

NDB-Artikel

Müller, Hermann Paul Rennfahrer, * 21.11.1909 Bielefeld, † 30.12.1975 Ingolstadt. (evangelisch)

Genealogie

V Paul (1874–1963) aus Nordhausen, Gastwirt in B., S d. →Carl Louis (1847–1913) aus Rottleberode (Harz), Rechnungsrat in Eschwege, u. d. Caroline Wilhelmine Minna Jelke (1850–85) aus Nordhausen;

M Amalie (1885–1959), T d. →Johann Peter Gilles (1850–1911), Werkführer in Adenau (Eifel), u. d. Anna-Maria Koch (1852–1929) aus Eupen;

⚭ Chemnitz 1942 Marie Albertine (⚭ 1913), T d. Albert Pleuger (1891–1936) aus Mettmann b. Düsseldorf, Gas-Oberinsp. in Liegnitz u. Zschopau, u. d. Maria Herdeggen (1884–1969) aus Zwiesel (Bayer. Wald); *Schwager* →Gerhard Müller (1905–70), Dr. rer. pol., 1932–45 Vorstandssekr. bei d. Auto Union AG in Chemnitz;

2 S, u. a. →Gerd (* 1945), Dipl.-Betriebswirt, Mitarbeiter d. Auch AG in I.

Leben

Nach Erlangung der Mittleren Reife an der Oberrealschule in Bielefeld volontierte M. dort 1928/29 im Automobilbau der Dürkopp-Werke. Da er Pilot werden wollte, absolvierte er 1929 die Fliegerschule in Münster (Westfalen), wandte sich dann aber dem Motorradsport zu. Mit einem rennmäßig hergerichteten Sportmotorrad bestritt er 1929 im Teutoburger Wald sein erstes Rennen und siegte. Nach weiteren Erfolgen erhielt er 1930 die internationale Lizenz als Motorrad-Rennfahrer. 1931–33 war er Versuchs- und Rennfahrer für die Victoria-Werke in Nürnberg und errang 1932 mit einer Beiwagenmaschine seine erste deutsche Meisterschaft. Bis 1935 fuhr er erfolgreich eine Victoria mit engl. 350 ccm-Motor in den deutschen Meisterschaftsläufen, im Großen Preis von Deutschland und im Ausland. 1935 ging M. als Versuchsfahrer und Techniker zu DKW, der damals größten deutschen Motorradfabrik, die zwei Rennteams unterhielt. Diese sollten zeigen, daß der U-Zylinder-Zweitaktmotor mit Kolbenlader von DKW gegen den Viertakter noch Chancen hatte. M. fuhr im Halbliter-Team eine von dem Konstrukteur Richard Küchen entwickelte Maschine. In den folgenden Jahren feierte er bei großen nationalen und internationalen Motorrad-Rennen, denen oft bis zu 150 000 Besucher beiwohnten, zahlreiche Erfolge. 1936 gewann er die deutsche Meisterschaft der 500 ccm-Klasse, war bester Deutscher im Großen Preis von Deutschland und Europa und bewährte sich bei internationalen Geländefahrten. Seit 1937 startete er als Automobil-Rennfahrer und erreichte hervorragende Plazierungen

bei Großen Preisen. 1939 gewann er mit dem neuen Motor der Auto Union mit zwei Kompressoren überlegen den Grand Prix von Frankreich.

Nach dem 2. Weltkrieg war M. technischer Leiter im Zweigwerk Emmen der holländ. Motorenfabrik Pluvier, die Mopeds und Mofas baute. 1946 kehrte er zum Motorradsport zurück und gewann mit einer 250 ccm-Vorkriegsmaschine zwei deutsche Meistertitel. | Als seit 1949 die Auto Union in Ingolstadt wieder DKW-Fahrzeuge herstellte, trugen M.s Erfolge als Rennfahrer dazu bei, daß DKW als Motorradproduzent bald an die zweite Stelle hinter NSU rückte. 1952/53 war er Vertrags- und Versuchsfahrer u. a. für die Mailänder Motorenfabrik FB Mondial, die Horex-Werke von → Fritz Kleemann in Bad Homburg und den ital. Grafen Domenico Agusta, dem er bei Testfahrten in Monza konstruktive Anregungen für sein Motorrad-Programm gab. 1954 gewann M. für NSU seine 7. deutsche Meisterschaft, startete 1955 erneut und errang im letzten Jahr seiner Karriere ohne Werksunterstützung als 45jähriger die Weltmeisterschaft in der 250 ccm-Klasse. Seit 1956 erprobte M. als Versuchsfahrer für NSU Leichtbaufahrzeuge mit geringem Treibstoffverbrauch in Langstreckentests. In der Krise der deutschen Motorradindustrie kehrte er 1959 zur Auto Union nach Ingolstadt zurück, war dort als Meister in der Fahr- und Qualitätskontrolle und 1965-72 in der Presseabteilung tätig. – Mit mehr als 200 Siegen war M. einer der erfolgreichsten Rennfahrer seiner Zeit. Als Versuchsfahrer hat er dem Motorrad- und Kraftfahrzeugbau wichtige technische Anregungen gegeben. |

Auszeichnungen

Silbernes Lorbeerblatt d. Bundesprä. (1955).

Literatur

E. Hornickel, Das sind unsere Rennfahrer, 1940, S. 61-68 (P);

F. Petermann u. W. Hocke, Motorsport, 1952, S. 95;

L. Sebastian, Hinter dröhnenden Motoren, 1952, S. 172-78;

W. Hocke, in: Dt. Motorsport-Alm. 1955, S. 76;

ebd. 1956, S. 73;

NSU, Sparsam fahren!, 1956 (P);

E. Pirazzini, I Giorni del Coraggio, 1964, S. 289;

C. Posthumus, Dtld.s Großer Preis 1926-1966, 1967, S. 72-87;

H. Krackowitzer u. P. Carrick, Motorradsport, 1972, S. 154 f. (P);

J. Dugdale, Great Motor Sport of the Thirties, 1977, S. 184, 195 f. (P);

H. Hütten, Schnelle Motoren seziert u. frisiert, 1977;

S. Rauch, DKW, 1981, S. 88, 105, 162, 174, 217-19 (P);

G. Cancellieri u. a., Auto Union 1934-39, 19., S. 136 f., 143-47, 157, 167 (P);

C. Bartsch (Hrsg.), Ein Jh. Motorradtechnik, 1987, S. 330, 344. – Mitt. v. Frau Marie Müller.

Autor

Hans Christoph Graf von Seherr-Thoß

Empfohlene Zitierweise

, „Müller, Hermann Paul“, in: Neue Deutsche Biographie 18 (1997), S. 415-416 [Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/.html>

02. Mai 2025

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften
