

Historie und Histörchen 5: Adenauers Hut, Kabinenroller und die Franzosen

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. Der Baron erzählt, wie BMW Adenauer überzeugen wollte, wie Messerschmidt zum Kabinenroller kam, wie der R4 entstand und warum Renault die große Klasse wieder aufgab.

BMWs Angriff auf Bonn

Der neue kaufmännische Direktor von BMW, Hanns Grewenig glaubte 1955, die großen BMW-Limousinen einfacher an den Geldadel verkaufen zu können, wenn erst die Bundesregierung von Mercedes auf BMW umsteigen würde. Deshab wurden zwei komplette Fahrgestelle der 3,2 Liter-V8-Limousine im Juli 1955 zur Schweizer Karosserieschmiede Ghia-Aigle geschickt, mit dem Auftrag, etwas ganz exklusives darauf zu schneiden. Die Schweizer bauten daraufhin innerhalb weniger Tage zwei riesige Pullmann-Limousinen.

Die beiden Luxuskutschen mit der Typenbezeichnung 505 besaßen Fondraumheizung, eine kleine Bar mit herausklappbarer Schreibplatte und Beleuchtung. Die Fenster wurden elektro-hydraulisch bedient. Das Autoradio konnte über Fernbedienung vom Fond aus eingestellt werden. Dazu trug der 505 eine Separation – eine Glasplatte, die für vertrauliche Gespräche den Fond zum Fahrerraum hin abtrennte. Dann verständigten sich die Fahrgäste mit dem Fahrer nur über einen Sprechanlage mit dem Chauffeur.

Mit dem Typ 505 zogen die BMW-Verkäufer gen Bonn, um dem ersten Bundeskanzler

Konrad Adenauer den geliebten Mercedes 300 madig zu machen. Die Chancen standen nicht schlecht. Bereitwillig stieg an einem schönen Sonnentag im August 1955 Konrad Adenauer zur Probefahrt ein. Vielleicht hätte er auch einen bestellt. Doch ausgerechnet beim Aussteigen stieß sich Adenauer an der Dachklante den geliebten Hut vom Kopf. Wohl ein Grund dafür, dass die erhofften Bestellungen ausblieben. (Quelle: Kurt Donath)

Messerschmitts Auto-Pläne: P-511

Der deutsche Professor Willy Messerschmitt, der keine Flugzeuge mehr bauen durfte, fand 1950 Kontakt zu einer Schweizer Firma, die unter Einschaltung italienischer Geldgeber den Auftrag zur Entwicklung eines Mittelklassewagens finanzieren wollte. Messerschmitt und sein Team, unter anderem der Diplom-Ingenieur Wolfgang Degel, entwarfen und bauten eine große sechssitzige, viertürige Limousine mit vollkommen geschlossenem Bug, gewölbter einteiliger Frontscheibe, drei Fenster je Seite, wobei das dritte Seitenfenster besonders groß geraten war, versenkten Türgriffen und einem runden, nach hinten abfallendem Stufenheck, unter dem der Motor steckte. Maße: 4,47 x 1,664 x 1,48 m. Radstand 2,55 m.

Weil auch die Wahl des Motors offen blieb, wählte Messerschmitt einen Motor mit Drehschiebersteuerung. Er entwickelte schließlich einen 1,0-Liter-Fünfzylinder-Sternmotor mit Plattendrehschiebersteuerung und Zwangsluftkühlung, ein Konstruktionsprinzip aus dem Flugmotorenbau. Der im Heck eingebaute Motor leistete 45 PS bei 5400 Umdrehungen pro Minute (U/min). Besondere Neuheit war ein hydraulisches Vier-Gang-Getriebe, dessen Gänge mittels eines Handhebels an der Lenksäule geschaltet wurden. Eine Kupplung entfiel. Für später war ein hydrostatisches Getriebe vorgesehen. Die Räder hingen schon an Teleskop-Federbeinen.

Nach einem neuartigen Prinzip bildete die Fahrgastzelle mit den Radaufhängungen eine Einheit, das komplette Vorderteil und das Hinterteil samt Motor konnten innerhalb von Minuten demontiert und (zu Inspektionen oder Reparaturen) ausgewechselt werden. Die Arbeiten an dem P 511 mussten 1953 aus finanziellen Gründen eingestellt werden, nachdem schon der Bau der erste Versuchswagen alle Finanzmittel verschlungen hatte. Willy Messerschmitt hatte derweil den Kontakt zu seinem früheren Konstrukteur Fritz Fend, der einen Kabinenroller entwickelt hatte. Der sollte als Messerschmitt-Wagen auf den Markt kommen. (Quelle: Wolfgang Degel)

Briefwechsel um den Renault 4

Es wurde dringend ein Nachfolger für den kleinen 4 CV gesucht. Die Idee zum Renault 4 kam Pierre Dreyfus beim flüchtigen Durchlesen einer Zeitung, die über die demographische Entwicklung Frankreichs für die nächsten zehn Jahre berichtete. Im Laufe des Winters 1958 wurden die Arbeiten aufgenommen. Dreyfus hatte zunächst keinen Frontantrieb gewünscht, jedoch einen funktionellen Charakter mit einer von hinten zugänglichen Ladefläche, die zwangsläufig zum Frontantrieb führte. Es wurden zehn Prototypen gebaut – ausgerüstet mit Zwei-, Drei- und Vierzylindermotoren. Francois Zanotti, der kaufmännische Direktor bei Renault, träumte gar von einem Modell, das nur aus einer Pritsche mit Motor bestand. „Jeder würde sich seine Karosserie aus Lianen, Brettern oder Leinwand bauen, aus jedem Material, das es auf dem Markt gibt.“

Gebaut wurde schließlich eine fünftürige kastenförmige Karosserie. Am 3. August 1961 lief der erste Renault 4 vom Band. Es gab ihn in fünf verschiedene Versionen; als Renault 3 mit 603 ccm und 22,5 PS, als Renault 4 mit 747 ccm und 26,5 PS, als Renault 4 L (Karosserie mit sechs Scheiben) und als Renault Super mit 34 PS-Motor. Als Neuerung wies er auf, dass er nicht mehr abgeschmiert werden musste und dass er als weltweit erster Wagen ein völlig versiegeltes Kühlsystem besaß.

Doch auf dem Pariser Autosalon 1961 gab es Ärger. Als General de Gaulle, der damalige Staatspräsident, Francois Michelin, den Inhaber von Citroen, fragte ob bei Citroen alles gut gehe, antwortete der verärgert: „Alles ginge gut, wenn Renault uns nicht kopieren würde.“ Pierre Bercot, der Generaldirektor von Citroen, schrieb kurz darauf einen bösen Brief an Dreyfus: „Sie kopieren uns in grober Form.“ Citroen sah den Renault 4 als Kopie des Citroen 2 CV. „Sie haben sogar unser Profil Yoder und unsere Sitze übernommen.“ Antwortete Dreyfus: „Wir sind auf einen Markt gegangen, auf dem Sie waren und wir haben das Profil Yoder benutzt. Aber Sie können nicht das Monopol dieses Marktes beanspruchen. Was die Sitze des 2 CV und des Renault 4 betrifft, so sind alle beide durch ein Renault-Patent von 1936 gedeckt.“ (Quelle: Hommen)

Faruks erste Autofabrik: Ramses

Mit Unterstützung der deutschen Firma NSU entstand in Ägypten das erste Automobil. Bisher hatte Ägypten nur ausländische Automobile importiert. 1958 wollte man mit Privatgeldern eine eigene Industrie aufbauen, und es entstand vor den Toren Kairos eine größere Werkstatt. Weil eine Eigenkonstruktion nicht zustande kommen wollte, bat man die deutsche NSU um Unterstützung. Die Schwaben lieferten gerne Produktionswerkzeuge und Komponenten nach Kairo – zur Montage des deutschen Kleinwagens NSU Prinz IV.

Die Ägypter bestanden aber zusätzlich auf einer Eigenkonstruktion. Und so entstand aus dem Prinz IV im Jahre 1959 der Ramses: ein offener Freizeitwagen mit kantiger Allzweck-Karosserie, mit Einstiegsluken statt Türen. Von NSU kamen dazu Motor und Fahrgestelle. Er wurde als Pick-up gebaut. Die Autoproduktion in Ägypten litt am Mangel von Bodenplatten und technischer Ausrüstung. 1963 wurde der Ramses, der nach den ägyptischen Königen der 18. und 19. Dynastie genannt wurde, als Limousine und als Cabriolet angeboten. Von Anfang an litt die Produktion auch unter Facharbeiter-Mangel. Die Fahrzeuge wurden in arbeitsintensiver Handarbeit hergestellt – zwei bis drei Stück pro Tag. Mit dem Machtwechsel von den gestürzten König Faruk zum Nassr-Regime wurde über Nacht die komplette Firma verstaatlicht. In der Fabrikhalle lief nun die Lizenzfertigung von tschechischen Motorrädern und polnischen Nutzfahrzeugen an. Da diese Produktion allerdings nur geringen Verdienst brachte, verebbte die Produktion. (Quelle: Dr. Styler von Heydekampf)

Renault Fregate: Den Renault Chef erschlagen

Am 30. November 1950 präsentierte Renault überstürzt seine große Limousine, die Fregate. Eigentlich hätte das Modell erst auf dem Pariser Autosalon im Herbst 1951 erscheinen sollen, doch die französische Regierung erwog damals – bedingt durch den Korea-Krieg und die damit sich zuspitzende Rohstofflage – die Entwicklung neuer Automobile ab Januar 1951 vorübergehend ganz zu verbieten.

Die viertürige Fregate sollte das Erbe des 1948 beendeten Renault Juvaquatre antreten. Bis auf die abgesetzten hinteren Kotflügel wurde die selbsttragende Karosserie in moderner Pontonform hergestellt. Als Besonderheit wurden die Hinterräder an der Fregate einzeln aufgehängt. Als Motor diente ein viel zu schwerer 2,0 Liter-Vierzylinder-Lastwagen-Motor mit 56 PS. 1957 erschien ein "Transfluide" genanntes Halbautomatikgetriebe, das einen hydraulischen Drehmomentwandler mit einem konventionellen Drei-Gang-Getriebe kombinierte.

Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs hatte sich Renault schon wieder mit der großen Klasse befasst. Um 1948 entstand der Prototyp eines vergrößerten 4 CV, dieser jedoch mit Frontmotor und Hinterradantrieb. Im Oktober 1949 führte der damalige Renault-Chef Lefauchaux die fünf- bis sechssitzige Limousine vor, in der Tradition des 11 CV von 1914. Es dauerte sechs Wochen, bis die endgültige Form des Modells festgelegt war. Die äußeren Abmessungen mussten reduziert werden, damit das Modell ohne Behinderung durch den Lackiertunnel, deren Maximalbreite 1,72 m betrug, hindurch kam.

Im Dezember 1949 fiel die endgültige Entscheidung für das neue Modell. Das erste Exemplar – ohne Frontscheibe und in leuchtendem Rot – startete am 20. Juli 1950 zu Testfahrten. Im August 1950 begannen die Bauarbeiten für ein neues Werk in Flins. Am 30. November 1950 präsentierte Renault im Palais Chaillot das Modell Fregate, welches zugleich für Frankreich ein Ende der Notzeiten symbolisierte.

Bei der ersten Probefahrt im größeren Kreis von Bankern und den Verwaltungsratsmitgliedern, wurde über den Namen des neuen Modells diskutiert. Jemand erinnerte sich an die in Poissy hergestellte Ford Vedette und sogleich war man mitten drin in der Marine-Terminologie. Man einigte sich auf den Namen Fregate. Der "Fregate" erschien 1952, war nun mit einem 2,4 Liter-Vierzylinder-Motor ausgestattet, der aus einem Lastwagen stammte.

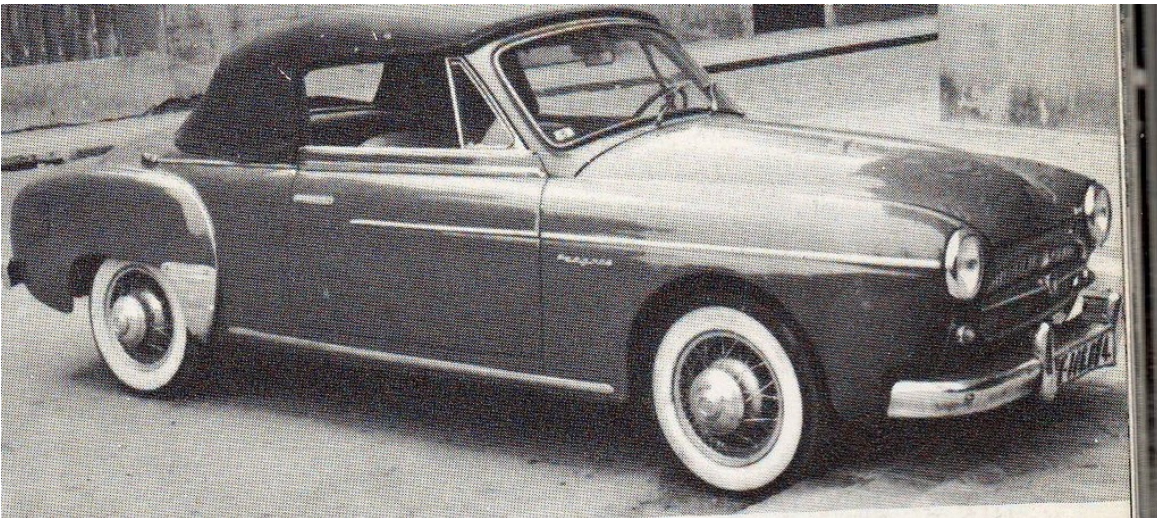
An einem Freitag des 11. November 1955 verunglückte neuer Renault-Chef Pierre Lefaucheur auf der Fahrt nach Straßburg zu einem Vortrag in einer Fregate tödlich. Er fuhr höchstpersönlich, wollte eine Kurve durchfahren, kam auf Glatteis, der Wagen überschlug sich und landete in einem Feld auf dem Dach. Der Fahrersitz war blieb unbeschädigt, doch der Generaldirektor wurde von seinem – auf dem Rücksitz liegendem – Koffer erschlagen.

Der Fregate wurde kein Verkaufserfolg. 1956 gab Renault die große Klasse ganz auf.
(Quelle: Hommen)

Bilder zum Artikel



Renault Fregate.



Renault Fregate Cabriolet.



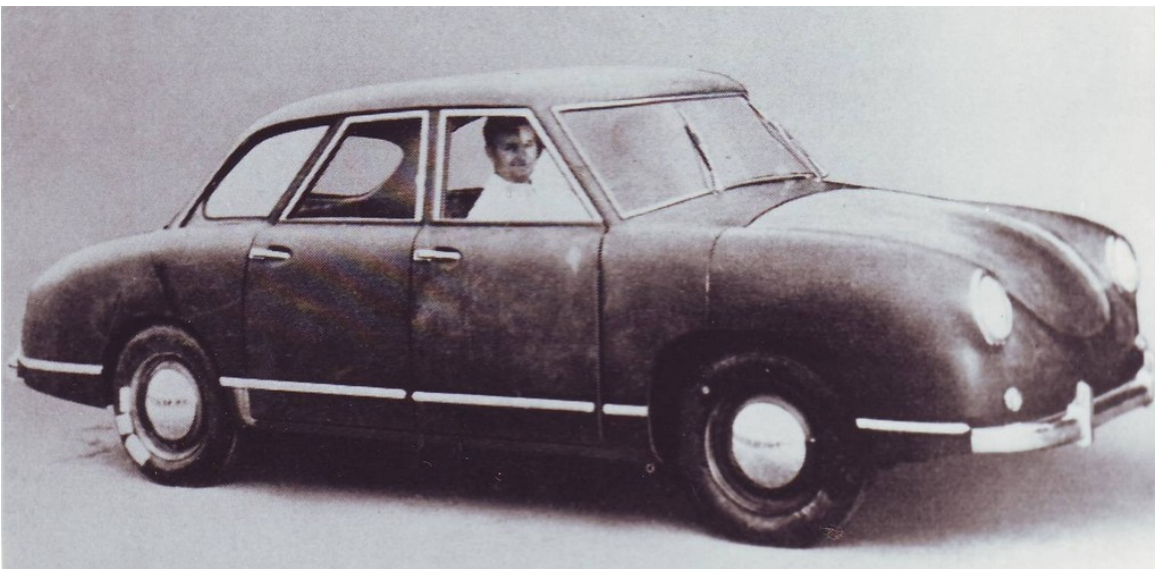
Konrad Adenauer.



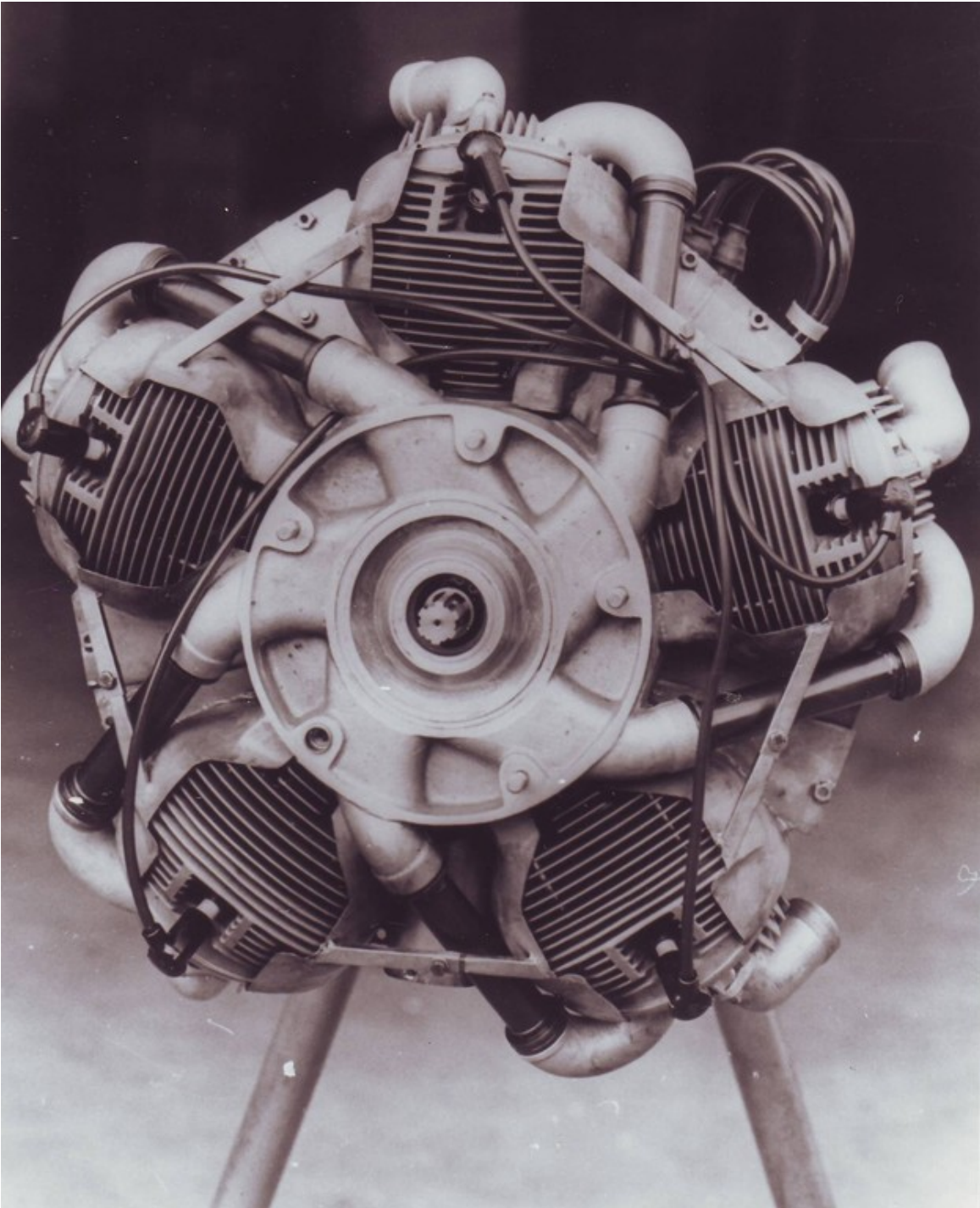
NSU Sport-Prinz.



NSU Prinz IV.



Messerschmitt P-511.



Messerschmitt P-511: der Sternmotor.
