

Historie und Histörchen (13): Falsche Rekorde, Spionage und Marktbereinigung

Hanns-Peter von Thyssen Bornemisza ist ein Journalist und Fachbuchautor, den ältere Kollegen noch unter dem Namen Hanns-Peter Rosellen kennen. Der 1941 geborene Dresdner 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.

Borgwards Rekordwagen Inka

Zum Genfer Automobilsalon 1949 traf der Automobilfabrikant Carl F. W. Borgward zufällig auf August Momberger, den ehemaligen Werkssportleiter der Auto Union, der in die Westzone geflohen war. Der schlug vor, aus dem serienmäßigen Fahrgestell des in Genf vorgestellten Hansa 1500 einen Rekordwagen zu bauen. Borgward erinnerte sich der großen Werbewirksamkeit von Siegerwagen, stimmte zu, stellte Bauteile und eine geringe Geldsumme zur Verfügung.

Der bald fertiggestellte Rekordwagen wurde Inka getauft – nach Mombergers Entwicklungsbüro „Ingenieurs-Konstruktions-Arbeitsgemeinschaft“. Der Wagen hatte eine windschnittige von Hand gedengelte Aluminiumkarosserie und einen 60 PS starken Motor. Im August 1950 überbot der Inka insgesamt zwölf bestehende Rekorde über 2000 bis 5000 Kilometer auf der Rennstrecke Monthlery westlich von Paris.

Vom Inka zum Goliath-Rekordwagen-II

August Momberger war inzwischen zum Chef von Goliath aufgestiegen. Er griff auf den 25,5 PS starken Zweitakt-Motor der Goliath GP 700-Limousine zurück und frisierte die Maschine auf 42 PS. Dann verwendete er Teile der Goliath-Wagen und ließ bei der Delmenhorster Karosseriewerkstatt Rudy eine Aluminium-Karosserie darüber schneiden.

Im August 1951 startete er selbst mit dem Wagen auf der Rennstrecke Monthlery und fuhr dort zwei neue Rekorde in der Klasse bis 750 ccm.

Doch nach dem Internationalen Sportgesetz galt der dreirädrige Rennwagen nicht als Automobil, die Rekorde waren hinfällig. So deklarierte das Rennteam den Wagen kurzerhand als Motorrad mit Seitenwagen. In den darauffolgenden Tagen stellte ein umfangreiches Fahrerteam innerhalb von vier Tagen 19 neue Weltrekorde auf. Die Erfolge wurden in Bremen werblich ausgeschlachtet, wobei aber verschwiegen wurde, dass es sich um Weltrekorde für Motorräder handelte.

Der Rennwagen wurde später zu Werbefahrten eingesetzt und diente außerdem der Borgward-Versuchsabteilung zur Motorenerprobung. 1953 verunglückte Hugo Steiner mit dem Wagen bei Testfahrten auf dem Hockenheim-Ring und kam ums Leben. Der Wagen wurde danach nicht wieder aufgebaut.

Opel Regent muss aus dem Markt: Alle zurückgekauft

Kaum hatten die General-Motors Coporation (GM) die deutsche Firma Opel übernommen, sank in der Spitze der Corporation die Begeisterung. Brachten die Deutschen doch tatsächlich einen großen hubraumstarken Luxuswagen heraus. Das von Fritz von Opel geleitete Konstruktionsbüro hatte den Regent in der Absicht entwickelt, einen deutschen Konkurrenten zu dem amerikanischen Cadillac bieten zu können. Dabei hofften die Amerikaner, den Deutschen ihren Cadillac schmackhaft machen zu können. Der Regent trug einen 6,0 Liter-Achtzylindermotor, der 110 PS leistete und den Wagen auf eine Spitze von 120 km/h brachte. Innerhalb von sechs Monaten wurden 1929 insgesamt 25 Exemplare des Regent hergestellt.

Angesichts der schlechten wirtschaftlichen Situation hatten die Brüder Opel schon 1925 beschlossen, ihre Automobilfabrik dem amerikanischen Auto-Konzern General Motors anzubieten. Und die Amerikaner zeigten 1928 tatsächlich Interesse. 1928 schloss Opel einen „Cooperationsvertrag“ mit den Amerikanern, 1929 übernahm General Motors 80 Prozent aller Opel-Aktien. 1932 übernahm GM den Rest

Schnell machten die neuen Hausherren dem neuen Modell den Garaus. Dem Wagen wurde ein unrühmliches Ende zuteil. Im Oktober 1929 wurde die Produktion auf GM-Geheiß eingestellt. Alle Wagen, die bereits das Werk verlassen hatten, wurden zurückgekauft und verschrottet. (Quelle : Karl Stief)

Fiat vermutet Industriespionage beim NSU Prinz 4

Routinemäßig fuhren NSU-Vorstandsmitglieder Victor Frankenberger, Chefkonstrukteur Roderer und Betriebsleiter Sussner im März 1960 zum Genfer Automobilsalon. Dabei sahen die Neckarsulmer erstmals den im Herbst 1959 vorgestellten und nun in Europa gezeigten Chevrolet Corvair, jene viertürige Heckmotor-Limousine und mit ungewöhnlicher Karosserieform. Eine ausladende Blechfalte, optisch betont durch eine aufgesetzte Chromleiste, zog sich horizontal um den Wagen herum.

Nur zwei Tage nach der Rückkehr aus Genf kam Chefkonstrukteur Roder zum jungen Designer Claus Luthe: „Können Sie einen Entwurf für einen Kleinwagen machen, der sich in der Form an den Chevrolet Corvair orientiert? „Bis wann soll der fertig sein?“, fragte Luthe. Antwort: „Bis heute nachmittag um 2 Uhr.“ Luthe meinte, innerhalb von sechs Wochen könne er ein Modell bauen. Daraufhin schrieb Frankenberger seinen Namen und seine Unterschrift als Genehmigung für das Modell unter die Skizze und unter Hochdruck begann die Arbeit an einem 1:1 Modell.

Bereits am 10. Oktober 1960 lief der erste Prototyp mit der Bezeichnung Typ 47 im Versuch. Um die ausgestellte Falte in der Karosserie exakt studieren zu können, kaufte NSU über einen Händler in Frankreich einen gebrauchten Chevrolet Corvair. Die Hausjuristen prüften, ob General Motors Ansprüche geltend machen könne, wenn NSU die Corvair-Form benutzte und kamen zu dem Schluss, man wolle es darauf ankommen lassen. Victor Frankenberger befürchtete, dass Opel seinen neuen Rekord in der neuen GM-Linie herausbringen könnte.

Als die ersten Prototypen-Fotos erschienen, erfuhren die NSU-Männer, dass die italienische Autofabrik Fiat sehr böse auf NSU sei. Dort arbeitete man nämlich am neuen Fiat 1300/1500, der ebenfalls die „Tuntenform“ aufwies. Die Turiner hatten sogar Werksspionage vermutete. Der Sohn des früheren Alfa-Romeo -Chefs Quaroni arbeitete nämlich als Praktikant in der NSU-Versuchsabteilung. Franco Quaroni hatte zuvor bei der Firma Simca gearbeitet, die zu jener Zeit eng mit Fiat zusammenarbeitete. Daher vermuteten die Turiner, der Praktikant könne bei Simca von Fiats neuem Mittelklassewagen gehört haben und dieses Wissen an NSU weitergegeben habe.

Am 27. Juni 1961 stellte NSU den Neuling feierlich als „Prinz 4“ vor. (Quelle: Victor Frankenberger)

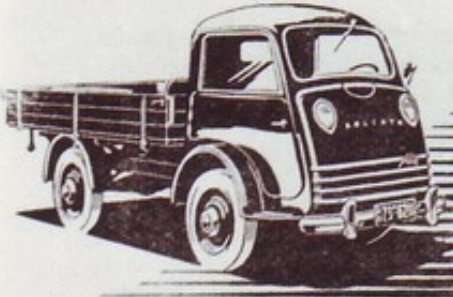
Stress abbauen auf dem Dach im Lambo Miura

Auf der New Yorker Automobilshow 1968 schlenderte ein eleganter Herr auf den Stand der Karosseriefirma Nuccio Bertone, stellte sich als Geschäftsmann und Besitzer eines

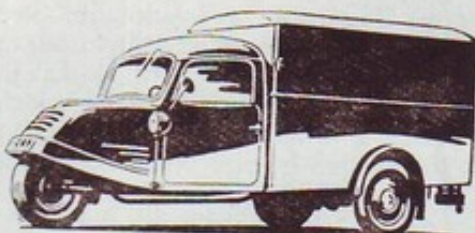
New Yorker Hochhauses vor und sah sich den von Bertone gebauten italienischen Lamborghini Miura an. Nach kurzem Gespräch mit Bertone erklärte er seine Absicht, ein solches 440 PS-Mittelmotor-Auto mit 3,9-Liter Zwölfzylinder zu kaufen. Auf die Frage, wohin das teure Exemplar geliefert werden sollte, antwortete er: „Auf das Dach meines Wolkenkratzers“.

Im 150.Stockwerke habe er sein Büro, und auf die Fläche sollte der Miura per Hubschrauber geliefert werden Dabei sollte der Miura so schräg gestellt werden, dass der Käufer ihn von seinem Büro-Schreibtisch aus sehen könne. Nuccio Bertones damaliger Pressechef Jan-Beppe Panicco mischte sich dezent in das Gespräch ein. Wenn der Wagen nur als Statue diene, brauchte er doch keinen Motor. Doch damit war der Amerikaner gar nicht einverstanden. „Wissen sie,“ erklärte er, „ich brauche den Motor. Wenn ich Stress habe, will ich hinausgehen und mich in das Auto setzen und Vollgas geben. Mit dem Motorgeräusch baue ich meinen Stress ab.“ Also bekam er seinen Miura aufs Dach. (Quelle: Panicco)

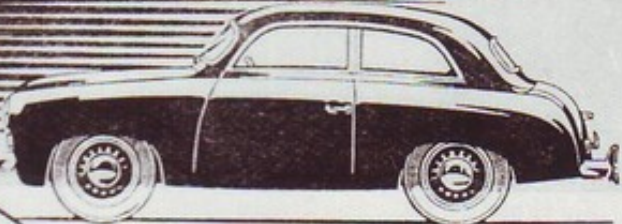

19 WELTREKORDE



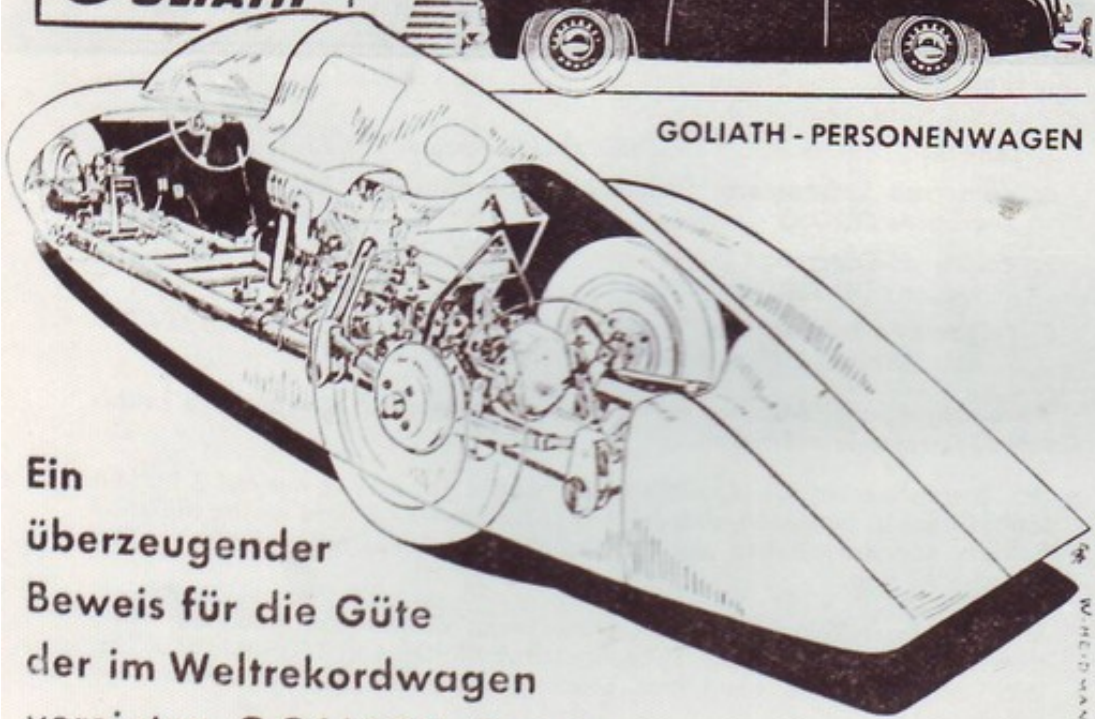
GOLIATH - DREIRADWAGEN



GOLIATH - VIERRADWAGEN



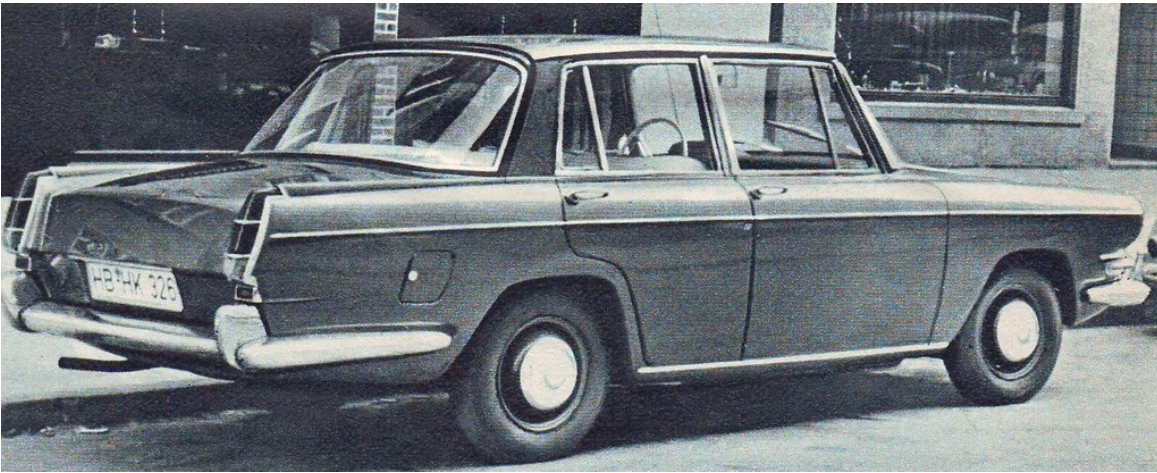
GOLIATH - PERSONENWAGEN



Ein überzeugender Beweis für die Güte der im Weltrekordwagen vereinten GOLIATH-Typen

W. HEIDMANN
99 b

Goliath Rekordwagen.



Goliath-Frua-Prototyp.



Borgward 1500, 1952 - 1954.



Lamborghini Miura.



Volkswagen Group unterstützt die 24. Kitzbüheler Alpenrallye Lamborghini Miura Bj. 1972.



Lamborghini Miura (1966 - 1972).



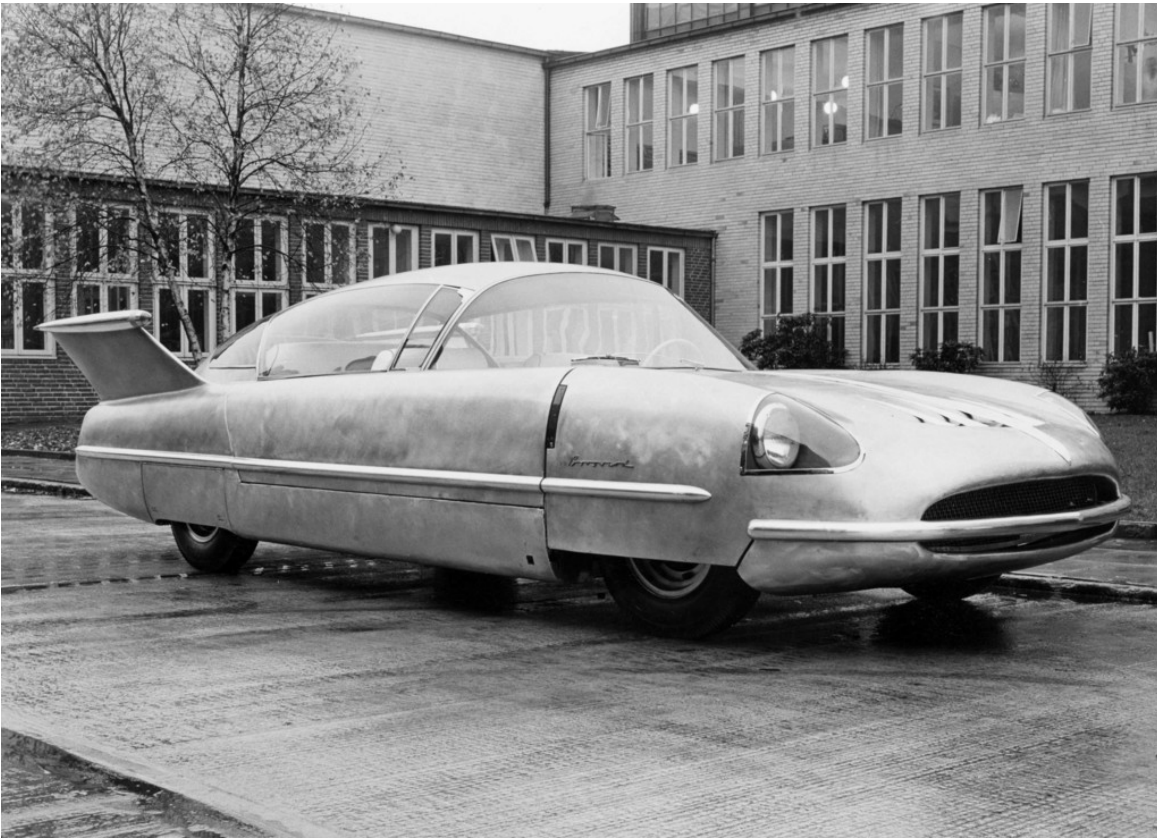
Chrysler Corvair.



NSU Prinz 1000, 1094 - 1972.



NSU Prinz 1000, 1094 - 1972.



Borgward "Traumwagen".
