
Das Auto, das seiner Zeit ein halbes Jahrhundert voraus war

Von Hans-Robert Richarz

Unmittelbar nach Ende des Zweiten Weltkriegs stand der US-amerikanische Flugzeugbauer Beechcraft ebenso wie seine Konkurrenz vor einem Problem. Nachdem die Schlachten in Europa und rund um Japan geschlagen waren, hatte das Unternehmen nicht nur massive Kriegsgewinne eingefahren, sondern auch außergewöhnliche Fortschritte in der Flugzeugtechnik gemacht. Doch jetzt war es mit den lukrativen Verteidigungsaufträgen vorbei. Könnte nicht das neu gewonnene Know-how auch in einem Auto funktionieren? Aus dieser Überlegung entstand ein Prototyp namens Beechcraft Plainsman (Flachländer).

Nach Eintritt der Vereinigten Staaten in den Zweiten Weltkrieg Anfang Dezember 1941, hatte zwei Monate später auf Order aus Washington die Produktion von Autos für zivile Kunden in Detroit aufgehört. Von den Montagebändern durften vom 1. Februar 1942 an bis Kriegsende nur mehr Fahrzeuge für die militärische Rüstung rollen. Entsprechend groß waren der Nachholbedarf und die Nachfrage ab Mitte der 1940er Jahre.

Verständlich, dass Beechcraft auch von diesem Boom profitieren wollte. Der aus diesen Überlegungen entstandene Beechcraft Plainsman ähnelte stark den damals häufig projektierten Fahrzeugen für Straßen- und Luftverkehr - mit zwei entscheidenden Unterschieden: Er konnte nicht fliegen und hatte nur einen kleinen Benzin-Boxermotor aus einem Flugzeug. Der setzte einen Generator in Bewegung, dessen Strom vier Elektromotoren an den einzelnen Rädern antrieb. So etwas feiert heute unter der Bezeichnung Hybrid eine Wiedergeburt.

Der Plainsman sollte für mit einem für damalige Zeiten sensationellen Spritverbrauch von 7,8 Liter/100 km auskommen. Seine leichte, stromlinienförmige Aluminiumkarosserie brachte nur knapp 1000 Kilo auf die Waage, die Höchstgeschwindigkeit gab Beechcraft mit 250 km/h an, was Ende der 1940er Jahre in den USA, als es dort noch keine, den deutschen Autobahnen ähnliche Schnellstraßen gab, ein illusorischer Wert war. Zum Bremsen traten die Generatoren in Aktion, die dafür die Pole wechselten - aus Plus wurde Minus und umgekehrt.

Das Auto von damals ähnelte technisch dem heutigen Plug-in-Hybrid Chevrolet Volt von General Motors und verfügte über eine Reihe von Extras, die erst viele Jahre später Standard wurden. Dazu gehörten ein höhenverstellbares Fahrwerk, eine Verbrauchsanzeige auf der Armaturentafel und sogar eine Antenne oberhalb der Windschutzscheibe für ein drahtloses Telefon - eine weitere radikale Idee für 1946. Der Innenraum wurde mit reichlich Polsterung und ohne scharfkantige Ecken entworfen, um Sicherheit zu gewährleisten. Auf die Idee von Sicherheitsgurten scheint aber damals seltsamerweise niemand gekommen zu sein.

Bei der Vorstellung der Plainsman-Studie kündigte Beechcraft an, dass der Preis dem eines Cadillac entsprechen würde. Spätere Studien kamen allerdings zu dem Schluss, dass der Wagen tatsächlich doppelt so teuer werden müsste, um mit ihm wirtschaftlich einigermaßen über die Runden zu kommen.

Möglicherweise war das Beechcraft-Management nicht besonders unglücklich darüber, dass bald darauf der Kalte Krieg zwischen West und Ost begann. Nun füllten wieder Bestellungen für Flugzeuge die Auftragsbücher, der Plainsman geriet in Vergessenheit.

Niemand weiß, was mit dem Prototyp von einst geschehen ist. Nur ein paar alte Fotos von ihm sind übrig geblieben. Er bleibt nur eine Fußnote in der Automobilgeschichte - eine Idee, die ein halbes Jahrhundert zu früh entstanden ist. (ampnet/hrr)

Bilder zum Artikel



Beechcraft Plainsman.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Beech Aircraft Company



Beechcraft Plainsman.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Beech Aircraft Company



Beechcraft Plainsman.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Beech Aircraft Company



Beechcraft Plainsman.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Beech Aircraft Company
