

Historie und Histörchen 1: Autos als Straßenfundament und der Atom-Ford

Von Hanns-Peter Thyssen von Bornemisza

Hanns-Peter Thyssen von Bornemisza ist ein Journalist und Fachbuchautor, den ältere Kollegen noch unter dem Namen Hanns-Peter Rosellen kennen. Der 1941 geborene Hamburger war Redakteur bei folgenden Blättern: "Deutsche Auto-Zeitung", der heutigen „Auto-Zeitung“, "Die Welt“, „Welt am Sonntag“ und „Bunte“, zuletzt als geschäftsführender Redakteur. Viele Konstrukteure „deutscher Nachkriegs-Mobile“ wurden von ihm persönlich befragt. Diese Recherchen führten nicht nur zu Fachbüchern, sondern auch zu vielen Anekdoten aus den Jahren, als das Auto in Deutschland wieder laufen lernte. In der ersten Folge geht es um Autos, die unter der Autobahnbahn landeten, die Träume des Auto-Barons von Falkenhausen und den Ford mit Atomantrieb.

Neuwagen beim Autobahnbau entsorgt

Im März 1958 trat die York Nobel Industries Ltd. mit dem Werbespruch an die Öffentlichkeit, das billigste Automobil der Welt zu bauen, den Nobel 200. Er wurde als Baukasten-Auto angeboten. Bei näherem Hinsehen zeigte es sich, dass der Nobel 200 nichts anderes war als eine Lizenzausgabe des deutschen Fuldamobils. Der Nobel war ein Dreirad mit hinterem Einzelrad. Außerdem besaß er eine Zweifarben-Lackierung und Einzelsitze statt Sitzbank.

York Nobel selbst war ein repräsentativer Mann, der persönlich Rolls-Royce bevorzugte. Er hatte es geschafft, dass die Ex-Kaiserin Soraya sich mit einem Teil ihrer Abfindung zur Scheidung vom Schah von Persien an der York Nobel Industries beteiligte.

Im Heck des Nobel 200 steckte ein Einzylinder-Zweitakt-Motor von Fichtel & Sachs mit 191 ccm und 10 DIN-PS. Die Kunststoffkarosserie saß auf einem Rohrrahmen. Maße: 3,20 x 1,40 x 1,30 m. Leergewicht 300 kg. Die Höchstgeschwindigkeit war mit 85 km/h angegeben. Die Kunststoffkarosserie baute die renommierte englische Automobilfabrik

Bristol. Das Fahrzeug wurde bei Short Brothers & Harland geschweißt, Endmontage erfolgte ebenfalls bei dieser Firma in Newtownards in Nordirland.

Anfang 1959 wurden die ersten Serienexemplare ausgeliefert. Für den englischen Geschmack wurde die Inneneinrichtung aufgepeppt. Mit Mike Hawthorn, einem bekannten englischen Rennfahrer, fuhr dieser Kleinstwagen zur Premiere von London nach Venedig. Das Mobil Nobletta mit faltverdeck über Fahrersitz und Ladefläche erschien im Frühjahr 1959 und besaß eine eigenständige, kantige Form mit über die Scheinwerfer gezogener Fronthaube und angedeutetem Kühlergrill.

Ab 1960 wurde das Nobel Bubble-Car noch unter dem geänderten Namen Nobletta angeboten. 1961 war das mit großem Aufwand eingeführte Projekt dann am Ende. Denn um diese Zeit hatte der Wohlstand auch England erreicht. Die Käufer verschmähten die Mobile und griffen lieber gleich zu erwachseneren Autos wie den neuen Austin Mini oder den Ford Anglia. Zum Jahresbeginn 1961 versiegte die Produktion nach etwa 800 Exemplaren. Eine große Anzahl von Nobel-Wagen, die sich damals als absolut unverkäuflich erwiesen, wurden nach einem Bericht einer Zeitung in Glochester beim Autobahnbau bei Glochester in der Baustelle entsorgt. Die nagelneuen Fahrzeuge wurden einfach als Befestigungsmaterial für den Untergrund der Autobahndecke verwendet.

Des Barons Auto-Träume

Alexander Baron von Falkenhausen, ein Diplom-Ingenieur, hatte seine berufliche Laufbahn bei BMW begonnen. Nach dem Ende des 2. Weltkriegs war von Falkenhausen – wie alle leitenden Mitarbeiter – entlassen worden. Noch während der Krieg tobte, hatte von Falkenhausen einen nagelneuen BMW 328 gekauft und auf dem Landgut seiner Schwiegereltern vergraben.

Nach Kriegsende grub er ihn aus, fuhr anschließend vor amerikanischen Besatzungssoldaten Show-Rennen und beteiligte sich an den ersten Renn-Veranstaltungen in den West-Zonen. Unter den Zuschauern fanden sich einige Zeit später einige Italiener, die Rennen als Hobby betrieben und beklagten, dass die Rennformel einen kleineren Hubraum forderte als die Fiat-Motoren besaßen. Sie suchten nun einen Techniker, der Fiat-Motoren im Hubraum verkleinerte. Gerne übernahm der Baron diese Aufgabe gegen Honorar. Dies sicherte sein Einkommen eine Zeit lang. Er selbst beteiligte sich im Laufe der Zeit selbst als Rennfahrer mit seinen selbst gebauten Monospoto-Wagen mit verkleinerten Fiat-Motoren.

1949 lernte von Falkenhausen zwei Südamerikaner kennen, die ihm von dem großen Bedarf an Automobilen in Süd-Amerika erzählten. Dort würde der Aufbau einer Pkw-Produktion sogar staatlich gefördert. Die beiden Südamerikaner regten an, auf ihre Kosten ein großes Autos zu bauen, das später in Südamerika in Serie gebaut werden würde. Mit Begeisterung stürzte sich von Falkenhausen auf die neue Aufgabe: Er kaufte das Fahrgestell eines schrottreifen Vorkriegs-BMW, renovierte es gründlich und baute in den Bug den 2,5 Liter-55 PS-Sechszylinder eines Opel Kapitän ein, da es zu dieser Zeit noch keine BMW-Motoren gab. Er zeichnete nun die Form eines viersitzigen Stufenheck-Coupes mit schräger Front und schmalen Kühlergrills.

Die Pläne schickte er zu der Wuppertaler Karosseriefirma Drews, die auch schon Sportzweisitzer für Volkswagen-Chassis herstellten. Sie bauten ein Exemplar eines eleganten Coupes, das sie 1952 nach München überführten. Die Südamerikaner waren begeistert und bestellten gleich noch eine Cabriolet-Version. Für von Falkenhausen sollte ein neuer Lebensabschnitt als Auto-Fabrikant beginnen. Schon zuvor hatte er das Label AFM geschaffen (Alexander von Falkenhausen, München).

Beide Exemplare wurde nach Brasilien geschafft. Wochenlang hoffte von Falkenhausen auf den Bescheid, dass für deren Serienproduktion der Staat die nötigen Mittel bereitstelle. Dann erreichte den Baron die Nachricht, dass Brasilien nun doch keine Autoproduktion wolle und dafür auch keine Mittel bereitstelle. Die beiden Exemplare behielten die Südamerikaner, die sie ja auch bezahlt hatten. Dem enttäuschten Münchner blieben nur einige Fotos und die Erinnerung an seine beiden Kreationen – sowie der Trost, dass die Bayerischen Motoren-Werke ihn 1954 als Chef der neu aufgebauten Motorenentwicklung einstellten. (Quelle: von Falkenhausen)

Ford mit Nuklearantrieb

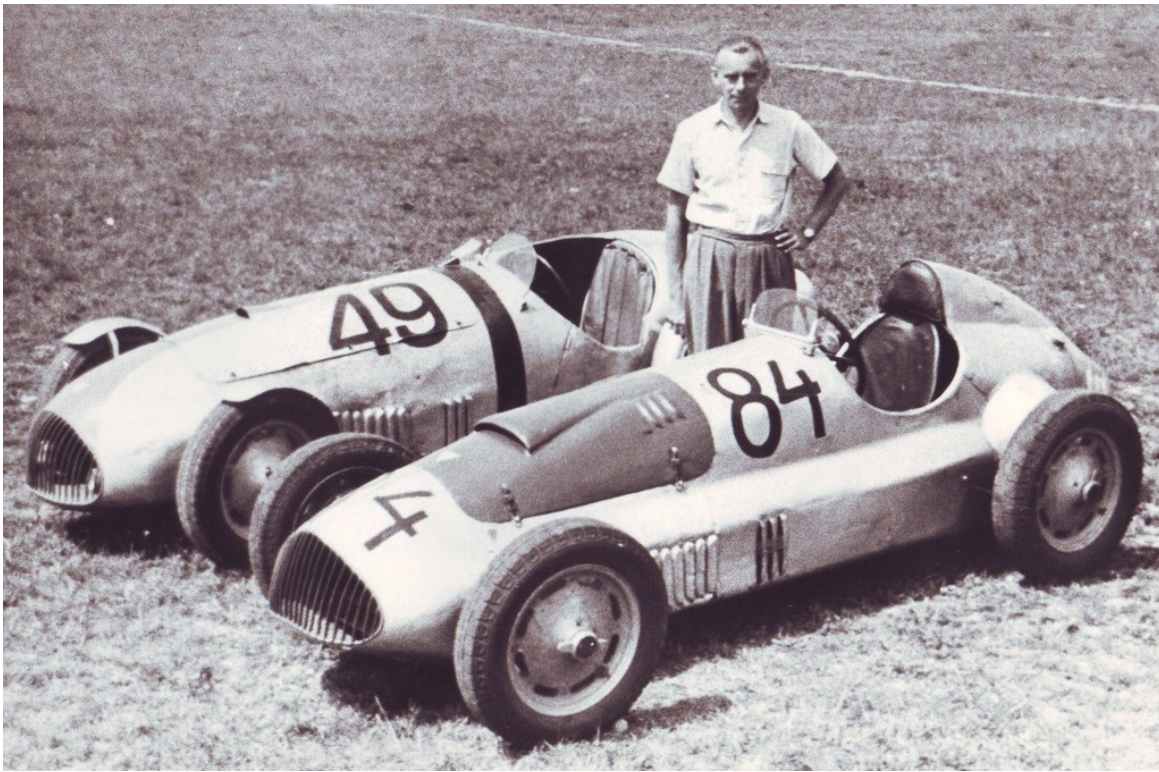
1958 zeigte Ford eine Reihe von Concept-Cars, allerdings als nicht fahrbereite 3:8-Modelle. Eines davon war der Nucleon, der einen weit vorne liegenden Passagierraum und ein extrem langes Heck besaß. Dort saß ein Atomreaktor, in dem als Power-Kapsel ein radioaktiver Kern stecken sollte. Dieser Kern wäre leicht austauschbar und für die Energieversorgung, je nach Leistungs-Bedarf und Reichweite, für bis zu 5000 Meilen gut gewesen.

Der Auto-Setup-Reaktor war im Wesentlichen das gleiche Prinzip wie in einem Atom-U-Boot, nur eben für den Automobil-Einsatz angepasst. Er wurde entwickelt, um die Spaltung von Uran zu ermöglichen, um in einen Dampferzeuger Wärme, also

gespeichertes Wasser in Hochdruck-Dampf zu verwandeln, das dann verwendet wurde, um eine Reihe von Turbinen antreiben zu können. Eine Dampfturbine würde Drehmoment liefern, um das Auto zu bewegen, während eine andere einen elektrischen Generator betreiben würde. Der Dampf würde kondensiert werden, um dann wieder als Wasser wieder zu dem Dampferzeuger zu strömen. Solch ein geschlossenes System würde den Reaktor betreiben, solange spaltbares Material zu produzieren bliebe.

Da das Triebwerk ein austauschbares Teil sein würde, hätten Eigentümer die Freiheit gehabt, eine Reaktor-Konfiguration für ihre persönlichen Bedürfnisse zu wählen. Ausgearbeitet wurde dieses Antriebskonzept allerdings nicht. William Ford neben einem 3:8-Nucleon-Modell. Der Nucleon blieb ein nicht fahrbereites Modell. Er trug eine säulenlose Front- und Heckscheibe, das Dach war freitragend. Am Heck waren zwei sehr hohe Heckflossen angebracht.

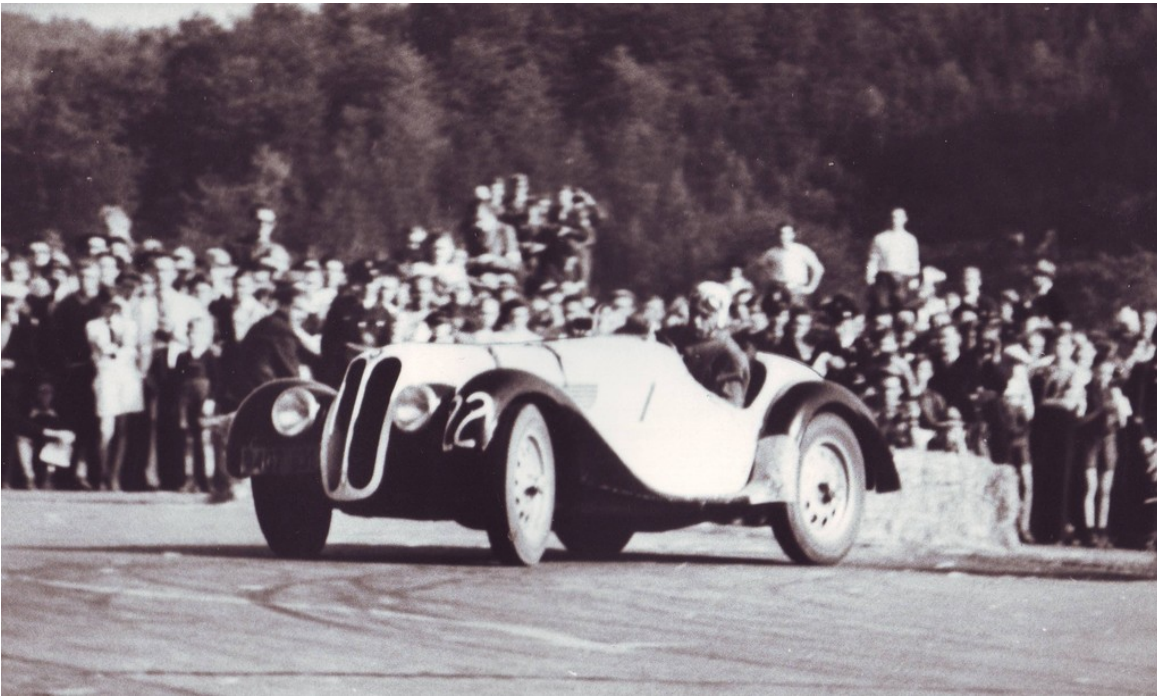
Bilder zum Artikel



Alexander von Falkenhausen und AFM-Rennwagen.



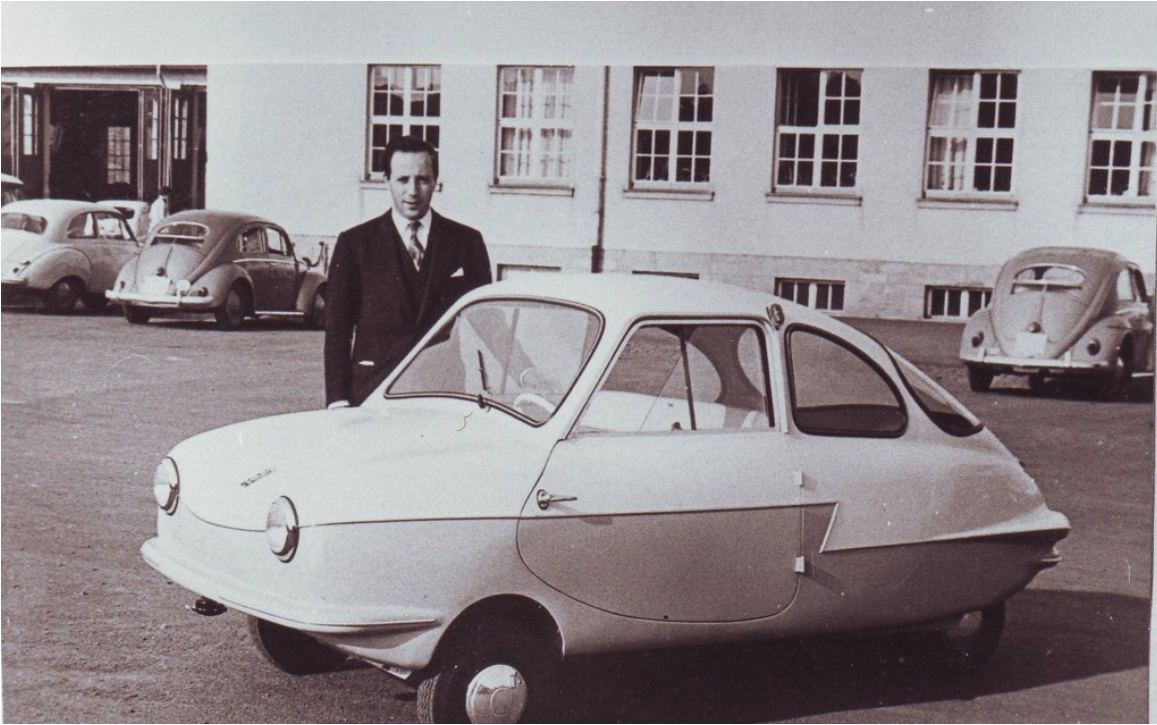
Alexander von Falkenhausen und ein AFM-Coupé.



Von Falkenhausen beim Rennen vor Besatzungs-Soldaten.



BMW 328.



Nobel 200.



Fuldamobil, 1954/1955..



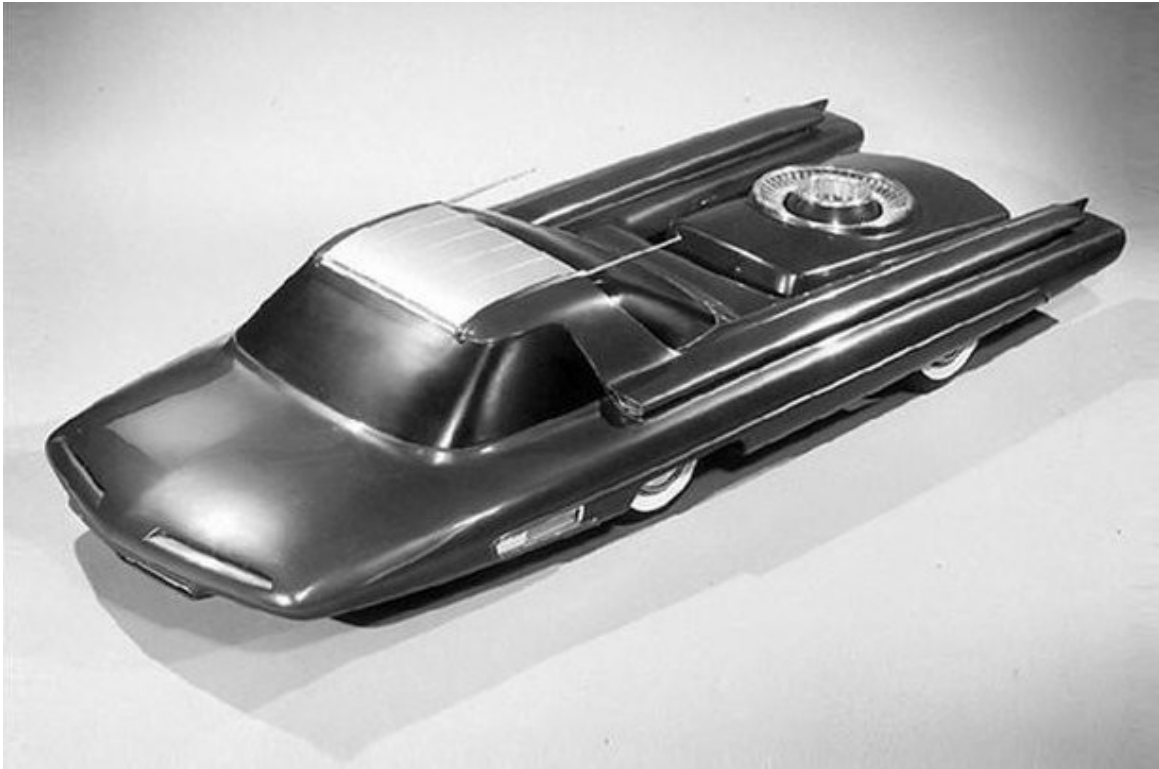
New York International Auto Show: BMW M1 von Giugiaro.



Artega-Chef Peter Müller (links) und Repräsentant Hubert Hahne.



AFM 50 von 1950.



Ford Nucleon von 1958.
