

...egal, wohin die Reise geht: Sie soll Spaß machen!

Nehmen Sie Platz und genießen Sie das Einsinken in abgewetzte Lederpolster... erleben Sie ein paar vergnügliche Abenteuer als Passagier in meinen Old- und Youngtimern. Lassen Sie sich als Schwarzfahrer auf der Ladefläche meines Brikett-Pickup in die großstädtische Hinterhofgarage von Vorgestern entführen und zockeln Sie mit mir im Fiat Topolino die Route Napoléon hinunter ans Mittelmeer. Begleiten Sie mich nach Unterhaching zur Wiederbelebung eines ausrangierten Leichenwagens und ins Städtchen Crowborough zum Aufstöbern eines in den Winterschlaf abgetauchten Autoveteranen namens Lagonda. Auf dem Rücksitz im Kompressor-Bentley werden Sie vielleicht etwas nervös werden, solange ich den »Rolling Stone« zu beherrschen versuche, und ich werde es ertragen, wenn Sie im brethart gefederten Wohnmobil Baujahr '30 ein paar Zentimeter mehr Liegeflächenbreite für Ihr Wohlbefinden reklamieren... Der Mehrzahl der Autos, die Ihnen auf den folgenden Seiten begegnen, war ich eine Zeitlang in – wenn auch polygamer – Treue verbunden, oder ich vermochte der Versuchung nicht zu widerstehen, mit ihnen mehr oder weniger diskret zu flirten. Doch auf ein paar in diesem Buch enthaltene Geschichten trifft weder das eine noch das andere zu; ich entdeckte sie in einem virtuellen Abstellraum mit dem Schild »Was Hinz und Kunz interessiert« an der Tür, und deshalb schmuggelte ich Stories wie die über Bunty Scott-Moncrieff, Professor Max Reisch, Paul Gustav Hahnemann oder meinen Großvater ein. Ich weiß nicht, wie viele Kilometer in alten Autos zugebracht habe. Eine Million dürften schon zusammengekommen sein, in immerhin sechzig Jahren – mindestens.

Sei's drum: Wir setzen unsere Reise fort, und überall, wo wir wegen der schon wieder streikenden Benzinpumpe oder aus anderer Unfreiwilligkeit anhalten, wo man uns rätselhafte Scheunenfunde zeigt oder mit uns ein Gespräch mit den Worten »so einen hatte mein Onkel auch mal...« beginnt, da kommt es zu Begegnungen mit autonährischen und deshalb sympathischen Gestalten. So wie mit jenem geschätzt neunzigjährigen Gummistiefel-Gentleman aus Milwaukee, der auf meine Frage, warum er sich jedes Jahr dem Gedränge des Hershey Flea Market mit dem Risiko des Zerquetschtwerdens aussetze, und das bei einem regelmäßig zu erwartenden, orkanartigen Regenflut-Desaster, mir lächelnd einen Aufkleber in die Hand drückte: I  old cars.

Viel Spaß und gute Reise!

*The
Hilwart Schradl.*



Oben: Solcherart Edelmetall bekommen wir in Europa nirgendwo mehr zu sehen seit der Auflösung so berühmt-berüchtigter Kollektionen wie die der Herren Pozzoli, Duvaz, Tognazzo und Messerli.



Ach Jungchen, du
und deine Autos!

Schildkröten verstehen wenig vom Klavierspielen

Wenn meine Mutter die Worte »...ach Jungchen, du und deine Autos...« aussprach, um eine der Geschichten ihres Sohnmanns zu kommentieren, deren Pointe sie wieder einmal nicht ganz verstanden hatte, dann ließen Tonlage und Klang ihrer Stimme erkennen, dass sie darauf vertraute, der Junge würde schon alles richtig machen... Jedenfalls empfand ich mütterlichen Zuspruch dieser Art gerade dann als wohltuend, wenn er mir von anderen Seiten aus pädagogischen Erwägungen versagt blieb.

Kam das »du und deine alten Autos...« über die Lippen nachbarlicher Onkelmänner, Gewohnheitsnörgler oder prinzipiell Andersdenkender, klangen sie gestoßseufzert, schadenfreudig, herablassend. Tadel und Missbilligung artikulieren sich leichter als Zuspruch. »Jetzt redet er wieder chinesisches, ich verstehe kein Wort...« lautete eine der Stereotypen meines verehrten Stiefvaters, der ja nur das Beste für mich im Sinn hatte, aber von Autos ebenso viel verstand wie eine Schildkröte vom Klavierspielen. Es war Zeitvergeudung, ihm die Funktion einer Zündkerze zu beschreiben; als Fahrrad benutzender Steuerberater konzentrierte sich sein Knowhow auf ganz andere Abstrakta.

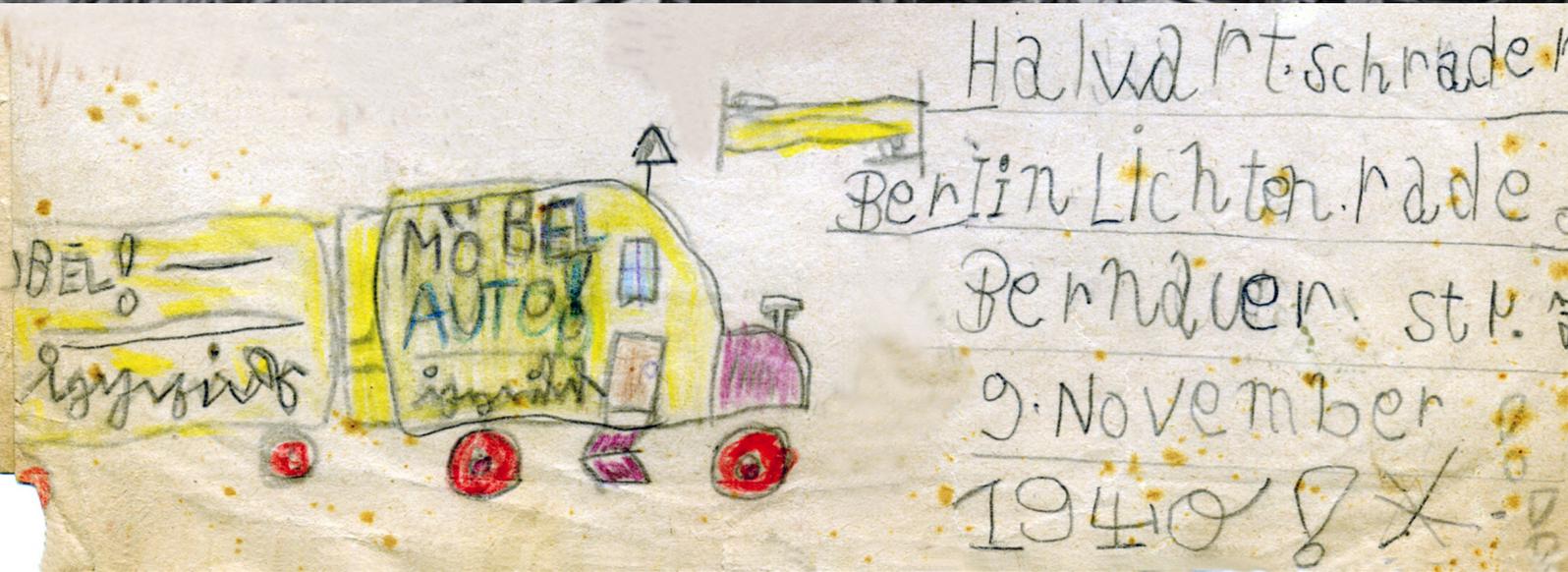
Nein, »alles richtig« machte ich keineswegs, und Grund zum Tadeln hatte mein Stiefvater (»so lange er noch seine Füße unter unseren Tisch streckt, werde ich dafür sorgen, dass der Junge

etwas Vernünftiges lernt...«) genug, wenn ich eine neue Ausblühung meiner jugendlichen Leidenschaft für schrottreife Groschengräber offenbarte. »Was zum Kuckuck willst du mit dem Lieferwagen vom Kohlenhändler Hildebrandt? 250 Mark – dein gesamtes Postsparguthaben – hast du bezahlt? Junge, für soviel Geld hättest du ein Radio gekriegt oder ein Fahrrad...«

»Oder einen neuen Wintermantel, bei Peek und Cloppenburg,« mischte sich Herr Tresenreuter ein, unser Untermieter, der beim sonntäglichen Gemeinschafts-Mittagstisch seine erzieherische Befähigung ebenfalls gern unter Beweis stellte. »Herrenoberbekleidung, erste Etage. Wenn man die Rolltreppe raufkommt, gleich links, also ich meine rechts, nachdem man sich umgedreht hat. Man kann auch auf Teilzahlung, und das Personal ist sehr freundlich.«

Ich wiederhole mein Gleichnis von der Klavierspielenden Schildkröte. Ein Radio besaß ich schon, Fahrräder interessierten mich nicht, die Erneuerung meines Garderobebestands rangierte ganz weit hinten... In die Defensive gedrängt sah ich mich auch, kamen die Herren auf »das verrückte Ding im Keller« zu sprechen, einen vom Schrottplatz für fünf Mark erbeuteten Zweitakt-Monozyylinder. Mein Freund Kutte Grünburg und ich wollten herausfinden, wie und warum ein Verbrennungsmotor funktioniert – mangels techni-

Wahrnehmungen eines Fünfjährigen...
Mit Ausbruch des Krieges im September
1939 verschwanden solche Schrottplätze
nach und nach – alles wurde recycelt.





Mila und Achim in der Haslau beim Instandsetzen eines Steib-Seitenwagens für die 1952er Condor.

Oben: Teamwork in Hösseringen August 1990. Links: Mila auf Florian Trenkers Zündapp KS800, Mai 1977.

scher Begabung (und geeigneter Werkzeuge) vermochten wir unsere Büchse der Pandora jedoch nicht zu öffnen, deshalb gaben wir das Unterfangen schließlich auf.

Die Vorstellung, das Motörchen in ein Seifenkistl zu installieren, rückte in weite Ferne. Vielleicht war es ganz gut, dass der leblose Kraftzweig einer Reanimation widerstand. Er verfügte über keinen Schalldämpfer, und ein plötzliches Losknattern hätte nicht nur zur Folge haben können, durch die ungefilterte Lärmfaltung sämtliche Bewohner unseres fünfstöckigen Mietshauses in Panik zu versetzen, sondern auch, dass er sich von seiner Halterung (ein ausrangiertes Bügelbrett) losschüttelte und samt Benzinglefäß zu Boden stürzte, mit allen sich daraus ergebenden Folgen bis hin zum Großeinsatz der Wilmersdorfer Feuerwehr. President and Vice President von der Halwart & Kutte High Performance Motor Corporation – nichts als unmusikalische Schildkröten.

»Du und deine alten Autos...« lächelte die Mutter in die Tafelrunde, wenn ich zum wiederholten Mal unvorsichtig genug gewesen war, von meiner jüngsten Gebrauchtwagen-Inspektionsrunde durch Charlottenburg, Wilmersdorf, Schöneberg und Friedenau zu berichten, von einem kleinen Hanomag und einem klapprigen Framo in der Wexstraße, einem batterielosen Stoewer und einem süßen Dixi, leider mit leckendem Kühler, am Savignyplatz – alle mit Preisen ab 800 Mark viel zu teuer und obendrein miserabel bereift. Schüler- und Studentenjobs wurden mit 50 bis 75 Pfennig Stundenlohn vergeben; dass in meinem Postspargbuch dennoch ein dreistelliger D-Mark-Betrag verzeichnet war, verdankte ich dem Erfinder hoher Fest- und Feiertage, an denen großmütterliche Zuwendungen meinen bescheidenen Reichtum zu mehren pflegten.

Wesentliche Impulse verdankt meine Hinwendung zur Oldtimerei der **AutomobilChronik** – oder von ihrem zweiten Erscheinungsjahr an: **Automobil- und Motorrad-Chronik**. Diesen Namen hatte der westfälische Unternehmer Uwe Hucke einem von ihm herausgegebenen Magazin verliehen, dessen Prototyp im November 1971

erschien. Es handelte sich um die erste deutschsprachige, vereinsunabhängige Zeitschrift für Liebhaber und Sammler historischer Motorfahrzeuge. Nur kam Hucke mit seinem Redakteur nicht klar, weshalb er mich ins Boot holte, um ab Januar 1973 Erwin Tragatsch zu ersetzen. Noch im selben Jahr stieg Hucke ebenfalls aus, Schrader und seinen Zwei-Personen-Verlag mit allen Verpflichtungen für das noch längst nicht lebensfähige Objekt sich selbst überlassend. Doch das Blatt überlebte immerhin bis zum Oktober 1985...

Mithin oblag mir für 154 Ausgaben die redaktionelle Betreuung eines Periodikums, das internationale Aufmerksamkeit auf sich zog, einer Vielzahl ambitionierter Autoren eine Plattform bot, eine treue Kernleserschaft zum Dialog animierte und sie ernstnahm, indem der »Oldtimer« nicht als Gaudimobil verspaßt wurde, sondern seinen motorhistorisch seriösen Status zuerkannt bekam. Loyale Mitarbeiter wie Stefan Knittel, Hans-Jürgen Schneider, Wieslaw Fusaro und Albert Leonhard leisteten ebenso wertvolle Beiträge zum Fortbestehen der *AutomobilChronik* wie ein Team hervorragender Experten diverser Spezialgebiete.

Sollte ich versäumt haben, das unermüdliche Engagement, den Ideenreichtum und die Kraft zu würdigen, mit der die Frau an meiner Seite unser gelegentlich havariegefährdetes Schiff durch das eine oder andere Orkantief lotste, die jedes meiner Autoabenteuer vorbehaltlos zu teilen bereit war und die sich zu meiner Überraschung von den ersten gemeinsamen Kilometern an als eine sichere Fahrerin auf zwei, drei und vier Rädern erwies – dann hole ich es hiermit nach und verbinde das mit der Erkenntnis: Eine Ehe lässt sich umso glücklicher führen, je weniger alle Beteiligten Veranlassung haben, einander technisches Verständnis in Abrede zu stellen...

1:



mit Halwart Schrader
unterwegs

Holzgas-Lastwagen
Militärfahrzeuge
Trümmerbahnen
Davongekommene

1945:



EUROPAS
MOBILITÄT
MUSS
SICH NEU
DEFINIEREN

Wenn ich groß bin, kaufe ich
mir einen Jeep!

Wer hatte die interessanteren Autos?

Rückblick: Der erste bleibende Eindruck, den Autos bei mir hinterlassen haben, geht auf amerikanische Militärfahrzeuge zurück. Dass es Willys-Jeeps waren und Dodge CC, die im April 1945 – ich war zehn Jahre alt – in unserem Evakuierungsdomizil Wernigerode einrückten, erhellte sich mir erst später, und einen Militär-Volkswagen, auch Kübel genannt, hatte ich bis dahin überhaupt noch nie zu Gesicht bekommen.

Bei irgendeiner Gelegenheit hatte ich als Zwölfjähriger mal jemand behaupten hören, dass deutsche Autos die besten der Welt seien. Wieso, überlegte ich, hatte dann Deutschland den Krieg verloren? Waren unsere Autos vielleicht doch nicht so gut wie die der Amerikaner und Engländer?

Traf das auch auf die mächtigen Mercedes-Wagen 770 und G4 auf jenen Sammelbildchen zu, in denen der Mann mit dem ausgestreckten Arm – wie hieß er doch gleich – die Paraden abnahm? Dass solche Fragen angesichts der durch Bomben und Granaten angerichteten Verwüstungen sich bei mir auf gute (Sieger) oder nicht so gute (Verlierer) Autos reduzierten, begreife ich noch heute nicht, doch in meiner kindlichen Einfalt glaubte ich, es müsse da doch ein Zusammenhang bestehen...

Ob ihre Autos besser waren, bleibe dahingestellt; in jedem Fall hatten sie sehr viel mehr davon und auch ausreichende Mengen an Sprit, an welchem es den deutschen Gegnern letztendlich



Berlin 1946.



Tausende blieben auf der Strecke



Humber FWD Utility, Dodge Command Car, Willys Jeep.

Links:
Ein in Paris im August 1944 von der Wehrmacht zurückgelassener VW Kübelwagen.

