

Es gibt Menschen mit einem Herz für das „Alteisen“ ...

Teil 1 | Text: Jürgen Kießlich | Fotos: Jürgen Kießlich (4), Reinhart Päßler (4)



... zu dieser Gattung zählt auch der Erzgebirger Reinhart Päßler. Es sind Personen mit besonders ausgeprägten Genen, bei ihnen könnte mit Wahrscheinlichkeit auch Benzin an Stelle von Blut in den Adern fließen. So hat das einmal „König Kurt“ Biedenkopf aus Sachsen über den Autor geäußert. Begegnet man diesen begnadeten Edelschrau-

ber sollte man ihm zur Begrüßung „Glück auf“ zuzurufen und hat damit den ersten Schritt in dieses Metier getan.

Seit Jahrzehnten schlägt sein Herz für besondere Oldtimer, man kann sagen, er hat dafür von früher Jugend an gelebt. Seine Lehrzeit begann er als Betriebsschlosser in ehemals Deutschlands größter Motorradfabrik, in Zschopau. Noch heute erinnert er sich gern daran zurück, nicht nur, dass es unter den früheren „Kommilitonen“ bekannte Namen wie Norbert Kaaden oder Ekkehard Aurich gab. Hier wurde er mit Sicherheit mit dem Benzinvirus heftig infiziert. Somit war seine erste motorisierte Erwerbung 1965 ein Suhler „SR 2“. Wenig später, 1967, bot sich die Gelegenheit, einen schon seltenen Oldtimer in Form eines BMW „Dixi DA4“ aus dem Baujahr 1930 zu erwerben. Einmal „Blut geleckert, heißt immer Blut geleckert“, so auch hier beim „Jungschrauber“, es kam noch besser, nach dem „DA4“ bot sich ein weiterer Glücksfall, nämlich die Gelegenheit, einen „Dixi DA1“ aus dem Jahr 1927 zu erhalten. Damit begann sofort mit sehr viel Fleiß eine weitere Restaurierung. 1967 erfolgte noch im gleichen Jahr der erste motorsportliche Einsatz auf dem

Sachsenring. Zum 40-jährigen Jubiläum der Rennstrecke, unter der Startnummer 616, fuhr ein junger Mann aus Hammerunterwiesenthal, namens Reinhart Päßler, mit einem Dixi auf die zwei Runden-Demofahrt im Rahmenprogramm der Motorrad Weltmeisterschaftsläufe. Bemerkenswert war der LeMans-Start für die Oldtimer-Fahrzeuge, nicht nur für das Publikum.

Der Dixi aus Eisenach trägt einen noch höheren Kultstatus als beispielsweise die jüngeren „Käfer“ oder „Enten“. 1904 wurde der Name Wartburg auf Dixi geändert, verschiedene Produkte wurden, auch während des Ersten Weltkrieges sowie danach ausgeliefert. 1927 war der Beginn einer neuen Generation Kleinwagen, es war der Start für die Modellreihe Typ 3/15. Der konstruktive Ursprung beruhte auf der Lizenznahme des britischen Kleinwagens „Austin Seven“ unter dem Titel „Dixi 3/15PS DA“ (DA als Kürzel für Deutsche Ausführung), zu Beginn wurde der Austin Seven komplett importiert mit der Veränderung auf Rechtslenkung sowie dafür bedingten, notwendigen weiteren Umbaumaßnahmen. Die erste in Deutschland komplett gefertigte Version lief unter „Dixi 3/15 DA1“ ab 1927. Es folgte der DA2 und parallel die 18 PS starke Sportversion DA3. Eine weitere Modifikation war der 3/15 DA4 bis zum Jahr 1932. Eine Vielzahl an unterschiedlichen Varianten mit Veränderung an Karosserie, Fahrwerk, Motorleistung und Hubraum waren erhältlich. Über den ganzen Zeitraum war die Anzahl der Produktion eher als klein zu bezeichnen, das ist auch einer der Gründe, dass derartige Fahrzeuge heute als Reliquien bezeichnet werden dürfen und auch die Preise dementsprechend hoch sind.

Für Reinhart Päßler ging es mit seinen Exoten kreuz und quer zu namhaften Veranstaltungen durch die DDR sowie die erreichbaren Ostblockländer. Alles per Achse, Anhänger war out, in sechs Jahren



1967 im DA1 auf dem Sachsenring



Der Le Mans-Start war ein besonderes „Spektakel“



Ein stolzer Hardtop-311-Besitzer



Auf Neander 2015 beim Lückendorfer Bergrennen



Erinnerung an die Gedächtnisfahrt in Euskirchen

hat er beachtliche 32.000 Kilometer, nicht nur im Wettbewerb, auf den „alten Böcken“ (sorry) absolviert. 1968 stand bereits der nächste Erwerb in Form eines relativ seltenen Wartburg 311 Hardtop an, die Restaurierung kam mit Hilfe von Sportfreunden einem Neuaufbau gleich. Eine AWO Sport war auf dem Zweiradsektor 1969 eine weitere Anschaffung, um damit aktiv im damaligen Turniersport des ADMV einzustiegen. Die sportlichen Aktivitäten wurden auf Rallyefahrten im Auto als Co-Einsatz und Schrauber erweitert.

1990 im „Wendejahr“, auch für ihn eine besondere Wende, kam eine Rarität in Form einer „Neander Supersport“ 500 ccm ohv mit 22 PS aus dem Jahr 1929 in die eigene Garage. Der „Vater“ dieser Maschine war Ernst Neumann Neander, er hatte sich bereits seit Jahren einen guten Ruf als Konstrukteur von insbesondere Mo-

torradrahmen erworben. Dazu ein geschichtlicher Rückblick: im sächsischen Brand-Erbisdorf bei Chemnitz kämpfte der bekannte Motorradfabrikant, Elite-Diamant Werke AG, um das Überleben der Firma und Opel nutzte die Möglichkeit, das Werk mit Aktienmehrheit zu übernehmen, um da seine Motorradproduktion 1928 neu aufzubauen. Zu Beginn wurde ein 16 PS starkes Modell von Diamant mit einem Kühne Motor mit 500 ccm Hubraum und Stahlrohrrahmen an Opel verkauft. Man wollte bei Opel ein moderneres Motorrad anbieten, mit einem besseren Rahmen als derzeit dem Rohrrahmen von Elite Diamant. Einen guten Ruf hatte sich unter den Motorradkonfektionären, insbesondere mit seinen modernen und als gut bekannten Rahmenkonstruktionen, Ernst Neumann Neander gesichert. Eigentlich war er Künstler, beschäftigte sich aber sehr erfolgreich auf

dem Gebiet der Entwicklung von Motorradrahmen und deren Federung. Er selbst konstruierte und produzierte die unterschiedlichsten Modelle und Varianten, u. a. sind besonders die Neander mit den 1000er JAP-V2-Motoren im Einheitsrahmen noch heute gesuchte Sammlerstücke. Von Berlin siedelt er 1924 nach Köln über und gründete dort die Neander Motorfahrzeug GmbH mit Sitz in Euskirchen. In vielen Experimenten mit Rohrrahmen und auch Rahmen aus Leichtmetall, Dural, begann er mit der Entwicklung eines Einheitsrahmens. Er war der Konstrukteur eines preiswerten und stabilen Rahmens aus vernieteten Pressstahlprofilen für vielfältige Motorvarianten, der wesentlich fertigungsfreundlicher und verwindungssteifer als alles bisher vorhandene Material auf diesem Sektor war. Diese Zusammenarbeit sicherte sich Opel in Form ein-

ner Lizenzübernahme, verwendete diesen Rahmen und setzte für die spätere Opel Motoclub den ebenfalls neu entwickelten Motor seines Prototyps ein.



Ein prachtvoller stehender Einzylinder Motor

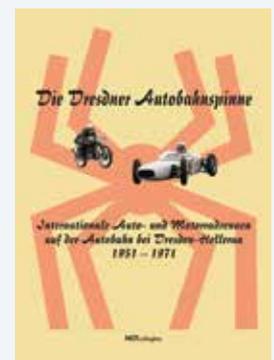


Bemerkenswerter Generationswechsel

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