



# Club - Nachrichten







# Jenseits des Großen Teiches

## Die Geschichte von DKW in den USA

### Teil 6: Umzug an die Westküste

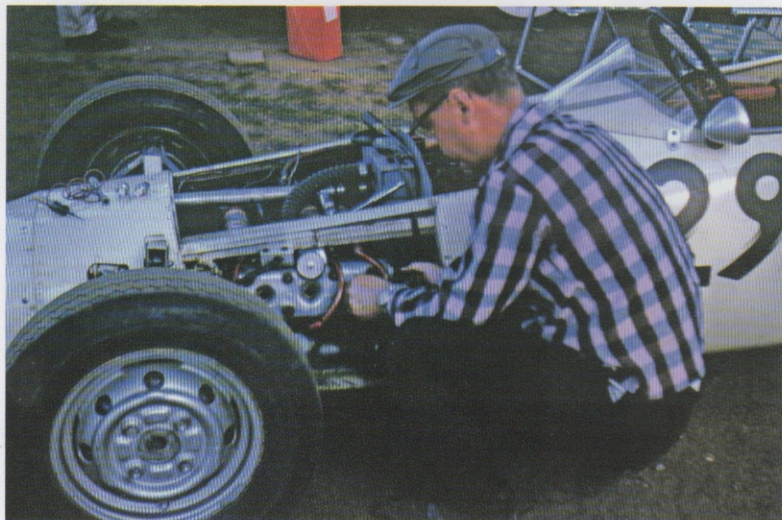
Ich muss nochmals auf die Zeit ca. Jahresmitte 1963 zurückkommen. Ich hatte erwähnt, dass sich nach der Einführung der 62er Modelle des DKW Junior und des Auto Union 1000 der Verkauf nur sehr schleppend entwickelte, obwohl das Produkt in vieler Hinsicht besser geworden war.

Von den Rückschlägen, welche die neue "Oil Injection" in Bezug auf die Haltbarkeit der Motoren mit sich bringen würde, wussten wir ja zu diesem Zeitpunkt noch nichts.

Die wirtschaftlichen Schwierigkeiten bei Studebaker trafen uns aber zu einem ungünstigen Zeitpunkt und selbst

*oben:  
Mit dem F 12  
Roadster unter-  
wegs auf der  
Route 1 entlang  
der Pazifikküste  
in Kalifornien.*

Mercedes-Benz musste darunter leiden. Erstmals füllten sich auch hier die Lagerhallen und von der Studebaker Seite konnte oder wollte man nichts mehr tun. Zur quasi Entschuldigung will ich allerdings erwähnen, dass sich allmählich beim amerikanischen Autopublikum eine gewisse Müdigkeit in Bezug auf Importwagen breit machte. Es hatten ja fast alle europäischen Marken versucht hier Fuß zu fassen, ohne allerdings dem Kundendienst genügend Gewicht beizumessen. Die einzigen Ausnahmen waren Volkswagen und eben Mercedes-Benz. Besonders Volkswagen war es gelungen, einen ausgezeichneten, flächendeckenden Kundendienst aufzubauen, was sich dann auch in ständig steigenden Verkaufszahlen niederschlug. Fast alle anderen europäischen Marken sind dann auch, in einem Prozess der sich über mehrere Jahre erstreckte, wieder vom Markt verschwunden. Es war die Zeit, als die Japaner gerade erst anfangen, die

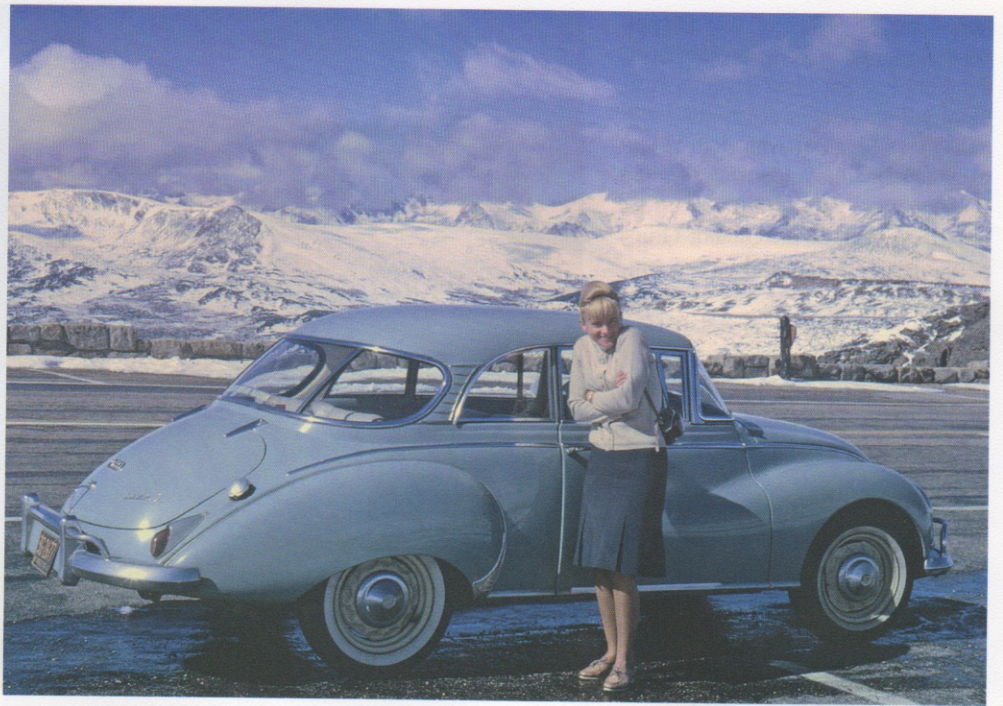


*links:  
In meiner Frei-  
zeit, in der wir  
oft Sportwagen-  
rennen besuch-  
ten, half ich im-  
mer noch ge-  
legentlich priva-  
ten Rennfah-  
rern, die einen  
Formel Junior  
mit DKW Motor  
fuhren.*



internationalen Märkte für sich zu entdecken! Und kaum jemand hat diese ersten Schritte damals ernst genommen.

Mit dem fehlenden Absatz und dem Stopp der Neueinfuhren war es nur eine Frage der Zeit, wie lange DKW-A (DKW American Inc.) noch bestehen würde und ich musste mir überlegen, wie denn meine eigene berufliche Zukunft aussehen würde. Ich hatte zwar ursprünglich nicht die Absicht gehabt, für immer in den USA zu bleiben, wusste aber natürlich auch von der ungewissen Zukunft der Auto Union in Deutschland, und dass eine Rückkehr zu diesem Zeitpunkt vielleicht nicht unbedingt angebracht war. Bei verschiedenen Tagungen und anderen Treffen in den USA hatte ich unter anderem auch die Leute von Volkswagen kennengelernt, Herrn Bruhns, den Kundendienstlei-



*oben:  
Mit unserem  
AU 1000 S  
Coupé von  
1962 unterwegs  
in den USA.*

*links:  
Scheunenfund -  
ein 3-Zylinder-  
Zweitaktmotor  
aus der Pionier-  
zeit des Auto-  
mobils.*

*unten:  
Als Filmema-  
cher am Grand  
Canyon*

Es wurde dann geregelt, dass für das nächste Jahr bereits die Hälfte meines Gehalts von MB getragen wurde und ich für einige Wochen nach Unter-türkheim "zur Ausbildung" geschickt wurde, bei der ich durch alle entsprechenden Abteilungen geschleust wurde. Nach meiner Rückkehr nach New York wurde ich dann schon teilweise bei bestimmten MB-Projekten eingesetzt.

Um etwa dieselbe Zeit, Jahresmitte 1963, besuchte uns der frühere Ex-portleiter der Auto Union, Hermann Winkler. Er war jetzt für die Quandt Gruppe mit dem "Amphicar" tätig und versuchte uns, DBNA (Daimler-Benz of North America) oder DKW-A, in den USA für den Vertrieb dieses ungewöhnlichen Fahrzeuges zu in-



ter, Barbara Nordhoff, die Tochter des Generaldirektors Heinrich Nordhoff, und selbst Carl H. Hahn, den Präsidenten von Volkswagen of America. In einem Gespräch mit Herrn Hoppe und Herrn Gerth äußerte ich meine Absicht, mit den VW Leuten ins Gespräch zu kommen. "Das kommt überhaupt nicht in Frage", sagte Herr Hoppe, "wir brauchen Sie noch!" Und erstmalig wurde mir vertraulichst angedeutet, dass eine Studie erstellt würde, wie man Studebaker als Distributor ablösen könnte, um danach den Verkauf in eigener Regie zu übernehmen. Unter diesen Bedingungen war ich durchaus an einem Wechsel zu Mercedes-Benz interessiert, wollte aber nach Möglichkeit den DKW Kundendienst weiterhin ordentlich am Laufen halten.





teressieren. Der Konstrukteur Trippel, der schon in den Vorkriegsjahren an der Entwicklung eines solchen Amphibien-Fahrzeuges gearbeitet hatte und dessen Ideen auch bei dem Volkswagen-Schwimmwagen des Zweiten Weltkrieges Verwendung fanden, hatte die Lizenz an die Quandt-Gruppe vergeben, die daraufhin den Amphicar zwischen 1961 und 1965 vor allem in Berlin produzieren ließ. Herr Winkler hatte schon einige Händler im Großraum New York gewinnen können, die ich dann auf seinen Wunsch mit ihm zusammen besuchte. Es wurden viele Beschwerden über die wenigen bereits gelieferten Fahrzeuge geäußert und ich erklärte dann immer gleich, dass ich nur der Fahrer für Herrn Winkler war! Herr Hoppe und Herr Gerth unternahmen eine Probefahrt mit einem Amphicar im Long Island Sound, aber, wie Herr Hoppe schrieb "geriet unser Versuchsfahrzeug beim Überholen eines großen Motorbootes durch die hohen Bugwellen in so starkes Schwanken, dass das Wasser von oben hereinschlug und wir uns nur mit großer Not ans nahe Ufer retten konnten". Ende des Intermezzos!

Ein anderer Besucher zu dieser Zeit war Frau Elly Beinhorn-Rosemeyer, die erst kürzlich im Alter von 100 Jahren verstarb. Sie besuchte einige Flugzeug-Clubs, von denen sie zu Flug-Treffen eingeladen war. Es war mir ein Vergnügen, sie für ein paar Tage mit dem 1000 S betreuen zu können und mit ihr ins Gespräch zu kommen. Der größte Erfolg von Bernd Rosemeyer, wie sie mir sagte, war sein



Sieg 1937 beim Vanderbilt Cup auf Long Island.

In meiner Freizeit, in der wir oft Sportwagenrennen besuchten, half ich immer noch gelegentlich privaten Rennfahrern, die einen Formel Junior mit DKW Motor fuhren. Im Herbst 1963, sprach mich ein wohlhabender Rennfahrer, Malcolm Donaldson, an und bat mich um Hilfe. Er hatte einen "Zink" Rennsportwagen mit DKW Motor erworben, war aber mit der Mechanik des Wagens nicht vertraut. Über den Winter half ich ihm dann, das Fahrzeug gründlich vorzubereiten. Es war ein hübsches, sehr ordentlich gefertigtes Fahrzeug, mit einem von Mantzel bezogenen 850ccm Mo-

*oben:  
Der "Zink petite" war ein wirklich schön gestylter Rennsportwagen mit einem 850 ccm Motor aus dem DKW Junior.*

*unten:  
Front- und Heckteil konnten zwecks besserer Zugänglichkeit aufgeklappt werden.*

tor, der als Mittelmotor eingebaut war. Zur besseren Zugänglichkeit war das Fahrzeug mit zwei großen Hauben, vorne und hinten, versehen.

Das Fahrzeug war bereits in der Saison 1963 unter dem Namen "Zink petite" sehr erfolgreich gelaufen, und der Fahrer Bill Greer konnte damit die amerikanische Meisterschaft in der Klasse "H-Modified" (bis 850ccm) erzielen. Einige Fachzeitschriften bezeichneten diesen DKW Rennsportwagen auch als das seinerzeit "schönste Rennfahrzeug".

So lange ich 1964 noch in New York war, half ich Malcolm Donaldson dann noch bei einigen Rennen in den Neu-England Staaten, die er, wie ich mich erinnere, all mit einem Sieg beendete. Nach über 40 Jahren hat sein Sohn kürzlich mit mir Verbindung aufgenommen; das Fahrzeug ist jetzt wieder in seinem Besitz, leider total verkommen. Zu meinem Leidwesen musste ich hören, dass die einst so wohlhabende Familie durch wirtschaftliche Fehlschläge in Schwierigkeiten geriet und beide Eltern nicht mehr am Leben sind.

Doch zurück in die 60er Jahre. Anfang 1964 besuchte uns dann, wie in der vorhergehenden Folge schon erwähnt, der neue Auto Union Exportleiter Knödler. Als Folge unserer Besprechungen holte ich dann im Juli 1964 den F 12 Roadster Testwagen im Ingolstädter Werk ab, den ich während meines Urlaubs und meiner weiteren "Schulungszeit", besonders am neuen Mercedes 600, im Daimler-Benz Werk Untertürkheim, als Dienstfahrzeug benutzte.







Vorher war ich schon von der DBNA gefragt worden, ob ich an einer Versetzung an die Westküste interessiert sei, da die Firma in jeder der Zonen der MBS einen zuverlässigen Mitarbeiter, eine "Vertrauensperson" haben wollte. (Damals haben die Firmen noch gefragt!). Es deuteten jetzt schon viele Zeichen auf den "Umsturz" hin, wenn auch der Termin und besonders die Bedingungen noch nicht feststanden. Diese "Vertrauensperson" in jeder der Zonen sollte auch Berichte über die Qualität der einzelnen Händler an das Hauptquartier in New York machen, denn Mercedes-Benz wollte

*oben:  
Malcolm Donaldson hatte mich gebeten, seinen DKW technisch zu betreuen.*

*unten:  
Der "Zink"-DKW erinnerte in seiner Formgebung ein wenig an den Jagaur D-Type.*

keineswegs bei der Ablösung von MBS/Studebaker alle Händler übernehmen. Wir, d.h. meine Frau und ich, waren sehr interessiert, die Westküste und besonders Kalifornien besser kennen zu lernen und stimmten einer Versetzung sofort zu. Mein neuer Wirkungsort sollte Los Angeles sein und ich sollte gleich nach meinem Deutschlandaufenthalt dorthin umziehen. Demzufolge wurde dann auch der Roadster direkt von Deutschland nach Los Angeles verschifft. Über den Ausgang des Tests und den Verbleib des Roadsters habe ich schon berichtet. Die Absprache war weiterhin,

dass ich mich auch in Zukunft um DKW Kundendienst Angelegenheiten kümmern würde. Das war insofern wichtig, da sich allmählich auch unsere vertraglich gebundenen DKW Techniker absetzten, sobald deren Vertrag auslief. Meine gesamte technische DKW Literatur wurde ebenfalls mit nach Los Angeles umgezogen und ist sogar noch heute in meinem Besitz, zusätzlich zu meiner Vorkriegsliteratur vom väterlichen DKW Betrieb!

Im Rahmen des (leider) heute nicht mehr sehr aktiven DKW Clubs in den USA konnte ich schon vielen DKW Besitzern helfen. Der älteste DKW hier in den USA ist übrigens ein P 15 Roadster von 1928!

Nach meiner Rückkehr von Deutschland bereitete ich unseren Umzug vor. Das Mobiliar wurden natürlich von einer Speditionsfirma transportiert, wir aber fuhren mit meinem 1962er AU 1000 S, meinem letzten Dienstwagen, den ich von der Firma gekauft hatte, quer durch die ganzen USA. Ich fuhr ihn wirklich gern und wollte ihn ungern aufgeben, obwohl ich jetzt auch einen Mercedes 220 S als Firmenwagen bekam.

Es war jetzt September, wir ließen uns die Zeit und hatten eine wirklich herrliche Reise, bis ... ungefähr 30 Meilen vor Chicago der Motor blockierte. Normalerweise hätte ich, bei einem vermuteten Kolbenfresser, nur etwas gewartet und hätte dann wieder gestartet. Aber diesmal ging nichts, der







links:  
Fahrlager-  
Atmosphäre  
Mitte der 60er  
Jahre. Der  
"Zink petite"  
wird zum Start  
geschoben.

ter, durch Salt Lake City, Utah, die Rocky Mountains in Colorado, den Zion National Park und den Bryce Canyon sowie den Grand Canyon in Arizona bis nach Las Vegas, Nevada, was wir ausgiebig erkundeten. Dann ging es weiter durch das Death Valley in Kalifornien nach Los Angeles. Trotz vieler schöner Fahrten in späteren Jahren sollte das unsere schönste Fahrt in den USA bleiben!

Von da ab habe ich bei jedem Tanken, nachdem ja die R1-Ölpumpe im Fahrzeug verblieben war, pro Tank noch zusätzlich ca. 1/3 ltr. Öl zugesetzt, mit dem Resultat, dass das Fahrzeug insgesamt bei mir und einem späteren Besitzer, mit dem ich in Verbindung blieb, insgesamt ca. 150.000 Meilen ohne Reparaturen lief.

In Pasadena bei Los Angeles traf ich dann auch Peter Satori wieder, den ehemaligen DKW Importeur für die Westküste. Ich kannte ihn von seinen gelegentlichen Besuchen im Werk, hatte ihn dann aber in den USA nicht mehr wiedergesehen. Er begrüßte mich herzlich, wie einen alten Freund.

Spät im Jahre 1964, während ich einen Händler besuchte, überraschte mich Herr Gerth telefonisch mit der Nachricht, dass Auto Union/DKW von Volkswagen übernommen würde. Das ergab eine vollkommen neue Situation, über die ich in meiner abschließenden Folge berichten werde, so wie auch über ein uns durch Ungeschicklichkeit entgangenes Millionengeschäft.

Otto Hofmann

Motor war bombenfest. Also abschleppen zum Händler Loeber Motors in Chicago! Das war mir mit einem DKW noch nie passiert, selbst nicht mit dem in meiner Schweizer Zeit erworbenen F 7 Holka (mit Stahlkarosserie). Die Demontage zeigte, dass infolge mangelnder Schmierung die Kolbenring-Nuten ausgeschlagen waren, so dass sich die Ringe im Kolben über den Stift drehen konnten. Als Resultat

blieben die Kolbenring-Enden in den Kanälen hängen, wodurch die Kolben zerstört wurden. Der Motor war noch mit der ersten Ausführung der Ölpumpe (Typ R1) ausgestattet, die ja dann später durch die R2-Pumpe mit erhöhter Förderung ersetzt wurde. Das war also meine eigene persönliche Erfahrung mit der R1-Pumpe. Nach dem Ersatz der Kolben und beendeter Reparatur ging die Fahrt wei-

unten:  
Die Weite des  
nordamerikanischen  
Kontinents hat mich  
immer fasziniert.

