

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.

Anlässlich 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.



Der Reporter war fassungslos. Der Gewinner wollte das Auto offenbar 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

