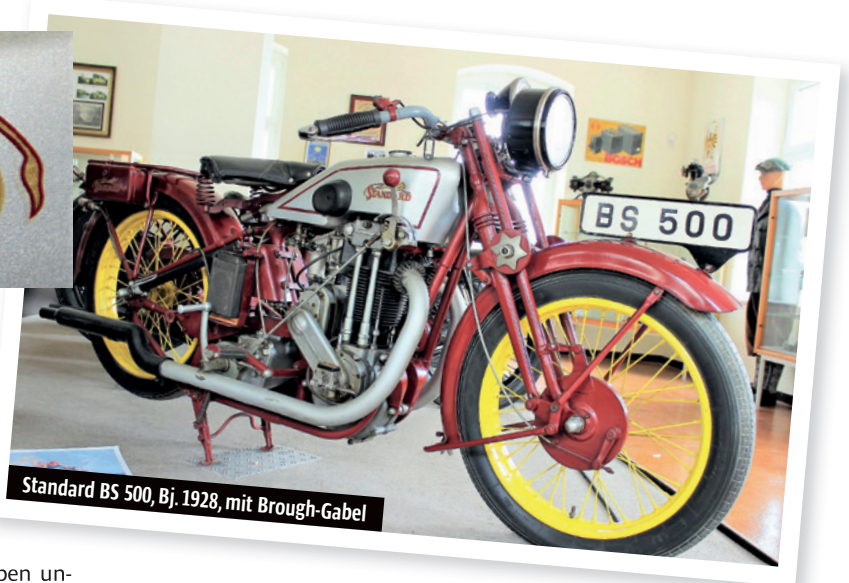


„Standard“, wie sich ein Ludwigsburger nicht von seiner Kaserne trennen konnte

Teil 1 Text: Jürgen Kießlich | Fotos: Jürgen Kießlich (3), Jürgen Kießlich Archiv (1), Peter Deubel (4)



Standard BS 500, Bj. 1928, mit Brough-Gabel

Der Schwabe Wilhelm Gudbrod war zu Beginn der zwanziger Jahre bei der Stuttgarter Firma Klotz als Ingenieur tätig. Dort wurden die 250-ccm-„Klotz“-Zweitaktmaschinen gefertigt. Als die Firma ihre Produktion beendete, fasste der junge Techniker mit dem Hang zum Objekt Motorrad den Entschluss, sich selbstständig zu machen. Auf der Suche nach einem geeigneten Objekt zur eigenen Firmengründung kam er an die alte Kaserne in Ludwigsburg, wo er seinen Militärdienst abgeleistet hatte. Die Kaserne an der Hindenburgstraße stand leer und er entschloss sich 1926 dazu, hier eine Firma zum Bau von Motorrädern zu gründen. Gudbrod, der nicht nur ein ausgezeichnete Techniker, sondern auch hervorragender Geschäftsmann war, meldete die Firma zur Gudbrodschen Motorradproduktion „Standard Fahrzeugfabrik GmbH“ an. Er träumte noch nicht von hochtrabenden Erfolgen, er wollte mit bescheidenen Ergebnissen auf

dem Markt Fuß fassen und betitelte sein erstes Modell ganz einfach „Standard“. Zum Einstieg betätigte er sich als Konfektionär, was zu jener Zeit keine Seltenheit war, und bedeutete, Baugruppen unterschiedlicher Produzenten zu kaufen, zusammenzubauen und zu verkaufen. Sein früherer Chef Klotz fand bei ihm eine Anstellung als kaufmännischer Direktor. Grundstock seiner Entwicklung und Vorbild war ihm der Briten Howard R. Davis (H.R.D.), der als hervorragender Techniker bekannt war und selbst als Rennfahrer bei der TT siegte. Wie sein Vorbild verwendete er vorerst die bekannt guten und erprobten Einbaumotoren von „JAP“. Die Produktpalette erweiterte er später auf Dreirad- und Vierrad-Lieferwagen sowie Automobile. Im vorliegenden Bericht geht es vorrangig um die Motorräder sowie deren sportliche Ambitionen.

Die Zeitdauer der Motorradproduktion, von „Standard“ bis 1949, verzeichnete eine beachtlich umfangreiche Palette von 38 verschiedenen Typen in bekannt hervorragender Qualität bei ständiger Weiterentwicklung und Verbesserung der Produktion. Genannt sollen die Gruppen „Feuergeist“, „Rex“ und „Norma“ sein. Darunter bemerkenswert viele sportliche Maschinen für Straße und Gelände. Schon zu Beginn seiner Motorradproduktion erbrachte Gudbrod auf die Fahrgestelle eine 5-jährige Garantieleistung. Die historische Entwicklung der Firma war einigen Standortwechseln, aufgrund von Erweiterungen, unterworfen. 1933 erfolgte

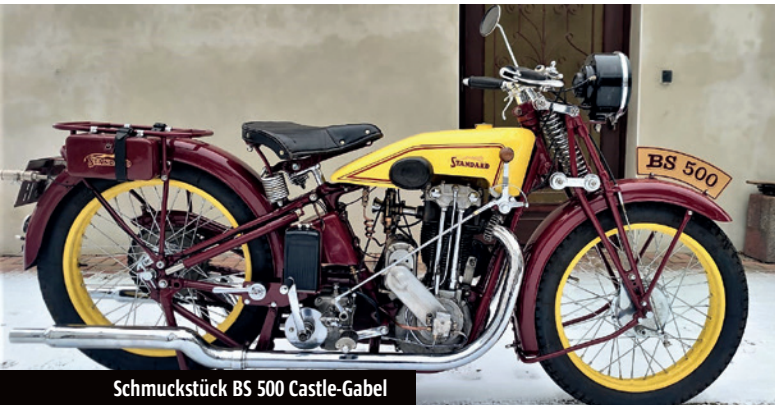
der erste Umzug nach Stuttgart-Feuerbach unter dem Namen „Standard“ und „Gudbrod Superior“. 1937 folgte der letzte Standortwechsel nach Plochingen am Neckar, hier war eine weitere Vergrößerung der Firma aus territorialen Platzgründen möglich. Die Rennfahrer auf „Standard“ errangen national und international zahlreiche Erfolge bei Rennen und Langstreckenfahrten. Über den gesamten Produktionszeitraum ließ sich die englische Linienführung nicht verleugnen, die Schweizer Motoren von MAG sowie die bekannt gute schwäbische Verarbeitung, verbunden mit den motorsportlichen Ambi-



Die BS 500, Bj. 1929, mit der Tiger-Gabel



Im Design mit dem 22 PS Motor ab 1928



Schmuckstück BS 500 Castle-Gabel



Standard-Treffen 2020 Chomutov



Der Sportmotor der BS 500

tionen, waren Garant für stabile Verkaufserfolge.

Die Vielfalt der Modelle mit den wechsel- und obengesteuerten Motoren in den Hubraumklassen 350, 500, 750 und 1000 ccm und die späteren Zweitaktmodelle nicht zu vergessen, könnten ein Buch füllen. Hier können nur ein paar Gedanken geäußert werden. Dazu sollen die 500er und besonders der Sport genannt werden.

Mit den ersten 250-, 350- und 500-ccm-JAP-Einbaumotoren wurde in die Produktion gestartet und auch erste Rennerfolge gesammelt. Bereits 1927 wurde auf die MAG-Motoren aus der Schweiz umgerüstet. Hier fasste Dipl. Ing. A. F. Dom den Entschluss in die Firma einzusteigen. Der in Indien-Neuguinea geborene Techniker hatte sich in Genf bereits mit der Konstruktion der Motosacoche-Motoren und als Rennfahrer erfolgreich betätigt. Sein hoher Erfahrungsschatz floss positiv in die Entwicklung, nicht nur der Rennmaschinen, ein. 1930 wanderte er zu „Diamant“ ab. Ab 1927 bestand die Modellreihe aus den neuen 350-, 500- und 750-ccm-Maschinen, zu denen 1929 die große 1.000-ccm-B.T.-Version kam. Ab 1929 fand der „Puma“ auf dem Tank seine Einführung als charakteristisches Kennzeichen der neuen Epoche. Die 500er-Maschine A. T. verfügte über einen wechselgesteuerten Motor mit 94 mm Hub und 82 mm Bohrung bei 16 PS und 4.500 U/min. Dagegen war das Modell A. S. mit einem ohv-Motor ausgestattet und hatte Doppelbord-Auslasskanäle. Zu dieser Zeit wurden die „Standard“-Motorräder in tiefschwarzer Lackierung mit goldenen Verzierungen und Beschriftung versehen ausgeliefert. Aufgrund der zahlreichen sportlichen Erfolge 1928 ergab sich eine völlig neue Konstrukti-



Raritäten waren die Königswellenmodelle

on der Modelle, diese wurden mit einem Gelb-Rot-Chrom Satteltank und gelben Felgen ausgestattet, die Tigergabeln mussten wie im Rennsport dem Typ „Castle“ weichen. Es war eine Sensation, nicht nur für den deutschen Motorradmarkt: die BS 500 mit 22 PS und dem neuen Rahmen war für diese Zeit ein traumhaft schönes Motorrad und avancierte zum meistverkauften Modell der gesamten Produktpalette, außerdem zum meistverkauften Sportmodell in Deutschland. Ebenfalls erhielt die BT 750-ccm-Zweizylindermaschine den gelungenen Doppelschleifenrahmen. Die Auswirkungen der Weltwirtschaftskrise strahlten auch auf „Standard“ aus. Nach dem Ende der Werksrennbeteiligung wurden weitere neue Modelle auf den Markt gebracht. 1930 gab es sieben neue Modelle 350-, 500-, 600- und 750 ccm mit wechselgesteuerten Motoren. Für den sportlich ambitionierten Fahrer kamen die obengesteuerten Modelle mit 500 ccm als Tourer- und Sportversionen in den Handel. Die 500er ohv wurde auch als Supersport und Luxus-Supersport angeboten. Diese hatten einen speziell für Standard gebauten MAG-TT-Motor im Doppelschleifenrahmen, welchen Konstrukteur Dom noch

vor seinem Abschied bei Standard entwickelte. Der verchromte Tank war dann noch der „i“ Punkt auf das gelungene Werk. Castle-Gabel und Steckachsen gehörten ebenso wie verchromte Felgen und Kleinteile dazu. Zur gleichen Zeit wurden die Seitenwagenmodelle angeboten.

Als die Schweizer Firma Zehnder in Gränichen-Oberwiesen in Insolvenz ging, kaufte Gutbrod diese auf und nutzte deren Erfahrungen mit dem Konstrukteur Regler für den späteren Bau seiner Zweitaktmaschinen.

1931 entstand die neue Modellreihe, es kamen Motoren mit 198 und 247 ccm zum Einbau, es waren ohv-Eigenkonstruktionen nach modernsten Parametern; gekapselte Ventile, Alu-Kolben, Bosch-Magnete, Hurth-Getriebe, Graetzin-Vergaser. Auffällig waren die verchromten Tanks mit roten Flächen. Die 343-, 498- und 597 ccm mit verbesserten wechsel- und obengesteuerten Motoren kamen in verschiedenen Ausführungen zu den Kunden. Das Modell mit dem 750-ccm-Motor wurde durch einen 997 ccm wechselgesteuerten MAG-V-Zweizylinder-Motor ersetzt. Außerdem wurde für zahlungskräftige Kunden die DR 500 mit MAG-Motor als reinrassige Rennmaschine angeboten. Eine wesentliche Entscheidung traf Gutbrod 1931 mit der Gründung der Firma „Gutbrod & Co.“, er konstruierte für die in jener Zeit übliche führerscheinfreie Klasse mit 200 ccm ein Motorrad mit ohv-Einzylindermotor. Eine Eigenkonstruktion war an der DS 200 die Vorderradgabel; abgewandelt von der in Lizenz gefertigten „Castle“, ließ er an seinem Modell die Hilfs-gabel weg, die kurzen Schwinghebel wirkten jetzt unmittelbar auf die Schrau-

benfedern, an späteren Modellen kam diese Ausführung erweitert zur Anwendung.

Buch

Die Dresdner Autobahnspinne –

Internationale Auto- und Motorradrennen auf der Autobahn bei Dresden-Hellerau 1951-1971



24,⁹⁰ Euro

Weißer Hirsch, Wilder Mann, Blaues Wunder und Dresdner Autobahnspinne – Begriffe, die nicht nur Dresdner Einwohner kennen. In diesem Buch wird die Geschichte der Dresdner Spinne, die eigentlich „Autobahnspinne Dresden-Hellerau“ heißt, erzählt. Zwanzig Jahre lang, von 1951 bis 1971, wurde auf dem Autobahndreieck im Norden der Landes- bzw. Bezirkshauptstadt, in der Nähe des Flughafens Dresden-Klotzsche, internationaler Motorsport betrieben. Spitzensportler aus Ost und West trafen sich hier, führen gesamtdeutsche und internationale Rennen sowie DDR-Meisterschaftsläufe. Die Vorgeschichte des Motorsports rund um Dresden, Geschichten am Rande der Großveranstaltungen und die Einbindung der beteiligten Sportclubs runden das Gesamtbild ab. Rennberichte aus verschiedenen Publikationen geben die zeitgemäße Stimmung der rennbegeisterten Bevölkerung, der Aktiven und der vielen Helfer am Rande der Strecke wieder. Ebenso sind die Fotos von den Veranstaltungen authentische Dokumente dieser Zeit.

Zusammenstellung und Fotoauswahl:
Mike Jordan
168 Seiten, 177 Fotos und Dokumente
Hardcover 23,5 x 16,5 cm
NOTSchriften-Verlag 2021
ISBN 978-3-948935-13-9

www.motorrennsportarchiv.de