

Historie und Histörchen 4: Espenlaub, Tops, Flops und der erste Passat

Hanns-Peter Thyssen von Bornemisza ist ein Journalist und Fachbuchautor, den ältere Kollegen noch unter dem Namen Hanns-Peter Rosellen kennen. Der 1941 geborene Hamburger 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. In dieser Folge geht es um Gottlobs Espenlaubs Ausflüge in den Autobau und das erste Auto namens Passat.

Espenlaubs Nurflügler und Neunsitzer

Gottlob Espenlaub (geboren 1900; gestorben 1972) war zunächst in Kassel, dann in Düsseldorf-Lohausen auf dem dortigen Flughafen sowie zuletzt ab 1939 in Wuppertal-Langerfeld als Pilot und Flugzeugbauer aktiv. Überwiegend bekannt als Flugpionier im Bereich Segelflug (darunter auch Nurflügel-Flugzeuge) und im Bereich Raketenantrieb, betätigte er sich ab 1928 nebenher als Automobilpionier in Sachen Aerodynamik und Leichtbau. Die frühen, ungewöhnlichen Experimentalfahrzeuge blieben Einzelstücke.

Eine in den frühen 1950er-Jahren in Bruchsal angestrebte Serienproduktion ansprechend gestalteter, sportlich-eleganter Coupés kam aus wirtschaftlichen Gründen nicht zustande; von ihnen entstanden nur einzelne Vorserienfahrzeuge zu Erprobungszwecken. Ende der 1920-er Jahre gab Espenlaub seine Fliegerkarriere nach mehreren nur mit Glück überlebten Abstürzen auf. Hauptbetätigungsfeld war fortan sein Flugzeugreparaturbetrieb mit anfänglich 80, im Dritten Reich bis zu 2253 Mitarbeitern.

Viele mechanische Komponenten für sein erstes Nach-Kriegs-Fahrzeug stammten aus der Zeit. Der Wagen besaß eine strenge Pontonform im „One-Box-Design“, also ohne separat abgesetzte Motorhaube oder gesonderten Kofferraum, vergleichbar einem

Kleinbus, Van, Omnibus oder Rollermobil. Die Räder waren – wie schon bei seinen Stromlinienfahrzeugen aus den Jahren 1928 und 1934/35 – vollständig unter der Karosserie verborgen. Bei einer Breite von circa 2,50 Metern maß das Fahrzeug in der Höhe lediglich rund 1,20 Meter, war somit nach heutigen und erst recht nach damaligen Vorstellungen ungewöhnlich breit und extrem flach (daher die Namensgebung „Flunder“).

Das Fahrzeug war als Neunsitzer ausgelegt; sämtliche Scheiben waren bis in das Dach hinein gewölbt. Vorne kam eine Achse mit normaler Spurweite, jedoch nicht lenkbaren Rädern zum Einsatz, hinten hingegen eng nebeneinander stehende lenkbare Zwillingsräder. Zur Motorisierung wurden keine Informationen überliefert.

1952 wurde das Kleinwagenmodell "Esenlaub 400" mit Pontonkarosserie und 400 ccm-ILO-Zweitaktmotor vorgestellt. Es handelte sich um ein Coupé mit deutlich kompakteren Abmessungen als bei dem gleichfalls 1952 vorgestellten Esenlaub 1000. Das Modell 400 war das Esenlaub-Automobil, dessen Linienführung am besten den Zeitgeschmack des breiten Publikums traf, litt jedoch unter einem zu schwachen Motor und wäre in der endgültigen Serienproduktion im Vergleich zum geräumigeren und stärkeren VW Käfer zu teuer geworden.

Der 400 besaß eine von Esenlaub selbst gestaltete Pontonkarosserie in Aluminiumschalenbauweise mit Fließheck, vorne angeschlagenen Türen sowie einen großen, von außen zu öffnenden Kofferraum. Fahrgestell und Fahrwerk waren ebenfalls eine Eigenkonstruktion Esenlaubs. Angetrieben wurde der Esenlaub 400 von einem Einbaumotor der Firma ILO mit 400 ccm und zwei Zylindern in Reihenanordnung. Der vor der Vorderachse installierte Zweitakter erreichte eine Höchstleistung von 14 PS. Die Höchstgeschwindigkeit lag bei 95 km/h. Maße: 4,0x1,60x1,27 m. Leergewicht 850 kg. Es blieb bei einzelnen Versuchsfahrzeugen im Vorserienstadium. Die in Bruchsal geplante reguläre Serienproduktion kam nicht zustande.

Coupé statt Flugzeug

Ebenfalls noch 1952 präsentierte die Flugzeugfabrik Gottlob Esenlaub das für die Serienfertigung bestimmte Modell Esenlaub 1000, ein viersitziges, zweitüriges Coupé mit sportlichem Charakter. Rückblickend war dieses Modell das erfolgversprechendste Esenlaub-Automobil überhaupt. Die Firma beschäftigte sich damals zwar primär wieder mit dem Flugzeugbau, war jedoch durch das allgemeine Verbot von Segel- und Motorflügen durch die Alliierten noch stark eingeschränkt. Ähnlich wie die anderen vormaligen Flugzeughersteller suchte Esenlaub für sich und seine Mitarbeiter – nach

Möglichkeiten für eine professionelle Fertigung von Personenwagen. Nach mehrjähriger Vorbereitung entstanden 1952 mehrere Vorserienwagen des Modells 1000, die ausgiebig getestet wurden.

Die selbst entworfene Karosserie war aerodynamisch günstig und von Espenlaubs Erfahrungen aus dem Flugzeugbau geprägt. Die gesamte Karosserie war in Schalenbauweise aus Aluminium ausgeführt. Für damalige Verhältnisse war das Fahrzeug mit einer Höhe von lediglich 1,27 m ungewöhnlich niedrig. Es besaß bereits eine gewölbte einteilige Windschutzscheibe. Die Seitentüren waren bereits vorne angeschlagen; im Heck befand sich ein großer, von außen zu öffnender Kofferraum. Die Hinterräder waren nahezu vollständig, die Vorderräder zu etwa zwei Drittel verkleidet. Der Lenkeinschlag soll gleichwohl nicht eingeschränkt gewesen sein, da die Spur wesentlich schmaler als die Vollpontonkarosserie war. Zukunftweisend war die vollständige Verkleidung des Unterbodens, ferner die sich verjüngenden hinteren Kotflügel mit vergleichsweise großem Karosserieüberhang hinten.

Angetrieben wurde das Modell 1000 von einem Drei-Zylinder-Zweitakt-Reihenmotor der ILO-Motorenwerke mit 1000 ccm Hubraum und einer Maximalleistung von rund 40 bis 45 PS, was dem Fahrzeug bei einem Gesamtgewicht von weniger als 850 Kilogramm eine Höchstgeschwindigkeit von rund 140 km/h verliehen haben soll. Der Motor befand sich längs eingebaut vor der Vorderachse und trieb die Vorderräder an.

Espenlaub plante – nachdem er seine Vorserienfahrzeuge ausführlich und erfolgreich getestet hatte – eine Serienfertigung des Modells 1000. Als Produktionsort wählte er Bruchsal, da er seine Hallen in Wuppertal für den zukünftigen Flugzeugbau und die Flugzeugreparatur frei halten wollte. An diesem Ort waren in den 1930er-Jahren bereits die BMW-Ihle-Sportwagen entstanden. Geplant war eine Kleinserienproduktion mit 30 Fahrzeugen monatlich zum Preis von 8000 bis 10 000 DM. Letztlich blieb es jedoch 1952 bei einer Kleinserie, da Espenlaub die Finanzierung einer regulären Serienfertigung nicht sicherstellen konnte und Banken, Wirtschaft und Politik vorrangig auf Fließbandproduktion in Großserie setzten.

Der Espenlaub 1000, Modell 1953, war eine Weiterentwicklung des Vorjahresmodells. Espenlaub musste jedoch erkennen, dass die Absatzchancen für ein derartiges Modell im Nachkriegsdeutschland zu gering gewesen wären und eine Serienfertigung mit einer angestrebten Produktion von etwa 360 Fahrzeugen pro Jahr nicht rentabel geworden wäre. Espenlaub – damals 53 Jahre alt und durch seine Vorkriegsaktivitäten weiterhin wohlhabend – widmete sich fortan wieder verstärkt seiner Firma Gottlob Espenlaub

Flugzeugbau GmbH in Wuppertal-Langerfeld.

Der Passat stammt aus Gelsenkirchen

Wer im Autobereich das Wort Passat hört, denkt automatisch an das Mittelklasse-Modell von Volkswagen. Doch schon einige Jahrzehnte früher als 1973, als Volkswagen seinen ersten Passat zeigte, gab es eine Automarke dieses Namens, die allerdings nie aus ihren Kinderschuhen herauskam.

Der deutsche Ingenieur Kurt Faust in Krefeld beschäftigte sich nämlich seit 1945 mit dem Bau von Traktoren und Motorrädern – meist aus Schrott-Teilen. Mitte 1952 hatte Faust einen 3,60 m langen Kleinwagen entwickelt und der Öffentlichkeit gezeigt, den er "Passat" nannte. Dazu gründete er das Passat-Werk in Gelsenkirchen. Es war ein Coupé in moderner Pontonform mit vom Kühlergrill eingeschlossenen, dicht beieinander stehenden und ganz tief liegenden Scheinwerfern und einem lang auslaufenden Heck mit aufgesetzten Rückleuchten (im Stil der späteren Borgward Isabella ähnlich). Die Karosserie aus Aluminiumblech saß auf einem Stahlrohrrahmen und hatte vorn angeschlagene Türen mit versenkten Griffen.

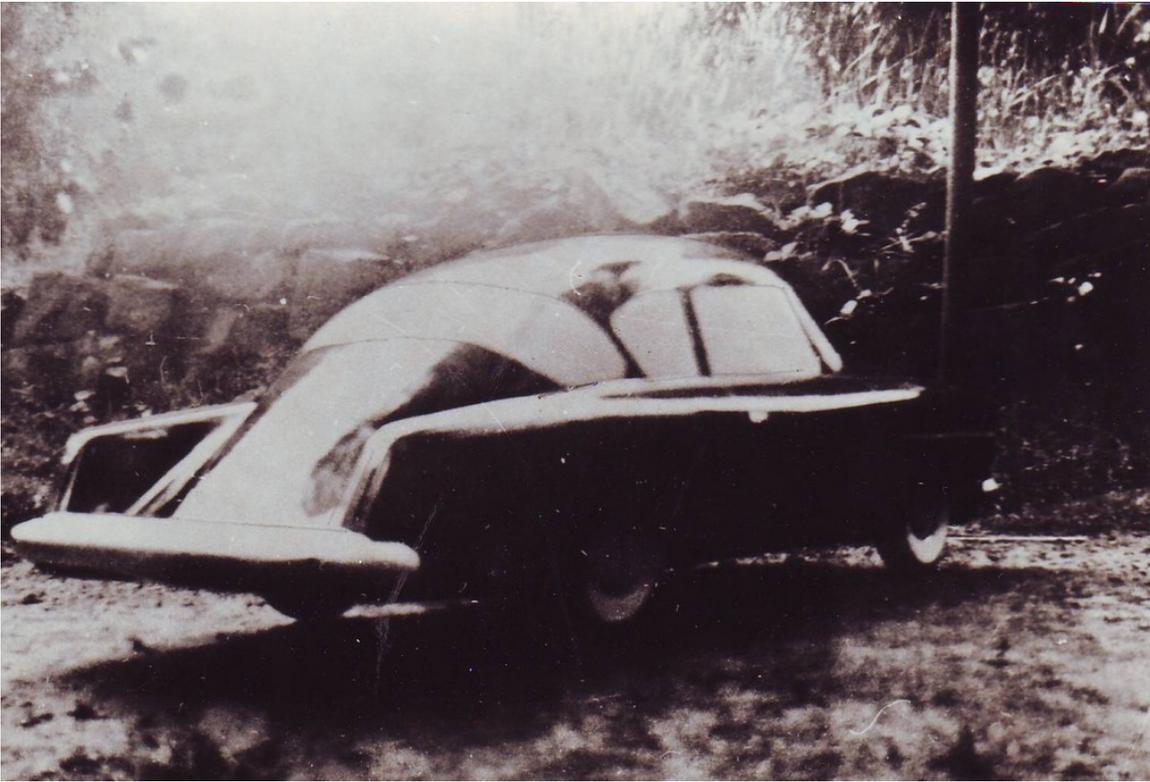
Die Sitzbank war 1,40 m breit. Im Innenraum sollten drei Personen nebeneinander Platz finden, wobei der mittlere Sitz etwas zurückversetzt lag. Im Heck saß ein 600 ccm-Triebwerk (vermutlich Marke Zündapp), das über ein Drei-Gang-Getriebe die Hinterräder antrieb, die an Torsionsstäben hingen. Die Höchstgeschwindigkeit wurde mit 90 km/h angegeben.

Das Interesse der Bevölkerung schwemmte Faust so viele Anfragen zu, dass er glaubte, innerhalb kurzer Zeit eine Serienproduktion aufziehen zu können. Doch die Entwicklung ging nicht weiter, es fehlte an Geld. Der Passat blieb ein Einzelstück. Da Kurt Faust aber noch alte Schuldner auf den Fersen saßen, hatte er sich mit dem Kaufmann Heinz Elschenbroich zusammengetan, der vorerst nach außen hin als Inhaber des Passat-Werks galt. Die Stadt Gelsenkirchen im Ruhrgebiet hatte den beiden Autobastlern angeblich ein Grundstück zur Verfügung gestellt, wo in den folgenden Monaten der "Passat" und der neu entwickelte Kleinwagen „Aeolus“ in Serie gebaut werden sollten. Und der Verkaufspreis des Wagens stand auch schon fest: 3600 Mark.

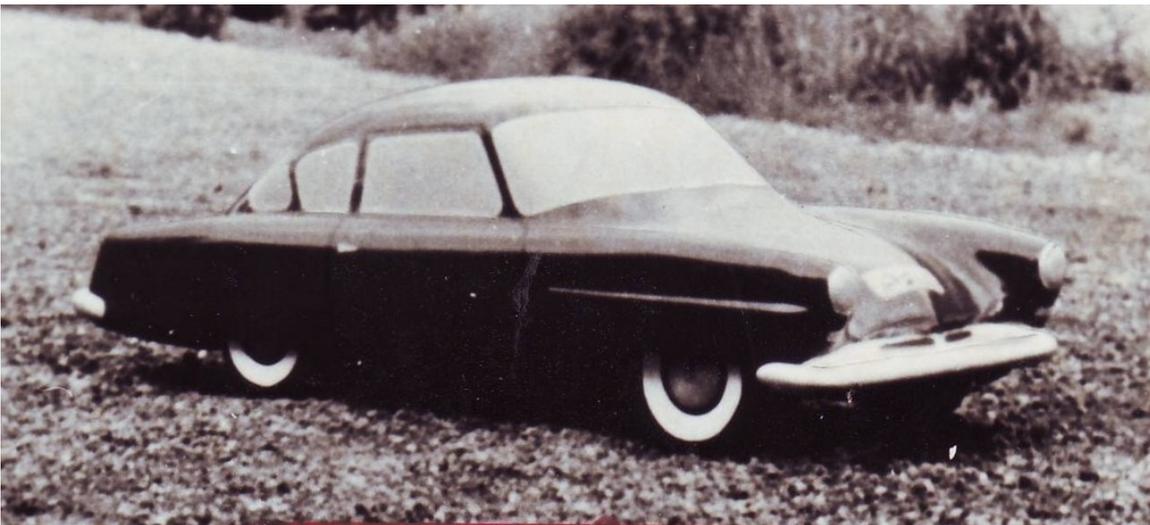
Das letzte Foto zeigte den Passat mit Rechtslenker. So ist er allerdings nie gebaut worden. Der Autor nimmt an, dass vom Foto ein seitenverkehrter Abzug gemacht wurde. Dass die Marke nicht in Vergessenheit geriet, ist Romanus Müthing zu verdanken. Er war Landmaschinenvertreter im Sauerland und wollte seine Ersparnisse in einer

Autovertretung anlegen. So bewarb er sich als Händler, wurde auch akzeptiert, musste dafür allerdings rund 4000 Mark hinlegen. Auch das Vorführmodell bezahlte er damals schon - allerdings ohne es jemals zu bekommen. (Quelle Romanus Müthing)

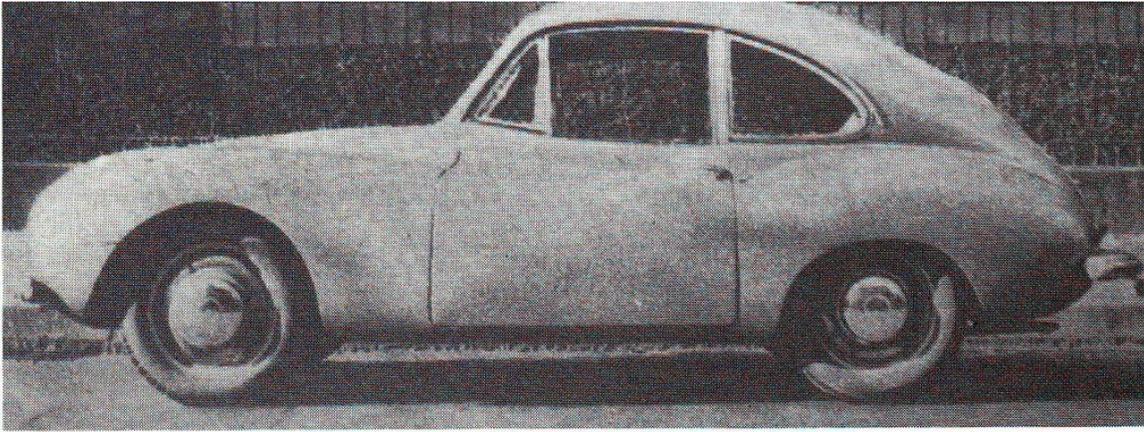
Bilder zum Artikel



Passat Limousine.



Passat Limousine.



Espenlaub.
