

NDB-Artikel

Kluge, Ewald Motorradrennfahrer, * 19.1.1909 Lausa bei Dresden, † 19.8.1964 Ingolstadt. (evangelisch)

Genealogie

V Gustav, Kohlenhändler u. Fuhrmann;

M Minna Gäbler († 1921);

◦ Freital 1936 Martha (* 1909), T d. Maurers Martin Bernhard Geißler u. d. Martha Göhler;

1 S, 1 T.

Leben

Nach einer Autoschlosserlehre wurde K. 1927 Taxichauffeur in Dresden und begann, für ein rennfähiges Motorrad zu sparen. 1929 startete er zum erstenmal. Mit einer neuen DKW-Maschine fuhr er 1930 seinen ersten Sieg im Lückendorf-Bergrennen heraus. 1934 wurde K. vom Versuchs- und Rennleiter →August Prüssing (1896–1967) bei den DKW-Motorradwerken in Zschopau (Sachsen) als Rennmonteur und Reservefahrer eingestellt. Der Gründer und Besitzer von DKW, →Jörgen Skaft Rasmussen (1878–1964), unterhielt schon seit 1923 einen Rennstall zur Unterstützung des Verkaufs. Die Fabrikfahrer waren damals Automechaniker, die in den Werkstätten der Rennabteilungen zu arbeiten hatten. Im Mai 1935 durfte K. zum erstenmal als DKW-Werksfahrer in Marienberg (Sachsen) starten. Gemeinsam mit Walfried Winkler (* 1904) und Arthur Geiss (* 1903) bildete er ein Dreierteam, das sich an allen wichtigen Motorradrennen beteiligte. International startete er erstmals im Juli 1935 im Großen Preis von Belgien und wurde Zweiter. An Gelände- und Zuverlässigkeitsfahrten für serienmäßige Motorräder nahm er schon seit 1934 teil. Bei der Internationalen Sechstagesfahrt gewann er 1935 mit seinen beiden Stallgefährten zum erstenmal die Silbervase für Deutschland. Die hier gewonnenen Erkenntnisse kamen dem handelsüblichen Gebrauchsmotorrad zugute. Als es bei DKW, nun größte Motorradfabrik der Welt, weiter aufwärts ging, wurde K. Hauptfahrer von Maschinen bis 250 ccm. 1936 errang er seine erste deutsche Motorradmeisterschaft. Seinen ersten Großen Preis gewann er 1937 in Hohenstein-Ernstthal. Im Oktober 1937 fuhr er auf der Autobahn bei Frankfurt/Main 6 Motorradweltrekorde. Zum Jahresende ging er auf eine Tournee nach Australien, um dort für das deutsche Motorrad zu werben. Die Engländer führten aber noch immer in Motorradtechnik und -sport; in ihrem größten Motorradrennen, der „Tourist Trophy“ auf der Isle of Man, hatte noch kein deutsches Motorrad gesiegt. Schon seit 1935 suchte DKW hier den Erfolg,

K. errang ihn 1938 als erster Deutscher. Bis 1939 gewann er 11 Große Preise, zweimal die Europameisterschaft und fünfmal den deutschen Meistertitel.

1949 kehrte K. aus der Kriegsgefangenschaft zurück. Er trat in Ingolstadt in die neugegründete Auto-Union ein und baute aus aufgekauften Teilen wieder Rennmaschinen zusammen, mit denen er 1950 10 Siege herausfuhr. Mit neuen Zweitaktmaschinen errang er 1952 nochmals 10 Siege. Nach einem schweren Sturz auf dem Nürburgring mußte er 1953 seine aktive Laufbahn beenden. – Mit 25 aktiven Jahren und 60 Siegen zählt K. zu den bedeutendsten deutschen Motorradrennfahrern. Wie kein anderer hat er durch die Werbewirkung seiner Erfolge dazu beigetragen, daß seine Firma in den 30er Jahren die führende Stellung im Motorradgeschäft erreichte. Durch seine Mitarbeit im Versuchswesen entwickelte er den Zweitaktmotor weiter, der vornehmlich in Deutschland entstanden war. Als Rennfahrer zog er vor allem eine motorradbegeisterte Jugend in seinen Bann, in einer Zeit, als die Motorradrennen Volksfeste mit Hunderttausenden von Zuschauern waren.

Werke

Taxifahrer-Avussieger-Europameister, 1953.

Literatur

E. Hornickel, Das sind unsere Rennfahrer, 1940, S. 99 (P);

H. Reh, Europameister E. K., 1940 (P);

Petermann/Hocke, Motorsport, 1952, S. 38, 87;

S. Rauch, in: Das Motorrad 46, 1964, Nr. 19, S. 515 (P);

Krackowizer u. Carrick, Motorradsport, 1972, S. 144-46 (P).

Autor

Hans Christoph Graf von Seherr-Thoß

Empfohlene Zitierweise

, „Kluge, Ewald“, in: Neue Deutsche Biographie 12 (1979), S. 139-140 [Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/.html>

02. Februar 2024

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften
