



DKW F2

Der wiedergefundene Traumwagen

Der Basler Fahrlehrer Ernst Dill erfüllte sich 1950 einen Bubentraum und entwarf für sich einen eigenen Roadster. Seine Tochter Liliane kannte das Auto nur aus dem Familienalbum und machte sich auf eine jahrelange Suche. Mit Erfolg. Nach einer langen Odyssee steht das Einzelstück heute komplett restauriert in ihrer Garage.

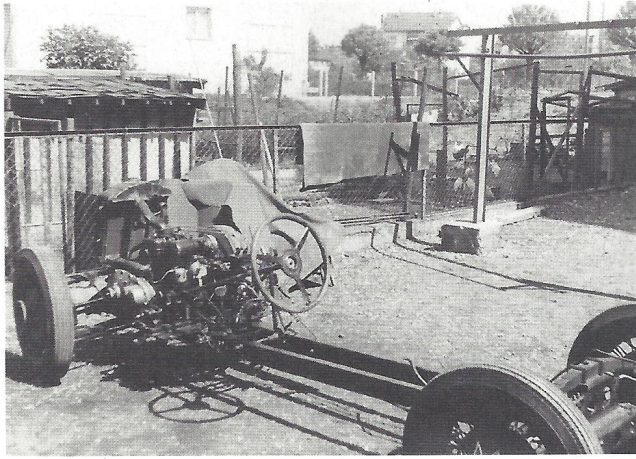
Text: Stefan Fritschi,
Bilder: Richard Meinert (9), Archiv Familie Dill (6)

Im Familienalbum stiess die Basler Blindenführhundeausbilderin Liliane Dill immer wieder auf Fotos eines hübschen Sportwagens, den ihr Vater Ende der Vierzigerjahre entworfen und bis 1962 gefahren hatte. Sie selbst hat das Einzelstück leider nicht mehr erlebt. Aber da die Fahrerin eines VW Karmann Ghia ein Autofreak ist, liess der sagemumwobene Roadster sie nicht mehr los.

Lilianes Vater Ernst war Flugzeugmechaniker und später Fahrlehrer – und ein begnadeter Tüftler. Irgendwann wollte er sich wohl ein Fortbewegungsmittel nach eigenem Geschmack schaffen. Das Ergebnis war ein 1950 fertiggestellter Roadster mit der Bezeichnung «Super» auf Basis eines vorderradgetriebenen DKW F2 Meisterklasse 601, gebaut 1933. Chassisnummer 34.054 wurde als elfenbeinfarbiges Cabriolet mit beige Stoffsitzen deklariert. Erste Fotos zeigen Ende der Vierzigerjahre das vollkommen gestrippte Rolling Chassis. Darauf skizzierte Ernst Dill seinen Traumwagen. Die Aufbauarbeiten begannen 1949 bei der Karrosserie Frangi in Fribourg, dem Lehrbetrieb von Jo Siffert. Rund ein Jahr später wurde das fertige Auto an der Birsstrasse in Basel gesichtet, erst mal noch ohne Zulassung. Diese erfolgte am 12. Mai 1950.







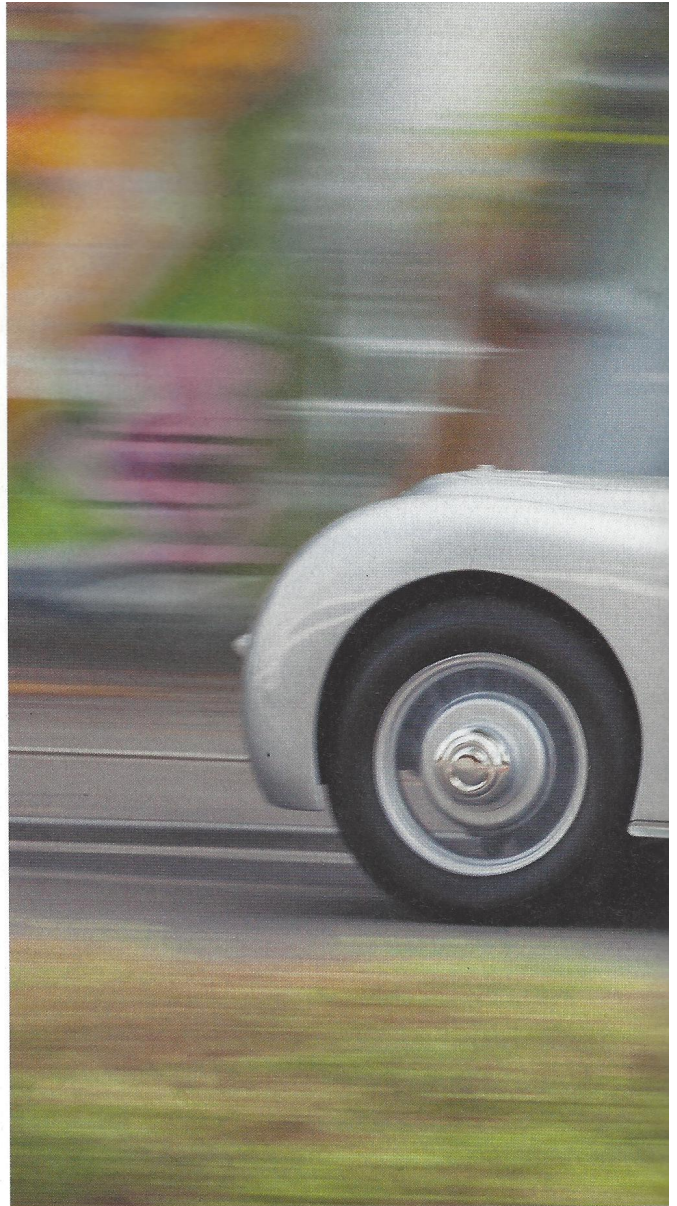
Das Fahrgestell des DKW Meisterklasse F2 mit Speichenrädern von 1933, auf dem Ernst Dill ab 1949 seinen «Super» aufbaute.



Offensichtlich unternahm der Meister mit seinem damals noch dunkelgrün lackierten Werk und seiner Begleiterin viele Touren.



Der zwischenzeitlich rote Roadster mit eckiger Frontscheibe zeigt sich bei seiner Wiederentdeckung 1999 in bedauerndem, aber fast vollständigem Zustand.



Damals sehr zeitgemäss – zumindest optisch

Die nach hinten abfallende Flanke mit geraden Seitenwänden gibt es in ähnlicher Form beim 1948 frisch lancierten Jaguar XK120, den Kühlergrill ebenso. Er stellt aber auch eine umgedrehte Interpretation des Auto-Union-Silberpfeil-Themas dar. Trotzdem ist der Entwurf von Meister Dill sehr eigenständig und passte gut in die Zeit. Die nach vorn ansteigende Motorhaube mit weit vorne liegendem Schwerpunkt, quadratische Scheinwerfergitter und natürlich die vom Ausgangsprodukt diktierte schmale Spur bei gleichzeitig recht hohen Flanken machen den Eigenbau unverwechselbar. Das gilt natürlich auch für die anfangs montierte Kühlerfigur, einen stilisierten Steinbock. Doch ohne den Auto-Union-Schriftzug wäre der nur mit «Super» beschriftete DKW kaum zu identifizieren. Am Klang hingegen schon, denn unter der langen Haube, die mindestens einen Reihensechszylinder suggeriert, rumort ein DKW-F4-Zweizylinder-Zweitakter. Der originale F2-Antrieb mit 584 ccm und 15 PS wurde durch das 692 ccm grosse und auf 20 PS erstarkte Aggregat aus dem F4 ersetzt. Es könnte gut sein, dass der Originalmotor den Tuningaktivitäten von Ernst Dill nicht gewachsen war und sich bald verabschiedete. Doch auch das F4-Triebwerk musste einige Optimierungen über sich ergehen lassen. So wurde der Wagen beispielsweise mit einer Motorbremse nachgerüstet, deren Wirkung sich jedoch als kaum nachweisbar erwies. Die Ein- und Auslasskanäle wurden ebenfalls modifiziert.



Die Karosserie bekam eine maschinengrüne Lackierung, das Interieur eine ebenfalls grüne Lederausstattung. Hinter der nicht verstellbaren Sitzbank befand sich ein Verdeckkasten mit glatt abschliessendem Deckel, der das etwas schwer zu handhabende Aufziehdach beherbergte. Dieses bedingte eine kantige und wenig sportlich wirkende Frontscheibe, die allerdings meist heruntergeklappt war und sich so den Blicken entzog. Das tat auch eine Notsitzbank, welche hinter dem Verdeckkasten unter einer weiteren Klappe versteckt war. Somit war der Roadster ein veritabler 2+2-Sitzer. Das Reserverad fand sich im Heck in einem separaten abschliessbaren Fach. Vier runde Leuchten und eine mittige Bremsleuchte markierten das schlichte Heck.

Vermutlich langer Dornröschenschlaf

Ernst Dill verliebte sich eines Tages in eine Frau, die bereits zwei Kinder aus erster Ehe hatte: die spätere Mutter von Liliane. Somit verschoben sich die Prioritäten, und am 26. März 1962 verkaufte Dill den kleinen Traumwagen für 600 Franken an einen seiner ehemaligen Fahrschüler. Dieser entfernte die Steinbockfigur, deaktivierte die wirkungslose Motorbremse, konstruierte seitliche Steckscheiben, montierte eine Heizung und lackierte das Auto in sportlichem Signalrot. Eine weitere Modifikation konnte glücklicherweise nicht durchgeführt werden. Es sollten nämlich noch ordentliche Stossstangen an die «nackte» Karosserie, aber es fand sich nichts Passendes.

Der Zweitbesitzer behielt das Auto bis etwa 1965 und verkaufte es dann an einen weiteren, namentlich bekannten Mann, der den Wagen wiederum einige Jahre später in die Ostschweiz verschenkte. Von einer erneuten Zulassung ist nichts bekannt. Vermutlich stand der «Super» danach jahrzehntelang in einer Scheune in Berneck SG und döste vor sich hin.

Wiederentdeckung in Liechtenstein

1999 bekam ein Liechtensteiner Sammler Wind von der unbekannteren Rarität. Mangels Informationen – Ernst Dill war 1987 verstorben – wandte er sich an die «Automobil Revue», die im Oktober ein Foto des frisch aus der Scheune gezogenen Oldies publizierte. Gleich mehrere Leser meldeten sich, die den Basler Roadster auf dem Foto erkannten. Auf diese Weise gelangte die frohe Kunde, dass der längst verschrottet geglaubte DKW noch am Leben war, auch zu Liliane Dill. Sie kontaktierte den Besitzer und stellte sich ihm als Tochter des Schöpfers seiner Neuerwerbung vor. Allerdings war von Beginn an klar, dass er ein leidenschaftlicher Sammler ist, der dieses einmalige Stück restaurieren und der Nachwelt erhalten will. Von Verkaufsabsichten keine Spur. Aber Liliane blieb am Ball.

Die achtjährige Restaurierung wurde vom Sammler sehr gründlich ausgeführt. Das war auch notwendig, denn die Blechkarosserie hatte in den fast 50 Jahren stark gelitten, wie auf Bildern von 1999 zu erkennen ist. Kein Teil blieb unangetastet. Zum Glück war fast alles noch da, mit Ausnahme

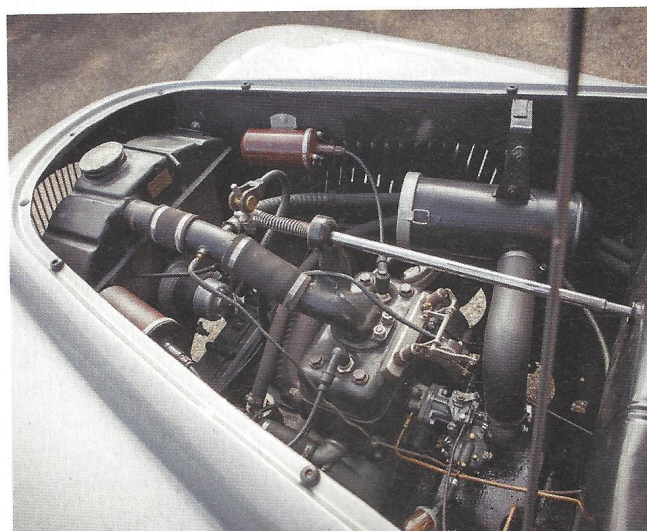


Zwei schwarz belederte Einzelsitze und eine Doppelhüte kamen im Zug der Restauration hinzu; das Verdeck entfiel, aber die Notsitze blieben.

von Kleinigkeiten. Bei der Restaurierung wurden einige Änderungen vorgenommen, das Verdeck beispielsweise durch eine Persenning ersetzt. Im ehemaligen Verdeckkasten ist jetzt ein Kofferraum untergebracht. Durch diese Entscheidung konnte auch die kantige Windschutzscheibe gegen ein abgerundetes, eleganteres Exemplar getauscht werden. Die Verdeckklappe wurde mit zwei Höckern versehen. Der Grund dafür sind neue Sitze, welche etwas höhere und oben abgerundete Lehnen aufweisen und die alte Bank ersetzen. Zudem ist der Fahrersitz nun verstellbar. Auf das mittige Bremslicht am Heck wurde verzichtet. Dessen Funktion übernehmen die anderen vier Leuchteinheiten. Die augenfälligste Neuerung betrifft allerdings die Farbgebung: Silber drängt sich für einen Auto-Union-Renner förmlich auf; auch wenn der gewählte Farbton von der Konkurrenz stammt, nämlich von Mercedes. Das Grün des Leders ist einem klassischen Schwarz gewichen.



Die umfangreiche Instrumentierung erstrahlt wieder im Neuzustand. Der Rückspiegel wanderte von der Windschutzscheibe auf das Armaturenbrett.



Der F4-Motor ersetzte irgendwann das originale F2-Triebwerk und ist für die lange und hohe Fronthaube verantwortlich, die einen Sechszylinder vermuten lässt.



Rückkehr in heimatliche Gefilde

2007, also ganze acht Jahre später, war es endlich soweit. Der neu aufgebaute DKW trat seinen Weg vom liechtensteinischen Triesen nach Basel an. Er war natürlich kein Billigangebot, aber für Liliane die einmalige Chance, den Traum ihres Vaters weiter zu leben. Der «Super» ist allerdings nicht einfach zu fahren. Vor dem Starten des Dynastart-Anlassers – per Fussknopf rechts neben dem Gas – muss der Dekompressionshebel betätigt werden, dann lässt man etwa drei Sekunden Gemisch in den Solex-Flachstromvergaser tröpfeln. Bei richtiger Menge beginnt es zu rattern, und die blaue Rauchfahne meldet erfolgreichen Vollzug. Eine Diebstahlsicherung ist jedenfalls überflüssig. Kupplung und Getriebe gehen in kaltem Zustand sehr schwer, wenn das Fett noch fest ist. Der erforderliche Pedaldruck bleibt auch in warmem Zustand hoch. Über den Pedalen sitzt ein Fussknopf, der alle 500 km betätigt werden sollte: die Zentralschmierung. Ein weiterer Hebel unter dem Armaturenbrett ist für den Freilauf zuständig. Einmal in Fahrt, läuft der 730 kg schwere DKW ausgezeichnet. Die Fahrleistungen in der Ebene sind prima, denn vermutlich wurden durch Ernst Dills Optimierungen noch ein paar mehr Pferdchen als die angegebenen 20 herangezüchtet. Die Lenkung ist sehr präzise, aber schwergängig, die Federung hart, die Bremsen erfordern eine gesunde Wadenmuskulatur, die Wirkung der vier Trommeln ist trotzdem mässig. Das gilt auch für Strassenlage, Geradeauslauf und Kurvengängigkeit: alles mittelprechtig. Einzig die Abstufung des Dreiganggetriebes mit Krückstockschaltung überzeugt. Es ist eben alles Vorkriegstechnik. Somit bleibt die Frage, warum Ernst Dill nicht ein moderneres Basisfahrzeug genommen hatte. Möglicherweise war der DKW ein Gelegenheitskauf, und die schnelle und einfache Verwirklichung des eigenen Entwurfs stand über anderen Überlegungen. Ausserdem hatte die Zweitaktgemeinde in den Fünfzigerjahren immer noch sehr viele Anhänger, die nicht einsahen, warum sie auf einen komplizierten und aufwendigen Viertakter umsteigen sollten, nur weil der ein bisschen weniger raucht. Und rauchen durfte man damals ja noch...

Technische Daten: DKW F2 Super



Türen, Sitze	2, 2 (+2 Notsitze)
Länge	4000 mm
Breite	1480 mm
Höhe	1170 mm (offen, mit aufgeklappter Scheibe)
Radstand	2610 mm
Spur v/h	1100 mm
Wendekreis	12 m
Leergewicht	730 kg
Motor	2 Zylinder in Reihe, vorn quer, Zweitakt, Umkehrspülung
Vergaser	1 Solex-Flachstrom
Kühlung	Thermosiphon-Wasserkühlung
Antrieb	Vorderräder
Getriebe	3-Gang manuell, Krückstockschaltung, Freilauf
Hubraum	692 ccm
Bohrung x Hub	76 x 76 mm
Leistung	> 20 PS bei 3500/min
Drehmoment	57 Nm bei 2300/min
Höchstgeschwindigkeit	ca. 90 km/h
Verbrauch	Benzin 6,5 l/100 km, Öl 0,3 l/100 km (Zweitaktgemisch 1:25; Werksangaben)