

Es ist alles gelehrt

Auto-Fabrik im ersten Stock

Zusammen mit einem Monteur löst Kurt Delfosse die ganze Karosserie eines Rennwagens in drei Griffen vom Chassis und stellt sie an die Wand. „Das dürfte der erste richtige Rennwagen sein, dessen Fahrgestell vollkommen aus Sperrholz ist“, sagt er und klopft sich die Hände ab. „Die Sechshundert-Kubik-Maschine ist eigentlich für ein Stromaggregat gedacht. Wir haben sie ein bißchen umgebaut. Beim Hockenheim-Rennen will ich den Wagen am 8. und 9. Mai ausprobieren. 150 km müßte das Ding fahren.“

Vorläufig steht das Ding im ersten Stock der Weizenmühle Georg Plange im Düsseldorf-Hafen und bekommt die Radverkleidungen verpaßt. Hier, in der Plangemühle, hat sich Kurt Delfosse eine Etage ausgebaut und fabriziert Rennboote und sein Auto. Die Boote gehen hauptsächlich in den Export, das Auto will er selbst fahren. „Es kommt mir weniger darauf an, das Rennen zu gewinnen, als den Wagen einmal auszuprobieren“, beugt er vor.

Auf das Sperrholzchassis haben ihn seine Erfahrungen im Flugzeugbau gebracht. Vor dem Kriege hat er in Finnland Flugzeuge gebaut. „1932 bis 36 war ich da oben und habe eine eigene Firma gehabt. Wenn ein Flugzeug, dessen Belastung ja viel höher ist als die eines Rennwagens, mit Holz auskommt, dann müßte es bei einem Auto auch gehen, habe ich mir gesagt.“ Es ging. Nicht eine Schraube braucht er und keinen Nagel. Es ist alles gelehrt.

Wie der 36jährige eigentlich auf die Idee kam, Flugzeuge, Motorboote und Autos zu basteln, kann er nicht präzise erklären. „Als Junge bin ich schon in der Maschinenfabrik des alten Herrn in Köln herumgestrolcht, und da kam das denn eben so mit dem Flugingenieur. In Wismar habe ich ihn gemacht.“ Dort bastelte er auch in seinem „Delfosse-Versuchsbau“, bis die Russen kamen.

In Düsseldorf ging es dann in einer Garage wieder von vorn los. Weil der Weizenmühlenbesitzer Plange selbst so gerne Motorboot fährt, holte er seinen Haus-

konstrukteur in den eigenen Betrieb. 15 Leute bauen da heute.

1936 beim Kölner Stadtwaldrennen saß Ingenieur Delfosse schon einmal in einem selbstgebautes Auto.

Die Vorschriften der neuen deutschen Kleinstrennwagenklasse bis 750 ccm haben ihm viel Kopfzerbrechen gemacht. In einem Wagen dürfen nämlich nie zwei Teile, also etwa Motor und Getriebe, vom selben Fabrikat sein.

„Wohnwagen wollen wir auch bauen.“ Im Mühlenbüro sind die Wände mit Konstruktionszeichnungen von Autos und Rennbooten bekleistert. Bootrennen sind noch nicht wieder zugelassen, im nächsten Jahr wird es wohl was werden.

Der Mann mit einem braunen Gesicht über dem weißen Pullover hat den Kopf voller Pläne. Der deutsche Geschwindigkeitsrekord für Motorboote soll daran glauben. Gerade lösen die Monteure die Schrauben von einem dickbauchigen, ovalen, drei Meter langen Sperrholz-Etwas.

Sieben Jahre und zwei Zufälle

Eigentlich kein Freund davon

Mir ist die Stuttgarter Luft zu dünn“, schnaufte Vorjahrs-Waldlaufmeister Legge aus Oberhausen und gab nach 1,9 km auf.

„Ich fand sie prächtig“, sagte Hamburgs Meister Warnemünde. Viermal umlief er in rasantem Tempo den Kappelberg im Stuttgarter Vorort Zellbach, und zum Schluß war er von den 80 Konkurrenten der erste, Waldlaufmeister 1948.

„Diesen Sieg danke ich meinem Kollegen Eitel“, sprach der kleine, schnelle Hamburger in die amerikanischen Zonen-Mikrophone. Der Hamburger NWDR meldete in den Sonntags-Sportnachrichten mit keinem Wort diesen Sieg.

Eitel, der Zweite wurde, hatte als Betreuer der deutschen Langstreckenläufer selbst den Trainingsplan aufgestellt, nach dem sich Ludwig Warnemünde in den ersten Frühlingstagen fit gemacht hatte.

Warnemünde aus dem Hamburger Vorort Pinneberg ist an sich gar kein Freund von Waldläufen. Sie zehren nach seiner Meinung zu sehr an den Kräften. Er wertet sie nur als Vorbereitung, „damit ich nachher auf der Aschenbahn besser in Form bin“.



Eitel-Sieg

Warnemündes weiterer Rahmen

Ursprünglich war der 31jährige nicht einmal ein Freund von Bahn-Läufen. Als er sich 1936 in Kiel den Goldenen Kranz, die Meisterschaft von Schleswig-Holstein im Radrennen holte, war er in diesem begrenzten Meisterschaftsrahmen auf den Radsport stolz. Durch Zufall kam er beim Muskel-Training für ein neues Radrennen darauf, daß sich ihm per pedes ein weiterer Rahmen bot. Er brachte sein Fahrrad auf den Boden und kaufte sich Spikes.

Schon nach zwei Jahren rangierte er in der deutschen Spitzengruppe. 1938 wurde er Mitglied der deutschen Ländermannschaft für 1500 Meter. Auch bei Versuchen über längere Strecken hatte er gute Zeiten. Nach sieben Jahren Lauftraining brachte 1943 den ersten großen Erfolg, er wurde deutscher 1500-Meter-Meister.

Ein Jahr später schien alles zu Ende, mit Bauch- und doppeltem Oberschenkelschuß kam er aus dem Kriege.

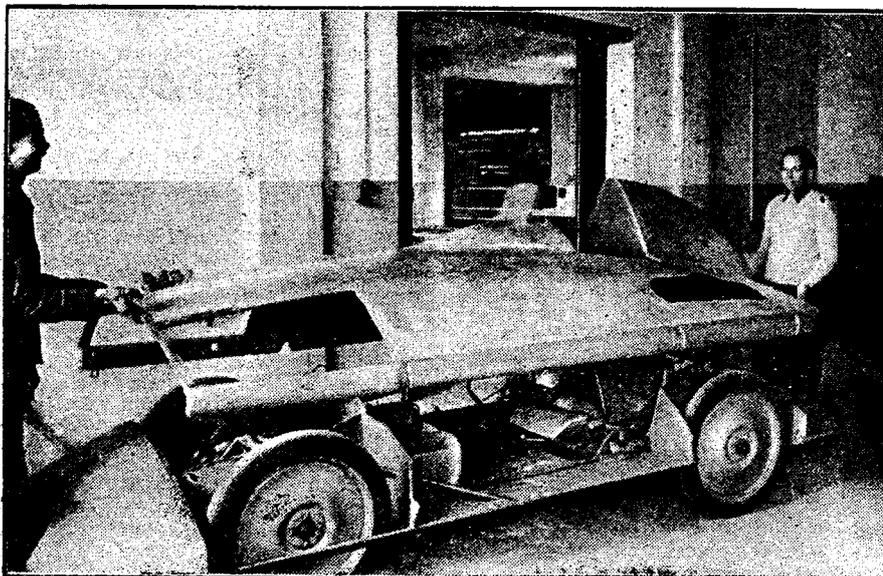
Gut gelenktes Training brachte ihn doch wieder in Form. Als im vergangenen Jahre in Köln die letzte Runde zur deutschen 5000-m-Meisterschaft eingeläutet wurde, lag Warnemünde noch an zweiter Stelle. 300 Meter vor dem Ziel setzte er zum Spurt an und lief Eberlein aus München noch zehn Meter davon. Diese Spurts ein paar hundert Meter vor dem Ziel sind seine Stärke.

Warnemünde von der traditionsschwangeren Hamburger „Viktoria“ hat bei seinen Läufen keinen festen Plan, er paßt sich immer seinen Gegnern an.

Dafür hat er aber ein festes Trainingsprogramm, das er mit rücksichtsloser Automatik abwickelt. Jeden Dienstag kurvt er sechsmal 1000 Meter auf der Aschenbahn, immer 10 Minuten Pause dazwischen. Am Donnerstag sind es viermal 2000 Meter, aber 15 Minuten Pause. Und am Sonnabend dreimal 4000 Meter, mit 20 Minuten Pause.

An den anderen Tagen treibt er nur Gymnastik und Gartenbau.

„Gott sei Dank, daß mein Chef so sportlich eingestellt ist, er gibt mir zu allen Veranstaltungen auch außerhalb von Hamburg jeden Urlaub.“ Von Beruf ist Ludwig Warnemünde Kraftfahrer, „und die leben heute nicht am schlechtesten“.



Nicht eine Schraube braucht Delfosse (r.)