

# CLUBNACHRICHTEN



D WM MO 58 04 / 10



Helmut Kraus

## WIE VIELE WAREN ES DENN NUN?

### Die Stückzahlen des DKW Monza

Jeder DKW Freund kennt ihn, den 3=6 Monza, jenen DKW Sportwagen mit Kunststoffkarosserie, der in der zweiten Hälfte der 1950er Jahre die Herzen vieler motorsportbegeisterter Fans schneller schlagen ließ. Der DKW Monza war ein typisches Wirtschaftswunderkind und wäre nicht geboren worden, hätte die Auto Union GmbH in Ingolstadt und Düsseldorf nicht im März 1953 den DKW 3=6 (Typ F 91) mit dem leistungsstarken Dreizylinder-Zweitaktmotor vorgestellt. Im Jahr darauf verblüffte der DKW 3=6 die Sportwelt mit Seriensiegen und letztlich mit dem Gesamtsieg in der europäischen Rallyemeisterschaft. Dies war der Hintergrund, vor dem die Geschichte des DKW Monza ihren Lauf nahm.

#### Das DKW Sportcoupé von Dannenhauer & Stauss

Alles begann im Mai 1954. Die Stuttgarter Karosseriebaufirma Dannenhauer & Stauss hatte soeben mit einem VW Cabriolet beim Schönheitsparcour in Wiesbaden einen Preis gewonnen. Daraufhin wurde Kurt Stauss von dem Karlsruher Sportfahrer und Automobilkaufmann Günther Ahrens und dem bekannten DKW Tuner Albrecht Wolf Mantzel aus Hockenheim angesprochen, ob er sich nicht vorstellen könne, eine Sportwagenkarosserie auf einem DKW Fahrgestell aufzubauen. Ahrens und Mantzel gelang es schließlich, Gottfried Dannenhauer und dessen Schwiegersohn Kurt

**Abb. unten** Der 3=6 Monza des Autors vor dem Atomium in Brüssel. Das Bild entstand 2006 anlässlich des dortigen Internationalen Auto Union-Treffens. Interessantes Detail: Sowohl das Atomium, als auch der Monza wurden 1958 gebaut und bei beiden wurde die Restaurierung 2006 abgeschlossen.

**Seite 05: Abb. oben** DKW Monza-Treffen im April 2019 in Wolfegg. Das Bild ist auf dem Parkplatz des Fünfländerblicks bei Eggersried nahe St. Gallen aufgenommen.

**Abb. Mitte** Auf der IAA in Frankfurt im September 1955 präsentierte Dannenhauer & Stauss sein „Sportcoupé mit Kunststoffkarosserie“ auf DKW F 91 Chassis. **Abb. unten** Der vermutlich zweite Dannenhauer & Stauss Wagen, noch auf Basis des F 91, wurde Ende 1955 der Auto Union in Düsseldorf vorgestellt und am Rheinufer zu Werbezwecken fotografiert.



Stauss für die Idee zu gewinnen. So trafen sich die Autoexperten in der Werkstatt in Stuttgart. Es wurde zunächst ein kleines Plastillin-Modell geformt. Völlig unüblich wurde auf Zeichnungen verzichtet, auch später. Ahrens stellte ein DKW 3=6 Fahrgestell (Typ F 91) zur Verfügung, das um 10 cm verkürzt wurde. Unter Leitung von Kurt Stauss wurde ein Mo-

& Stauss als „Sportcoupé mit Kunststoffkarosserie auf DKW-Chassis“ im September des gleichen Jahres auf der Internationalen Automobilausstellung (IAA) in Frankfurt vor. Der Sportwagen stieß auf großes Interesse und bei den DKW Händlern ging eine Vielzahl an Anfragen ein. Die Auto Union GmbH in Düsseldorf und Ingolstadt zeigte jedoch wenig Inte-

Dannenhauer & Stauss damit beschäftigt, die Karosserie umzukonstruieren, damit diese auf das breitere Fahrgestell des neuen DKW vom Typ F 93 passte. Doch auch nach dem Anpassen der Karosserie an das Fahrgestell des Großen 3=6 kam die Fertigung nur zögernd in Gang. Im Schnitt konnte ein Wagen pro Monat fertiggestellt werden.



dell aus Blech im Maßstab 1:1 gebaut. Nicht nur bei der Form, gekennzeichnet u.a. durch die formvollendete Panoramascheibe und das elegant-sportliche Heck, auch beim Material gingen die Autobauer neue Wege. Sie entschieden sich für glasfaserverstärktes Kunstharz.

Das Urmodell aus Blech diente als Grundlage für die Anfertigung der Form. Glasfasermatten und Kunstharz wurden auf den Blechkörper geformt. So entstanden nach dem Aushärten Negativformen, die mit Holzkästen, ausgegossen mit Beton, und mit Eisenarmierungen verstärkt wurden. Um eine hohe Gleichmäßigkeit und Qualität der Kunststoffkarosserie zu erreichen, wurde zu jeder Form, der Matrize, ein Gegenstück, die Patrize, angefertigt. Nach dem Einbringen der Glasmatten und des Kunstharzes wurden Matrize und Patrize mittels Wagenhebern zusammengepresst. So entstanden Karosserieteile mit relativ glatter Oberfläche von einer Wandstärke zwischen 2 und 3,5 Millimetern, die anschließend durch Niete und Verkleben zu einer Karosserie zusammengefügt wurden. Die Gewichtsersparnis zu herkömmlicher Karosseriebauweise betrug 120 bis 130 kg. Um das aufwendige Spachteln und Schleifen kamen die Karosseriebauer aber trotz aller Bemühungen nicht herum, insbesondere bei den großflächigen Teilen.

Den ersten, im Sommer 1955 auf diese Weise entstanden Prototyp stellten Dannenhauer

resse, diesen Sportwagen zu vertreiben. In einer Verkaufssitzung vom 11. Januar 1956 hieß es: „Wir liefern auf Anforderung Fahrgestelle gegen normale Bezahlung. Den Vertrieb der fertigen Wagen soll dann die Firma Dannenhauer & Stauss selbst übernehmen, wobei wir natürlich zur Auflage machen wollen, dass diese Fahrzeuge dann über unsere DKW-Händler-Organisation verkauft werden.“ Zunächst aber waren die Karosseriebauer bei



**Abb. oben** Das erste DKW Sportcoupé mit dem Fahrgestell des Großen DKW 3=6, Typ F 93 wurde im Februar 1956 noch unter dem Namen „Solitude“ vorgestellt. Auch dieses Bild entstand am Düsseldorfer Rheinufer und das rote Kennzeichen mit Karlsruher Zulassung lässt vermuten, dass Günther Ahrens als Initiator des Projektes den Wagen persönlich der Geschäftsleitung der Auto Union präsentierte. **Abb. Mitte** Der älteste noch existierende 3=6 Monza alias Solitude besitzt noch das F 91 Fahrgestell. Erstbesitzer war der belgische Rennfahrer Edouard Boucquey, der damit u. a. Ende August 1956 an der Fernfahrt Lüttich – Rom – Lüttich teilnahm. **Abb. unten** Eines der letzten Dannenhauer & Stauss Coupés, schon mit abgerundeten Scheiben (Kennzeichen HD – M 404), diente Fritz Wenk nach dessen Einstieg in das Projekt als Vorführwagen wie auch für Presse- und Werbeaufnahmen.



Zum Einsatz kam der Wagen Nr. 6 mit Dannenhauer & Stauss Karosserie. Bis auf eine defekte Benzinpumpe gab es keine Schäden an dem Fahrzeug. Der sportliche DKW war in aller Munde und die Auto Union nutzte den grandiosen Erfolg, um die Sportlichkeit und die Zuverlässigkeit des DKW 3=6 zu bewerben. Im Anschluss an die Rekordfahrt erwarben die Düsseldorfer den Rekord-DKW, um ihn anschließend in den Ausstellungsräumen der DKW Hauptvertretungen zu präsentieren.

#### Fritz Wenk übernimmt das Projekt

Auch der rührige DKW Händler Fritz Wenk aus Heidelberg war durch die Berichterstattung über die Rekordfahrt auf den sportlichen Zweisitzer aufmerksam geworden. Er setzte sich umgehend mit Dannenhauer & Stauss in Verbindung und bot dem Stuttgarter Karosserieunternehmen an, den Vertrieb für den DKW Sportwagen und auch die Logistik für die Anlieferung der Fahrgestelle und der DKW Anbauteile zu übernehmen. Die Stuttgarter willigten schließlich ein und Wenk wandte

Zunächst sollte das Sportcoupé den Namen „Solitude“ tragen, benannt nach der altherwürdigen Rennstrecke bei Leonberg.

#### Die Rekordfahrt in Monza

Im Dezember 1956 kam es dann zu einem Ereignis, das die weiteren Geschicke des DKW Kunststoff-Zweisitzers von Grund auf ändern sollte. Günther Ahrens, der bereits erwähnte Initiator des Sportwagen-Projekts, hatte ange-regt, Rekordversuche mit dem DKW Zweisitzer in Angriff zu nehmen. Ihm zur Seite stand Heinz Meier, der Leiter der Auto Union Kundendienst-Werkstatt in Düsseldorf. Ursprünglich war diese Rekordfahrt im französischen Monthléry geplant. Die plötzlich hereinbrechende Suez-Krise vereitelte diesen Plan. Kurzfristig wurde umdisponiert. Die italienische Rennstrecke von Monza war nun das Ziel. Unterstützt von den Sportfahrern Georg Theiler aus Zürich und Roberto Barbay, Spross einer DKW Händlerfamilie aus Lugano, wurden die Rekorde vom 3. bis 6. Dezember 1956 auf der italienischen Rennstrecke in Angriff genommen. Das Ganze fußte auf privater Initiative, und diese ging so weit, dass Ahrens und Meier mit dem Rekordaspiranten auf eigener Achse anreisten. In einem 72-Stunden-Marathon gelang es den vier Fahrern mit dem Kunststoff-Coupé insgesamt fünf internationale Rekorde zu brechen. Dabei erzielten sie eine Durchschnittsgeschwindigkeit von knapp 140 km/h.



sich an die Auto Union zwecks Lieferung von „DKW Fahrgestellen in Sonderausführung mit ausgesuchten Motoren, deren Stärke am oberen Ende des Leistungsspektrums liegen sollte.“ Die Düsseldorfer stimmten nur zu gerne ein – waren sie doch nach wie vor nicht an einer Übernahme der Vertriebsverantwortung interessiert – und sicherten Fritz Wenk „jede Unterstützung zum Gelingen des Vorhabens“ zu.

In den darauffolgenden Wochen ging eine Vielzahl von Kundenanfragen ein. Fritz Wenk sah sein Engagement für den Sport-DKW bestätigt, den er inzwischen in einem ersten „Kurzprospekt“ im Januar 1957 als 3=6 Monza

präsentierte. Nun stellte sich jedoch heraus, dass Dannenhauer & Stauss eigentlich nicht in der Lage war, größere Stückzahlen an Karosserien herzustellen. Man kam überein, dass Fritz Wenk das Thema „3=6 Monza“ komplett in eigene Hände nehmen sollte. Mit Datum vom 25. Januar 1957 kam es zu einem Vertrag zwischen Wenk und Dannenhauer & Stauss bezüglich der Übernahme aller Werkzeuge und Formen für die Herstellung der Kunststoffkarosserie. Auch drei Mitarbeiter mit speziellen Kenntnissen in der Fertigung von Kunststoffkarosserien wechselten von Dannenhauer & Stauss zu Fritz Wenk nach Heidelberg. Dieser wiederum beauftragte nun die Firma Massholder in Heidelberg – eigentlich

ein Fachbetrieb für LKW-Aufbauten – mit der Fertigung des 3=6 Monza. Rudolf Massholder und sein Neffe Fritz Massholder machten sich an die Arbeit. Im Dezember 1956 wurde das erste F 93 Fahrgestell an Massholder geliefert. Doch als Spezialist für LKW-Anhänger und Spezialaufbauten für Nutzfahrzeuge tat man sich in dem Heidelberger Unternehmen mit den PKW-Kunststoffkarosserien recht schwer. Um höhere Stückzahlen (angedacht waren bis zu 25 Wagen pro Monat) realisieren zu können, wären größere Investitionen in Maschinen, Mitarbeiter und Produktionsfläche notwendig geworden. Am 6. Juni 1957 wurden die letzten zwei Fahrgestelle von der Auto Union in Düsseldorf nach Heidelberg verschickt.



**Abb. oben** Das Team der Weltrekordfahrt in Monza im Dezember 1956 nach der 72-stündigen Marathonfahrt und dem Sieg von nicht weniger als fünf internationalen Geschwindigkeitsrekorden: Heinz Meier, Günther Ahrens, Roberto Barbay und Georg Theiler (v.l.n.r.). **Abb. links** Im Juni 1957 nahm dieser DKW Monza mit Massholder Karosserie unter dem Düsseldorfer Rennfahrer Wolfgang Seidel zusammen mit Teamkollege Heinz Meier die 24 Stunden von Le Mans in Angriff. Nach 151 Runden mussten sie wegen eines Motorschadens aufgeben. Der Wagen wurde 2008 in Pennsylvania/USA aufgefunden und läuft nach umfangreicher Restaurierung wieder in Deutschland.



Abb. Blick in die Montagehalle des 3=6 Monza bei Schenk in Stuttgart 1958. Im Vordergrund zwei von der Auto Union in Düsseldorf angelieferte Fahrgestelle.

Fritz Wenk machte sich erneut auf die Suche nach einem neuen Geschäftspartner. Im Oktober 1957 schloss er einen neuen Liefervertrag über die Monza Karosserien mit der Stuttgarter Karosseriefirma Robert Schenk. Im Februar 1958 lief bei Schenk die Produktion unter Zuhilfenahme neuer Karosserieformen an. Bis dahin waren laut inoffizieller Aussage insgesamt 38 Monza Coupés gebaut worden.

#### Auf der Suche nach den wahren Stückzahlen

Was die produzierten Stückzahlen betrifft, so gibt es seit jeher widersprüchliche Angaben. Einer der Gründe dafür ist das Fehlen einer durchgängigen Dokumentation, da die drei Hersteller Dannenhauer & Stauss, später Massholder und zuletzt Schenk die Kunststoffaufbauten unabhängig voneinander und zu unterschiedlichen Zeiten produzierten. Zitat: „Mir hänt halt gschaft und net gzhält!“ Erschwerend kommt hinzu, dass auch gebrauchte Fahrgestelle mit Monza Karosserien versehen wurden. In solchen Fällen wurden gelegentlich die komplett ausgestatteten Karosserien an andere DKW Vertragshändler geliefert, die dann für die Fertigstellung des Sportwagens verantwortlich zeichneten. Die Anzahl produzierter Monzas wurde über viele

Jahre hinweg mit etwa 230 bis 240 Stück geschätzt, eine Zahl, die theoretisch ermittelt wurde auf der Grundlage des Schriftverkehrs zwischen Fritz Wenk und Massholder bzw. Schenk. Die projektierten Stückzahlen dienten hier zum Teil als Berechnungsgrundlage. Die Realität sah jedoch anders aus und die de-facto-Stückzahlen wichen gravierend von den theoretischen Zahlen ab. Erschwerend kommt hinzu, dass die Fahrzeuge von Dannenhauer & Stauss und Massholder keine Schilder mit der jeweiligen Karosserienummer besitzen. Deren Kunststoffaufbauten haben nur an der ein oder anderen Stelle wie z. B. im Dach und in den Türen von Hand mit Bleistift oder Ölkreide geschriebene Zahlen. Einzelne Teile, wie z. B. die Befestigung der Lenksäule, sind mit Schlagzahlen und der zugehörigen Karosserienummer markiert. Diese ergeben aber kein durchgängiges System. Die Fahrzeuge von Schenk sind dagegen größtenteils mit Karosserieschildern versehen worden, was es einfacher macht, die Karosserienummern zu ermitteln.

Klaus Jansen-Diekmann, einst Mitbegründer unseres Clubs, führt seit den 1970er Jahren das DKW-Monza-Register, das ich in den letzten Jahren erweitert habe. Mittlerweile haben wir die Fahrgestellnummern von insgesamt

59 DKW Monza erfasst. Darüber hinaus sind fünf sehr frühe Fahrzeuge von Dannenhauer & Stauss bekannt, von denen wir bislang jedoch keine Fahrgestellnummern ermitteln konnten. Von diesen insgesamt 64 im Register erfassten Monza sind aktuell noch 50 existent. Von den 64 erfassten Wagen wurden 47 auf neue, von der Auto Union gelieferte Fahrgestelle aufgebaut.

Manchmal, wenn auch mittlerweile ziemlich selten, taucht ein bisher nicht bekannter bzw. nicht registrierter Monza auf. So z. B. 2008 in Pennsylvania, USA. Dabei handelt es sich um den Monza, mit dem Wolfgang Seidel und Heinz Meier aus Düsseldorf im Juni 1957 an den 24 Stunden von Le Mans teilnahmen. Dieser Wagen läuft mittlerweile restauriert wieder in Deutschland. 2018 tauchte in Michigan, USA, ein Monza mit Massholder-Karosserie auf, ein echter Scheunenfund. Er hat die höchste Fahrgestellnummer aller bislang bekannten Massholder-Monza und steht noch heute unrestauriert in derselben Scheune.

#### Mengenlehre

Doch wie sieht es nun mit den Monza Stückzahlen aus? Wie viele von diesen Kunststoff-Sportcoupés haben seinerzeit das Licht der

Welt erblickt? Lange habe ich versucht, hinter den bekannten Fahrgestellnummern und Karosserienummern eine Logik zu erkennen, die es ermöglicht, Rückschlüsse auf die de facto produzierten Stückzahlen machen zu können. Doch es war zum Verzweifeln. Das Durcheinander von Wagen, die auf gebrauchten bzw. auf neuen Fahrgestellen aufgebaut worden waren, machte verlässliche Recherchen nahezu unmöglich. Da kam mir die Idee, die im Archiv der Audi Tradition vorhandenen DKW Laufkarten auszuwerten. Ralf Friese hat mich dankenswerterweise bei diesen Recherchen unterstützt und die Laufkarten der bislang bekannten Fahrgestellnummern herausgesucht. Er hat dabei noch fünf Laufkarten von weiteren Fahrgestellen gefunden, die damals direkt an Fritz Wenk in Heidelberg geliefert wurden. Mithilfe der Informationen aus den Laufkarten war es nun möglich, die auf werksneuen Fahrgestellen aufgebauten Monza genauer einzukreisen und von den auf gebrauchten Fahrgestellen aufgebauten Wagen zu unterscheiden. Darüber hinaus lässt auch das damalige Auslieferungsdatum der Fahrgestelle Rückschlüsse auf die entsprechenden Karosse-

rienummern zu. Mit der daraus abgeleiteten Reihenfolge der Produktion lassen sich zudem auch nicht verifizierte Karosserienummern in etwa einordnen.

Die ersten neun Monza mit Dannenhauer & Stauss Karosserie wurden auf gebrauchten Fahrgestellen aufgebaut. Die ersten vier dieser Fahrgestelle waren noch vom Typ F 91. Bemerkenswert ist, dass zwei der vier auf F 91 Chassis basierenden Monza an damalige Rennfahrer verkauft wurden. Einer dieser F 91 Monza wurde von Edouard Boucquey, einem Belgier, u. a. 1956 bei der Fahrt Lüttich – Rom – Lüttich eingesetzt. Der zweite wurde von dem Schweizer Georges Theiler, einem der Monza Weltrekordfahrer, bereits vor Absolvierung der Rekordfahrt im Laufe des Jahres 1956 in Rennen eingesetzt. Insgesamt entstanden bei Dannenhauer & Stauss 13 Monza Karosserien. Das letzte für eine Karosserie von Dannenhauer & Stauss vorgesehene Fahrgestell (inzwischen vom Typ F 93) wurde von der Auto Union Ende Oktober 1956 an Wenk in Heidelberg geliefert. Es folgte der Ausstieg von Dannenhauer & Stauss aus diesem Projekt und für Mitte Dezember 1956 bzw. April 1957 sind die ersten Fahrgestelllieferungen an Massholder dokumentiert. Die Produktion in Heidelberg lief aber nur langsam an. Bei Massholder wurden alle Fahrzeuge auf neue Fahrgestelle aufgebaut, allerdings wurden bei zwei Massholder-Monza in späteren Jahren die Fahrgestelle getauscht. Die Produktion bei Massholder endete nach 21 Karosserien. Die letzten beiden „Massholder“-Fahrgestelle wurden am 6. Juni 1957 ausgeliefert. Es dauerte aber bis März 1958, bis die letzten Fahrzeuge fertiggestellt und ausgeliefert worden waren. Warum die Produktion der letzten fünf Fahrzeuge fast neun Monate dauerte, ist heute nicht mehr nachvollziehbar. Während noch die letzten Massholder-Monzas

an die Kunden ausgeliefert wurden, war bereits am 26. Februar 1958 die Produktion bei Schenk in Stuttgart angelaufen, allerdings auch hier zunächst eher schleppend. Insgesamt sechs Monza mit Schenk Karosserie wurden auf gebrauchten Fahrgestellen aufgebaut, davon haben drei eine Schenk-typische Karosserienummer erhalten. Es ist äußerst unwahrscheinlich, dass später bei Schenk noch eine größere Anzahl von Monza Karosserien für den Aufbau auf gebrauchte Fahrgestelle gefertigt wurde. Das geben die vielen inzwischen bekannten Karosserienummern nicht her. Die Produktion bei Schenk endete nach 41 Fahrzeugen. Das letzte Fahrgestell wurde am 8. November 1958 angeliefert. Bei diesem handelt es sich um das einzige für einen DKW Monza gelieferte AU 1000 Sp Fahrgestell (6815 000133). Nach aktuellem Kenntnisstand wurden 13 Monza mit Dannenhauer & Stauss, 21 mit Massholder und zuletzt 41 Fahrzeuge mit Schenk Karosserie produziert. Es ist also davon auszugehen, dass zwischen 1955 und Ende 1958 insgesamt etwa 75 bis 80 Monza produziert wurden. Dann endete die Produktion dieses einzigartigen DKW Sportwagens, der inzwischen nicht nur in der DKW Szene einen Kultstatus erlangt hat. Angeblich war die Auto Union nicht mehr Willens, neue Fahrgestelle für den DKW Monza zu liefern, um das Geschäft mit dem eigenen Sportcoupé AU 1000 Sp nicht zu behindern.

Auf der Webseite [www.dkwmonza.de](http://www.dkwmonza.de) finden Sie Bilder aller 3=6 Monza, von denen entweder die Fahrgestellnummer und/oder auch die Karosserienummer bekannt ist. Hinweise über den Verbleib weiterer, bisher nicht bekannter Fahrzeuge werden gerne entgegengenommen. Vielen Dank an Thomas Erdmann für die Textergänzungen und Anmerkungen zur Historie des DKW Monza. <

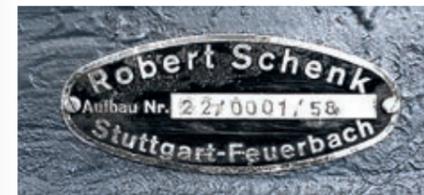


Abb. oben Kennzeichnung der Karosserienummer 13 mit handgeschriebenen Zahlen im Dachbereich bei einer Dannenhauer & Stauss Karosserie. Abb. darunter Bei Schenk erhielten die Karosserien eine Karosserieplakette im Motorraum (im Bild die Karosserie-Nr. 0001), was die Nachforschungen heutzutage ungemein erleichtert. Abb. rechts Ein echter Scheunenfund. 2018 tauchte dieser Monza mit Massholder-Karosserie in Michigan/USA auf. Er hat die höchste Fahrgestellnummer aller bislang bekannten Massholder-Monza und steht noch heute unrestauriert in derselben Scheune.

