

Historie und Histörchen (10): Ein Lancia als Barockengel

Hanns-Peter Thyssen von Bornemisza ist ein Journalist und Fachbuchautor, den ältere Kollegen noch unter dem Namen Hanns-Peter Rosellen kennen. Der 1941 geborene Dresdner 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. Dieses Mal geht es um einen Fehlversuch bei BMW, die Goggomänner und die Entstehung des NSU Prinz.

Das technische Vorstandsmitglied von BMW, Robert Perruss, fuhr eines Abends mit seiner Frau in die Münchener Oper. Das Fahrzeug war ein Objekt größter Geheimhaltung. Er hatte es an einem besonders hohen Bordstein geparkt, was seiner Frau angeblich Schwierigkeiten beim Aus- und Einsteigen verursachte. Sie war gewohnt, aus dem 1,53 m hohen „Barockengel“ zu steigen. Aber dieser Wagen war nur 1,46 m hoch. Also legte Pertuss bei der nächsten Vorstandssitzung sein Veto gegen das neue Projekt ein – es wurde zu den Akten gelegt.

Was war geschehen? Die großen Barockengel waren in die Jahre gekommen, BMW suchte dringend nach einer Modernisierung, konnte aber nichts investieren. Der zum Technischen Direktor aufgestiegene Journalist Helmut Werner Bönsch schaltete sich ein. Er fand heraus, dass die Karosserie des italienischen Lancia Flaminia auf den Millimeter genau auf das Chassis des großen BMW 501 paßte. Die Lancia-Linie war von Pininfarina entworfen worden.

Im Juni 1957 begann die Serienproduktion. Es war ein viertürige Stufenheck-Limousine mit modisch kantigen Linien, mit modischer Panorama-Frontscheibe und Pontonform. Nach den schon fertigen Plänen hätte der große BMW diese Flaminia-Karosserie erhalten, die von Pininfarina am Kühlergrill und an einigen Details geändert worden wäre. Doch dann scheiterte das ganze Projekt am Einspruch Pertuss wegen der zu niedrigen

Karosserie. Stattdessen erhielten die großen BMW-Limousinen, der 501 und 502, fürs Modelljahr 1962 statt der althergebrachten länglichen nun runde Rücklichter – dieselben, die auch die BMW-Motorräder trugen. Die Verordnung des Gesetzgebers, die Türen künftig vorn anzuschlagen, umging BMW mit einer Ausnahmegenehmigung. (Quelle: Helmut Werner Bönsch)

Goggomobil: Nach dem Feiern, die Türen geändert

Im Hause des Landmaschinenfabrikanten- und Roller-Herstellers Hans Glas in Dingolfing wurde ein großes Fest vorbereitet: Die Frau des Junorchefs Andreas („Anders“) feierte ihren 30. Geburtstag. Eingeladen waren alle Freunde des Hauses, gekommen war auch der Rennfahrer Schorsch Meier. Nach einem gelungenen Abend bat Anderl in Sektlaube die Gäste in die naheliegende Halle. Dort stand der fahrfertige Prototyp eines kleinen, viersitzigen Autos, das unter dem Namen „Goggomobil“ im Jahr darauf in Serie gebaut werden sollte. Die Besonderheit: Nach dem Vorbild der Iso/BMW Isetta lag der Ein- und Ausstieg des Wagens an der Front.

Stolz präsentierte Anderl das Autochen. Sogar die Prospekte waren schon gedruckt. In Sektlaube moserte der Münchner Rennfahrer, der Fronteinstieg sei unbequem: „Anderl, das ist doch nichts.“ Bequemer ginge es durch Seitentüren – auch bei diesem kleinen Autochen. Beschwingt nahm Anderl daraufhin die Blechschere und schnitt dem fertigen Prototypen vor den Augen der Gäste konventionelle Türen in die Seitenteile. Im Rest des Abends begann das Probesitzen. Und alle waren schließlich einig: Die Seitentüren waren bequemer. So begann die Umkonstruktion, die Prospekte wanderten ins Altpapier. Das Goggomobil, das im Herbst 1955 auf den Markt kam, hatte Seitentüren. (Quelle: Karl Dompert/ Schorsch Meier)

Isar S 35: auf der Heimfahrt der Motor geplatzt

Weil die Dingolfinger Goggoobil-Hersteller glaubten, auf der Frankfurter Automobilausstellung im September 1959 Aufsehen erregen zu müssen, tüftelte Chefkonstrukteur Karl Dompert ein kleines Super-Coupe aus; den S-35. Zwei normalen Goggomobil-Coupes wurden die Frontschnauzen abgeschnitten und eine aus Kunststoff-geformte Karpfenmaul-ähnliche Front angepappt. Das Fahrwerk des 700 wurde verbessert und ein getunter 700 ccm-Motor in den Bug eingesetzt. Der schaffte mit seinen 35 PS (daher der Name). Das vorn sitzende luftgekühlte Triebwerk brachte das leichte Coupe auf eine Spitze von 140 km/h. Gar zu gerne hätten Karl Dompert und der Junior-Chef Andreas Glas eine kleine Serie aufgelegt. Doch als die beiden Techniker nach Ausstellungsende mit dem S-35 in Richtung Süden fuhren, passierte es: Fast eine halbe

Stunde waren sie mit Tempo 128 über die Autobahn gedonnert, dann flogen die Motorventile durch die Gegend. Jetzt erkannten Dompert und Glas, dass man eine hohe Literleistung mit einem luftgekühlten Viertakter nicht erreichen konnte. „Wir machen keine Luftkühlung mehr“, entschied Dompert, als er mit dem defekten Wagen weit hinter Frankfurt auf dem Autobahn-Rastplatz stand.

Der Prinz-Nachfolger: ein BMW 700?

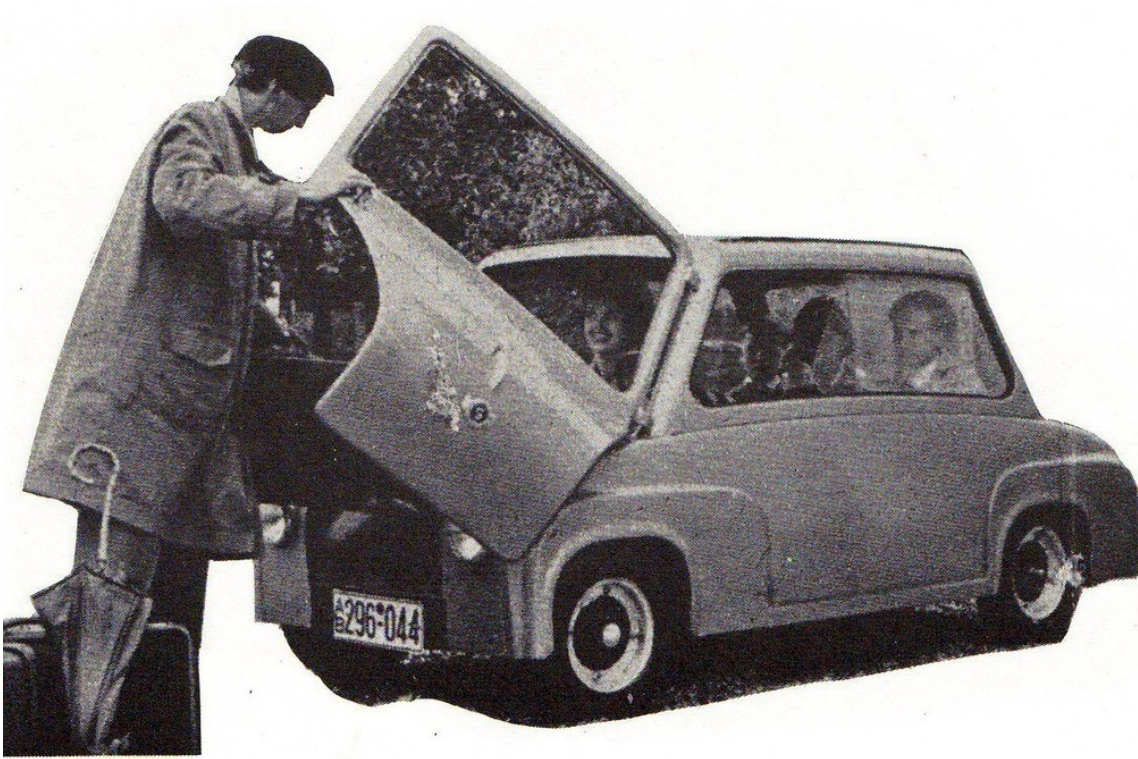
Schon kurz nach Serienanlauf des NSU Prinz kümmerten sich die Neckarsulmer um einen Nachfolger. Schon im November 1957 lieferte der neu angeworbene Designer Claus Luthe erste Skizze zu einem Nachfolger. Die Zeichnungen zeigten straffe horizontal betonte Linien. Den Entwürfen folgte ein Holzmodell. Der Vorstand begutachtete das wieder mit einem Heckmotor bestückte Modell und genehmigte den Bau von drei Prototypen. Ihre ersten Testkilometer hatten die Wagen gelaufen, als die NSU-Mannen in Zeitschriften die ersten Fotos des BMW 700 als Limousine entdeckten. Der BMW 700 als Coupé war schon ab Juni 1959 auf dem Markt. Doch erst im Frühherbst lüftete BMW das Geheimnis um die viersitzige Limousine.

„Das ist ja unser Wagen,“ entsetzte sich Luthe. Die Verkaufsorganisation suchte nun einen Händler, der sowohl NSU wie auch BMW vertrat. Man bat ihn, sofort anzurufen, wenn das erste BMW Exemplar geliefert würde. Unverzüglich fuhren an einem Dezembertag um 20 Uhr NSU-Vizechef Frankenberger, Entwicklungschef Roder und Luthe nach Schwäbisch-Hall zu dem Händler. „Das ist ein sehr schönes Auto“, musste Frankenberger zugeben, „sogar noch ein bisschen schöner als unseres“. Meinte Roder: „Schlecht für uns.“ Frankenberger: „Schöner können wir unser Auto auch nicht hinbekommen. Wir müssen uns etwas anderes einfallen lassen.“ Ergebnis war der Prinz 4 in der Corvair-Form, der im Juni 1961 erschien.

Bilder zum Artikel



Hans Glas, Andreas Glas und Karl Dompert (von links).



Glas Vierrad-Roller.



Der Nachfolger des Glas Goggomobils.



NSU Prinz 1000, 1094 - 1972.



NSU Prinz 1000, 1094 - 1972.



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



BMW 501.
