
Als Autoabgas noch das Parfüm des Wohlstands war

Von Harald Kaiser, ccm

Vor gut 65 Jahren, als Deutschland von der Welle der Massenmotorisierung erfasst wurde, war das Auto ein Symbol beginnenden Wohlstands. Die Geschichte einer Kleinfamilie und wie sie in Fahrt kam.

Wenn er draußen das charakteristische Knattern hörte, lief Georg Nonnast ans Fenster und schaute mit sehnsüchtigem Blick aus dem vierten Stock runter auf die Straße. Sein Traum war ein Motorrad. Das war vor gut 65 Jahren, als die Massenmotorisierung in Deutschland in Gang kam. Ganz allmählich konnte man sich wieder etwas leisten. Zum Beispiel galt es bereits als Zeichen beginnenden Wohlstands, wenn Käse in Vollfettstufe oder dicke Leber- und Teewürste auf dem Abendbrottisch lagen.

Schnulzenbarde Bully Buhlan trällerte „Ich hab‘ noch einen Koffer in Berlin“ aus dem Röhrenradio und wurde zum Star. Dort, in der geteilten Stadt, klopfen Trümmerfrauen Mörtel von alten Ziegelsteinen, damit daraus neue Häuser gebaut werden konnten. Ein Herrenhaarschnitt kostete 1,30 Mark, ein Liter Normalbenzin 69 Pfennig. Es war die Zeit, in der die Wohnzimmerschränke noch auf dünnen Stelzenbeinen standen und die deutsche Familie im Schein der damals todschicken Tütenlampen in Reiseprospekten blätterte und von einem Urlaub an der Adria träumte.

Nonnast, 1919 im schlesischen Oppeln geboren, hatte es nach der Entlassung aus französischer Kriegsgefangenschaft nach Passau verschlagen. Dort lernte er seine Frau Theresia („Resi“) kennen.

Bald waren sie zu dritt. Die Kleinfamilie wohnte in der ehemaligen Kaserne der Stadt am Inn, wo ihnen die Stadt eine Einraumwohnung mit Toilette auf dem Gang zugewiesen hatte. Miete: 9,40 Mark für etwa 34 Quadratmeter. Dort warteten Mutter und Tochter Heidi jeden Abend gespannt, was das Familienoberhaupt von seinen Gelegenheitsjobs nach Hause brachte. Selten war es Geld, meist Brennholz oder Lebensmittel als Lohnersatz. Vater Georg hatte als Verkehrsmittel nur seine Beine. Zunächst lief er sich die Hacken ab, um den Leuten als Vertreter Seife zu verkaufen. Später organisierte sich der drahtige Mann ein Rennrad, auf dem er die etwa 180 Kilometer bis nach München strampelte, weil es dort für einige Monate einen Job als Anstreicher gab.

Die meisten besaßen noch kein Auto, hatten oft aber bereits einen Favoriten. Kiloweise wurden in vielen Familien Prospekte heim geschleppt, um abends bei Salzstangen vom eigenen Wagen zu träumen. Etwa vom Fuldomobil, das 1954 lautstark von sich reden machte. Dieses Winzauto sah aus wie ein überdimensionales Stopfeisen aus Großmutterns Handarbeitskasten – auf drei Rädern, zwei vorne, eins hinten und mit Stielaugen-Scheinwerfern. Ein kurios anmutendes Motorrad mit Dach und Stützrad.

Viele der motorisierten Zwerge, die sich Auto nannten und über die holprigen Straßen des Nachkriegsdeutschlands ratterten, sahen ähnlich aus. In ihren Blechleibern steckten oft Motorradmotoren mit 175 oder höchstens 250 Kubikzentimetern Hubraum, Zweitakter, die eine typisch blaugraue Abgasfahne hinter sich herzogen. Minutenlang hielt sich der intensive Geruch auf der Straße – damals eine Art Parfüm des Aufstiegs. Wer eine Prise davon in die Nase bekam, wusste, welcher Typ kurz zuvor vorüber gehoppelt sein musste.

Für diese aus heutiger Sicht ulkigen Auto-Bonsais schufteten Hunderttausende durchschnittlich 49,5 Stunden in der Woche. Damit war Deutschland 1956 Spitzenreiter unter den westeuropäischen Industrienationen. Turmhoch war auch der Nachholbedarf an Glück. Nach der fürchterlichen Kriegsnot wollte man sich wieder etwas gönnen, genießen

und verreisen. Gleichzeitig wurde das Leben unmerklich hektischer, die Zeit knapper, alles schneller. Geschäfte, Geschäfte! Und das Tempo, auch durchs Auto, geriet allmählich zur Droge der Zeit.

Auch Georg Nonnast war inzwischen motorisiert. Stolz wie Oskar hoppelte er auf seiner gebraucht gekauften DKW über Passaus unebene Pflasterstraßen. Im August 1958 zog er mit seiner Familie, die inzwischen mit Töchterchen Helga auf vier Köpfe angewachsen war, nach Köln um. Dort hatte der gelernte Schlosser eine Anstellung als Anstreicher gefunden. Auf den Straßen war noch nicht viel los. Nur etwa fünf Millionen Autos tuckerten damals herum. Ein Rinnsal gegen die Blechflut von heute.

1959 sonnte sich Hannover als erste deutsche Großstadt im Ruhm der „autogerechten Stadt“. 1960 näherte sich die Zahl der Pkw-Neuzulassungen unaufhaltsam der Millionenmarke, genau waren es 969 739 Stück. Ein Jahr später lag der Zuwachs bei 1,095 Millionen – die Autowelle schwappte in Riesenbrechern über Deutschland.

Neben dem VW Käfer, der Motor des deutschen Wirtschaftswunders, gab es auch solch kuriose Automobile wie den Kroboth, an den sich nur Großväter erinnern werden. Das Dreirad mit Stahlkarosserie, Cabrioverdeck und Windschutzscheibe hatte Platz für zwei und bereits vier Vorwärtsgänge. Der Gerneklein lief mit nur neun PS immerhin 80 Sachen, verbrauchte ein paar Schnapsgläser (3,5 Liter) Benzin auf 100 Kilometer, wog 240 Kilo und kostete nur 24 Mark Steuer sowie 70 Mark Haftpflichtversicherung im Jahr. Chic war er nicht. An heutigen Designmaßstäben gemessen wahrscheinlich sogar hässlich. Die Scheinwerfer schienen zu schielen und insgesamt wirkte er wie ein zu groß geratener Brotkasten. Die Leute jedoch, die keinen Kroboth besaßen, schauten sich neidisch um, wenn einer vorbeifuhr. 2480 Mark kostete die Version mit 175-Kubik-Motorradmotor, 2650 Mark die mit 200er-Maschine.

Etwas günstiger kam der Kabinenroller von Messerschmitt, der ebenfalls noch weit verbreitet war. „Spare and verdiene mit der Messerschmitt-Kabine“, lautete der Werbevers. Mehr als 52 000 Kunden ließen sich von dem Spruch einfangen. 2375 Mark musste man hinblättern, um die Kiste mit der wegklappbaren Flugzeugkanzel als Dach und dem U-förmigen Lenkhebel zu bekommen. In dem Mittelding zwischen Motorrad und Auto fühlte sich so mancher Fahrer wie ein Düsenjägerpilot, sobald er die Plexiglasscheibe über sich geschlossen hatte.

Georg Nonnast, der mit seiner Familie im Kölner Stadtteil Gremberg in einer Drei-Zimmer-Neubauwohnung sesshaft geworden war und dort 50 Jahre bleiben sollte, fuhr noch immer Motorrad, allerdings inzwischen eine prestigeträchtigere BMW. Natürlich wieder gebraucht. Zu mehr reichte das Geld nicht, trotz einer Minimiete von 70 Mark für 55 Quadratmeter. Mit der BMW knatterte er sonntags zu Spritztouren ins Umland – die Ehefrau Resi hinten auf dem Sozius und die jüngste Tochter Helga vorn auf dem Tank.

Wenn er von seiner Wohnung im dritten Stock auf die Straße runterschaute, sah er, dass sich nach und nach immer mehr Nachbarn einen Wagen vor die Tür stellten. Natürlich auf Ratenzahlung. Das Bild weckte Sehnsüchte in ihm, er wollte mithalten können. Doch von etwa 1000 Mark netto im Monat (einschließlich Überstunden) konnte die vierköpfige Familie zwar einigermaßen leben, aber weil anfangs die Wohnungseinrichtung Stück für Stück zusammengekauft werden musste, waren keine weiteren großen Sprünge drin. Schon gar kein eigenes Auto.

Es war die Ära der Petticoats und der Nierentische. Bei nicht wenigen Familien durfte man nur abends oder am Wochenende die gute Stube betreten. Männer trugen hauptsächlich dunkle Anzüge, weiße Hemden und Schlipse, die wie Stricke aussahen. Halbstarke Burschen dagegen, die auf Wirkung aus waren, steckten in Nietenhosen (die ersten Jeans) und schwarzen Lederjacken. Ihre Frisur brachten sie vorzugsweise mit der Haarcreme

„Brisk“ in Form, oft mit einer lässig herunterhängenden Tolle vorne.

Etwa 40 Hersteller bauten damals ein buntes Sammelsurium an fahrbaren Untersätzen. Zum Beispiel den Gutbrot Superior. Wer den fuhr, war der Stolz des ganzen Viertels. Und die Jungmachos mit Schmierfrisur stellten sich auch gerne neben das Auto, wenn es vor dem Haus parkte, und taten so, als wären sie Söhne des Besitzers. Der Wagen sah hübsch aus, rund, mit weichen Linien überall. Handelte es sich gar um das Coupé, war es der Hit des Viertels.

In alten Katalogen steht, dass der Flitzer 4490 Mark kostete, und dass es rauf ging bis auf 5995 Mark für den Kombi mit 27 PS-Motor, der schon eine Benzineinspritzung hatte. 115 km/h fuhr die stärkste Version, für die der Prospekt folgendermaßen warb: „Spursicherheit und Kurvenfestigkeit eines Rennwagens.“ Nicht auszudenken, wie viele Männer das wohl ausprobiert haben, weil sie ihrer Biene zeigen wollten, was sie drauf haben. Und weiter im Werbetext: „Durch die moderne Pontonkarosserie und die praktischen Schiebefenster hat der ungewöhnlich breite Superior eine Ellbogenfreiheit, die Sie auch im dicken Wintermantel nicht beanspruchen. Hier liegt eines der Geheimnisse der ungezwungenen, ermüdungsfreien Fahrt.“ Eine Heizung gab’s im Superior serienmäßig, damals sensationell. Entworfen hat den kleinen Wagen ein gewisser Hans Scherenberg, der viele Jahre später als Chefentwickler bei Mercedes und mit einem Professorentitel vorne dran steil Karriere machte.

Hochgekrepelte Ärmel waren seinerzeit ein Gesinnungsabzeichen. Keiner war sich für keine noch so schmutzige Arbeit zu schade. Man wollte raus aus dem Dreck. Der Drehzahlmesser der deutschen Wirtschaft zeigte, dass die Republik auf Touren kam. Das Bruttosozialprodukt, die Summe aller wirtschaftlichen Leistungen, stieg Jahr für Jahr durchschnittlich um 7,8 Prozent, die Löhne um fünf Prozent. BMW überraschte in der Zeit nicht nur mit der Knutschkugel Isetta, die die Fahrerherzen im Schnellgang eroberte, sondern stellte mit dem Typ 502 auch Deutschlands ersten Nachkriegs-Achtzylinder vor. Unter dessen voluminöser Haube blubberte sonor ein 2,6-Liter-Motor mit 100 PS. Ungeheure 17 800 Mark kostete die Limousine, die 150 km/h lief und wegen ihres üppig gerundeten Blechkleides „Barockengel“ genannt wurde.

Weniger als ein Drittel des BMW kostete der DKW Meisterklasse, der auch etwas hermachte. 5285 Mark stand auf dem Preisschild der Limousine, mit Schiebedach 300 Mark mehr. Die DKW-Karosserie galt zwar als stromlinienförmig. Kenner empfanden dieses Blechkleid jedoch als Designstilbruch – vor allem wegen der Beinahe-Glubschaugen. 100 km/h schaffte der 23-PS-Wagen, von dem fast 60 000 Stück verkauft wurden.

Die rasant steigende Freude an der Mobilität der Deutschen veranlasste die „Frankfurter Allgemeine Zeitung“, das Aussterben eines früher typisch deutschen Menschen zu beklagen – des Wanderers. Die Beine wurden nun hauptsächlich zum Gasgeben gebraucht. Wie in Amerika. Dort kam eine völlig neue Restaurantart in Mode: McDonald’s eröffnete nicht nur die ersten Hamburger-Bratstätten, sondern zugleich auch Drive-Inns. Vorfahren, Fenster runter drehen, bestellen und kurz darauf wurden einem die Speisen mit einem freundlichen „Enjoy your meal“ reingereicht. Nachahmer stampften kurze Zeit darauf Drive-in-Shops, -Banken, -Kinos und sogar befahrbare Kirchen aus dem Boden, bei denen der Pastor auf Autos als Gemeinde-Schäfchen blickte. Über Lautsprecher hörte man im Cadillac oder Chevrolet seine Botschaft.

Keiner ahnte, dass fast alles, was für Amerika gut war, eines Tages auch nach Deutschland kommen sollte. Obwohl die Vorboten schon da waren: die Nylonstrümpfe. Doch nichts symbolisierte die neue Freiheit so sehr wie das Automobil. In Amerika, wo alles größer, schneller und vor allem moderner zu sein schien, zelebrierte man das neue Autobewusstsein mit Heckflossen, die man besser Leitwerke genannt hätte. Manche

Amischlitten wirkten wie Raumschiffe, die von ihrem gewaltigen Chromballast zu Boden gezwungen worden waren.

Einige dieser Formeskapaden fanden sich später auch in Deutschland, dessen Autodesigner gebannt über den Atlantik blickten und kopierten, so gut es ging. Der Opel Rekord zum Beispiel erhielt ein Haifischmaul, und dem Ford 15 M verpassten seine Schöpfer ein Chromgebiss an der Frontpartie. Gegen Ende ihrer Ära sahen die Opel und Ford mit Weißwandreifen, den üppigen Chromzierleisten und den Heckflossen aus wie leibhaftige Amiautos – nur stark eingelaufen.

Im Mai 1964 konnten sich schließlich auch die Nonnasts ihr erstes Auto leisten, einen NSU Prinz mit Zweizylindermotor. Mit diesem Wägelchen, 30 PS schwach und nach ewig langem Anlauf 120 km/h schnell, reiste die vierköpfige Familie gen Süden in Urlaub. Voll besetzt und voll gepackt bis unters Dach, oben drauf die Campingausrüstung, ging es gleich bei der ersten Tour an den Gardasee.

Es war am Brenner, als sich im Auto Seltsames ereignete. Das schwachbrüstige Vehikel quälte sich die kurvenreiche Passstraße hinauf und wurde auch wegen der dünner werdenden Luft immer langsamer. Mutter Resi befürchtete offenbar den baldigen Stillstand und wollte helfen. Sie hielt sich am Griff über dem Handschuhfach fest und zog sich vom Sitz hoch. Sie glaubte, ihr Aufstehen würde dem Automobil eine Gewichtserleichterung verschaffen. Zusammen mit ihrer inzwischen 90-jährigen Mutter lachen die beiden Töchter heute noch darüber Tränen.

Georg Nonnast hat acht Autos besessen: Nach drei NSU Prinz (einen 600er, einen 1000er und einen 1200er) kam ein Peugeot 304, ein Ford Taunus 1600, ein Mazda 3, ein Audi 80 und schließlich ein Nissan 2000. Der handwerklich begabte Mann hatte die Kofferräume seiner Autos nicht nur für den Fall der Fälle stets mit vollen Reservekanistern, Werkzeug, Überbrückungskabeln und Mineralwasserflaschen angefüllt, sondern am Armaturenbrett mindestens eines Autos auch zwei Halterungen angebracht, in die ein im Kofferraum mitgeführtes Brotzeitischchen reingesteckt werden konnte.

Sein Einfallsreichtum fruchtete auch an seinem Ford Taunus, wengleich es zunächst zu einem kuriosen Zwischenfall kam. Der sehr sparsame Mann suchte nach einer kostenfreien Möglichkeit, eine Beule aus der vorderen Chromstoßstange seines Taunus zu beseitigen. Für eine professionelle Reparatur war nämlich kein Groschen übrig. Ehefrau Theresia, inzwischen 92 Jahre alt, hat erlebt, als ihr Mann einen filmreifen Einfall hatte, der sie noch heute erheitert. Sie erzählt: „Wir fuhren zum Liblarer See in der Nähe Kölns, dort auf dem Parkplatz hielten wir an. Mein Mann holte das Abschleppseil raus, band ein Ende um die Beule, das andere an einen Baum, dann stieg er wieder ein, legte den Rückwärtsgang ein und fuhr langsam an. Doch es bewegte sich nicht die Delle, sondern der Baum, der aufs Dach fiel. Glücklicherweise war es ein schwächtiges Bäumchen, das keine Spuren hinterlassen hat.“ Im zweiten Anlauf und an einem stabileren Baum klappte die Nummer schließlich. (ampnet/hk)

Bilder zum Artikel



Fuldamobil, 1954/1955..

Foto: Wikipedia



PS.Speicher: Fuldamobil S1 (1953).

Foto: PS.SPEICHER



Modellfahrzeug des Jahres 2016: BMW Isetta 250 (1:16)
von Revell.

Foto: Delius-Klasing-Verlag



US-Schauspieler Cary Grant als Werbeträger für die BMW
Isetta in den 1950er-Jahren.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



Curd Jürgens Werbeträger für die BMW Isetta (1955).

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW bietet in München Stadtrundfahrten in Klassikern wie dem 502 an.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



Volkswagen Typ 1, erste Generation: der Käfer.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Käfer (1938).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



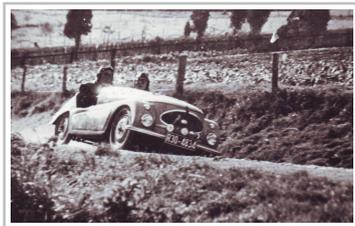
Romy Schneider mit DKW Meisterklasse (um 1955).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Erste PS.Speicher-Rallye: DKW F12 Roadster (1964).

Foto: PS.Speicher



Kleinschnittger F-125 Sport.

Foto: von Thyssen



Klassikertreffen an den Opelvillen 2017: Opel Rekord P2 Coupé von 1962 (Spitzname „Rasender Kofferraum“).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



150 Jahre Opel: Opel Olympia Rekord, 1953 - 1954.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



150 Jahre Opel: Opel Olympia Rekord, 1953.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



NSU Prinz 400 ccm.

Foto: von Thyssen



NSU Prinz 4.

Foto: von Thyssen



NSU Prinz 1000, 1094 - 1972.

Foto: Flominator (talk)



Ford Taunus 17 M P2 (1957).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Taunus 12 M P4 Kombi (1962).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Mazda3 Edition125.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda