

## Die Geschichtswerkstatt Gallus berichtet

Historisches und Aktuelles

Ausgabe: Mai 2021



### Auto Brendel: Mechaniker, Gründer, Rennfahrer

#### Die Firmengeschichte

Der „Auto-Brendel“ ist noch vielen Älteren im Gallus in Erinnerung. „Der Heinz Brendel, der war Rennfahrer, wohnte über der Post“, so z.B. Frau Herbst vom „Ewigen Frühling“ 2007. Wolfgang Hannen, der seine KFZ-Lehre bei Auto-Brendel machte, erinnert sich an „die Empore, wo noch viel von der Rennfahrerzeit gelagert war“. Günter Bürger war mit seinem Vater auch oft „beim Brendel“. Hiermit war aber die Gaststätte des Onkels von Heinz Brendel an der Ecke Hufnagelstraße/Frankenallee (heute „Rumi´s“) gemeint. In der war Wolfgang Hannen in seiner Jugend Helfer des Wirts.

Zur Firmengeschichte von Auto-Brendel können wir auf ein Interview zurückgreifen, das Elke Peters am 31. Juni 1982 mit Käthe Brendel, Schwester von Heinz, im Rahmen einer Reihe zu Traditionsfirmen im Gallus für das Historische Museum Frankfurt führte. Käthe Brendel:

*„Jakob Brendel, mein Vater, wurde 1885 in Schmitten im Taunus als eines von 11 Kindern geboren. Er machte eine Lehre als Mühlenbauer in Schloßborn. [Trotz großen Heimwehs] mußte er auch (dort) wohnen. Sein Bruder war bei Passavant (Eisenhandlung), dort begann der Vater auch zunächst nach der Lehre zu arbeiten. Aber schon nach kurzer Zeit kam er 1905 zu Adler als Monteur. Später machte er die Meisterprüfung und wurde dann auch Betriebsleiter. Er hatte immer ein gutes Verhältnis zu den Kleyer-Söhnen, deren Vater war sehr streng, die haben sich immer so ein bißchen an meinen Vater gehalten, wenn etwas an den Autos zu machen war.*

*Ich bin in der Kölner Straße geboren. So viel hat mein Vater ja nicht verdient, aber er hat immer gut für uns gesorgt bis zum Schluß.*

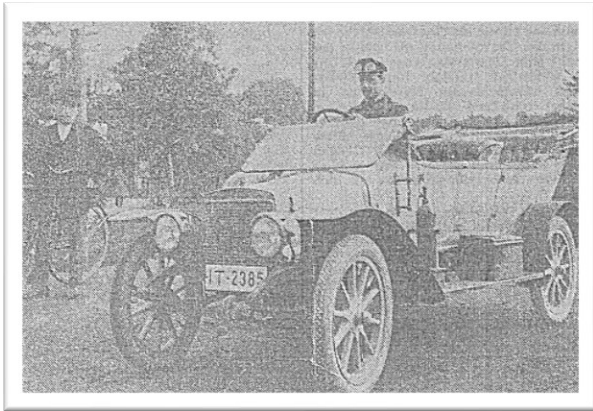


Die Spezialisten von links nach rechts: Monteur Maron, Spezialist Vorderachse; der Inhaber Jakob Brendel; der Schweißer Schäfer; Löw, der Spezialist für Getriebe und Lenkung; Meister Prohaska.  
©Familie Brendel; in Sammlung 2010 Peters, HMF

*1932 wollte mein Vater sich selbständig machen. Jetzt oder nie. Er leitete damals die Autoreparaturwerkstatt von Adler. Es gab keine größeren Probleme. Er brauchte eine Genehmigung von der Innung des Kraftfahrzeughandwerks. Da mein Vater Meister war, gab es da keine Schwierigkeiten. Und dann mußte er bei der Stadt ein Gewerbe anmelden.*

*Gemietet wurden Räume auf dem Gelände der Firma Kruck. Die Halle war schon da. Wir wohnten gegenüber in der Post. Das Gelände gehörte früher dem Ries, einem Droschkenunternehmer, der hatte überall im Stadtgebiet große Stallungen. Unser Betrieb war direkt an der Galluswarte (Cambergerstraße 21) Auf dem Gelände war auch noch die Firma Roth, die hatte einen Vertrag mit Borgward. Wir hatten keinen Vertrag mit Adler, im Gegenteil, die haben am Anfang sogar die Wagen aufgeschrieben, die bei uns reinfuhren. Wir haben uns beschwert, da wurde das abgestellt.*

*Ich habe gleich von Anfang an das Büro gemacht, hatte die Höhere Handelsschule der Ursulinen besucht. 1928/29 1 ½ Jahre Lehre bei der Mitteldeutschen Kreditanstalt, später Commerzbank. Das war noch unter Direktor Schünemann. Das Büro habe ich dann allein gemacht. Meine Schwester hat bei den Löhnen geholfen. Sie hat das nicht so gerne gemacht. Die ersten 8 Jahre ging es schön bergauf. An Sonntagen haben die Kunden meinem Vater oft ihren Wagen gegeben, daß er ihn mal fährt und so auch nach dem Rechten sieht. Da haben wir mit der Familie schöne Ausflüge gemacht.*



Firmengründer Jakob Brendel 1912 als Sieger einer Deutschlandfahrt in einem Adler.  
(Foto aus FNP 08.01.1982)

*Mein Vater hat sich ja immer für den Motorsport interessiert. Er ist selber in den 20er Jahren auf Adler-Wagen Rennen gefahren. Mein Bruder dann auch. In unserer Werkstatt wurde dann immer an den Wagen etwas verändert. Der Teil der Werkstatt, wo immer an den Motoren rumgebastelt wurde, wurde „Künstler-Werkstatt“ genannt.*

*Wir waren auch spezialisiert auf die Überholung von Lastwagen-Motoren. Das war schön, wenn nach langer Arbeit so ein Vomag-Motor wieder ans Laufen kam<sup>1</sup>.*

*Mein Vater hatte zwei Monteure von Adler mitgenommen. Die wohnten auch in der Nähe. Ein anderer kam aus Niederrad. Der Spezialist für die Lastwagenmotoren kam aus Karben.*

*Die Arbeitszeit war 48 Stunden in der Woche. Es gab auch Überstunden. Stundenlohn 1,25 [Reichsmark], später 1,38. Wenn was Besonderes war, hat mein Vater auch schon mal Zulagen gegeben. Ich selber bin um 8 ins Büro und um 17 Uhr nach Hause.*

*Auch das gesellige Leben im Gallus war schön. Abends trafen sich auf der Quäker-Wiese die Jugendlichen auch zum Training aus den Vereinen. Ich selber war im Jahn-Grün-Weiß, bin auch schon mal in der Stadtstaffel mitgelaufen.*

*Angemeldet in der Versicherung war ich in den ersten Jahren nicht. Erst 1942 als die Meldepflicht eingeführt wurde, wurde ich angemeldet. Das war natürlich nicht so gut. Heute bekomme ich 1.100,- DM Rente und habe mein ganzes Leben gearbeitet (geb. 1912). Auch mein Vater hat später noch mal etwas nachgezahlt, um Rente zu bekommen - Kapital war bei der Gründung nicht so viel nötig. Etwas hatte mein Vater gespart. Davon wurde dann die erste Drehbank angeschafft bei der Firma Matra.<sup>2</sup> Die Bank, mit der wir Verbindung hatten, war die 1822. Wenn wir da mal 500,- DM Schulden hatten, war das viel. Heute haben wir 1 Mill. Schulden.*

*Im März 1944 wurden wir dann ausgebombt. Seit Kriegsbeginn hatten wir 2 Monteure vom Heimatkraftpark im Betrieb. Die wollten aber nicht so viel tun. Nach dem Bombenangriff zogen wir dann in die Kaserne an der Friedberger Landstr. Die Amerikaner haben dann alles rausgeschmissen. Die Drehbänke lagen dann auf der Straße. Die Fa. Glöckler, die wir auch über den Motorsport kannten, hat uns dann geholfen das Gelände an der Sonnemannstr. zu finden. Für VW war das auch eine Bedingung für den Vertrag, daß wir uns im Osten ansiedelten. 1950 gab es dann den Vertrag mit VW.“*

Die Eröffnung war ein großes Ereignis. Zeitungen berichteten am 6. Juni 1950:

*„Auf dem Gelände des Landwirtschaftlichen Vereins, unweit der Großmarkthalle, wurde am Montag das Autohaus Brendel eröffnet. Der Seniorchef des Unternehmens, Jakob Brendel, war lange Jahre Betriebsleiter der Adlerwerke und ist ebenso wie sein Sohn Heinz eng mit dem Rennfahrersport verwachsen. Zur Eröffnungsfeier hatten sich u.a. Vertreter des Volkswagenwerkes, der Frankfurter Stadtverwaltung sowie der Regierung in Wiesbaden eingefunden, und zahlreiche Blumenspenden mit Glückwunschtelegrammen schmückten die Räume. Das Autohaus steht in Zusammenarbeit mit der Firma Glöckler und sieht seine Hauptaufgabe in der Unterstützung der Volkswagen-Organisation.“<sup>3</sup>*

<sup>1</sup> LKW-Motoren der Vogtländischen Maschinenfabrik AG

<sup>2</sup> MATRA, ursprünglich Marx&Traube GmbH, Mainzer Landstraße 193. Die Verkürzung der beiden Gründernamen der Herstellungsfirma für Werkzeugmaschinen blieben als Firmennamen nach der Arisierung 1935.

<sup>3</sup> ISG: S2, 8.585 Heinz Brendel und S3/R.2073

## Motorsport

Heinz Brendel wurde am 16.1.1915 geboren. Unterstützt durch seinen Vater begann er mit 17 Jahren 1932 seine Rennfahrerkarriere.

Ein besonderes Ereignis waren sehr lange die Feldbergrennen, mehr als 50.000 Zuschauerinnen und Zuschauer säumten die Strecke. Hier gewann Heinz Brendel sowohl 1935 wie 1936 im Fiat in der Sportwagenklasse bis 1100 cm<sup>3</sup> ohne Kompressor.

Als sein erstes großes Rennen gilt das Eifelrennen 1935, er wurde mit seinem Fiat in der 1100 cm<sup>3</sup> Klasse Zweiter.

Die prägenden deutschen Formel 1-Teams der 1930er Jahre waren Mercedes und Auto Union. Noch bekannte Namen des Silberpfeil-Teams von Mercedes sind Rudolf Caracciola, Manfred von Brauchitsch, Luigi Fagioli und von Auto Union Hans Stuck und Bernd Rosemeyer. Das Jahr 1935 gehörte Auto Union, 1936 räumte Mercedes praktisch alle Titel ab.

Heinz Brendel wurde 1936 als einer von 27 Fahrern in die Fahrerschule von Mercedes am Nürburgring eingeladen. Übermittelt aus dieser Zeit ist sein Unfall mit dem Rennwagen W25 GP. Das Auto fing an zu brennen, er selbst erlitt zum Glück nur leichte Verletzungen.

Für 1937 wählte ihn Rennleiter Neubauer aus, bei den Tests in Monza teilzunehmen und er unterschrieb als Reservefahrer im Silberpfeil-Team. Er testete den Mercedes-Benz W 125 für den Großen Preis von Deutschland 1937. In der Ergebnisliste vom Großen Preis auf dem Nürburgring am 27.7.1937 ist er mit der Startnummer 17 vermerkt, kam jedoch nicht zum Einsatz.

Aber dann war es so weit: Beim XII. Großen Preis von Deutschland 1939 auf dem Nürburgring am 23.7.1939, das Rudi Caracciola gewann, nahm Brendel den Platz des Teamkollegen Hans Hartmann ein. Er hatte ein sensationelles Debut. Vereinbarung war aber, dass er, was damals noch möglich war, als Juniorfahrer nach drei Runden das Rennen beenden sollte, damit sein Kollege Lang, der eine Extraklasse in der Formel 1 war, dessen Motor aber Probleme hatte, Brendels Auto übernehmen kann. Brendel weigerte sich aber und fuhr die schnellste Runde des Rennens. Allerdings kam dann jedoch ein Maserati vor sein Auto, Brendel fuhr in einen Graben und crashte zum Ärger von Neubauer den Benz. Wie groß dieser war, zeigte sich, als er abgeholt werden wollte. Neubauers Antwort: er könne laufen.

Kurz nach dem Rennen, während einer Trainingsphase am Nürburgring, hatte Brendel wieder Fahrerpech: der Satteltank fing an der Döttinger Höhe Feuer. Brendel hatte gerade genug Zeit, in das Gebüsch zu steuern und aus dem fahrenden Wagen zu springen. Er wachte am nächsten Tag im Krankenhaus auf. Beim VI. Großen Preis der Schweiz am 20.8.1939 ist er als Reservefahrer im Silberpfeil-Team gemeldet.

Wie Käthe Brendel bereits berichtete, gab es freundschaftliche Beziehungen zu den Glöckler-Familien, die auch die Rennsportleidenschaft teilten. Hier, an der Galluswarte, war dann auch nach 1945 die „Künstlerwerkstatt“: Walter Glöckler entwickelte mit seinem Mitarbeiter Hermann Ramelow, der schon vor dem Krieg Konstrukteur der Adler-Rennsportwagen war, in der Zeit zwischen 1948 und 1954 sieben verschiedene Rennsportwagen, deren Merkmal der ausgesprochene Leichtbau war. Die Karosserieteile stellte die Frankfurter Firma C.-H. Weidenhausen her, die schon in den 1930er Jahren bekannt war als Spezialist für Leichtmetallsportwagen. Alle Modelle fuhren bis in die USA Titel ein. Heute ist für diese Rennwagen die Bezeichnung „Glöckler-Porsche“ üblich. Jedoch waren die Konstruktionen Glöcklers eigene Initiative. Porsche übernahm erst 1953 das sechste Modell, den „Glöckler-Porsche 1500 Super“, der als Vorläufer des „Porsche 550“ gilt.



Heinz Brendel mit dem Glöckler-1-Porsche  
Deutscher Sportwagenmeister 1952 in der  
1100er-Klasse © Familie Brendel



Heinz Brendel mit dem Glöckler-1-Porsche Deutscher Sportwagenmeister 1952 in der 1100er-Klasse © Familie Brendel

Als Rennfahrer erlangt Heinz Brendel 1952 auf dem Glöckler-Porsche 1100 seinen größten Triumph: er wird nach Walter Glöckler 1950 und Hermann Kathrein 1951 Deutscher Sportwagenmeister!

Sein letzter Eintrag in den Renn-Annalen findet sich im Register für das 24 Stunden-Rennen 1953 in Le Mans: hier war Brendel auf dem Porsche 550 Coupe 550-02 (dem Nachfolger des Glöckler-1-Porsche) neben Paul Frere, Richard von Frankenberg, Huschke von Hanstein und Helmut Polensky als Fahrer gemeldet.

An diesem Rennen konnte Heinz Brendel aber nicht mehr teilnehmen. Nach einem schweren Trainingsunfall 1953, mit anschließendem halbjährigem Krankenhausaufenthalt, beendete er, nicht zuletzt auf Druck seiner Familie, seine Rennfahrerlaufbahn.

Heinz und Friedel Brendel hatten zwei Töchter. Heinz Brendel starb am 1. Februar 1989, Friedel Brendel am 6. Juli 2015. Beide sind auf dem Südfriedhof beerdigt.

Als 1989 die „Sanierungsmaßnahme Ostendstraße“ der Stadt Frankfurt startete, war die Brendel KG mit 6.000qm Gelände für Werkstätten und Flächen für Neu- und Gebrauchtwagen größter Pächter des Liegenschaftsamtes auf dem Gelände des Landwirtschaftlichen Vereins an der Sonnemannstraße. Der Pachtvertrag hatte noch eine Laufzeit bis 2054, wurde aber im Rahmen des städtischen Projektes im Oktober 1990 gekündigt.<sup>4</sup> Der Eintrag der Verwaltungsgesellschaft Auto-Brendel GmbH im Handelsregister Frankfurt wurde am 16.11.2006 gelöscht.

Helga Roos

#### Quellen:

Historisches Museum Frankfurt: Sammlung 2010 Elke Peters

Institut für Stadtgeschichte Frankfurt am Main: S2, 8.585 Heinz Brendel und S3/R.2073

Eintracht Frankfurt Museum, Sportkreis Frankfurt e.V.-Gallusprojektebüro, Geschichtswerkstatt Gallus: Ausstellungs- und Veranstaltungsprojekt 2013 „Frankfurter Sportstätten“

Stadtplanungsamt Frankfurt: „Abschlussbericht zur Sanierungsmaßnahme Frankfurt am Main `Ostendstraße` Baustein 3/15“

<http://www.feldbergrennen.de/feldberg%20-%20bergpreis%201935.htm>

<http://www.finecars.cc/en/editorial/article/news/porsche-550-rs-and-porsche-550-a/index.html>

<http://www.f1-grandprixhistory.net/Germany.html>

<http://www.kolumbus.fi/leif.snellman/db.htm>

[https://de.wikipedia.org/wiki/Mercedes-Benz\\_W\\_25](https://de.wikipedia.org/wiki/Mercedes-Benz_W_25)

<https://de.wikipedia.org/wiki/Gl%C3%B6ckler-PorscheGl%C3%B6ckler-Porsche>

(Internet: Seiten zuletzt eingesehen im April 2021)

<sup>4</sup> Frankfurter Rundschau 19.10.1990, abgedruckt in „Abschlussbericht zur Sanierungsmaßnahme Frankfurt am Main `Ostendstraße` Baustein 3/15“, Stadtplanungsamt

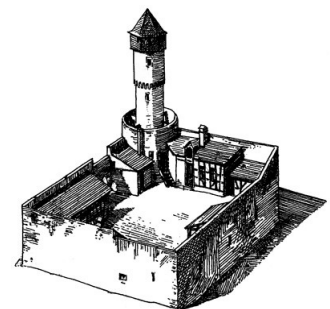
Herausgeber: Geschichtswerkstatt Gallus, Frankenallee 166, 60326 Frankfurt.

V.i.S.d.P. sind die jeweiligen Verfasser\*innen der namentlich gezeichneten Artikel.

Leser\*innenanfragen: Email: [GWGallus@gmail.com](mailto:GWGallus@gmail.com)

Email: [juergenemrich@msn.com](mailto:juergenemrich@msn.com)

Der Druck des „INFOS“ wird vom Caritas Quartiersmanagement im Programm „Aktive Nachbarschaft“, der Druckerei Werbeservice Wolf und Herrn Uhl/ Autohaus Gruber unterstützt.



**Geschichtswerkstatt  
Gallus**