
Historie und Histörchen (31): Hier konstruiert die Gewerkschaft

Die kommunistische Gewerkschaft wurde unruhig, als es dem französischen Staatsunternehmen schlecht ging. Wie sie die Sache selbst in der Hand nahmen und ein Auto auf die Räder stellten, erzählt Hans-Peter Thyssen von Bornemisza, ein Journalist und Fachbuchautor, den ältere Kollegen noch unter dem Namen Hanns-Peter Rosellen kennen. Viele Konstrukteure deutscher Nachkriegs-Mobile wurden von ihm persönlich befragt. Diese Recherchen führten nicht nur zu Fachbüchern, sondern auch zu Anekdoten aus den Jahren, als das Auto in Deutschland wieder laufen lernte.

Renault Neutral 4 - von der Gewerkschaft gemacht

Als das staatliche französische Unternehmen Renault 1984 tieferrote Zahlen schrieb, warfen die Funktionäre der kommunistischen Gewerkschaft CGT dem Unternehmens-Management Fehler in der Betriebsführung vor; unter anderem auch den Fehler, den Renault 4 zu lange unverändert gebaut zu haben. Die CGT beschloss, es nicht nur bei Kritik zu belassen, sondern selbst einen Renault 4 zu entwerfen, mit dem Renault nicht in die Krise gefahren wäre.

Dazu wurde der Verein APVF (Vereinigung der ehemaligen Mitarbeiter und der Freunde von Renault für die Förderung eines kleinen französischen Personenwagens) gegründet. Aus diesem Verein wurden Konstrukteure, Produktionstechniker und Marketingexperten gebeten, doch freiwillig an einer verbesserten Version des Renault 4 mitzuarbeiten. Eine wohl einmalige Situation in der Geschichte des Automobilbaus. Der Ende 1984 gezeigte "Neutral 4" sollte eine moderne Version des seit 1961 gebauten 4 sein.

Der Neutral zeigte, wie der R 4, die Kombi-Silhouette. Technische Basis war aber der seit 1972 gebaute Renault 5. Front- und Heckscheibe waren nicht gewölbt, die Bauweise besonders rationell ausgelegt. Der Neutral 4 war etwa gleich lang wie der R 4, aber etwas breiter und niedriger, Radstand 2,47 m. Vorgesehen waren Motoren von 956 bis 1397 ccm. Der Wagen sollte 12 bis 15 Jahre unverändert gebaut werden. Doch das Renault-Management zeigte kein Interesse, es war sogar wütend über die Aktivitäten der Gewerkschaft, die zudem noch an die Öffentlichkeit gelangten. Trotz des Zwists wurde der Renault 4 bis 1992 in acht Millionen Exemplaren gebaut.

Bohnstedt & Petersen DK-W

Die Firma Bohnstedt & Petersen im dänischen Odense baute einen Prototyp, der von einem Herrn Mathiesen konstruiert worden war. Die viertürige Limousine basierte auf dem Fahrwerk eines deutschen Vorkriegs-DKW. Die Dänen wollten anfangs den Motor zu diesem Wagen von den ostdeutschen Ifa-Werken beziehen. Es handelt sich um einen Drei-Zylinder-Zweitakt-Motor mit 900 ccm Hubraum und 28 PS. Weil es mit der ersten Lieferung nicht klappte, kauften die Dänen den westdeutschen Zwei-Zylinder-Zweitakt-Motor von Ilo mit 750 ccm-25 PS. Die Karosserie entstand in Dänemark. Der Prototyp feierte seine Premiere Ende 1950 in Kopenhagen. Zur Serienfertigung kam es aber nicht.

Bilder zum Artikel



Renault 4 Gewerkschaftswagen.

Foto: von Thyssen



Bohnstedt Petersen DK-W.

Foto: von Thyssen
