

# Mehr Pappkarton als Automobil

Zwischen 1954 und 1958 hatten in der Bundesrepublik die „Mobile“ ihre große Zeit. Die Zwitterkonstruktionen zwischen

Motorroller und Kleinwagen bestimmten damals das Straßenbild. Der Traum von einem überdachten Fahrzeug wurde damit für breite Kreise erschwinglich.

**A**nlässlich der Produktion des 100000. Lloyd-Kleinwagens im Sommer 1955 wurde unter der Belegschaft des Automobilwerks das Fahrzeug verlost. Radio Bremen berichtete: „In der großen Montagehalle der Lloyd-Motorenwerke ist heute nachmittag Hochstimmung. Jetzt quietscht die große Tombola. Der Hauptgewinn. Die Nummer 4797. Ein Raunen geht durch die Menge, wer ist es? Da kommt er schon – der Kollege Hertel. Herzlichen Glückwunsch! Gewinner: ‚Ja, ich freue mich außerordentlich, daß ich ihn gewonnen habe.‘ Reporter: ‚Das ist klar. Haben Sie einen Führerschein?‘ – Gewinner: ‚Nein, habe ich nicht.‘ – Reporter: ‚Aber das wird kein Problem sein?‘ – Gewinner: ‚Oh, ich weiß auch noch nicht, ob ich den Wagen halten kann zur Zeit.‘ – Reporter: ‚Meinen Sie, das wird zu teuer?‘ – Gewinner: ‚Ja, das wird wohl.‘ – Reporter: ‚Steuertechnisch ist der Wagen doch billig.‘ – Gewinner: ‚Ja, das wohl. Aber ich kann’s noch nicht sagen im Augenblick, was ich damit mache.‘ – Reporter: ‚Na, wollen erst mal Luft holen.‘ – Gewinner: ‚Laß mich überraschen.‘ – Reporter: ‚Und wenn ich Ihnen einen Rat geben darf, man sollte es sich doch überlegen, ob man bei Gelegenheit nicht dem Wink des Schicksals folgen und unter die Autofahrer gehen sollte.‘ – Gewinner: ‚Na, ich werde es mir überlegen. Im Moment kann ich es noch nicht sagen.‘ – Reporter: ‚Also nochmals herzlichen Glückwunsch, Herr Hertel.‘ Gewinner: ‚Danke.‘“

*Sogar die Alpen stellen kein Hindernis dar für den Messerschmitt Kabinenroller, suggeriert das Werbeplakat um 1955.*



**Messerschmitt** KR200

Der Reporter war fassungslos. Der Gewinner wollte das Auto offenbar gar nicht haben! Es störte seinen Lebensplan, machte ihm angst, schien ihm Folgekosten aufzuladen, unter deren Last er zusammenzubrechen meinte. Ein „richtiges“ Auto, das bedeutete für Millionen „kleiner Leute“ in der Bundesrepublik bis weit über die Mitte der 1950er Jahre hinaus etwas Unerreichbares, das ihre Vorstellungskraft überstieg. Dabei war doch gerade der kleine Lloyd auf diese Käufergruppe exakt zugeschnitten! Denn was wie ein Auto aussah, entpuppte sich bei näherem Hinsehen eher als Motorroller mit Dach. Sein winziger Zwei-Zylinder-Zweitaktmotor (zehn PS aus 300 Kubikzentimetern Hubraum) war kaum größer



Was hatte nicht alles Platz in einem Kabinenroller: Zelt, Campingtisch, Stühle – der Messerschmitt „Roadster“ war ein richtiges Auto!

SCHÖN WIE EIN AUTO

SPARSAM WIE EINE NSU



Kultur- und Werbegeschichtliche Archiv Freiburg

als der eines Rasenmähers und brachte das Gefährt mit Mühe auf 75 Kilometer pro Stunde. Das war deutlich weniger, als ein Motorroller der 200-Kubikzentimeter-Klasse mit 85 bis 95 Kilometern erreichte. Aus der Retrospektive hatte der „Spiegel“ für den Lloyd der ersten Version denn auch nur Verachtung übrig: „Er glich mit Holzkarosserie und Kunststoffüberzug mehr einem Pappkarton als einem Automobil. Sein Motor heulte in den höchsten Tönen, die Bodenplatte bestand aus dünnem Abfallblech, und die Federung gab bereitwillig jeden Stoß an die Insassen

Als Autoroller bezeichnete NSU seine „Lambretta“, doch zum Auto fehlte das schützende Dach...

weiter. Der unbestreitbare Eindruck, der Wagen könne jederzeit auseinanderfallen, ließ die Mitnahme von Flickzeug als angeraten erscheinen.“

Wie untermotorisiert dieses Kleinauto war, belegt schon die Tatsache, daß selbst der einfache VW Käfer das Vierfache an Hubraum anzubieten hatte! Und dennoch: Wie in keinem zweiten Gefährt sollte sich die Entwicklungsdynamik der bundesdeutschen Massenmotorisierung so sinnfällig konzentrieren wie gerade im

kleinen Lloyd. Aus dem „Leukoplastbomber“ von 1950 war zehn Jahre später ein veritabler Kleinwagen mit Blechkarosserie und 600-Kubikzentimeter-Viertaktmotor geworden. Doch 1955 war für den „Kollegen Hertel“ selbst dieser Kleinwagen noch viel zu groß!

In den frühen 1950er Jahren ging es für Millionen von Arbeitern und kleinen Angestellten zunächst darum, überhaupt motorisiert zu sein. Die Alternative hieß schlicht: Motorrad oder -roller. Da diese beiden Zweiradvarianten seinerzeit – im Gegensatz zu heute – in der Motorleistung noch recht nahe beieinander lagen, war die Kaufentscheidung stets eine Glaubensfrage, wurden die konstruktiven Unterschiede fast wie weltanschauliche Positionen ausgefochten. Unbestritten war der Roller – seit Enrico Piaggio 1946 der staunenden Weltöffentlichkeit erstmals seine „Vespa“ präsentiert hatte – ein Fahrzeugtyp der neuen, der Nachkriegszeit, wohingegen das Motorrad schon in seiner äußeren Gestalt althergebrachten Vorstellungen von einem Zweirad entsprach.

Natürlich wußten auch die Rollerhersteller um die Differenz zwischen Autoträumen und Zweirad-Möglichkeiten und priesen ihre Fahrzeuge entsprechend an, die Firma Bastert etwa



Als „Leukoplastbomber“ wurde der Lloyd LP 300 (gebaut 1950–1952) von Borgward im Volksmund liebevoll verspottet.

kühn als „Einspurauto“. NSU dagegen hatte sich von vornherein die Bezeichnung „Autoroller“ für die „Lambretta“ schützen lassen: „Bügefalten und Nylonstrümpfe“, so der Prospekt, „werden beim NSU-Autoroller groß geschrieben. Die formvollendete Karosserie bietet einzigartigen Schmutzschutz... Auf dem NSU-Autoroller fährt man im besten Anzug zu einer Besprechung und im schönsten Kleid in die Stadt: man steigt aus wie aus einem schnittigen Kabriolett...“

„Kabrioletts“ dieser Art, das heißt der gehobenen 150- bis 200-Kubikzentimeter-Roller-Klasse mit etwa sieben bis zehn PS Leistung und einer Höchstgeschwindigkeit von 80 bis 95 Kilometern pro Stunde waren im Durchschnitt für 1800 Mark zu haben. An Fixkosten entstanden 28,80 Mark für die Steuer und 96 Mark für die Haftpflichtversicherung. Der Verbrauch bewegte sich zwischen drei und 4,5 Litern Kraftstoffgemisch. Ein Lloyd LP 400 dagegen (von 1952 an mit nunmehr schon 13 PS und 85 Kilometern Spitze) kam schon doppelt so teuer (3550 Mark plus 200 Mark für Vierganggetriebe und Heizung), verbrauchte mit fünf bis sechs Litern auch um ein Drittel bis die Hälfte mehr. Die Steuer schlug mit 87 Mark, die Grundhaftpflicht mit 120 Mark zu Buche. Angesichts des (1953) durchschnittlichen Bruttoverdienstes eines Facharbeiters von knapp 400 Mark, eines Ungelernten von etwa 290 Mark war die Grenze, die den Zweirad-

vom Vierradfahrer schied, deutlich markiert.

Für die Hersteller bedeutete dies, daß bis Mitte der 50er Jahre auf dem Rollermarkt einerseits „Gründerzeit“ herrschte – es gab einen explodierenden Markt mit mindestens 15 Wettbewerbern –, andererseits stand hinter der Anschaffung eines Rollers bei den Verbrauchern der unverhohlene Wunsch nach mehr, nach Größerem und Überdachtem. Ein Unternehmer, der daraus rechtzeitig die notwendigen Schlüsse zog, war der niederbayerische Firmenpatriarch Hans Glas, Inhaber der Isaria-Maschinenfabrik in Dingolfing. Zwischen 1950 und 1956 setzte er von seinen Goggo-Rollern immerhin 46000 Stück ab.

1952 kehrte Hans Glas im strömenden Regen vom Münchner Oktoberfest nach Dingolfing heim. Unter den Brücken sah er Dutzende durchnäßter und zerknirschter Rollerfahrer. Wie Schuppen fiel es ihm von den Augen, daß diese Leute, sobald sie nur über etwas mehr Geld verfügten, den Schritt zum ersten Automobil ihres Lebens wagen würden. Unter Aufbietung aller technischen und finanziellen Mittel arbeitete er fortan fieberhaft an der Umstellung der Produktion auf den Kleinwagen „Goggomobil“. Das Fahrzeug kam im Januar 1955 auf den Markt und verkaufte sich schon im Einführungsjahr über 10000mal.

Mit seinem Zweitaktmotor von 13,6 PS und seinen winzigen Rädern war es exakt das, was die Zeitschrift „Rollerei und Mobil“ (die sich bezeichnenderweise im Januar 1957 in „Roller, Mobil, Kleinwagen“ umbenannte) als den neuen, kommenden Fahrzeugtyp zu definieren versuchte: „Die Konstrukteure griffen zu den Bauelementen des Zweirads, dem kleinen Motor, dem einfacheren Getriebe, den Rollerrädern. Und das Ding, das so entstand, trägt seinen Namen zu Recht: Rollermobil. Es ist eine Gattung von Fahrzeugen, die es bisher überhaupt nicht gab. Zwischen Auto und Zweirad steht jetzt das Mobil, das Fahrzeug, dem die Autoexperten eine Lebensdauer (oder besser -kürze) von zwei, drei Jahren verheißen. Wir sind anderer Meinung: Wir glauben, daß das Mobil eine Zukunft hat. Noch ist das Mobil das Fahrzeug der Finanzschwachen – noch ist es so was wie eine soziale Aufgabe, seine Entwicklung



Immerhin fast 7000mal wurde der Zündapp Janus verkauft, obwohl er nur zwei Jahre lang – 1957/58 – auf dem Markt war.



Der NSU Prinz war einer der ersten „echten“ Kleinwagen – und zugleich einer der erfolgreichsten.

nach bestem Wissen und Gewissen zu betreiben.“

In der Tat war, was unter so eingeschränkten Bedingungen konstruktiv entstand, ungeheuer phantasievoll: angefangen beim Motor, der möglichst leicht sein und aus minimalem Hubraum seine Leistung schöpfen sollte und deswegen fast durchgängig nach dem vom Rollerbau bekannten Zweitakt-Prinzip (nur drei bewegliche Teile pro Zylinder!) arbeitete, über das Weglassen des Rückwärtsgangs (Messerschmitt Kabinenroller) oder Differentials (BMW Isetta, Heinkel Kabine, Fuldamobil) bis hin zur Verwendung von Ersatzstoffen wie Holz und Kunststoff im Karosseriebau (Lloyd, Fuldamobil). Entsprechend typen- und variantenreich stellte sich die Palette der Mobile dar. Neben Borgwards „Lloyd“, der Marktführer war und blieb (vom 600er Alexander wurden zwischen 1955 und 1962 knapp 180000 Stück produziert), waren es vor allem die Isetta von BMW und das „Goggomobil“ des Hans Glas, die es auf Verkaufszahlen von mehr als 10000 Stück im Jahr brachten. Andere hatten nur kurzfristig

Kultur- und Werbegeschichtliches Archiv Freiburg (2)

Erfolg, wie der Messerschmitt Kabinenroller (1955), oder blieben Außenseiter wie der „Spatz“, die Heinkel Kabine, der Zündapp Janus, der Kleinschnittger F 250, der Maico Champion oder das Fuldamobil. Gemeinsam aber war ihnen allen, daß ihre Motorleistungen, die schon aufgrund ihrer winzigen Hubräume zwischen 200 und 400 Kubikzentimetern bei zehn, 13, allenfalls 15 PS lagen, für maximal 90 Kilometer pro Stunde ausreichten.

Und dennoch waren die Anstrengungen der „kleinen Leute“, ihre Motorisierung auf den Stand eines solchen „Vierrads“ zu treiben, ungeheuer groß. Einen Begriff davon vermitteln die Aufzeichnungen des Soziologen Peter Brückner: „Da sind Leute, die gleich nach dem Krieg aufgebaut haben, sie hungern, sie schwarzhandeln und bauen Kohlrabi an, ein Kaninchen im Stall; dann

fängt ihre materielle Lage an, sich zu bessern. 1954 oder 1955 konnten sie sich schon mal die ersten neuen Möbel kaufen. – Gelsenkirchener Barock, ein unsäglicher Stil, und wenn die ganze Familie arbeitete – Mann, Frau, der älteste Sohn – dann kriegten sie zu dritt ‚ganz schön was zusammen‘, konnten sich vielleicht eine etwas bessere Wohnung nehmen oder ihr Häuschen ausbauen. Und dann, vielleicht 1957, kauften sie sich ein Goggomobil. Danach ging es nicht mehr weiter, mehr war nicht zu erreichen, für ihre Klasse nicht vorgesehen“.

Erst 1957/58 war die Zeit reif geworden für die „echten“ Kleinwagen der 600er-Klasse von Fiat oder BMW, den NSU „Prinz“ oder das große Goggo (700 Kubikzentimeter). Bezeichnenderweise waren dies nun allesamt Viertakter, die mit Leistungen um die 20 PS und 100 Kilometern pro Stunde aufwarten konnten. Ihnen gegenüber begannen die Mobile rasch – auch in der Wahrnehmung der „kleinen Leute“, denen jetzt sogar der VW Käfer am Horizont ihrer Wünsche erschien – deutlich an Attraktivität zu verlieren, ähnlich wie es den Rollern und Motorrädern vier Jahre zuvor geschehen war. Es kommt

nicht von ungefähr, daß gerade letztere sich dafür schnell zum Symbol neuentstehender Subkulturen wie der Halbstarcken entwickelten, die durch die großen Krawalle zwischen 1956 und 1959 von sich reden machten.

Indessen: Diese Dynamik der Massenmotorisierung in der Bundesrepublik (Roller – Mobil – Kleinwagen) sollte sogar für das DDR-Regime handlungsleitend werden – ja, im innerdeutschen Vergleich erinnerte die Wettlauf-Situation hier geradezu an die Geschichte vom Hasen und dem Igel. Daß der Volks-



Mit dem „Pitty“ (links) wollte die DDR mit dem Westen gleichziehen, doch die Serienproduktion des Rollers wurde zum Desaster.

aufstand vom 17. Juni 1953 (Dekretierung erhöhter Arbeitsnormen bei gleichzeitigem Hinausschieben besserer Versorgung) ein Konsum-Plebiszit gewesen war, war der DDR-Führung natürlich nicht verborgen geblieben. Also versprach man der Bevölkerung schon seit dem zweiten Halbjahr 1953 neben einer dichteren Warendecke des alltäglichen Bedarfs auch den Einstieg in die Massenmotorisierung. Kurzerhand wurde das Motorroller-Projekt „Pitty“ ins Leben gerufen.

Um sich das entsprechende Know-how zu sichern, waren zuvor in

*In der DDR wurde das Zweitakt-Prinzip mit dem „Trabant“ (unten: Ausfahrt aus dem Zwickauer Werk, 1958) gleichsam zur Staatsdoktrin.*

ausreichen. 1700mal wurde die Konstruktion des Rollers geändert, immer wieder nach Ersatzlösungen gesucht, um Materialengpässe auszugleichen. So wurden mangels Schrauben die Felgen genietet. Die Folge: Sie platzten auseinander und verursachten Blessuren und Knochenbrüche bei etlichen Probefahrern. Am Ende standen alle 75 Prototypen wieder in der Werkstatt, und das Projekt „Pitty“ wurde kleinlaut begraben. Erst 1956, als in der Bundesrepublik der Besitz eines Rollers längst nicht mehr zu den Anschaffungssträumen der Arbeiter und kleinen Angestellten gehörte, kam der erste gebrauchstüchtige DDR-Roller unter dem Namen „Wiesel“ in den Handel.

Auch bei der nächsten Stufe der Massenmotorisierung wiederholte

„Das Armaturenbrett erinnert in der Blechausführung an eine Konservendose mittlerer Qualität. Man versucht oder versuchte tatsächlich, den Wagen hier zu verkaufen.“

Doch da die DDR-Führung mit dem Mauerbau am 13. August 1961 auch den Motorisierungswettlauf endgültig aufgegeben hatte, sollte das Zweitakt-Prinzip in der DDR nachgerade zur Staatsdoktrin werden und die Massenmotorisierung auf „Lloyd“-Niveau in Gestalt des Trabant eingefroren bleiben – über weitere 28 Jahre hin. So entfielen auf den Trabant 1989 noch 52 Prozent am PKW-Gesamtbestand der DDR.

Noch heute mag die Blütezeit der Mobile zwischen 1954 und 1958 rührenden Charme vermitteln. Die Menschen, die sich seinerzeit in die meist



der Bundesrepublik drei Roller „beschafft“, in ihre Einzelteile zerlegt und analysiert worden. Im Frühjahr 1954 waren die ersten Prototypen fertiggestellt und wurden als „Roller neuen Typs“ der Öffentlichkeit präsentiert. Am symbolträchtigen 1. Mai 1954 defilierten zwei Aktivisten des volkseigenen Industriewerks Ludwigsfelde, das den Rollerbau übernommen hatte, an Staatspräsident Wilhelm Pieck auf Prototypen vorüber. Doch schon wenige hundert Meter hinter der Ehrentribüne blieben die Parade-roller wegen Zündschwierigkeiten liegen. Die Serienproduktion von „Pitty“ wurde erst recht zum Desaster, da die industrietechnischen Kapazitäten der DDR dafür noch lange nicht

sich das Hase-und-Igel-Spiel: Als im Herbst 1958 in der DDR der Kleinstwagen „Trabant“ (500 Kubikzentimeter, 18 PS) vorgestellt wurde, waren in der Bundesrepublik auch für die unteren Schichten vergleichbare Gefährte erreichbar geworden. Und als der Trabant anfangs der 60er Jahre dann endlich „versorgungswirksam“ wurde – erst jetzt stiegen die Produktionsziffern auf 35000 bis 50000 Einheiten pro Jahr –, stand im Westen selbst der „echte“ Kleinstwagen „Lloyd Alexander“ längst im Arme-Leute-Geruch („Wer den Tod nicht scheut, fährt Lloyd!“). Mit entsprechendem Hohn wurde sein Ost-Gegenstück 1963 in einer westdeutschen Autozeitschrift überschüttet:

noch nicht einmal mit Heizung ausgestatteten Fahrzeuge quetschten und deren Schiebefenster trotz aufgequollener Gummidichtungen verzweifelt zu öffnen versuchten, empfanden das wohl anders. „Der Ihnen dieses schreibt“, so ein lädiertes Testfahrer in der Einleitung zu seinem Bericht, „liegt mit Katarrh und drei gebrochenen Fingernägeln im Bett, denn er fuhr das Fuldamobil...“

#### Literatur

Kurt Möser, *Geschichte des Autos*. Frankfurt am Main/New York 2002.  
Dirk Schindelbeck, *Marken, Moden und Kampagnen*. Illustrierte deutsche Konsumgeschichte. Darmstadt 2003.

Dr. Dirk Schindelbeck