

Motor & Straße

Sonnabend, 4. Februar 2006 ■ Seite 1/1



Der erste Volks-Wagen

Hanomag-Kommissbrot wird 80 Jahre alt
Ausstellung in der Autostadt Wolfsburg

VON ANDREAS SCHINKEL

Vorne rund, hinten rund, und in der Mitte prank ein großer Scheinwerfer, das „Zyklopaenge“. Die Form des Hanomag 2/10, der wegen seiner Form, die an das Kommissbrot des Militärs erinnerte, seinen Beinamen erhielt, galt bereits 1925 als ungewöhnlich, war jedoch äußerst erfolgreich. Mehr als 15 000 Fahrzeuge wurden in drei Jahren verkauft, auch an Bürger, die sich zu jener Zeit eigentlich kein Auto leisten konnten. Doch 2000 Reichsmark ließen sich mit einigem Sparwillen zusammenkratzen. Der „kleine Hanomag“ war so günstig, weil er eines der ersten Automobile in Europa war, das am Fließband gefertigt wurde. Jetzt feiert die „Autostadt“ Wolfsburg den 80. Geburtstag dieses ersten Volks-Wagens mit einer Sonderausstellung, die noch bis zum 26. Februar geöffnet ist.

Der Kommissbrot avancierte in den zwanziger Jahren zum Kultobjekt auf vier Rädern, vergleichbar mit dem heutigen Mini. Doch der Vergleich hinkt, denn dieser Wagen war nicht nur Lifestyle-Spielzeug, sondern diente auch als Kleinlastwagen, Minifeuerwehr,

Die Ausstellung in der „Autostadt“ wird noch bis zum 26. Februar täglich von 9 bis 18 Uhr gezeigt. Wer nicht bis Wolfsburg fahren möchte, kann den geschichtsträchtigen Wagen in Hannover im Historischen Museum, Am Hohen Ufer, bewundern. Der Oldtimer ist dort Teil der Dauerausstellung. Auch im Foyer des Hanomag-Werks in Hannover-Linden steht natürlich ein Kommissbrot, den aber nur angemeldete Besucher besichtigen können. Das Buch „80 Jahre Kommissbrot – Deutschlands erster Volks-Wagen“ von Horst-Dieter Görg ist bei der Mundschenk Druck- und Verlagsgesellschaft in Soltau (ISBN 3-033802-12-X) erschienen und kostet 19,90 Euro.

Reisewagen, Rennauto und Panzeratruppe. Das Hanomag-Werk in Hannover-Linden bot den Wagen zunächst in drei Varianten an: als Cabrio, Limousine und Roadster mit Einstiegsmulden statt Türen. Alle drei Modelle waren Zweisitzer. Das Lenkrad befand sich nach britischem Vorbild auf der linken Seite. Die Ausstattung des Armaturenbretts beschränkte sich auf einen Tacho, den Lichtschalter für das „Zyklopaenge“ und einen Startknopf für die Elektrik des Fahrzeugs. Bergab und mit Rückenwind schaffte der 10-PS-Motor eine Höchstgeschwindigkeit von 60 Kilometern pro Stunde. Das war für damalige Maßstäbe Schwindel erregend. Der Benzinverbrauch von vier Litern auf 100 Kilometern könnte sich aber auch heute sehen lassen.

Als die Nachfrage nach dem günstigen Wagen stieg, erweiterten die findigen Hanomag-Ingenieure das Angebot. Sie befestigten auf dem Heck des Kommissbrot einen Laderaum für Lasten bis 750 Kilogramm. Der erste Klein-Lkw war geboren. Später wurden eine Wasserpumpe und eine ausklappbare Holzleiter hinzugefügt, und das Auto sauste als Minifeuerwehr durch Hannovers Straßen. Um das Stadtauto in einen Reisewagen zu verwandeln, wurden auf dem Limousinenmodell Halterungen



Fotos: Stefan Arend (4)

Glanzvolle Armaturen.

für einen großen Lederkoffer montiert. Ausflugsfahrten in den Harz stand nun nichts mehr im Wege.

Große Erfolge feierte das Multifunktionsauto auch im Rennsport. Um die Geschwindigkeit zu steigern, wurde das Fahrzeuggewicht um 100 Kilogramm verringert – durch eine Karosserie aus Korbgeflecht. Die hannoversche Korbflechterei Hermann Mohrhoff fertigte das windschnittige Chassis und erhöhte damit das Tempo auf 90 Kilometer pro Stunde. In seiner Leistungsklasse gewann der Kommissbrot fortan jedes Rennen.

Verwendung fand der Kommissbrot auch beim Militär. Da der deutschen Reichswehr gemäß dem Versailler Vertrag nur wenige Panzer zustanden, griff das Heer in Manövern häufig auf Attrappen zurück. Der „kleine Hanomag“ war als robustes und geländegängiges Fahrzeug bekannt, und so wurden ihm kurzerhand Kanonentürme aus Pappe übergestülpt. Die goldene Zeit des Kommiss-



Adolf Eberl mit dem Hanomag „Sturm“.

brots ging schon nach drei Jahren zu Ende. 1928 verdrängte das Modell Dixi der Eisenacher Motorenwerke den „kleinen Hanomag“ vom Markt, denn der Dixi bot für noch weniger Geld mehr Komfort. Die charakteristischen Rundungen des Kommissbrot setzten jedoch ästhetische Maßstäbe. „Autofans meinen, dass die Karosserie des neuen Audi TT dem kleinen Hanomag ziemlich ähnlich sieht“, sagt Horst-Dieter Görg. Der Journalist hat zur Wolfsburger Ausstellung ein Buch zum Hanomag-Renner herausgegeben. Auf 95 Seiten mit 130 Fotos – zum Teil aus privaten Sammlungen – lässt Görg die alten Zeiten der Autofertigung in Hannover-Linden wieder aufleben.



Horst-Dieter Görg ist mit Hingabe dabei.



Das freigelegte Chassis des „Sturm“.

Ruhe vor dem „Sturm“

Man könnte es sich so leicht machen. Einfach einsteigen in den wunderschönen Hanomag Rekord und losfahren. Oder gegenüber in den VW-Bulli von 1965. Man könnte sich hineinsetzen und alte Geschichten hören, davon, wie ganze Kegeltruppen oder Kindergeburtstage in dem guten Stück spazieren gefahren worden sind, und dann könnte man nach Hause gehen ins Warme. Das alles könnte man machen.

Macht Horst-Dieter Görg aber nicht. Der 46-Jährige steuert am Rekord vorbei, würdigt den Bulli keines Blickes und visiert die hintere linke Ecke des ehemaligen Stalls in Störy bei Hildesheim an. Dort liegt das, was mal ein 1937er Hanomag „Sturm“ war, das „Flaggschiff der Hanomag-Pkw“, wie Görg es nennt. Vom Flaggschiff aber ist heute nur ein Wrack übrig, neben dem rostigen Chassis sind Motor und Getriebe aufgebockelt. Doch Görgs Augen strahlen. „So schlimm der jetzt aussieht“, sagt der Vorsitzende der Hanomag-Interessengemeinschaft, „die Technik ist in Ordnung.“

Erst vor kurzem hat die Interessengemeinschaft das Cabriolet von einem Sammler aus Norwegen erstanden, der mit dem „Sturm“ auf keinen grünen Zweig gekommen war. Jetzt hat sich die etwa 300 Mitglieder zählende Interessengemeinschaft das Auto gesichert – für einen vierstelligen Euro-Betrag. Eine gute Hand voll Leute will sich an der Arbeit am „Sturm“ beteiligen. „Das ist wirklich ein Glücksgriff“, sagt Görg und lässt an dieser Einschätzung keinen Zweifel. Während in Störy der Wind durch die Stallritzen pfeift, sitzt Adolf

Eberl zufrieden in seinem Wohnzimmer in Petze, einige Dörfer weiter. Auch er hat einen „Sturm“, schon seit 1979 – nur ist seiner jetzt fertig. Seit September ist er zugelassen, die ersten Fahrten sind absolviert. Doch Überschwang ist Eberls Sache nicht: „Nein, so ein richtiges Glücksgefühl hatte ich nicht“, sagt der 71-Jährige ruhig. Es gehe eben alles so schwer bei einem so alten Auto – „die Bremsen, die Lenkung, und unbequem ist er auch“. Und dennoch ist ihm der Stolz auf dieses Auto anzumerken. Gut 100 000 Euro ist der bildschöne Oldtimer heute wert. Doch verkaufen würde Eberl ihn nie. „Wenn man so lange an einem Auto gearbeitet hat, will man es am Ende auch fahren“, sagt er – und wenn es sich noch so schwer bremst.

Jahrelang hat Eberl an der Innenausstattung seines „Sturm“ gewerkelt, für Motor, Getriebe und vieles andere Tausende von Euro ausgegeben. Das Ergebnis ist eine Rarität: Kaum mehr als 30 solcher Fahrzeuge gibt es noch auf der Welt, knapp zwei Dutzend davon in Deutschland. Zugelassen, sagt Görg, seien aber nur eine Hand voll. „Den Leuten geht die Lust aus oder das Geld“, sagt er. Ob den Enthusiasten der Interessengemeinschaft das auch passieren werde? Görg überlegt lange. „Ich denke nicht“, sagt er dann. Aber eines ist jedem „Sturm“-Liebhaber klar: „Nur jeder Dritte kommt durch.“

Wichtig: Die Frau müsse mitmachen, sagt Eberl. Seine Maria hat mitgemacht. Sie hat es gar ertragen, dass der „Sturm“ jahrelang im Partykeller stand. Um Eberls Mundwinkel spielt erstmals ein kleines Lächeln, dann resümiert er trocken: „Meine Frau ist begeistert.“ fx

Verantwortlich: JUTTA KRAUSE



Steht wunderschön restauriert im Zeithaus der Autostadt Wolfsburg: der legendäre Kommissbrot.

Über 20.000 Autos auf einen Blick

unter
www.neuepresse.de
oder www.haz.de

Neue Presse
Hannoversche Allgemeine