

Die Bohne des Patriarchen

Vor 60 Jahren entstand in der Wiener Gumpendorfer Straße Österreichs erster Sportwagen der Nachkriegszeit. Zehn Jahre später sollte sein Konstrukteur BMW retten. Die fantastische Geschichte des Wolfgang Denzel.

Text: Ani Reng

Fotografie: Friedrich Ehn, Martin Pfundner



Der älteste überlebende Denzel ist eine Denzel und hängt in der Kirche der südlichsten Stadt der Steiermark, Bad Radkersburg. Die Glocke wiegt 400 Kilo, hat einen Durchmesser von 90 Zentimetern und stammt aus dem Jahr 1836. Der Denzel-Clan, Glockengießer im benachbarten Maribor seit dem 15. Jahrhundert, breitete sich im Lauf der Jahrhunderte über die Region aus. Ignatz Denzel, der die Glockengießerei nicht erbte, lebte in Graz und kaufte sich nach seiner Pensionierung 1918 als Leiter der Postdirektion ein Elektronunternehmen, als sein Sohn Wolfgang zehn Jahre alt war.

Sport und Technik prägten die Welt, in der der junge Denzel aufwuchs. Das Umfeld war großbürgerlich, dreckige Hände waren aber erlaubt: Als Schüler bastelte er an Fahrrädern, mit 21 war Wolfgang Denzels erstes selbst konstruiertes Motorrad fertig, ausgerüstet mit einem englischen Zweitaktmotor. Nicht kommerzielle Interessen hatte er im Sinn: Es ging schlicht darum, schneller als die anderen zu sein. Denzel mag ein guter Konstrukteur und Kaufmann gewesen sein; als Motorrad-Rennfahrer war er begnadet. In Österreich brauchte er bloß ein halbes Jahr, um vom Rookie zu jenem Mann zu werden, den man schlagen musste. Auf internationalen Sechstagesfahrten, einer Mischung aus Pionierfahrt, Materialtest und gnadenloser Angaserei auf Staubstraßen, war er binnen kürzester Zeit international geachtet.

Das Langstreckenrennen Bodensee - Plattensee zum Beispiel gewann er mit schlanken fünfeinhalb Stunden Vorsprung. Zwei Jahre nach seinem Debüt hatte er einen Vertrag als BMW-Werksfahrer, das heißt: Er kriegte eine Rennmaschine pro Jahr, um Ersatzteile und Service hatte er sich selbst zu kümmern. Die geringsten Sorgen machten ihm dabei der Legende nach die Bremsbeläge: „Ich habe einfach wenig gebremst.“ (Martin Pfundner & Friedrich Ehn: Wolfgang Denzel. Verlag Brüder Hollinek)

Die Marke BMW sollte er prägen, sie sollte ihn prägen. Aber das konnte zu diesem Zeitpunkt noch niemand ahnen. Auch nicht, als Denzel mit BMW-Autos Rennen fuhr und wie selbstverständlich auch da erfolgreich war. Höchstens hätte man stutzig werden können, als sich der Rennfahrer um den Steiermark- und Kärnten-BMW-Generalvertrieb für die Münchner Marke bemühte und sie im Jahr 1938 für Motorräder kriegte; im Jahr darauf auch für Autos. Die Österreichische Motorwoche aus dem Jahr 1937 beschrieb Wolfgang Denzels Stil am Motorrad folgendermaßen: „Keine gebückte Haltung, sondern kerzengerade, mit hoch aufgerichtetem Oberkörper, gleichsam alle Stromliniengesetze verachtend.“ Spätere Wegbegleiter erkennen darin grundlegende Charaktereigenschaften des älteren Denzel wieder.



Den Zweiten Weltkrieg überstand Denzel unauffällig als Leiter einer Renault-Werkstatt für die Deutsche Wehrmacht in Paris, die Motorrad-Generalvertretung war in Kriegszeiten nicht sehr einträglich. 1945 kehrte er nach Österreich zurück und schlug erst einmal in Wien an.

Dort hatte in der Gumpendorfer Straße 19 eine Denzel-Werkstatt überlebt, die einst zum Kärntner Teil von Denzels BMW-Importfirma gehört hatte.

Die Re-Mobilisierung Österreichs begann auf sehr niedrigem Niveau. Eine erste Statistik zu Jahresende 1945 weist 10.850 PKW, 11.800 Lkw und 18.650 Motorräder im Land aus. Heute fährt in Sankt Pölten mehr herum als damals in ganz Österreich. Die Betonung, so erkannte Wolfgang Denzel, lag in dieser Zeit auf „fahren“. Herumstehen und -liegen tat nämlich genug, vor allem am Land. Es handelte sich dabei hauptsächlich um VW-Kübelwagen der Wehrmacht, Konstruktionen des Ferdinand Porsche, den Wolfgang Denzel während des Krieges kennengelernt hatte. Die einfache Grundkonstruktion der Volkswagen erlaubte es, mit relativ geringem Aufwand unterschiedlichste Karosserien auf die VW-Rahmen aufzuziehen.

Ein Umstand, der über die nächsten Jahrzehnte diverse Kleinserien mehr oder weniger skurriler Konstrukteure entstehen ließ, die in Sammlerkreisen heute hoch begehrt sind. Noch in den Achtzigern, 40 Jahre nach ihrer Entwicklung, sollte etwa die Käfer-Bodenplatte die Surf-Buggy-Welle antauchen. Denzel in Wien-Gumpendorf strickte also die Überbleibsel von Kübelwracks zu fahrbaren Autos zusammen, etablierte sich aber jenseits der Improvisation auch schon als Adresse für höhere technische Aufgaben. Etwa führte man neben BMW und VW auch die US-Marke Nash und betrieb eine Zylinder- und Kolbenschleiferei.

Inzwischen war auch Denzels früherer Kopilot bei Autorennen, der Steirer Hubert Stroinigg, wieder aufgetaucht. Er hatte den Krieg im französischen Molsheim übertaucht – bei der legendären Sportwagen-Schmiede Bugatti. Während der Großteil Österreichs noch darüber sinnierte, wann man sich ein Motorrad würde leisten können, waren Denzel/Stroinigg längst in anderen Sphären unterwegs. Es dauerte nur bis 1948, bis Wolfgang Denzel erstmals mit dem „blauen Blitz“ gesichtet wurde, einem VW-Kübelwagen mit eigenem Aufbau.

1949 schließlich war der erste Volkswagen „WD Equipment“ fertig, WD für die Initialen des Erbauers. Auf der Bodenplatte eines Kübelwagens stand eine schlanke Karosserie ohne Türen oder gar Dach, gefertigt aus Wekavia-Jute. Wekavia-Jute: Das war genau das, wonach es klingt, eine österreichische Frühform von Carbon mit Jute als Trägermaterial und Kunstharz als Füller. Aufgezogen wurde das Ganze auf eine Spantenkonstruktion aus Holz, eine Konstruktion, die man aus dem Bootsbau kennt (in einer dritten sportlichen Karriere sollte Denzel übrigens als Hochsee-Segler erfolgreich werden, 1978, mit fitten 70 Jahren, Weltmeister in der Zwei-Tonnen-Klasse auf einem selbst entworfenen Boot).

Die ersten WD Equipment kamen mit zwei Scheinwerfern vorn und Rücklichtern hinten aus, außerdem einer kleinen Windschutzscheibe. Sonst gab es nichts, was die zeitlose Bohnenform der Karosserie hätte stören können. Keine Seitenscheiben, keine Blinker, keine Türschnallen, da keine Türen. Innen zwei Sitzchen, ein dreispeichiges Lenkrad, vier Instrumente: Schluss. Und doch war genau das der erste Sportwagen Österreichs, wie wir ihn heute kennen (sofern wir jene Porsche 356 beiseitelassen, die kurz zuvor im Kärntner Exil in Gmünd entstanden waren).

Das war freilich nur eine Notlösung gewesen; sobald es möglich war, übersiedelte Porsche nach Stuttgart und ist dort noch heute). Der VW-Boxermotor wurde von 25 auf 32 PS hochgekitzt, das schaffte man mit Doppelvergasern und größeren Einlassventilen. Quasi aus dem Stand erhob sich Denzel vom Garagisten zum Hersteller, wenn auch in entscheidenden Punkten abhängig von VW. Den Schritt zu einer kompletten Eigenkonstruktion, wie sie

Porsche von der Basis VW (Käfer) über den 356 bis hin zum 911 durchzog, wagte Denzel nie. Dafür war er wohl zu sehr Realist und Geschäftsmann.

Von seiner „Zelle“ im sechsten Wiener Gemeindebezirk aus erkannte er seine Grenzen: „Eine Halle und eine Holzbaracke, das war alles. Alles wurde in Handarbeit gemacht. Man hätte Investitionen von einer Größenordnung gebraucht, die einfach nicht machbar war. Material war kontingentiert, man musste vorausplanen, in Deutschland bestellen. Dazu hatten wir nicht das Geld. Professor Porsche hatte anfänglich sein Projekt mit mir gemeinsam verwirklichen wollen, das hat sich zerschlagen. Dann hatte er den viel längeren Atem, weil er nach Anlaufen der VW-Produktion wieder Lizenzgebühren bekam. Das gab ihm die Möglichkeit zum Investieren und Expandieren.“ (autorevue 2/1983)

Das vergleichsweise klamme Budget hielt Denzel allerdings nicht davon ab, mit seinen Autos Rennen zu fahren, so es irgendwo Rennen gab. (Im Winter fuhr er zur Entspannung Hobby-Skirennen. Angeblich soll er im Lauf seines Lebens knapp 300 davon gewonnen haben.) Mit dem blauen Blitz gewann er bei seinem ersten Antreten die Wintertourenfahrt 1949. Von den Ur-Denzel hat keiner überlebt; wie sollten sie auch angesichts der argen Konstruktion, möchte man sagen. Oder kennt jemand einen 60 Jahre alten Jutesack? Der älteste überlebende Denzel wurde am 17. Juni 1949 auf eine gewisse Maritta Meguscher mit oberösterreichischem Kennzeichen erstzugelassen und gehört heute Wolfgang Denzels Sohn Peter. Insgesamt soll es noch rund 40 Denzel auf der Welt geben.



Im Lauf der Jahre wurden aus den spartanischen Bohnen größere Bohnen. Bis zu 85 PS stark, mit Türen (!), später auch als Cabrio mit Stoffdach und als Coupé: Bis 1959 wurden insgesamt rund 350 Denzel gebaut (exakte Zahlen lassen sich wegen der inhomogenen Vergebung der Seriennummern kaum seriös eruieren; der Verdacht, größer scheinen zu wollen, als man tatsächlich war, ist nicht von der Hand zu weisen. So setzte man von einem Tag auf den anderen einen Einser vor die Seriennummer, die sich danach schlagartig deutlich mehr nach Serie anhörte).

Und Wolfgang Denzel selber? Herbert Völker, der Doyen des deutschsprachigen Motorjournalismus, traf den damals 75-Jährigen anno 1983 und begann die Geschichte mit dem Satz „Ihn zu treffen, erzeugt schlechtes Gewissen“. Noch im Alter (und sieben Jahre vor seinem Tod) umgab Denzel eine patriarchalische Aura; er war nicht weniger als eine Art österreichischer Enzo Ferrari: überzeugt von sich und der Richtigkeit seiner Werte (Sport, maß halten), dabei ein Bonvivant und Freund vieler Frauen. Jähzornig, gnadenlos, autoritär, kantig, warmherzig: Er muss eine große Nummer gewesen sein, zeitlebens nie angekränktelt von geringem Selbstwertgefühl. Und die Richtigkeit vieler seiner Entscheidungen hat das Gefühl über die Jahre womöglich noch verstärkt.

Nach dem Krieg hatte Denzel die BMW-Vertretung für Österreich wieder übernommen, doch BMW war schizophren in seiner Modellpalette: hier der Kleinstwagen Isetta, zu besteigen über eine nach vorn öffnende Klappe, die gleichzeitig Tür, Windschutzscheibe und Fahrzeugfront war. Auf der anderen Seite Luxuslimousinen wie der als „Barockengel“ gerühmte BMW 501/502, die Krone damaliger technischer Machbarkeit. Um einen Vergleich von heute zu bemühen: Es war, als ob Mercedes nur Smart und Maybach im Programm hätte und es würde einen brauchen, um Mercedes zu erklären, dass Mercedes die Marke Mercedes braucht.

Dieser eine war im Fall von BMW Wolfgang Denzel. Der Mann, der einst virtuos ihre Rennmaschinen bewegt hatte, stand 1957 in München auf der Matte und machte Stunk. Und zwar nicht als frustrierter Rennfahrer, sondern als ernst zu nehmender Unternehmer und Konstrukteur. Deutsche den Bayern aus, dass sie geradewegs den Bach runtergehen würden, die Isar im konkreten Fall, sollten sie nicht auf ihn hören. Das Bedrohungsszenario war sehr konkret. BMW stand vor einem Verkauf. Denzel hingegen glaubte an eine sportliche Marke BMW, wie er sie als Rennfahrer vor dem Krieg erlebt hatte. Er, der nun auch schon auf die Fünfzig zugeht, schlug den Ex-VOEST-Direktor und nunmehrigen BMW-General Heinrich Richter-Brohm breit: Denzel würde einen mehrheitsfähigen BMW konstruieren.

Es ist der Persönlichkeit Wolfgang Denzel geschuldet, dass der gelernte Jurist und als harter Sanierer bekannte Richter-Brohm einknickte und den vorwitzigen Österreicher gewähren ließ. Der machte aus der „Zelle“ Gumpendorf eine Zwei-Mann-Armee: Sein treuer Stroinigg konstruierte, Denzel organisierte. Heraus kam der BMW 700, Avantgarde in vielen Details. Die erste selbsttragende Karosserie BMWs, das Design von Michelotti aus Italien, dazu verspielte Details wie die rahmenlosen Fenster, die jenes Etwas-Mehr geben sollten, um sich von der Konkurrenz abzuheben.

Showdown schließlich bei der -außerordentlichen Hauptversammlung am 9. Dezember 1959: Denzel und der Frankfurter Anwalt Friedrich Mathern, Vertreter der Händler, gewinnen mit einem Trick Zeit. Sie fechten die Jahresbilanz an, weil sie fehlerhaft sei. In der Folge verdient der BMW 700 jenes Geld, das es braucht, damit BMW nicht, wie es ein Sanierungskonzept vorsah, an Mercedes-Benz verkauft wird. Herbert Quandt, damals Großaktionär sowohl bei Mercedes wie bei BMW, ist vom Kampfgeist der Münchner angetan, konzentriert seine Kraft. Die Geschichte nimmt ihren Lauf. Richter-Brohm nimmt zu Jahresende den Hut – und BMW wird BMW, wie wir es heute kennen.

Irgendwann in den nächsten 18 Jahren muss es zu einem groben Zerwürfnis zwischen Denzel und den Münchnern gekommen sein, was sich bei Denzels Charakter tadellos vorstellen lässt. Im selben Maß, wie BMW gesundete und wuchs, schwand der Einfluss Denzels. 1978 entzog man ihm die Generalvertretung für Österreich und setzte eine eigene Tochtergesellschaft mit Sitz in Salzburg ein. Noch heute schweigt sich BMWs Firmenchronik über Denzels Rolle beim 700 aus. Realistisches Szenario: Irgendwann wird der alte Herr wohl den Bogen

überspannt haben. Eventuell mag der parallel laufende Volvo-Import eine Rolle gespielt haben.

Analog zum Wachsen BMWs war nämlich auch die Wolfgang Denzel Kraftfahrzeuge Aktiengesellschaft gewachsen. Sie hatte nach dem BMW-Aus die Power, sich den Lancia-Import zu sichern, machte zudem Volvo in Österreich groß. Setzte auf Mitsubishi, als japanische Hersteller in Europa noch verlacht wurden. Wiederholte das Spiel Jahre später mit Hyundai unter koreanischen Vorzeichen. Steht nun bei chinesischen Herstellern wie Chery ganz vorn auf der Liste, wenn es um Partner in Mitteleuropa geht. Leistete sich zwischendurch Perlen wie Ferrari und Maserati im Portfolio. Stroinigg etablierte in der Steiermark ein Forschungs- und Entwicklungszentrum, Grundstein für den heutigen Autocluster Steiermark. Denzel profitiert bis zum heutigen Tag von den Lizenzgebühren, die aus dortigen Entwicklungen fließen.

Neben nahezu allen japanischen Herstellern gehören pikanterweise auch der VW-Konzern dazu, Technik-Provider des Denzel-Sportwagens von damals und natürlich Wolfgang Denzels Schicksalsfirma BMW. Wenn sich die heute des 50-jährigen Jubiläums des wegweisenden 700 erinnert, wird man den Namen des störrischen Österreichers in der offiziellen Geschichtsschreibung nach wie vor vermissen. Der Alte selber ist am 15. April 1990 im Alter von 82 Jahren am Starnberger See gestorben. Nach einem erfüllten Leben, wie es heißt.

Bisher erschienene Motorstorys finden Sie hier.



http://www.datum.at/0609/static/0609datum/images/DENZEL_BMW.jpg