzig	Wolga M21	1966	2500	75
25	Voß	Harmannus	Halle	Saporoshez 968S	1973	1196	40
26	Hoffmann	Dietmar	Halle	Mercedes 190 SL	1955	1900	105
27	Hoffmann	Dietmar	Halle	Mercedes 250 SL	1967	2500	150
28	Tietzsch	Enrico	Halle	Fiat Balilla	1934	998	20
29	Krüger	Hans	Dessau	BMW R50	1955	500	26
30	Horn	Udo	Rösa	BSA G27	1927	1000	22
31	Scheiner	Andreas	Querfurt	Pannonia TLD 250	1959	247	14
32	Kemnitz	Uwe-Peter	Parchen	Excelsior 200 JAP	1930	200	4,5
33	Starke	Helfried	Altrommatsch	DKW E 206	1925	198	4
34	Rabe	Sven	Zörbig	Jawa Perak	1954	248	9
35	Rabe	Kurt	Zörbig	Jawa 362 Californian	1969	350	23
36	Schwarz	Albert	Potsdam	CZ 470	1965	250	12
37	Baumann	Günter	Lebendorf	Zündapp 201 S	1958	200	12
38	Grau	Detlef	Westeregeln	Wartburg 311/8	1962	1000	45
39	Fernau	Hans	Magdeburg	P 601 Spezialtourerwagen	1969	600	60
40	Mundhenk	Horst-Ulrich	Halle	Jawa 354	1962	344	18
41	Weiß	Jürgen	Leipzig	Zündapp 201 S	1958	200	12
42	Grabaum	Lothar	Halle	Jawa 354	1961	344	18

STARTERLISTE

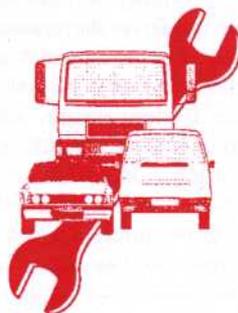
Start- Nr.:	Name	Vorname	Ort	Fahrzeug	Baujahr	Hubraum	PS
43	Pabel	Rudolf	Könnern	BMW R51	1938	478	24
44	Pilz	Günther	Heideloh	Adler 10/50	1925	2500	50
45	Pilz	Marko	Heideloh	MG A	1959	1500	68
46	Reimann	Erhard	Heiligenthal	MZ BK 350	1958	343	17,5
47	Stolle	Andre	Halle	Simson AWO 425S	1964	250	14
48	Frese	Karl-Heinz	Klingenthal	Wartburg 312 HT	1966	992	45
49	Kügler	Andreas	Gräfenhainichen	NSU OSL 351	1935	350	18
50	Schmeil	Matthias	Lieskau	AWZ P70	1958	690	16
52	Broedel	Bernd	Merseburg	Wartburg 311/300 HT	1961	1000	50
51	Schmidt	Bodo	Merbitz	Sachsenring P 240	1958	2407	80
53	Herre	Heinz	Silstedt	Mercedes 219/105	1957	2195	55
54	Wiebigke	Hans-Dieter	Delitz a. Berge	Pontiac Firebird	1974	5657	127
55	Zschoche	Heinz	Zörbig	VW Karmann Ghia	1970	1500	44
56	Schwarz	Heiko	Zörbig	BMW R51-3	1952	500	24
57	Weller	Klaus	Espenhain	Wartburg 312/300HT	1966	1000	50
58	Scheffler	Ulrich	Wernigerode	CZ 98 holandska	1940	98	2,5
59	Münch	Volker	Landsberg	BMW R35	1950	350	14
60	Bohne	Lutz	Löberitz	VW Kübel	1973	1600	60
61	Paul	Wolfgang	Gutenberg	Tatran S125/3	1966	125	7
62	Henschel	Karl	Frohburg	MG TF	1954	1250	55

Arlt - Fahrzeugservice Niemberg

PKW – LKW – Anhänger – Bau- u. Landtechnik

Schwerzer Straße
06188 Niemberg

Tel.: 03 46 04 - 3 45 14 / Fax: 3 45 31
Mobil: 01 71 / 1 74 43 09



Beitrag zur Geschichte von DKW

Als am 13. April 1907 der dänische Ingenieur Jörgen Skaftø Rasmussen in einer ehemaligen Tuchfabrik mit 20 Arbeitern die Produktion von Maschinen, Metallwaren und Armaturen aufnahm, ahnte niemand, welche internationale Bedeutung dieser Betrieb später als Hersteller von Motorrädern erlangen sollte.

Während des ersten Weltkrieges gab es, hervorgerufen durch akuten Kraftstoffmangel, interessante Experimente mit Personen- und Lastkraftwagen, die mit Dampf angetrieben wurden. Zur Serienreife gelangten diese Fahrzeuge nicht, aber mit den Buchstaben DKW als Abkürzung für Dampf – Kraft – Wagen entstand ein neuer Markenname.

Bereits vor dem 1. Weltkrieg hatte Rasmussen den als Motorenkonstrukteur erfolgreichen Ingenieur Hugo Ruppe kennengelernt und in seinen Betrieb eingestellt.

Ruppe entwickelte für Rasmussen unmittelbar nach dem ersten Weltkrieg einen Zweitakt-Spielzeugmotor, der auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1919 wiederum unter dem Markennamen DKW, diesmal mit der sinnigen Bezeichnung "Des Knaben Wunsch", ausgestellt wurde.

Das Motörchen mit 18 cm³ Hubraum fand jedoch nicht viel Publikumsresonanz.

Dennoch bildete jenes Kinderspielzeug den Grundstein für die Weiterentwicklung des Zweitaktverfahrens in Zschopau. Schon auf der Leipziger Herbstmesse 1919 stellte die Zschopauer Firma einen Fahrradhilfsmotor mit 122 ccm Hubraum vor, der unter der für die damalige DKW-Werbung typischen Bezeichnung "Das kleine Wunder" zu einem Verkaufsschlager wurde.

Rasch wurde nun der endgültige Schritt zum motorisierten Zweirad vollzogen. Mit den eigenartigen Sesselrädern "Golem" und "Lomos" der Baujahre 1920/21 wurden zunächst den späteren Motorrollern ähnliche Fahrzeuge gebaut.

Diese Konstruktionen setzten sich aber damals nicht durch. Der DKW-Fahrradhilfsmotor selbst hatte sich praktisch durchaus bewährt.

Als sich zeigte, daß die normalen Fahrradrahmen den Belastungen nicht standhielten, fanden sich einige wenige Fahrradfabrikanten bereit, einen Spezialrahmen, der nichts anderes war als ein verstärktes Herrenfahrrad, zu bauen.

Nachdem auch eine primitive Vordergabelfederung gefunden war, wurde die zusätzliche motorische Belastung rein rahmenmäßig ausgehalten.

Der inzwischen auf 142 ccm Hubraum und auf 2,5 PS gebrachte Motor wurde nun in das Rahmendreieck verlegt, und an die Stelle der Riemenübertragung trat ein richtiges Getriebe. Mit dieser Neuentwicklung startete DKW 1922 bei Motorsportwettbewerben.

Ein Sieg bei der "Reichsfahrt" gab dem ersten echten Leichtkraftrad aus Zschopau auch seinen bald weithin bekannten Namen. Mit diesem "Reichsfahrmodell" erreichte man eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 35 km/h und beim Avus-Rennen im Jahre 1923 fuhr Hucke auf DKW die erstaunliche Durchschnittsgeschwindigkeit von 72 km/h.

Im DKW-Werk arbeiteten damals bereits 1000 Menschen. In den folgenden Jahren entwickelte sich die Firma schnell zu einem Rasmussen-Privatkonzern. Im Betrieb arbeiteten fähige Konstrukteure, die in rascher Folge in den zwanziger Jahren neue Motorradmodelle entwickelten, die in die Produktion überführt wurden. Berühmte Rennfahrer jener Jahre fuhren die DKW-Rennmaschinen von Sieg zu Sieg.

Ab 1926 hielt die Ladepumpe ihren Einzug in die Zschopauer Rennzweitakter.

Es gab eine gute Verkaufsorganisation mit Händlernetz, Kundendienst und Ersatzteilgeschäft. Der Name DKW setzte sich gegenüber der anfangs sehr zahlreichen Konkurrenz nach und nach durch. Ende der zwanziger Jahre herrschte bei DKW Hochkonjunktur.

Es wurden vorwiegend Modelle mit 200 ccm Hubraum gebaut. Da diese steuer- und fährerscheinfrei waren und gegenüber anderen Firmen relativ billig, erfreuten sie sich wachsender Beliebtheit. Die Firma führte die Fließbandfertigung und eine exakte Betriebsmittelkontrolle ein. 1928 lief das 100 000. DKW-Motorrad vom Band, und die Beschäftigtenzahl war auf 2000 angewachsen. Im Jahr 1929 galt DKW mit 2280 Werk tätigen und einer Jahresproduktion von 60 000 Motorrädern als die größte Motorradfabrik der Welt. In diesem Jahr kam auch die bekannte und beliebte DKW Luxus 200 heraus, wegen des roten Satteltanks auch "Blutblase" genannt.

Die Weltwirtschaftskrise 1930/31 ließ die Produktion rapide absinken. Am 09. Februar 1932 wurde die Fusion der Werke Horch und Audi in Zwickau, der Automobilabteilung der Wanderer-Werke Chemnitz und der Zschopauer Motorenwerke J. S. Rasmussen zur Auto-Union AG beschlossen. Als 1933 der Hitlerfaschismus an die Macht kam, bestand auch bald die Leitung der Auto-Union aus Gefolgsleuten Hitlers.

Der Firmengründer Rasmussen wurde 1935 aus dem Vorstand gedrängt und durfte das Werk nicht mehr betreten.

Nachdem sich die Verwendung des Motorradmotors in dreirädrigen Transportfahrzeugen bewährte und durchzusetzen begann, hatte die Firma DKW 1928 den Mut, einen solchen Motorradmotor in einen vierrädrigen Wagen einzubauen – ein richtiges Automobil.

Der erste PKW vom Typ DKW P 15 wirkte vor allem durch seine kunstlederbespannte selbsttragende Sperrholzkarosserie sensationell. Dieses Konzept wurde auch bei der ab 1931 gebauten F-Baureihe (F = frontgetrieben) beibehalten. Der P 15 hatte einen Motor mit 584 ccm, 11 KW (15 PS) und Thermosyphonflüssigkeitskühlung, Dynastarter. Die Höchstgeschwindigkeit des P 15 betrug 80 km/h.

Diese Tradition des PKW-Baues wurde in der DDR mit dem P 70 und dem "Trabant" fortgesetzt.

Im Jahre 1932 schien es, als ob die Entwicklung des Zweitakters den Höhepunkt erreicht hätte. Eine weitere Leistungssteigerung schien mit einfachen Mitteln nicht mehr möglich. Die Wirtschaftlichkeit des Zweitakters war vor allem für den Wagenbetrieb, aber auch für stärkere Motorräder gegenüber dem immer weiter verbesserten Viertakter noch keineswegs gegeben. Höherer Verbrauch war an der Tagesordnung. Dies änderte sich grundlegend mit der von Dr. Schnürle geschaffenen Umkehr-Spülung. Bis dahin gab es, abgesehen von stückzahlmäßig wenig in Erscheinung getretenen Lösungsversuchen, nur Zweitakter mit Nasenkolben. Bei der Schnürle-Umkehr-Spülung war jedoch ein Flachkolben wie beim Viertakter möglich. Der Zweitakter, bis dahin im unteren Drehzahlbereich etwas lahm, wurde lebendiger. Die Bergfreudigkeit nahm zu. Die Spitzengeschwindigkeit stieg erstaunlich. Durch die Senkung der Spülungsverluste sank auch der Kraftstoffverbrauch. Der Zweitakter war mit einem Schlage einer der wirtschaftlichsten Motoren im Motorradbau, aber auch im Kleinwagenbau geworden.

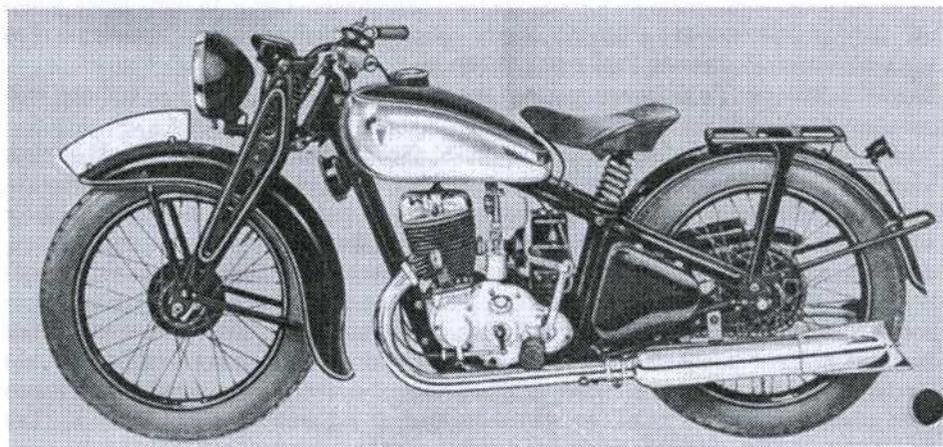
1934 kam dann die RT 100 (3 PS) als kleinstes DKW-Motorrad, ein Beitrag zur Massenmotorisierung, heraus. Somit reichte die Palette der Motorräder bei DKW von 100 ccm bis 500 ccm Hubraum. Bei den Wagen reichte die Auswahl von 600 ccm Hubraum bis zum 1 Liter-Modell mit Ladepumpenmotor (DKW-Sonderklasse). 1939 wurde die RT 100 von der RT 125 abgelöst. Im selben Jahr führte DKW mit der NZ 500 die Hinterradfederung bei Serienmotorrädern ein.

Die Hinterradfederung wurde auch schon zuvor bei Renn- und Geländemaschinen verwendet. Bei den Wagen wurde 1929 ein Prototyp mit 900 ccm-Zweitaktmotor, drei Zylindern und Blechkarosse, "Hohe Klasse" genannt, gebaut. Dieser Wagen wurde in den fünfziger Jahren als IFA – F9 gebaut.

Im Motorsport versuchte die unter Nazi-Einfluß stehende Auto-Union-Führung, mit hohem Aufwand internationale Spitzenerfolge zu erringen. Auf den Rennpisten wurde nicht nur um den Profit des Unternehmens, sondern auch um das Prestige des faschistischen Reiches gekämpft. Der Nazistaat unterstützte deshalb die Motorsportbeteiligung der Auto-Union direkt. Allein die Rennabteilung verfügte vor dem 2. Weltkrieg über etwa 150 Mitarbeiter. Auch bei der „Internationalen Sechstagesfahrt“ war DKW erfolgreich und gewann u.a. 1935 die Silbervase. Mit DKW-Maschinen wurden auch viele Weltrekorde aufgestellt. Aus dieser Erfolgsserie herausragend waren die Siege von Ewald Kluge 1938, als er auf DKW Europameister wurde und als erster Ausländer das Rennen der 250 cm³-Klasse bei der Tourist Trophy auf der Isle of Man gewann. Im II. Weltkrieg wurde aus dem DKW-Werk der Auto-Union ein Rüstungsbetrieb. Er wurde 1945 nach Beendigung des Krieges demontiert.

Nach dem 2. Weltkrieg wurde die Tradition des „Zweitakterbaus“ in Zschopau mit dem Bau des weiterentwickelten Vorkriegsmodell RT 125 fortgesetzt. In Zwickau wurde die Produktion des Vorkriegsmodells F8 aufgenommen und mit dem P 70 weiterentwickelt. Die Auto-Union-AG reorganisierte sich in den fünfziger Jahren in Ingolstadt und baute wieder DKW unter der Bezeichnung Audi und DKW-Motorräder.

aus: Clubmitteilungsblatt des MC Halle im ADMV, 1986

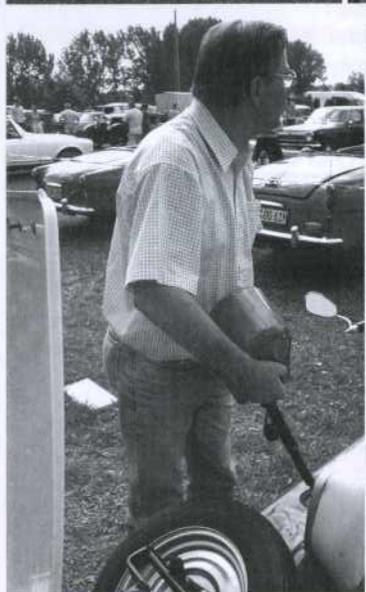


1935 Deutschlands
Führerschein-



meistgekaufte
Maschine

Impressionen vom 12. Oldtimertreffen



Inh. Helga Nuckelt



• **Motorradzubehör**

• **Ersatzteile**

• **Bekleidung**

Greppiner Straße 2
06792 Sandersdorf

Telefon: (0 34 93) 8 83 70
Telefax: (0 34 93) 8 83 26

E-Mail:
nuckelt-sandersdorf@t-online.de

Internet:
www.atv-nuckelt.de

Öffnungszeiten

Montag – Samstag 09.00 – 12.00 Uhr, Montag – Freitag 14.00 – 18.00 Uhr
Donnerstag geschlossen
Andere Termine nach Absprache möglich

Axels Zweiradladen



Beratung, Verkauf und Reparatur von Kleinkrafträdern

06112 Halle

Delitzscher Straße 13 (Nähe Hbf.)

Tel.: 03 45 / 5 60 82 49 • Fax: 03 45 / 5 75 66 55

Funk: 0173 9922477 • www.axels-zweiradladen.de



GOS

**GALVANIK UND OBERFLÄCHENTECHNIK
SPIELVÖGEL GmbH**

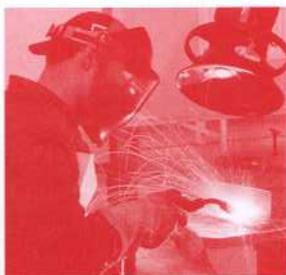
- *Verchromen von Oldtimerteilen*
- *technische und dekorative Oberflächen*
(Kupfer-Nickel-Chrom-Gold-Zinn-Zinn-Hartchrom
Eloxal-Schleifen-Polieren-Färben-Brünieren)

04420 Großlehna • Glasauer Weg 40 • Tel.: 03 42 05/7 98 0 • Fax: 03 42 05/7 98 20
www.galvanik-spielvogel.de • info@galvanik-spielvogel.de

Schweißtechnische Lehr- und Versuchsanstalt Halle GmbH



Mehr als 70 Jahre Kompetenz und Tradition



Wir sind Ihr Partner auf den Gebieten:

- Reparaturschweißen
- Dünnschweißschweißen
- Schweißen von Stahl- und Aluminiumwerkstoffen
- Ausbildung von Schweißern
- Zerstörungsfreie und zerstörende Prüfung von Bauteilen

Detaillierte Informationen erhalten Sie auch über das Internet www.slv-halle.de oder rufen Sie uns an.

Unsere Anschrift:

SLV Halle GmbH, Köthener Str. 33 a, D-06118 Halle

Tel: (03 45) 52 46-0 Fax: -4 12 E-Mail: mail@slv-halle.de **DVS**

“Check - Point GmbH”

Die *punktgenaue* Servicewerkstatt

Unser Service für Sie:

- * Schadenskalkulation
- * Lackiererei
- * Unfallinstandsetzung
- * Karosserieinstandsetzung
- * Versicherungsabwicklung
- * Kostenvoranschläge
- * Unfallersatzwagen
- * Fahrzeug-Tuning
- * Airbrush & Dekor & Hol-Bringe Service

Beulen, Kratzer, Unfallschaden -
beim Check-Point sind Sie gut beraten.



Alle
Marken & Modelle

Check-Point GmbH
Quellgasse 29
06126 Halle

Tel.: 0345/ 805 71 96

Fax: 0345/ 209 87 23

www.checkpoint-halle.de

punktgenaue@t-online.de



Der Werkstattwagen wird gestellt von Fa. Artl-Fahrzeugservice Niemberg

Unser Dank gilt nachfolgend aufgeführten Sponsoren, mit deren Unterstützung dieses Treffen erst durchgeführt werden konnte.

Alle Sponsoren in alphabetischer Reihenfolge:

- Axel's Zweiradladen, Halle
- ATV Nuckelt, Zörbig
- BEGO, Abfallentsorgung und Containerdienst GmbH, Oppin
- Checkpoint GmbH Halle
- DEKRA Automobil GmbH
- Offset- und Buchdruckerei Schulze GbR, Götschetal OS Teicha
- Elektrofirma Reinhard Kühne, Götschetal, OS Nehlitz
- Galvanik- und Oberflächentechnik Spielvogel GmbH, Großlehna
- Gasthaus zu Teicha
- Gemeinde Götschetal, OS Teicha
- Kleingartenverein Götschetal e.V., Götschetal, OS Teicha
- Pneuhage Reifendienste
- Arlt-Fahrzeugservice Niemberg
- S & G Automobilgesellschaft mbH
- Schweißtechnische Lehr- und Versuchsanstalt GmbH, Halle
- STAMAG Ersatzteil- und Industrievertrieb GmbH, Queis
- Stempel-Pfautsch, Halle
- Vermessungsbüro Tuchel, Radegast

*Wir möchten uns auf diesem Wege bei allen Helfern bedanken,
die sich aktiv an der Vorbereitung und Durchführung
des Treffens beteiligt haben.*

– Alle Angaben ohne Gewähr –

**Auf ein Neues in Teicha zum
14. Oldtimertreffen
am Sonntag, dem 19. August 2007**

7. Frühjahrsteilemarkt : Samstag, 17. März 2007

Herausgeber: Oldtimerfreunde Halle-Teicha e.V., Dorfplatz 11a,
06193 Götschetal OS Teicha, Telefon: 01 74/7 96 90 34
www.oldtimerfreunde-halle-teicha.de

Redakteur: Axel Borchardt

Druck: Druckerei Schulze GbR, Siedlung 19, 06193 Götschetal OS Teicha
Telefon/Fax 03 46 06/2 04 16, E-Mail: druckerei-schulze@web.de