



Historischer Verein Werneck



Dokumentation  
Der Colibri – Ein Kleinwagen aus Werneck

Manfred Fuchs  
Januar 2014

## Der Colibri – ein Kleinwagen aus Werneck

Noch in den Nachkriegsjahren waren sie in der damaligen Waigolshäuser Straße im Anwesen des Malers Julius Wolff zu sehen: Bauteile des wohl ersten in Werneck gebauten Fahrzeugs, eines einsitzigen sportlichen Cabriolets namens „Colibri“. Im Hinterhof seines Vaterhauses (heute Am Schlosspark 7) lagerte Karl Wolff (ein Sohn von Julius Wolff sen.) Räder, Karosserie und sonstiges Zubehör für seine Konstruktion. Zusammengebaut wurde das Auto etwa in den Jahren 1932 bis 1939 bei der Firma Lothar Stegmann (später Tischler, Dauer, heute Fa. Guse), der Motor wurde eingebaut in der Kfz-Werkstätte Johann Eckert (heute bft-Tankstelle an der Straße nach Ettleben).

Die Nachforschungen und das Zusammentragen von Informationen und Details gestalteten sich relativ schwierig, da keinerlei schriftliche Aufzeichnungen zu existieren scheinen und das Fahrzeug nicht bei der 1934 gegründeten „Sammelstelle für Nachrichten über Kraftfahrzeuge“, dem Vorgänger des heutigen Kraftfahrt-Bundesamtes, gemeldet war. Da die Herstellung des Colibri nun schon 70 bis 80 Jahre zurückliegt, ist es nicht verwunderlich, dass die Erinnerungen von Personen, die etwas Wissenswertes berichten können, teilweise recht unterschiedlich ausfallen. Trotzdem war es einen Versuch wert und im Laufe der Jahre kamen immerhin vier verschiedene Fotos zum Vorschein, auf denen der Colibri und seine Bauteile ganz gut zu erkennen sind. Bisher veröffentlicht und einem größeren Publikum bekannt war nur das Bild mit den drei Fahrzeugen im Hof der Firma Eckert (siehe Abb. 1). Auf dem Foto erkennt man den Eingang zur Werkstatt der Fa. Eckert und von links nach rechts folgende Personen: Lieselotte Frey, Elisabeth Eckert (später verh. Müller), Valentin Göpfert (Vater von Karl Göpfert) und rechts den „Vater“ des Projektes, Karl Wolff.

Laut mündlicher Überlieferung waren an der Fahrzeugherstellung mehrere Wernecker Firmen aus unterschiedlichen Bereichen beteiligt. Zur Fertigungs-Mannschaft gehörten die Herren Johann Eckert, zuständig für Motor und Antrieb, Valentin Göpfert baute die Karosserie, Lothar Stegmann, Aufbau und Fahrwerk, Johann Michenfelder (der Opa von Hans Michenfelder) fertigte die Ledersitze, und natürlich der Ideengeber Karl Wolff, der das Design lieferte und für die Finanzierung des Projektes verantwortlich war.



Abb. 1

Für die Räder verwendete man Motorrad-Reifen, die Kotflügel stammten ebenfalls aus der Motorradproduktion. Als Motor diente der damals gerade neu entwickelte 98er Sachs-Motor der Firma Fichtel & Sachs aus Schweinfurt, wie man auf untenstehendem Bildausschnitt (Abb. 2 - Ausschnitt aus Abb. 5) sehr schön erkennen kann.

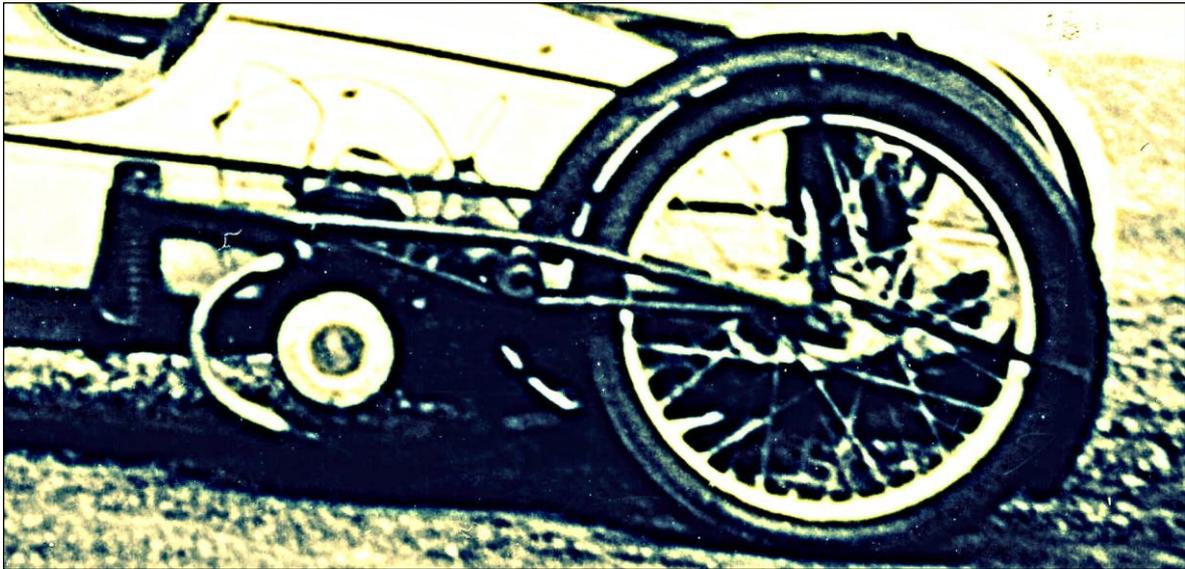


Abb. 2

Die Fahrzeuge waren recht einfach gebaut, so dass als wichtigste Werkzeuge zur Reparatur unterwegs Draht und Zange ausreichend waren.

Das berühmteste überlieferte Ereignis in der Geschichte des Colibri dürfte die Fahrt nach Berlin zu den Olympischen Spielen im Jahre 1936 sein. Gestartet waren angeblich drei Exemplare, in der Hauptstadt angekommen soll allerdings nur eins der Fahrzeuge sein. Trotz der einfachen Bauweise war in Sachen Zuverlässigkeit scheinbar noch Spielraum nach oben. Über das Schicksal der beiden anderen Starter ist nichts überliefert, leider auch nicht, wer die Fahrzeuge damals steuerte.



Abb. 3

Bekannt ist der Lenker des Wagens in Abb. 3: Es handelt sich um Josef Schmitt, den Stiefvater von Hugo Katzenberger aus Stettbach. Das Foto wurde im Jahre 1936 in Wülfershausen aufgenommen, es zeigt Josef Schmitt am Steuer seines eigenen Fahrzeugs. Der Wagen wurde kurz nach dem 2. Weltkrieg von amerikanischen Soldaten aus „Spaß“ zu Schrott gefahren.

Auf dem folgenden Foto (Abb. 4), das im Hinterhof des Anwesens von Julius und Karl Wolff aufgenommen wurde, sind mehrere Personen namentlich bekannt. Zweiter von links, halb verdeckt ans Auto gelehnt, ist Emil Hauck, Dritter von links, im Auto sitzend, Rudolf Hock, der Junge im dunklen Pullover (Fünfter von links) ist Siegfried Hesselbach und am Steuer des rechten Wagens sitzt Franz Straßer.



Abb. 4

Nicht mehr festzustellen ist, wie viele Colibris überhaupt produziert wurden. Gesprochen wurde immer von drei Modellen, aber auf den bis heute bekannten Fotos kann man als aufmerksamer Betrachter immerhin vier verschiedene Fahrzeuge erkennen. In Abb. 1 sind unstrittig drei Autos zu sehen, alle mit heller Karosserie, dunklen Längsstreifen und unterschiedlich gefassten Scheinwerfern. Der Scheinwerfer des linken Fahrzeugs (C1) hat eine nicht verzierte Fassung, beim mittleren Fahrzeug (C2) ist er mit einem dunklen Ring versehen und der Scheinwerfer des rechten Fahrzeugs (C3) ist komplett in dunkler Farbe. In Abb. 4 erscheint die Karosserie des vorderen Fahrzeugs (C4) dunkel, unterbrochen mit hellen Längsstreifen, also eine weitere Variante. Außerdem existierte laut Zeitzeugen mindestens ein Zweisitzermodell.

Das letzte bisher gefundene Foto (Abb. 5) zeigt Karl Wolff mit zwei Fahrzeugen am Schlagbaum einer Zollstation.



Abb. 5

Quellenangabe:

Fotos und Informationen steuerten bei:

Siegfried Belz, Erwin Fuchs, Karl Göpfert, Wolfgang Keller (alle Werneck), Hugo Katzenberger (Stettbach)