
GTÜ zeigt den vermutlich letzten Hanko Rheingold

Mit einer ganz besonderen Sechs-Zylinder-Limousine von 1934 wird die Gesellschaft für Technische Überwachung (GTÜ) ihren Messestand auf der erstmals stattfindenden Retro Classics Cologne (24.11.-26.11.2017) schmücken. Dort ist der vermutlich letzte existierende Hanko Rheingold zu sehen. Ermöglicht wird dies durch die langjährige Kooperation von GTÜ-Classic und der Deutschen Museumsstraße.

Jürgen Kolle betreibt in Braunschweig, direkt an der A2, seine „Sammlung historischer Fahrzeuge“. Oft schon hat er seltene Automobile an den Stand der GTÜ mitgebracht. Der Koblenzer Stahlgroßhändler Carl Spaeter handelte ab 1919 zusätzlich mit Kraftfahrzeugen und weil er an zwei Standorten ansässig war, in Hannover und Koblenz, verband er 1924 die ersten Buchstaben miteinander und firmierte zukünftig unter „Hanko“. Zudem sicherte sich das Unternehmen ein Jahr später die deutschen Allein-Vertriebsrechte für große amerikanische Marken und verkaufte fortan Packard und Paige, Nash, Chrysler und Plymouth.

Mit dem Beginn der Nazi-Zeit wollten die neuen Machthaber nach Möglichkeit den Import unterbinden, um deutsche Hersteller zu stärken. Also nahmen die Koblenzer ein Chassis von Plymouth und implantierten einen Motor von Chevrolet, um so ein neues Modell zu kreieren. Das war die Geburtsstunde des „Rheingold“, von dem angeblich bis zu Beginn des Krieges 1939 an die 2000 Stück bei Hanko entstanden sein sollen. Das Werk und die Verwaltung der Firmas wurden im Krieg dann vollkommen zerstört. Auch alle Unterlagen gingen verloren.

Der Neubeginn gelang als Vertragshändler für BMW und Büssing, ab 1954 konzentrierte man sich allein auf die Münchner. Erfolgreich wurde über Jahrzehnte expandiert. 2009 schließlich wurde die Hanko-Gruppe von der Hakvoort GmbH übernommen. Die Firmeninhaber hatten nach dem Totalverlust im Kriege lange versucht, an einen Rheingold heranzukommen. Aber eben solche Wagen mit zuverlässiger Großserientechnik wurden mit Vorliebe von der Wehrmacht requiriert und gingen so an allen Fronten verloren. Erst in den 1970er-Jahren gelang es, in der Tschechoslowakei einen letzten Rheingold aufzuspüren, der auf abenteuerlichen Wegen zurück nach Koblenz fand und dort für die Ausstellung instandgesetzt wurde. Anfang 2017 wurde diese Rarität dann Jürgen Kolle für seine Sammlung in Braunschweig anvertraut, der den wohl letzten Hanko Rheingold wieder in fahrtüchtigen Zustand versetzen wird.

Als besonders kompliziert erwies sich bei dem Rheingold auch die Aktenlage. Aufgrund des Totalverlustes des Firmenarchivs im Kriege ist nicht einmal mehr eine Bedienungsanleitung bekannt. So wurde auch vermutet, der existierende Wagen hätte das Baujahr 1930. Hier kam nun die GTÜ ins Spiel. Über das Archiv und die riesigen Datenbank des GTÜ-Oldtimerservice, konnte Licht ins Dunkel gebracht werden, zumindest was die benutzten Komponenten angeht. So basiert der Rheingold auf einem Plymouth Six PD De Luxe, wie er vom 12. März 1933 bis 27. Januar 1934 gebaut wurde. Anhand der laufenden Fahrgestellnummern lässt sich die Produktion auf den Herbst 1933 datieren.

Der Motor, ein Sechszylinder von Chevrolet mit 3053 Kubikzentimetern Hubraum und 70 PS, ist ebenfalls in den letzten Monaten des Jahres 1933 entstanden. Rechnet man die Schiffsfracht und Montage hinzu, dann dürfte der Rheingold das Baujahr 1934 haben. Interessant ist dabei auch die Kombination, denn Plymouth war seit 1928 im Besitz von Chrysler, wohingegen Chevrolet schon seit 1918 dem General Motors-Konzern angehörte. Es waren also ausgesprochene Konkurrenzprodukte, die Hanko vermutlich

zusammenfügte, um das eigene Automodell zu bauen.

Ein weiterer Archivfund konnte aus der Datenbank von GTÜ-Classic gehoben werden, es handelt sich um einen Artikel aus der „ADAC-Motorwelt Nr. 2“ vom Februar 1933, in dem ein Plymouth Six PD De Luxe der Firma Hanko für 5800 Reichsmark angeboten wurde. Das entsprechende Auto kostete in den USA 575 Dollar. Der Rheingold ist nicht ganz so üppig ausgestattet und dürfte deshalb eine preiswertere Alternative zum Plymouth gewesen sein. (ampnet/jri)

Bilder zum Artikel



Hanko Rheingold (1934).

Foto: Auto-Medienportal.Net/GTÜ