

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

Teil 2 Text: Jürgen Kießlich | Fotos: Jürgen Kießlich / Archiv (5), Dieter Schatz privat (1), Peter Deubel (2)



2022 Chomutov, vorn CT 500, 1930 ...



... BD 500, 1930



Ab 1932 wurde an vereinfachten „Sparmodellen“ gearbeitet; das heißt, existente Modelle wurden vereinfacht und umbeschriftet angeboten. Auf der „IAA“ in Berlin präsentierte man 1933 die Zweitakt-Motorräder neben den Automobilen. Für großes Aufsehen sorgte im gleichen Jahr die Vorstellung der „Standard Rex“ mit nach vorn geneigtem ohc Königswellenmotor. 1934 erfolgte die Aufstockung mit Königswelle für die 500er-Maschine, mit dem Hub/Bohrungsverhältnis von 78 zu 104 mm ein fast extremer Langhuber. Es war die „Standard Rex Sport“ mit hoch gezogenen Schalldämpfern, bei max. 4.800/min wurde eine Leistung von relativ bescheidenen 22 PS erzielt, evtl. war das ein Garant für die Langlebigkeit des Motors. Erheblicher Zuwachs entstand für die Maschinen mit niedrigen Hubräumen, insbesondere für den Geländesport, 1935. Ein Teil der Modelle wurde mit Viergang-Getriebe ausgestattet und die top-Modelle hatten bereits Teleskop Schwinggabel für das Vorderad sowie hinten eine Geradwegfederung. Bis 1939 wurde noch an kleineren Modellen gearbeitet und nach dem Krieg, bis 1949, in geringen Stückzahlen die Polizei beliefert. Das war das Ende einer der

bemerkenswertesten Motorradfabriken Deutschlands

Wie erwähnt, widmete sich Wilhelm Gudbrod, neben der Produktion, mit einem gut bestellten Fabrikfahrerteam bekannter Rennfahrer dem Sport mit seinen Maschinen. Dazu gehörten, voran genannt Hermann Lang, der spätere Europameister auf dem Grand Prix Wagen von Daimler Benz und der bekannte Österreicher Karl Gall, der spätere Werksfahrer von BMW. Er verunglückte 1939 auf der TT tödlich. Weitere Fahrer waren Paul Rüttchen, von Harley gekommen, Josef Thevis, Albert Tomassi, A. F. Dom, Eugen Gerlach kam ebenso wie Gall von BMW, Franz Kast, Rudi Ecker sowie Josef Bourdy und Czernitzky. A. F. Dorn siegte 1927 in der 350-ccm-Klasse beim Schleizer Dreieckrennen und wiederholte 1928 diesen Triumph in der Klasse bis 500 ccm. Dom siegte auch beim Marienberger Dreieckrennen und mit der 350er in Buckow. 1927 siegte auf der Solitude in der Klasse 350 ccm Dom und ein junger Mann, Hermann Lang, auf einer Seitenwagenmaschine. Beim Marienberger Rennen waren bekannte Namen wie Karl Otto Stegmann, der Briten Jackson auf der Montgomery-JAP und auch Josef Klein hinter ihm. In den Startlisten fand man auch relativ viele Namen von Privatfahrern. Auf keinen Fall darf Österreichs bekannteste Rennfahrerin Betty Steiner vergessen werden, auf

der 350-ccm-Maschine und auch mit dem Renngespann erwarb sie zahlreiche Siege.

Da sich zwischen den Motosacoche Werken und Standard eine gut funktionierende Zusammenarbeit ergab, kam es auch zum Austausch der Werksfahrer untereinander, so geschehen 1927 anlässlich der „Freiburger Rekordtage“ mit dem Motosacoche-Werksfahrer Francesco Franconi. Mit ihm und dem Standard-Fahrer Eugen Gerlach wurden vier Siege mit den Königswellen Motoren erzielt. Die Klassensiege waren

bei den Flach- und auch beim Bergrennen in den Klassen 250 und 350 ccm erreicht worden. 1928 entwickelte „Standard“ total überarbeitete Modelle, mit vielen Neuerungen und Verbesserungen, optisch wie auch technisch. Selbst bei den verwendeten Vorderradgabeln griff man auf die teuren Exemplare, wie auch bei „Brough Superior, vom Typ „Castle“ zurück. Es wurden beachtliche Erfolge eingefahren, die Fachpresse sprach von den schönsten Motorrädern Europas. Der englische Konstrukteur Douglas Marchant entwi-



Rex 350 ccm, 1935



Richard Schatz mit 350 ccm ohv Sport, 1936



1931, Lückendorf, Sieger H. Lang

ckelte für Motosacoche neue ohv Einzylindermotoren. Mit ein paar Exemplaren starteten Standard-Fahrer und erzielten beachtliche Erfolge. In beiden großen Soloklassen siegten sie beim „Großen Preis von Europa“. Richard Martin aus Sonthofen war der erfolgreichste Privatfahrer auf der 500 ccm „Standard“ ohv Rennmaschine. Im „abgespeckten“ Werksteam von 1929 siegte neben den Rundstreckenerfolgen der Österreicher Karl Gall im Kampf gegen die leistungsstarken MAG Rennmaschinen in der Klassen 350 und 500 ccm bei den Bergrennen in Freiburg, beim bekannten Ecce-Homo-Rennen in Böhmen, in der Schweiz, am Klausenpass, am österreichischem Zirlerberg, in Schwabenberg und in Ungarn.

Für die beiden Seitenwagenklassen kamen zwei Modelle unter Hermann Lang zum Einsatz.

Der Rennstall wurde leider zu früh

in der 1000er-Klasse der Gespanne kam ein V-Zweizylinder-Motor von JAP erfolgreich zum Einsatz. Noch im Jahr 1931 wurde für Hermann Lang ein neue Rennmaschine mit für diese Zeit hochmodernen Parametern vorbereitet. Sie verfügte über einen 498 ccm ohv Motor mit einem Hub/Bohrungsverhältnis von 94 zu 82 mm als Langhuber.

Am Ende noch ein paar Gedanken zu „Hermännle“, Hermann Lang, wie er scherzhaft von seinen Freunden genannt wurde. 1909 wurde er in Bad Cannstatt geboren, wuchs in einfachen Verhältnissen mit seinen beiden Brüdern auf. Bereits 1923 starb der Vater und die Mutter hatte viel Not zu überstehen, um die Kinder zu ernähren. Er interessierte sich frühzeitig für Motorräder und durfte mitunter das Motorrad des großen Bruders, eine alte, kleine „Snob“ mit Pedalantrieb, fahren. Jedoch ging das nicht lange, es wurde gespart auf eine Neuerwerbung. Diese war wieder etwas Gebraucht und es begann ein fleißiges Schrauben und Umbauen. Es sollte eine Rennmaschine werden 1927 wurde auf der Solitude gestartet, der Tag nahte, aber auch der erste Abflug mit viel Schrott. Die Maschine wurde wieder aufgemöbelt und der nächste Start auf der Soli-

tude erfolgte. Am Start stand er neben einem Fahrer auf einer blitzsauberen Zweizylinder MAG, verbissen kämpfte er stets an zweiter Stelle liegend und fuhr am Ende sensationell zum Sieg. Sein Lehrmeister verschaffte ihm eine Rennmaschine von den Ardie Werken und auf Anhieb wurde er unter den „Größen“ Dritter auf der Solitude. Sein Meister hatte nebenbei eine „Standard“-Vertretung, die Direktion war beim Solitude Rennen auf den „Heißsporn“ aufmerksam geworden und stellte ihm eine Werksmaschine zur Verfügung. Er begann mit dem Gespann und Erfolge stellten sich sofort ein. Es folgten harte Schläge in der Familie, beide Brüder verunglückten nacheinander im Straßenverkehr mit ihren Motorrädern tödlich. Im Pfälzer Rennen wurde er 1931 selbst in einen schweren Massensturz verwickelt, bei dem auch ein Fahrer ums Leben kam und er selbst erlitt schwere Verletzungen. Noch nicht voll genesen, startete er beim „Freiberger Bergrekord“, da er bisher aussichtsreich in Führung lag, und es reichte mit dem kaputten Fuß zu Platz 3. Das Ratisbona Rennen war der letzte Lauf um die Bergmeisterschaft, dort siegte er und wurde Meister. Seine Konkurrenten und Freunde waren un-



Massenunfall Pfälzerwald 1931

und zu groß aufgestockt, das ging weit über das geplante finanzielle Budget hinaus. Es musste aus finanziellen Gründen beachtlich reduziert sowie am Ende das Jahres 1929 die Rennabteilung aufgelöst werden. Dom und Lang waren verblieben und sicherten sich beide 1930 den Titel „Deutscher Meister“ in ihren Klassen. Lediglich die Fahrer Lang und Dom bestritten in den folgenden Jahren bis 1931 noch sehr erfolgreich Rennen. Für die 600-ccm-Maschine wurde ein neuer MAG ohv Motor vorbereitet und



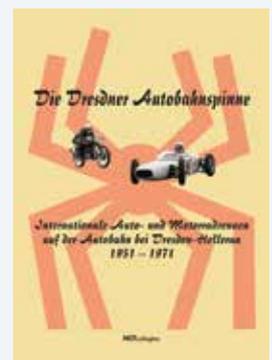
1929 siegte H. Lang an der Solitude

ter anderen Josef Möritz und Toni Babel, beide sehr erfolgreiche Gespannfahrer und später auch tödlich verunglückt. 1931 holte er sich beim Lückendorf Bergrennen in beiden Gespannklassen souverän den Sieg. Das Jahr neigte sich dem Ende und die Schatten der Wirtschaftskrise waren zu spüren. 1932 wurde er bei „Standard“ gekündigt, der weitere Weg führte zu Daimler Benz als Rennmonteur und später als Fahrer im großen Grand-Prix-Wagen bis er schließlich seine Laufbahn mit den Titeln „Großdeutscher Bergmeister“ und „Europameister“ 1939 beendete.

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, fuhren 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