

Mit Holzkarosserie und Frontantrieb in den Frieden

Stadthagen, Lk. Schaumburg (NI) Kurz nach Ende des Zweiten Weltkriegs war Deutschland ins Chaos gefallen. Transport-Kapazität gab es so gut wie keine. Die Autobahnen waren unpassierbar durch eingestürzte Brücken und zerborsene Fahrbahnen, die Flüsse durch gesprengte Brücken nicht passierbar. Wer – auf welchem Wege auch immer – einen Lastwagen besaß, konnte damit viel Geld verdienen. Es war allerdings Geld, dass nichts wert war. Es war noch die Reichsmark aus dem Dritten Reich, die Monat für Monat an Wert verlor.

Mancher Gutbetuchte hatten schon bei Kriegsbeginn sein Auto vergraben oder so gut versteckt, dass es von Staatsdienern nicht gefunden werden konnte.

So vergrub der BMW-Konstrukteur Alexander Baron von Falkenhausen noch vor Kriegsbeginn einen nagelneuen BMW 328 auf dem Hof seiner Schwiegereltern. Doch ihn zu früh auszugraben, brachte auch nichts. Denn die Besatzungssoldaten hatten das Recht, einem Deutschen Auto und Wertgegenstände abzunehmen. Schon mit Kriegsbeginn im September 1939 hatte Oberst Adolf von Schell, Beauftragter für das Kfz-Wesen, am 15. März 1939 einen Plan zur Beschränkung der Kfz-Typen vorgelegt. Statt 52 sollte es in Deutschland ab 1940 nur noch 31 Typen geben. Kurze Zeit nach Kriegsbeginn wurden von den Militärs sämtliche Privat- und Geschäftswagen beschlagnahmt. Ausgenommen davon waren lediglich Wagen mit Frontantrieb und mit Sperrholz-Karosserie, die den Anforderungen an Geländefahrten und Haltbarkeit an der Kriegs-Front nicht standhalten konnten.

Dies betraf ganz besonders die DKW-Modelle der Auto Union. Diese Ausnahmeregelung führte dazu, dass schätzungsweise 70 000 DKW den Krieg überlebten, wenn auch oft in jämmerlichem Zustand. Alle anderen deutschen Autofirmen waren mit Aufräumarbeiten und Behebung der Kriegsschäden beschäftigt.

Durch

Bombenangriffe zerstört wurden:

85 Prozent des Mercedes-Werks Sindelfingen

80 Prozent des Mercedes-Werks Gaggenau

80 Prozent von Borgward in Bremen

70 Prozent des Mercedes-Werks Untertürkheim

64 Prozent des Volkswagenwerks in Wolfsburg

50 Prozent von Opel in Rüsselsheim



BMW 328. Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



Alexander von Falkenhausen und ein AFM-Coupé.
Foto: v. Thyssen

30 Prozent von BMW in München

Die Ford-Werke in Köln blieben von der totalen Zerstörung nur verschont, weil starker Wind die Leuchtmarkierungen für die Bomber abgetrieben hatte.

Schon im Juni 1945 begann im Wolfsburger Volkswagenwerk mit Hilfe der englischen Besatzer mit dem Bau von Autos aus Ersatzteilen – als Reparationsleistung für die Militärs. Die Volkswagen gelangten nicht in deutsche Hände, sondern wurden ausschließlich der britischen Besatzungsmacht übergeben. Erst ab 1946 erhielten auch deutsche Behörden und Organisationen Volkswagen.

Die Straßen beherrschten in diesen Tagen Militärfahrzeuge. Straßenbahnen fuhren kaum, Deutsche liefen zu Fuß oder fuhren mit dem Fahrrad. Deutschland war ein Paradies für die Besatzungssoldaten. Sie kauften verschlissene Militär-Jeeps auf und ließen sie bei den arbeitslosen Karosseriefabriken im Lande mit eleganten Karosserien versehen.

Bezahlt wurde mit Zigaretten-Stangen. Überliefert ist, dass die Ravensburger Karosseriefabrik Spohn aufwendige Umbauten an den Straßenkreuzern der US-Soldaten durchführten, gegen eine Bezahlung von Zigaretten-Stangen. Auch Wendler in Reutlingen führte solche Discount-Arbeiten aus.

Die Auto-Werke Salzgitter (AWS) des Polen Josef Mikolaycyk kauften ab Juni 1945 von den Militärs defekte, in der Landschaft herumstehende amerikanische Jeeps auf, um sie von Grund auf zu renovieren. Doch auch der Kauf eines solchen grundrenovierten Jeeps war meldepflichtig. Käufer mussten einen sogenannten „Bezugsschein“ beantragen und beim Kauf vorweisen.

Am 20. Juli 1948 führte der neu ernannte Wirtschaftsminister Ludwig Erhardt die neue Deutsche Mark ein, die endlich die wertlose Reichsmark ablöste. Damit änderte sich die Situation schlagartig. Plötzlich konnte man wieder Material kaufen. Die in den Westen übersiedelten Reste der Auto Union begannen ihre Arbeit mit Lieferung von Ersatzteilen für die verbliebenen DKW-Wagen. Die Mehrzahl der großen deutschen Autofirmen begannen wieder mit der Produktion von Vorkriegs-Modellen in geringen Zahlen.

Die Karosseriefirma Carl Baur in Stuttgart bot Karosserien als Ersatz für die vergammelten Holz-Aufbauten an und lieferte ab 1950 sogar Stahl-Karosserien. Weil die Nachfrage so groß war, holte man sogar heimlich ostdeutsche IFA-Wagen in den Westen, um sie hier mit Baur-Kleidern anzuziehen. Der Ruhrfahrzeugbau in Herne entdeckte eine ganz neue Lücke am Markt: Der Opel Kapitän, Modell 1948, der



AWS-Produktion. Foto: Thyssen



AWS-Jep. Foto: Thyssen



AWS-Jep. Foto: Thyssen



Volkswagen Dreirad.

noch eine altmodische Vorkriegs-Karosserie trug, konnte neu eingekleidet werden – so das Angebot an die Opel-Händler. Das Blechkleid konnte beim Opel-Händler ausgetauscht werden gegen einen windschnittigen pontonförmigen Maßanzug, sogar mit kleiner Heckflosse, großer Heckscheibe und vier Türen.

Wer viel Geld hatte, wie ein Frankfurter Mühlenbesitzer, ließ sich bei der Karosseriefirma Wendler in Reutlingen eine ganz neue Blechhaut auf das Chassis eines bis dahin verborgenen BMW 326-Fahrwerks bauen. Wer weniger Bares hatte, wie der Professor Möbius aus Lübeck, ließ sich bei kleinen Schlossereien und Schmiede, wie Wendax, ein Phantasie-Gefährt zusammenbasteln. Wer sich auch das nicht leisten konnte oder wollte, baute sich selbst ein Auto. Aus Schrott-Teilen anderer Fabrikate entstanden die ausgefallensten Auto-Typen zum Eigenbedarf. Meist entstanden sie aus Teilen verunglückter Automobile. Da gab es zum Beispiel die Insassen-Kabine des Opel Kapitans mit einem vorderen Einzelrad und Fronthaube des Tempo-Lieferdreirades mit 200 ccm-Motor. Da gab es einen dreirädigen Volkswagen mit vorderem Einzelrad. Aber da gab es auch von dem Lastwagenfahrer Wassmann ein recht elegantes viersitziges Automobil, dessen Fotos in den Fachzeitschriften gezeigt wurden.

Anfangs der fünfziger Jahre gab es recht viele dieser Eigenbauten, die sich zu immer eleganteren Coupés entwickelten. Doch je mehr Autos von den Fließbändern rollten, desto seltener wurden diese Eigenbauten. Schließlich lohnte es sich überhaupt nicht mehr, ein Blech über dem Holzklötz zu klopfen.

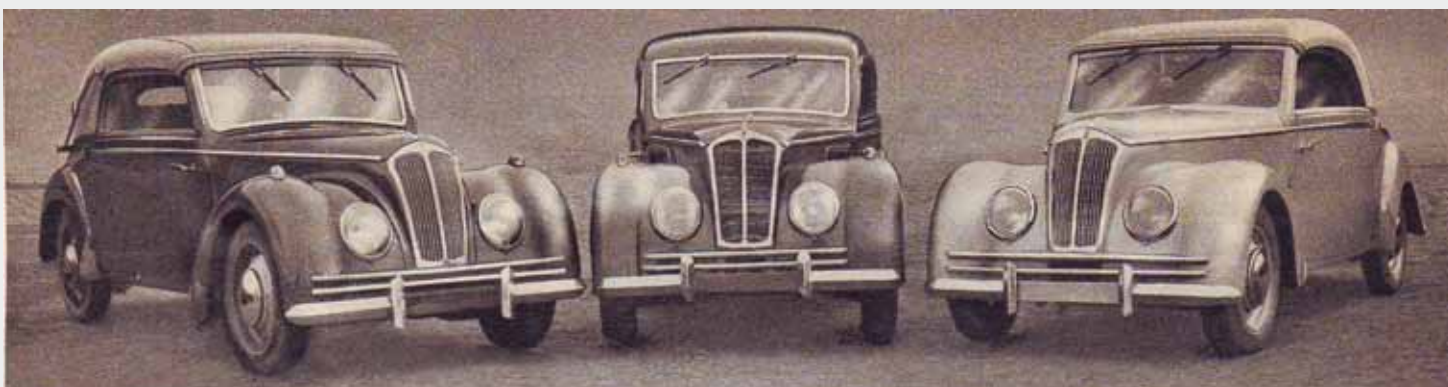
Text: Auto-Medienportal.Net,



Opel-Schulze Eigenbau. Foto: von Thyssen



Opel Kapitän Dreirad. Foto: von Thyssen



Auto Union-DKW F-8 Baur. Foto: von Thyssen