

HALWART SCHRADER

„Mit der Karre

kommste

nicht weit

“

□ □ □

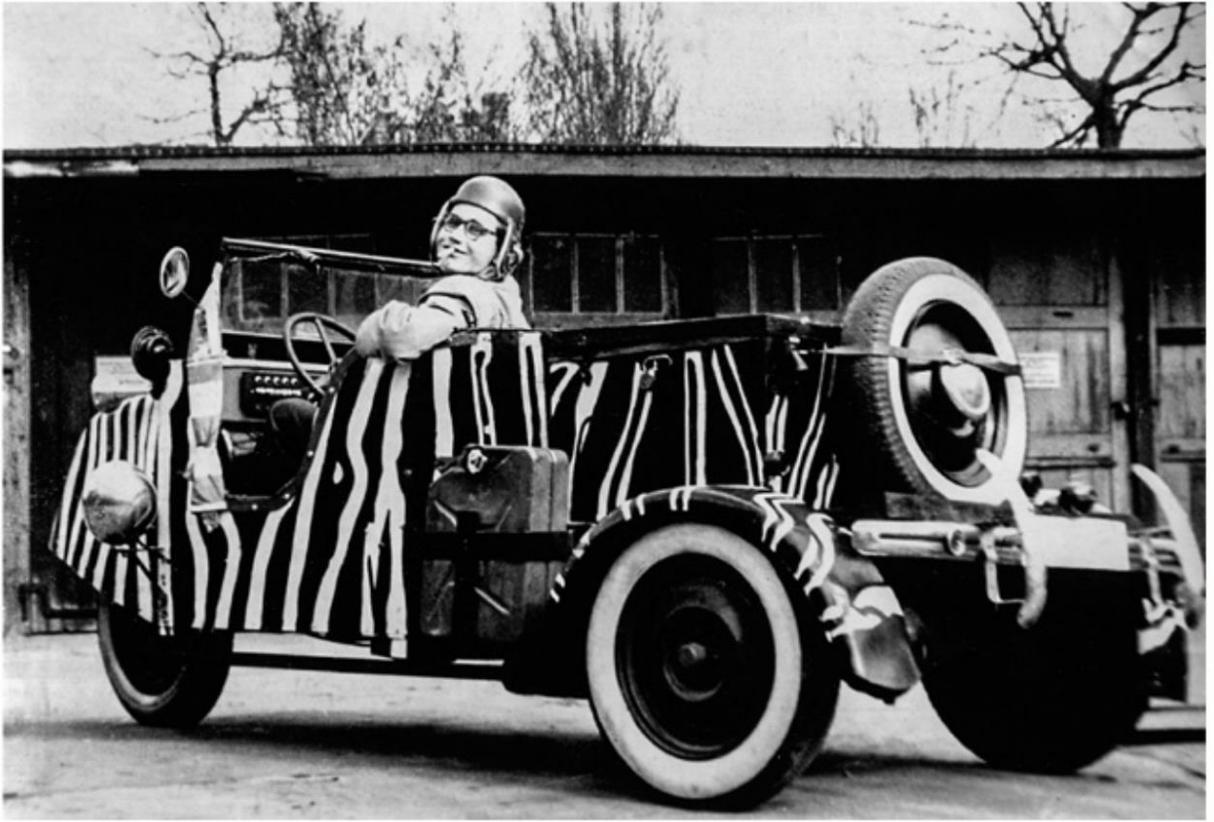
AUTOMOPHILE ERINNERUNGEN



DELIUS KLASING

BORGWARD FW 200, 1938:

Mein erstes eigenes Auto – ein Mordopfer



Das fast fertige Zebra mit Helfer Grünberg am Lenkrad



Mitte Oktober 1954 – ich war 19 Jahre jung – erwarb ich von einem Kohlenhändler namens Hildebrand im Berliner Stadtteil Wittenau mein allererstes Auto. Es war ein dreirädriges Pritschenfahrzeug. Um es gleich zuzugeben: Trotz intensiver Bemühungen im Verlauf von zwei Jahren war das Auto nie wieder zum Leben zu erwecken.

Auf dieses Abenteuer hatte ich mich eingelassen, ohne dass ich einen Führerschein besaß. Den hatte ich erst zwei Monate später. Schon etwas länger besaß den »Lappen« aber mein Studienkollege Peter Alban, der mit mir gemeinsam das Dreirad von Wittenau in eine angemietete Garage in der Blissestraße fuhr – dies sollte die einzige längere Fahrt mit meinem ersten Auto bleiben, und Peter Alban blieb der einzige Mensch, der den dreirädrigen Borgward, so lange ich ihn besaß, je über eine Entfernung von mehreren Kilometern bewegt hat. Ohne, später aber auch mit Führerschein tat es der Wagen bei mir kaum mehr als zehn Meter. Er verließ nie wieder auf eigener Achse den Garagenhof.

Das für 250 Mark – soviel hatte ich gerade auf meinem Postsparkonto – erworbene Vehikel hatte einen (theoretisch) 7,3 PS leistenden 199-cm³-Einzylindermotor. Wer sich einigermaßen auskannte, sagte: Aha, ein alter Goliath! Aber in den Papieren und in der Betriebsanleitung stand: Borgward FW 200. Sein Kaufpreis lag deutlich unter dem eines Dixi oder gar DKW. Die bekam man nicht unter 700 bis 900 Mark.

Ich glaubte, mein so günstig erworbenes Dreiradfahrzeug erst einmal gänzlich zerlegen zu müssen. Dadurch ermordete ich es auf grausame Weise, zerstückelte es und riss es in 100 Teile, und das nicht allein aus dem Grunde, seine Anatomie so gründlich wie möglich kennenzulernen, sondern um den ehemaligen Brikett-Lieferwagen anschließend in einen offenen Sportzweisitzer zu verwandeln, mit einer Gepäckkiste auf der Heckplattform.

Dabei wäre es ein Leichtes gewesen, das brave Autochen einfach »nur« zu renovieren, es vom Kohlenstaub zu befreien und, wo nötig, instand zu setzen. Die kleine, zweisitzige Kabine, die Pritsche dahinter, die Fronthaube – alles war ja im Originalzustand und hätte lediglich einer Auffrischung bedurft. Etwas mehr als Kosmetik freilich, denn das Auto wies etliche Beulen, Schrammen und Dellen auf, eine ausgeschlagene Lenkung und defekte Bremsen. Aus heutiger Sicht jedoch wäre ein restauriertes Dreirad Modell FW 200 ungleich wertvoller als ein obskurer Eigenbau, der mehr oder weniger zufällig ein Borgward-Chassis besitzt.



Die »Dreikantfeile« nach ihrer Zerlegung

Meine Freunde Peter Alban und Pit Rades verstanden mehr von Technik als ich. Doch ihnen blieb es wie mir verwehrt, die in vielen Freizeitstunden umgebaute und dabei in vieler Hinsicht verhunzte »Dreikantfeile« mittels Dynastarter wieder zum Laufen zu bringen. Bis zum Garagenhof hatte es der Wagen doch geschafft, warum streikte der Motor jetzt?

Immer und immer wieder luden wir die kleine 6-Volt-Batterie auf, reinigten die Zündkerze, spritzten eine kleine Appetitdosis Feuerzeugbenzin in den Ansaugluftfilter. Der Motor hustete dann ein paar Takte, beförderte eine Ölwolke aus dem Auspuff, verschluckte sich und erstarb. Zu dritt schraubten und klopfen und feilten und schweißten wir an dem armen Dreirad herum, das mich schon traurig aus seinen großen Augen anblickte, wenn ich am Sonnabendmorgen das Garagentor öffnete. Diese großen – viel zu großen – Augen waren zwei Scheinwerfer, die von einem Horch Achtzylinder stammten; für ein paar Mark hatte ich sie bei einer Autowerkstatt in Berlin-Schöneberg erhalten, zusammen mit Stoßstangen von einem alten DKW. Der Mann, dem die Werkstatt in der Hauptstraße neben dem Postamt gehörte, besaß einen riesigen, schwarzen Cadillac, den er einem amerikanischen Offizier abgekauft hatte. Ich habe es noch im Ohr, wie er einen Lehrjungen