

Historie und Histörchen 2: Jeep, Düsenjäger, BMW und Lambo

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 dieser Folge geht es um deutsche Jeeps, Düsenjäger der Landstraße und die Fast-BMW-Tochter Lamborghini.

Die deutsche „Jeep“-Produktion

Wenn der amerikanische Jeep seinen 75.Geburtstag feiert, wird auch aufgezählt, in wieviel anderen Ländern er in Serie gebaut wurde. Dabei wird meist vergessen, dass er auch in Deutschland gebaut wurde – unter der heute ganz in Vergessenheit geratenen Marke "Auto-Werke Salzgitter".

Im August 1945 schlossen sich ein Herr Janssen, Besitzer eines Reparatur-LKW mit eingebauter Werkstatt, und der Pole Josef Mikolajczyk zusammen und gründeten die Janssen & Mikolajczyk OHG, die sich mit Autoreparaturen beschäftigte. Weil sie gute Arbeit leisteten, fand die OHG Kontakt zur Firma S-T-E-G, die von den US-Besatzern gegründet worden war, um die vielen Schrott-Autos aus Militärbeständen zu verwerten.

Für wenig Geld kaufte die Firma 200 defekte Jeeps, die irgendwo in Deutschland in der Landschaft herumlagen und zu verrotten drohten. Sie wurden nach Salzgitter geschafft, wo sie von Grund auf restauriert und als neuwertige Jeeps für etwa 7000 Mark ab der Währungsreform (Juli 1948) an die autohungrigen Deutschen verkauft wurden. Das Geschäft blühte, die OHG nannte sich um in "Auto-Werke Salzgitter (AWS)". Rund 3000 Arbeiter, meist Flüchtlinge aus den Ostgebieten, fanden hier Arbeit. Zeitweise war die

AWS Deutschlands größter Auto-Hersteller. Doch der Vorrat an Schrottautos ging zu Ende, es musste ein neues Modell her.

In Ludwig Elsbett, einem früheren Flugzeugkonstrukteur der Junkers-Werke aus Dessau-Rosslau, fand AWS den geeigneten Mann: Ludwig Elsbett, einen früheren Flugzeugkonstrukteur der Junkers-Werke aus Dessau-Rosslau. Er übernachtete in einer Grube im bayerischen Hilpoltstein, besorgte sich die Teile und Rohmaterialien zu seinem Wagen von Schrottplätzen und herumliegenden Kriegsgerät. Er entwickelte völlig allein unter primitivsten Verhältnissen ab Frühjahr 1949 einen ungewöhnlichen Personenwagen, eine Mischung aus Limousine und Kombiwagen mit vier Türen und einer großen Heckklappe.

Der Wagen besaß keinen Kühlergrill, weil der Fahrtwind von unten aufgesaugt werden sollte. Von den zwölf Versuchsexemplaren, die später gebaut worden waren, gab es allerdings auch einige, die aus Dekorationsgründen einen Kühlergrill besaßen. Im Innenraum bot der Wagen drei Sitzreihen für acht Personen. Das Heckfenster war zweigeteilt. Er besaß schon umlegbare Sitze und bot 2,5 qm Ladefläche. Der Wagen besaß einen Radstand von 3,0 Metern. Spitze 120 km/h. Ungewöhnlich war auch der Motor: ein 2,0-Liter- Vierzylinder-Zweitakt-Diesel in Sternform (wie bei Flugzeugmotoren üblich), der 80 PS leistete. Er saß im Bug und gab seine Kraft auf die Hinterräder. Doch der sternförmige Motor hatte keine lange Lebensdauer.

Im September 1951 wurde der AWS Elsbett (benannt nach seinem Konstrukteur) offiziell vorgestellt. Die schon fest zugesagten Aufbaukredite des Bundeslandes Niedersachsen für die Auto-Werke Salzgitter(AWS) wurden aber nicht ausgezahlt mit der Begründung, der Firmeneigner habe noch nicht einmal das Abitur geschafft. Damit waren die Auto-Werke Salzgitter Ende 1951 finanziell am Ende.

Es hatten wohl die Lobbyisten des Volkswagenwerks bei der Landesregierung Niedersachsen ganze Arbeit geleistet. AWS-Initiator Josef Mikolajczyk war ruiniert und arbeitete den Rest seines Lebens als Nachtportier in einem Düsseldorfer Hotel. (Quelle: Ludwig Elsbett)

Lamborghini - beinahe eine BMW-Tochter

Im Jahre 1978 brachte BMW seinen Mittelmotor-Sportwagen M 1 heraus. Ein 3,5 Liter-Sechszylinder mit Kunststoffkarosserie, auf dessen Entstehung der damalige Sportdirektor Jochen Neerpasch großen Einfluss hatte. Doch schon ein Jahrzehnt zuvor gab es den Gedanken, ein Sportcoupe der Spitzenklasse zu entwickeln. Der Rennfahrer

Hubert Hahne unterbreitete schon 1968 einen solchen Vorschlag. Hubert Hahne war nicht nur Rennfahrer, sondern zugleich BMW- und Lamborghini-Händler. Er schlug dem damaligen Verkaufschef Paul G. Hahnemann vor, auf eigene Kosten eine kleine Serie eines solchen Mittelmotor-Coupés aufzuziehen.

Nach dem ersten unverbindlichen Okay schmiedete Hahne Kontakte zu den italienischen Designern Nuccio Bertone und dem – damals noch wenig bekannten – Giugietto Giugiaro. Mitte 1971 hatte Bertone bereits Zeichnungen zu diesem Projekt fertig. Bertone hatte sich sogar bereit erklärt, fertige Karosserien zu liefern. Lamborghinis Chefkonstrukteur Stanzani konstruierte in Windeseile ein Chassis mit Mittelmotor und extrem dünnen Gitterrohrrahmen.

Nachdem nun konkrete Pläne vorlagen, änderte BMW die Geschäftspolitik und wollte dieses Coupé nun in eigener Regie bauen. Ein Drei-Liter-Sechs-Zylinder-Motor wurde über die Alpen geschickt und BMW bekam von Lamborghini komplette Prototypen zurück. Kurze Zeit später unterschrieb Hahnemann einen Vertrag, wonach Lamborghini für BMW einen solchen Sportwagen entwickeln und bauen sollte. BMW wäre sogar bereit gewesen, Lamborghini aufzukaufen, doch die Besitzer lehnten ab.

Als Lamborghini gerade zwei Exemplare des Sportwagens mit Vierzylindermotoren bestückt und nach München geschickt hatte, schied Paul G. Hahnemann aus. Der Vertrag wurde kurzerhand storniert. Nach Zahlung einer Abfindung schickte Lamborghini die beiden Zweiliter-Vierzylinder-Chassis nach München, wo sie in einer Ecke der Entwicklungsabteilung verstaubten. Erst ein Jahrzehnt später kam der M 1, der in 307 Exemplaren bis April 1981 gebaut wurde.

Aeolus: Ein wahrer Düsenjäger der Landstraße

Zusammen mit dem Kaufmann Heinz Elschenbroich begann Kurt Faust im Herbst 1952 mit der Entwicklung eines Kabinenrollers, den er „Aeolus“ nannte. Mit Heckflossen, Plexiglas-Kuppel und einem luft/gebläsegekühlten 200 ccm-Ein-Zylinder-Zweitakt-Motor im Heck, sah er dem Messerschmitt Kabinenroller ähnlich. Die Höchstgeschwindigkeit war mit 70 km/h angegeben, der Verbrauch sollte bei nur 2,5 l/100 km liegen. Reifen 3.50 x 13. Die Karosserie sollte aus Leichtmetall bestehen, das Oberteil aus Plexiglas und einem aufklappbaren Leinwanddach.

Prospekt: „Ein wahrer Düsenjäger der Landstraße“. Der Fahrersitz war in der Mitte angeordnet, Platz für zwei Passagiere blieb dahinter. „Fahren Sie allein, dann steuern sie den Aeolus wie ein Flugzeug vom Mittelsitz aus, mit dem in die Mitte geklappten Lenkrad

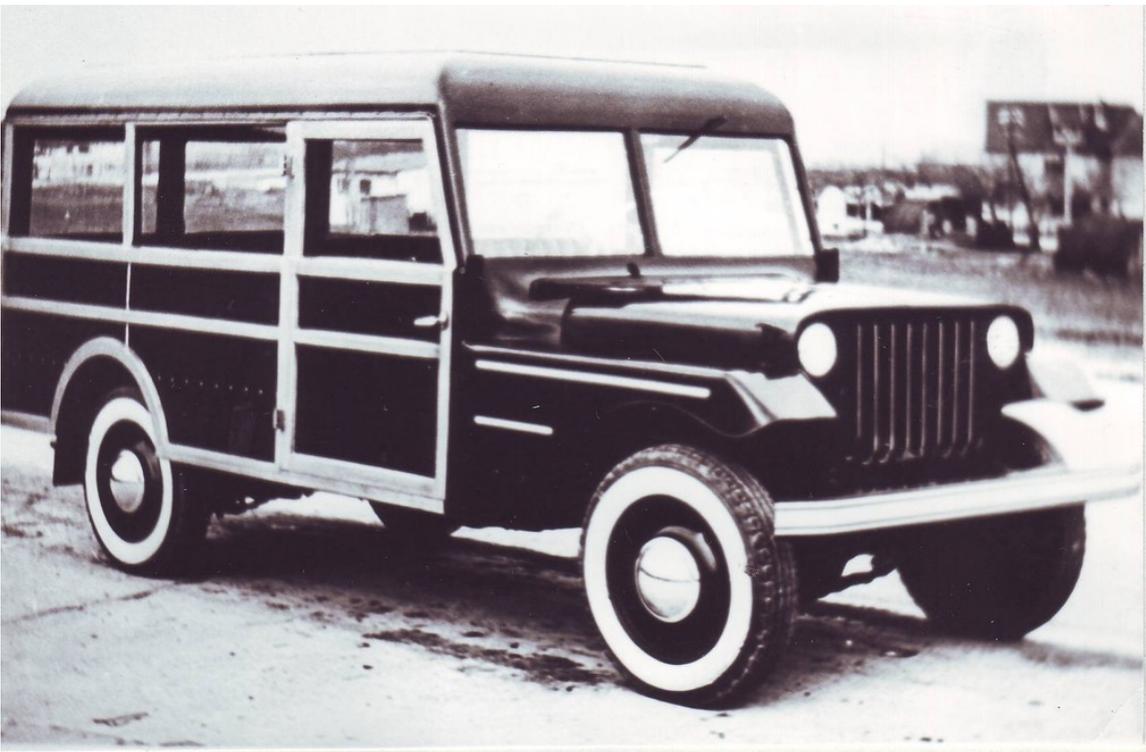
hinter der Vollsicht-Glaskuppel", stand im Prospekt. Maße: 3,35 x 1,50 x 1,20 m. Radstand 2,10 m. Leergewicht 200 kg. Der Aeolus sollte vorn ein Einzelrad und hinten zwei Räder haben. Faust schwebte als Getriebe eine stufenlose Riemen-Automatik vor, wie sie sechs Jahre später von der holländischen Lastwagenfabrik DAF am Markt verwirklicht wurde. „Ein Fahrzeug, das nur auf das Gaspedal reagiert, dessen Motor Sie nicht abwürgen können, das Nonplusultra der Fahrbequemlichkeit", warb Faust.

Im März 1953 sollte die Serienproduktion anlaufen. Aber außer einem Fahrgestell und vielen Prospekten wurde beim Aeolus aus Geldmangel allerdings nichts fertig. Immerhin baute Faust in dieses Fahrgestell schon ein solches Riemen-Getriebe ein - wie Fotos beweisen. Die Passat-Werke rutschten in den Konkurs. Kurt Faust endete im Armenhaus, Teilhaber Heinz Elschenbroich begann mit neuen Geldgebern, unter anderen dem Landmaschinenvertreter Romanus Müthing, für den Bau des Dreirad-Wagens Pinguin. Der hatte wieder Geld in das Projekt gesteckt, um die Vertretung zu bekommen. Immerhin gab es schon Prospekte vom Aeolus und das Projekt Pinguin erschien ihm eine solidere Grundlage. (Quelle:Romanus Müthing).

Bilder zum Artikel



AWS-Jeep.



AWS-Jeep Elsbett.



AWS-Jeep.



AWS-Produktion.



Willys MB von 1944. Insgesamt gebaut 361 349 Exemplare, Vier-Zylinder-Benziner, 2199 ccm, 100 km/h Höchstgeschwindigkeit, 0 auf 80 km/h in 19 Sekunden.



Willys MB von 1944. Insgesamt gebaut 361 349 Exemplare, Vier-Zylinder-Benziner, 2199 ccm, 100 km/h Höchstgeschwindigkeit, 0 auf 80 km/h in 19 Sekunden.



Willys MB von 1944. Insgesamt gebaut 361 349 Exemplare, Vier-Zylinder-Benziner, 2199 ccm, 100 km/h Höchstgeschwindigkeit, 0 auf 80 km/h in 19 Sekunden.



Ludwig Elsbett (1935).



Paul G. Hahnemann 1968 in seinem Büro im BMW-Werk, München.



BMW Art Cars: Jochen Neerpasch.



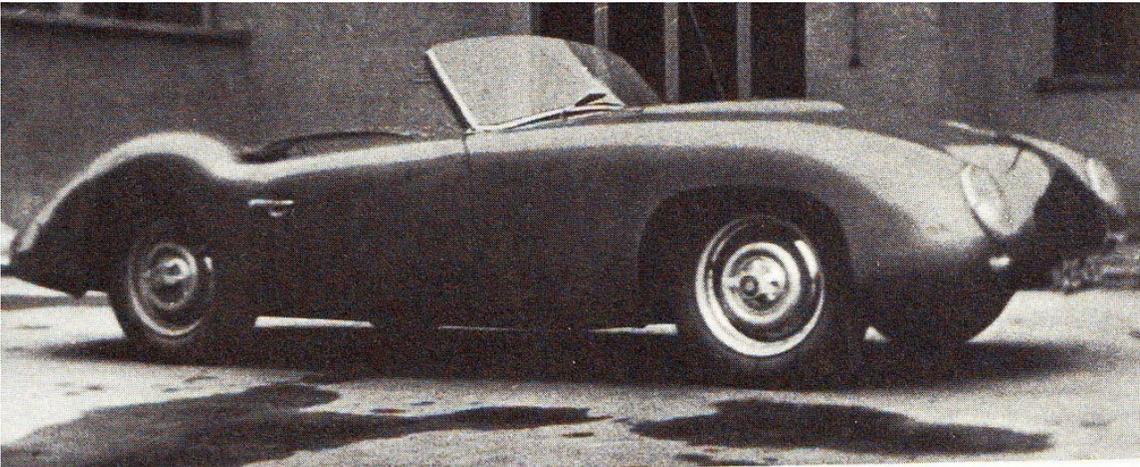
Artega-Chef Peter Müller (links) und Repräsentant Hubert Hahne.



Giorgetto Giugiaro.



New York International Auto Show: BMW M1 von Giugiaro.



Veritas-BMW 3.
