Historie und Histörchen (11): Sondergenehmigung und Sternmotoren

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.

Glas-Goggomobil M-61

Seit 1955 lief das Goggomobil bereits unverändert in der Serienproduktion. Knapp 200 000 Exemplare waren verkauft worden. Ein Riesenerfolg für den Landmaschinen-Produzenten Hans Glas. Dass das Goggomobil in der gegenwärtigen Form aber nicht weiterlaufen konnte, dafür sorgte das Kraftfahrt-Bundesamt. Es bestimmte, dass hinten angeschlagene Türen an Autos ab 1963 verboten seien. Der Grund: Es kam vor, dass bei nicht richtig verschlossenen Türen, der Fahrtwind die Tür aufreißen und der Fahrtwind dann den Insassen herausreißen konnte.

Keine Zukunft hatte, aus Abgas-Gründen, auch der Zweitakt-Motor. Allein die Türen am vorhandenen Goggomobil zu ändern, hätte 700 000 D-Mark gekostet, deshalb wollten die Bayern gleich einen modernen Nachfolger entwickeln. Der von Mercedes-Benz frisch angeheuerte Konstrukteur Josef Adler entwarf auf der vorhanden Plattform eine kantigere und höher bauende Karosserie mit breiten Türen, kleinen Heckflossen-Andeutungen und über die Scheinwerfer gezogene Kotflügel. Von 1960 an begannen die Arbeiten an einem Goggomobil-Nachfolgemodell, genannt M- 61, das eigentlich im Herbst 1963 in Serie gehen sollte. Der Prototyp besaß den bewährten Zweizylinder-Zweitaktmotor im Heck und Hinterachsantrieb. Allerdings waren die Abmessungen gegenüber dem Vorgänger größer, und er hatte, zur besseren Fahrbahn-Ausleuchtung, hochliegende Scheinwerfer. Vorn bot das M-61-Projekt einen größeren Kofferraum mit

Zugang von außen.

Bis 1962 wurde am M-61 entwickelt, dann stand fest, dass für den Wagen mit der gewölbten Frontscheibe kein Geld für die Produktionswerkzeuge vorhanden wäre. Der M-61 wäre zu schwer geworden. Außerdem kam die gerade entworfene Trapez-Linie schon wieder aus der Auto-Mode. Doch angesichts der schlechter laufenden Geschäfte und der Investitionen in Autos höherer Klassen fehlte letztlich das Geld für einen neuen Kleinstwagen. Man beantragte eine Ausnahmegenehmigung für das Ur-Goggomobil und baute es mit vorn angeschlagenen Türen weiter. Der Prototyp verstaubte in der Entwicklungsabteilung. Der M-61 blieb ein Einzelstück.

Demontage in Minuten: Messerschmitt P 511

Der deutsche Professor Willy Messerschmitt, der im Nachkriegsdeutschland 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. Dies im Hinblick auf einen erwarteten großen Bedarf an Automobilen. Messerschmitt und sein Team, unter anderem der Diplom-Ingenieur Wolfgang Degel, entwarfen und bauten eine große sechssitzige viertürige Limousine.

Sie hatte einen vollkommen geschlossenen Bug, eine gewölbte einteilige Frontscheibe, drei Fenster je Seite, wobei das dritte Seitenfenster besonders groß geraten war, versenkte Türgriffen und ein rundes, nach hinten abfallendem Stufenheck, in 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 Platten-Drehschiebersteuerung und Zwangsluftkühlung, ein Konstruktionsprinzip aus dem Flugmotorenbau. Der im Heck eingebaute Motor leistete 45 PS bei 5400 Umdrehungen pro Minute. 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. Für Willy Messerschmitt keine Katastrophe, da er zu diesem Zeitpunkt schon erste Kontakte mit seinem früheren Flugzeugkonstrukteur Fritz M. Fend hatte, der ihm den Bau des Messerschmitt Kabinenrollers vorschlug. (Quelle: Wolfgang Degel)

Kleinschnittgers Lieferboykott

Paul Kleinschnittger war ein knorriger, sehr fleißiger Ingenieur. Ihn nervten damals – 1953 – die deutschen Händler, die lautstark forderten, den winzigen Zweisitzer Kleinschnittger 125 endlich mit einem stärkeren Motor auszustatten. Er argumentierte, dass dafür unter der kleinen Motorhaube kein Platz sei. Die Händler planten nun den Aufstand. Mit Hilfe eines vorgetäuschte Achsbruchs wollten sie dem Konstrukteur einen großen Absatzschwunds vorgaukeln, um am Ende die Fertigung unter Führung des Generalvertreters Riehm in eigener Regie fortzuführen.

Doch der Firmenchef hatte aus Reihen der Händler Wind vom falschen Spiel bekommen. Er ließ sich nicht einschüchtern und verkaufte monatelang die Produktion, die ihm der Generalvertrieb nicht abnehmen wollte, ins Ausland. Kleinschnittger saß aam längeren Hebel. Am 10. April 1951 zahlte Kleinschnittger an den „Kleinschnittger Generalvertrieb Kurt Riehm" eine Summe von 30 000 Mark, um den auf zehn Jahre geschlossenen Vertrag aufzulösen. Im Frühjahr 1954 stellte Kleinschnittger aus Protest sogar die Produktion des F 125 zeitweise ein.

Paul Kleinschnittger hatte Ende 1949, zusammen mit einem Geschäftsmann, die „Kleinschnittger-Werke" gegründet und zog vom Norden ins Sauerland. In Arnsberg baute er eine kleine Automobilfabrik auf, nach heutigen Maßstäben in der Größe eines Mehrfamilienhauses. Kleinschnittger entwickelte parallel dazu einen kleinen Roadster ohne Türen, mit zwei Sitzen und Stoffverdeck.

Die Karosserie aus Aluminiumblech war mit dem Zentralrohrrahmen vernietet. Die Motorradräder hingen vorn an geschobenen, hinten an gezogenen Längsschwingarmen. Abgefedert wurde der Wagen durch eine einstellbare Gummibandfederung. Die Gelenkscheiben wurden aus einem Gummi-Leinen-Gewebe herausgestanzt. Der Zweisitzer trug den Motor vorn vor der Vorderachse und gab die Kraft auf die Vorderräder. Als Differenzial nutzte Kleinschnittger den Freilauf mit räderlosem Ausgleich, den er zum Patent angemeldet hatte. Der Aufbau saß auf einem Zentralrohrrahmen.

Ein luftgekühlter 123 ccm-4,5 PSEinzylinder-Zweitakt-Motor ohne Gebläse der Marke Ilo

mit Seilzugstarter diente als Antrieb. Erst ab 1956 wurde der F 125 serienmäßig mit elektrischem Starter geliefert. Das Leergewicht des F-125 betrug 150 Kilogramm. Die Höchstgeschwindigkeit war mit 70 km/h, der Normverbrauch mit 2,5 Litern auf 100 km angegeben. Das Auto besaß Lenkradschaltung.

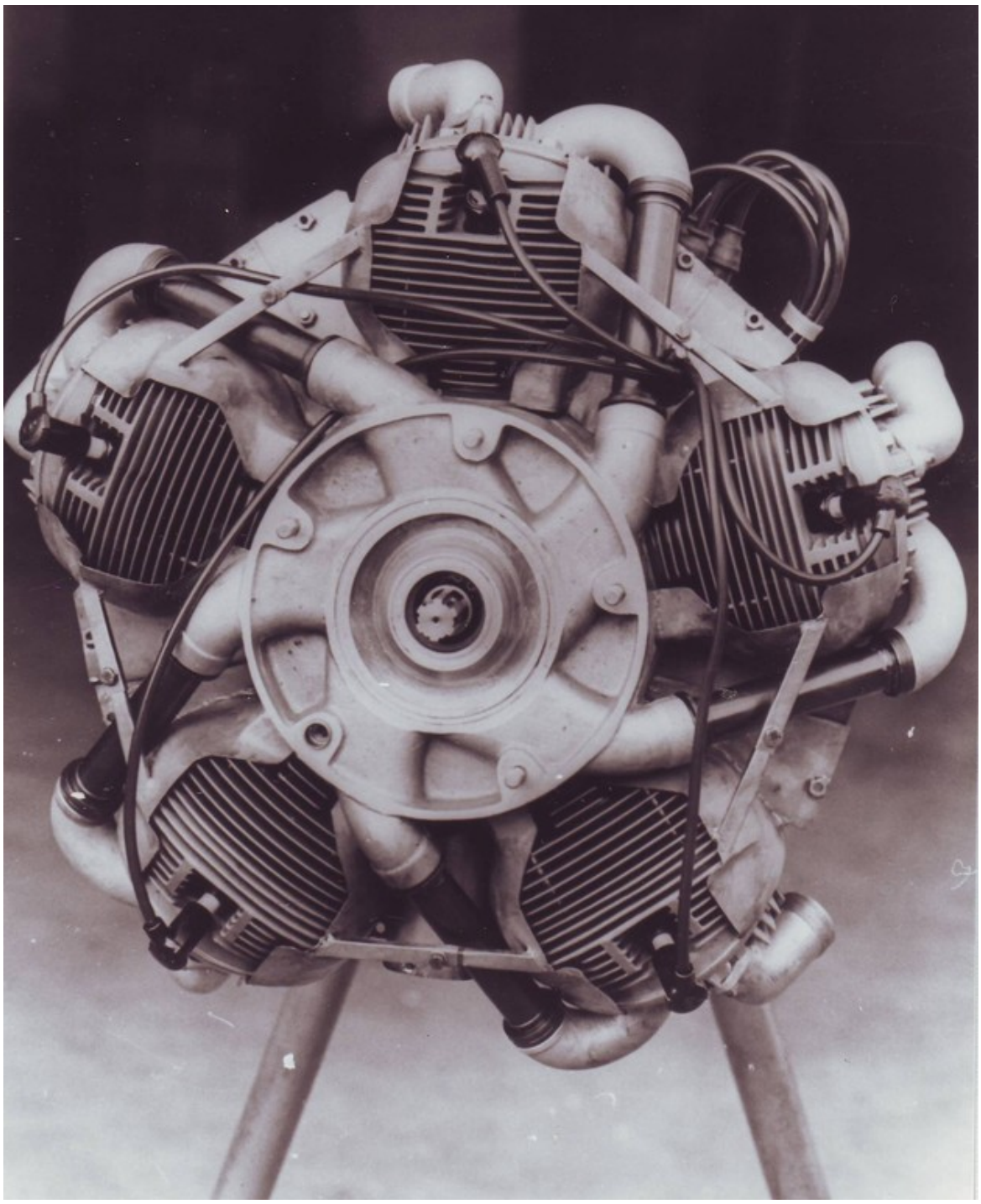
Traumhaft waren die Ersatzteilpreise: Ein Reifen kostete 9,80 DM, die Gummibänder der Gummibandfederung 20 Pfennige. Dafür gab es keinen R-Gang und kein Reserverad. Viele Fahrer nutzten eine Spazierstock, um den Kleinschnittger vom Fahrersitz aus rückwärts schieben zu können. Kräftige Frauen konnten den F-125 sogar in Parklücken heben. Mit abgeschraubter Frontscheibe paßte der Kleinschnittger sogar in den Werkzeugkasten von Fernlastern. Zum Weihnachtsfest 1950 erhielt Kleinschnittger von der Familie Fleischmann in Bottwartal den Vierzeiler:

„Wer unser Mäusle hat erdacht,
dem seit zum Christfest Dank gesacht,
Für alles Glück und alle Freud ,
die der kleine Schnittger beut."

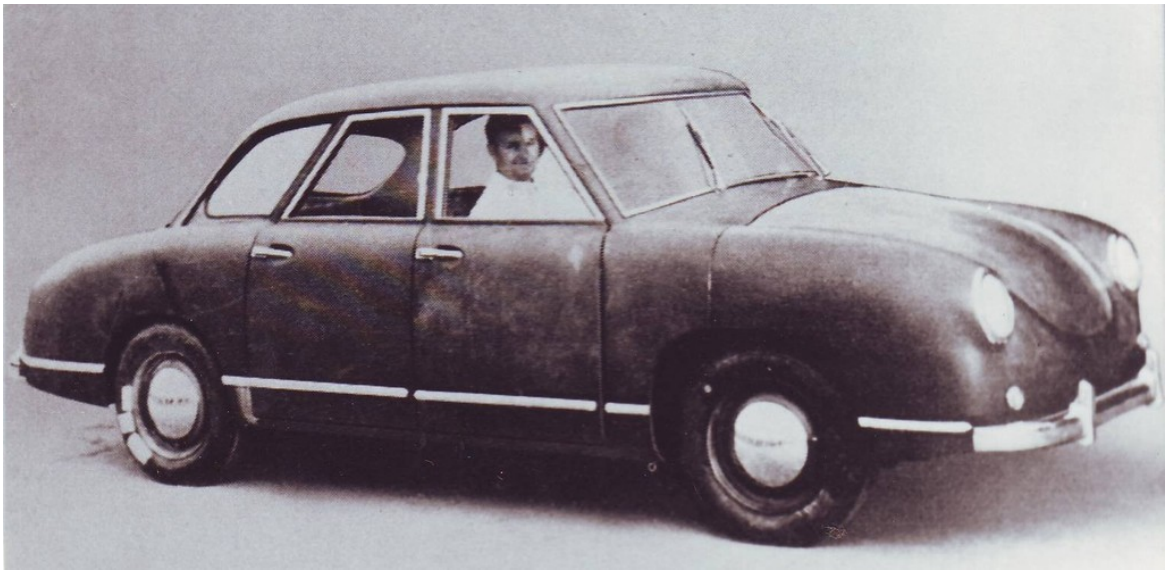
Immer, wenn wieder 15 Exemplare fertiggestellt waren, holte Kleinschnittger seinen Fiat 1400 aus der Garage und zog die Wagen per Seil quer durch Arnsberg zum Verladebahnhof. Und weil es bei Kleinschnittgers immer besonders sparsam zuging, hatte die Arnsberger Firma zu unrecht den verächtlichen Ruf, ein „Flüchtlingsbetrieb" zu sein; also von Menschen gegründet zu sein, die als Flüchtlinge aus der SowjetzZone kamen. Ab 1955 wurden die Zeiten härter, denn der Lloyd 400 und das Goggomobil zogen immer mehr Kunden ab. Bis zum 5. August 1957 wurden insgesamt 1992 Exemplare gebaut.

Allein die hohe Auszahlung des Generalvertriebs stürzte die kleine Firma in Liquiditäts-Schwierigkeiten, mit der Folge, dass Lieferantenrechnungen nur schleppend bezahlt wurden. Eine Zeitlang stuften Banken die Kreditwürdigkeit des kleinen 50-Mann-Betriebs mit nur 2000 Mark ein. (Quelle: Paul Kleinschnittger)

Bilder zum Artikel



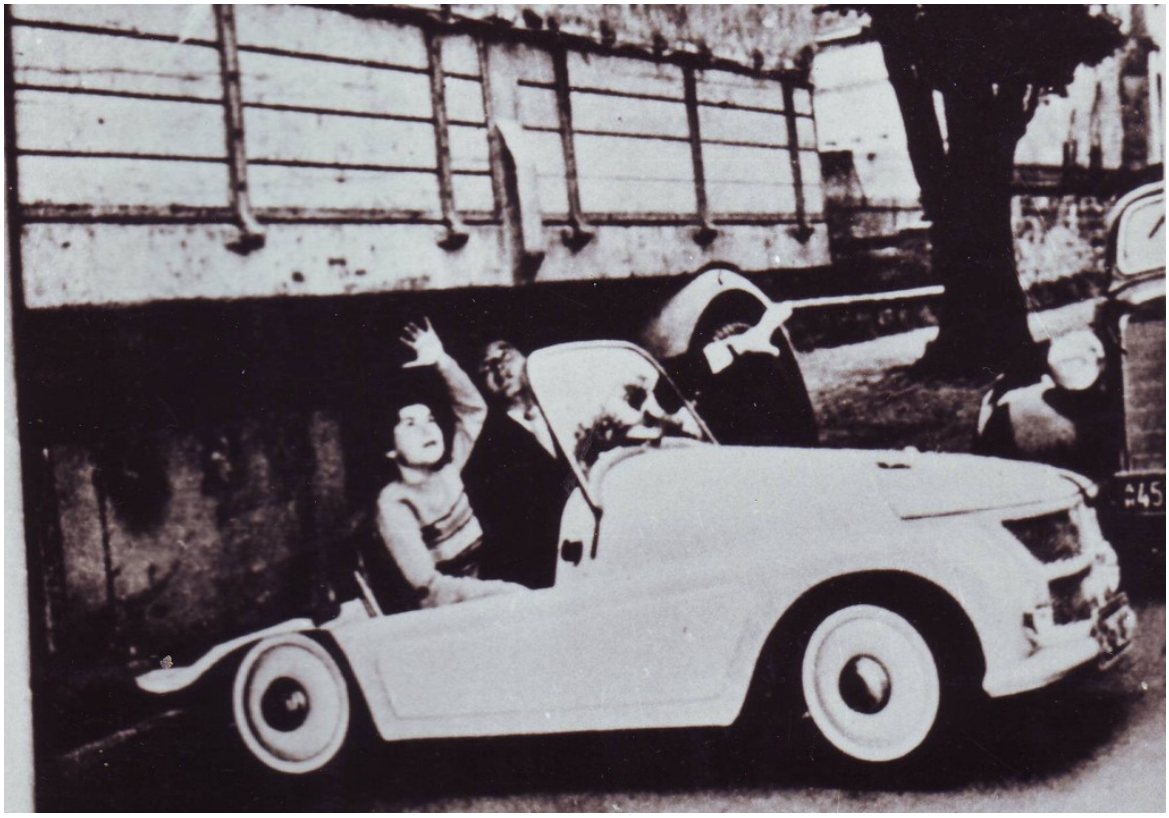
Messerschmitt P-511: der Sternmotor.



Messerschmitt P-511.

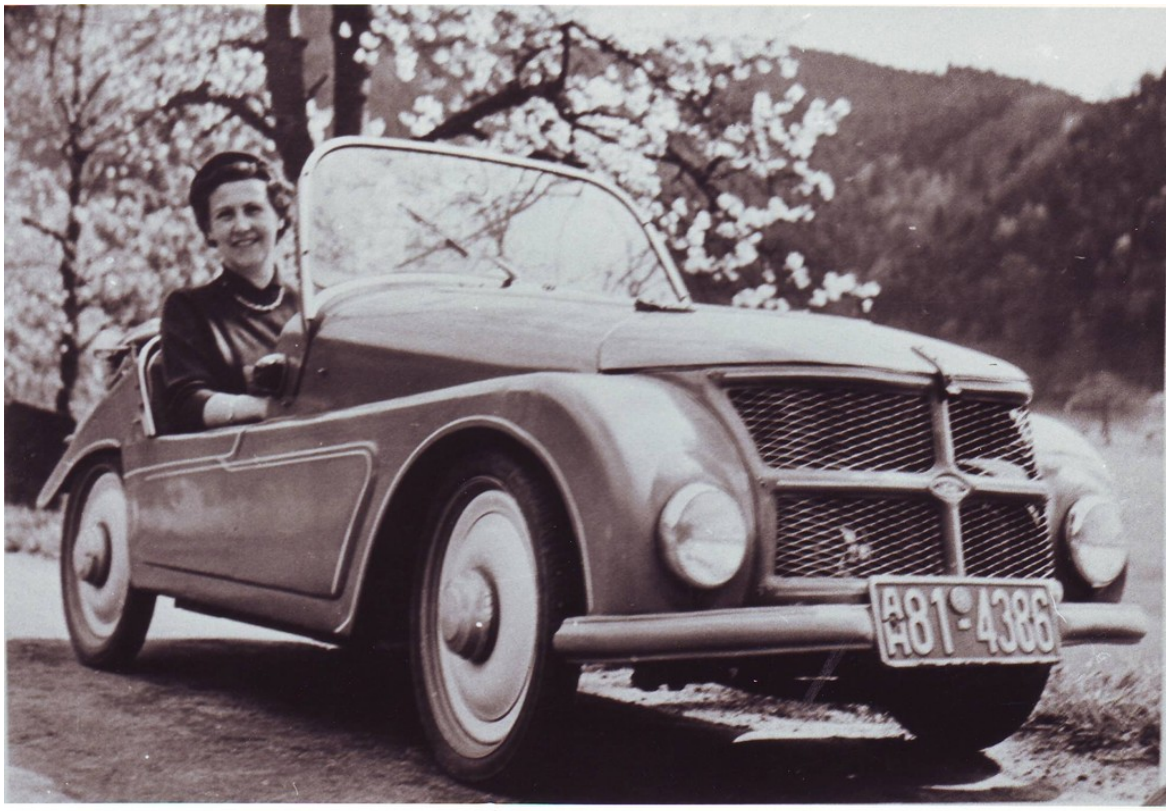
Der Nachfolger des Glas Goggomobils.

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



Kleinschnittger F-125.

Kleinschnittger F-125: Auslieferung.



Kleinschnittger F-125.

Modellfahrzeug des Jahres 2014 und „Supermodell“: VW T1 „Kleinschnittger“ (1:18) von Schuco.