

Langsame Autos einst und jetzt

Dr. Ulrich von Pidoll, Braunschweig

Die Coronakrise 2020 hat mir die Zeit geschenkt, einmal über ein Thema zu schreiben, das mir vor einigen Monaten über den Weg gelaufen ist. Ich wurde nämlich Zeuge, wie ein älteres Ehepaar einen neuen Mercedes C-Klasse Benziner kaufen wollte und der junge Verkäufer ihnen hierbei geraten hatte, den C200 zu kaufen und nicht den C180 oder gar den C160. *Denn letzterer wäre ein richtig lahmes Auto: Von 0 auf 100 km/h in ewigen 10 Sekunden und eine Höchstgeschwindigkeit von gerade einmal 208 km/h. Da sollte man doch wirklich noch ein paar Tausender in einen stärkeren Motor investieren. Aus diesem Grund wären auch alle Vorfühswagen mit dem stärkeren C200 Motor ausgestattet, damit die Kaufinteressenten gar nicht erst die schwache Ausführung kaufen wollen.*

Jetzt wurde es Zeit für mich, einzugreifen. Ich erklärte dem jungen Verkäufer, dass von 0 auf 100 km/h in 10,0 s und 208 km/h Höchstgeschwindigkeit ziemlich genau der Leistung des bis 1982 gebauten Mercedes 600 entsprechen würden, den meiner Erinnerung nach die Daimler Benz AG seinerzeit als „Schnellste Serienlimousine der Welt“ beworben hatte. Der C160 könne von daher nicht so lahm sein wie er beschrieben wurde.

Nach diesem Statement war der junge Autoverkäufer echt überrascht und sprachlos. Offensichtlich kannte er nur die PS starken Fahrzeuge der Neuzeit. Ich habe mich daraufhin verabschiedet und bin weiter gegangen. Und plötzlich waren mir wieder die Erinnerungen von früher präsent: Ich erinnerte mich an meinem Kindergartenfreund, der bei jeder Gelegenheit prahlte: „Mein Vater fährt einen Sportwagen mit 40 PS“ (offensichtlich ein 140 km/h schneller Porsche 1100). Ich erinnerte mich an Studenten, die mit einem Goliath-Dreirad Goli mit 15 PS, 60 km/h Höchstgeschwindigkeit und viel Zeit Tausende von Kilometern auf den damaligen Autobahnen (!!!) in alle Himmelsrichtungen bis zum Nordkap fahren. Obwohl eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h auch heute noch das Benutzen der Autobahn mit dem Goliath Dreirad erlaubt, würde ich wegen des inzwischen hohen LKW-Aufkommens dies heute nicht mehr wagen!

Und ich erinnerte mich an meine älteren Freunde Bernd und Richard, die beide einen Zündapp Janus mit 14 PS und 80 km/h Höchstgeschwindigkeit fuhren und diesen wegen seiner umklappbaren Sitzbänke als Wohnmobil für weite Ausflüge über Nacht mit ihren Freundinnen nutzten. Ein anderer Bekannter verwendete hierzu einen Lloyd LK400 Lieferwagen mit 13 PS und 60 km/h Höchstgeschwindigkeit als „*Campingmobil*“, wie er es damals nannte. Und selbst im Prospekt des DKW Schnelllasters mit 20 PS und 70 km/h Höchstgeschwindigkeit war angegeben, dass dieses Kraftfahrzeug durch einfaches Hineinstellen von zwei Feldbetten sofort für Campingzwecke geeignet war.

Am besten dran war jedoch mein früherer Freund Reinhold, der mit seinem VW-Transporter mit 24,5 PS und 75 km/h Spitze auf Hochzeitsreise ging. Obwohl dies die damals begehrteste Möglichkeit des Camping-Reisens war, bin ich der festen Überzeugung, dass sich heute kein junges Mädchen mehr dieser Strapaze unterziehen würde!

In den 50er Jahren und auch noch in den 60ern war man eben mit deutlich weniger PS als heute zufrieden. Der Volkswagen mit 24,5 PS und 100 km/h Autobahndauergeschwindigkeit galt noch bis Mitte der 1950er als gut motorisiert, denn andere Fahrzeuge von 1949/50 wie der Opel Olympia 1949 mit 37 PS und der Ford Taunus mit 34 PS (jeweils 100 km/h Autobahngeschwindigkeit), sowie selbst die Mercedes 170 V und D (jeweils 38 PS und 91 km/h bzw. 100 km/h Autobahngeschwindigkeit) waren auch nicht schneller.

Man musste schon zu den Direktionswagen Mercedes 170 S oder Opel Kapitän greifen, wenn man um 1950 wenigstens kurzzeitig einmal 120 km/h fahren wollte, sofern man überhaupt das hierzu notwendige Großgeld besaß. Es dauerte jedoch nur noch wenige Monate, bis mit dem Mercedes 300 und dem BMW 501 Achtzylinder noch teurere Luxus-Limousinen auf dem Markt waren, die sogar unvorstellbare 160 km/h fahren konnten.

Während aber alle diese Fahrzeugmodelle im Laufe der 1950er immer noch stärkere Motoren bekamen, gab es in den 1950ern auch noch jede Menge deutlich

schwächerer Fahrzeuge, deren Motorstärke nur eine Höchstgeschwindigkeit von weit unter 100 km/h erlaubte.

Wie oft bin ich in den 1960ern und frühen 70ern hinter einem Goggomobil, einer BMW Isetta oder einem Lloyd 400 hergefahren, bis ich sie mit meinem 34 PS Käfer zügig (!) überholen konnte! All diese Erinnerungen haben mich inspiriert, einmal eine Liste der schwachen Automobile der 1950er Jahre zu erstellen, um sie im Geiste mit den heutigen Autos zu vergleichen.

Wir sollten heute aber nicht über diese Kleinst-Fahrzeuge lächeln, denn es kann sehr schnell wieder eine Zeit kommen, wo deren Konstruktionszeichnungen aus der Schublade herausgezogen werden. So wäre z.B. ein Zündapp Janus das ideale Elektrofahrzeug, um trotz eines großen Batteriesatzes unter den Sitzen vier Personen oder eine Waschmaschine zu transportieren.

Auch den DKW Schnell-Laster gab es bereits in den 1950ern mit Elektroantrieb! Einen Lloyd 400, innen gar nicht so unbequem, dessen originale 13 PS Maschine dem Weltreisenden Wolfgang Block bereits 1954 zu einer Tour quer durch die USA reichte, könnte ich mir sehr gut als Kleinwagen mit Elektroantrieb vorstellen. Wer weiß, vielleicht wird auch die eine oder andere Konstruktion mit einem schadstoffarmen Kleinmotor und einer modernisierten Karosserie wieder ein zweites Serienleben bekommen. Denn Elektroantrieb macht wegen des hohen Batteriegewichts nur bei schwachen oder großen Kraftfahrzeugen Sinn.

In der Anlage befindet sich die bereits erwähnte Liste der schwachen Fahrzeuge von 1945 bis 1960. Das sind immerhin 37 Kraftfahrzeuge! Alle in diesem Artikel verwendeten Daten habe ich zeitgenössischen Prospekten entnommen, sie können daher – sofern ich mich nicht vertippt habe - von anderen publizierten Daten abweichen. Ich habe jedoch nur Fahrzeuge in die Liste aufgenommen, die ich selbst seinerzeit auf den Straßen gesehen habe. Kleinserien von Fahrzeugen wie Kleinschnittger und Victoria Spatz werden daher nicht erwähnt. Bei Fahrzeugen, die über einen längeren Zeitraum gebaut wurden (z.B. das Goggomobil und das Fuldomobil), können Abweichungen in der Motorleistung und im Preis auftreten, die mir entgangen sind.

Schwache Kraftfahrzeuge 1945-1960

Name	PS	Baujahr	Höchstges. km/h	Preis DM
Tempo Dreirad A400	12,5	1945-1950	40	?
Goliath Dreirad GD750 400	13	1949-1955	50	3600
Goliath Dreirad GD750 500	16	1949-1955	55	3675
DKW Schnell-Laster	20	1949-1952	60	?
Tempo Hanseat 400	13,5	1950-1953	50	3300
Tempo Boy 250	12	1950-1965	40	2390
VW Transporter	24,5	1950-1953	75	5850
Lloyd LP300	10	1950-1953	70	3334
Fuldomobil	9,5	1950-1969	75	2780
Champion 400	15	1951-1956	80	4050
DKW Schnell-Laster	22	1952-1954	70	?
Messerschmitt Kabinenroll. KR175	9	1953-1954	78	2470
Tempo Hanseat	15	1953-1965	55	?
Lloyd LK400 Lieferwagen	13	1953-1956	60	?
Lloyd LP400	13	1953-1957	75	3780
VW Transporter	30	1953-1960	85	5925
Messerschmitt Kabinenroll. KR200	13	1954-1962	90	2400
DKW Schnellaster	30	1954-1955	75	?
Goggomobil T250	13,6	1955-1969	80	3097
BMW Isetta 250	12	1955-1963	85	2780
Lloyd LK600 Lieferwagen	19	1955-1962	70	?
Lloyd LP600	19	1955-1961	100	3680
Goliath Dreirad Goli	15	1955-1961	60	?
DKW Schnell-Laster	32	1955-1962	80	?
Heinkel Kabinenroller Trojan	9,2	1956-1958	82	2800
Lloyd LP250	11	1956-1957	70	2980
Maico 500	18	1956-1958	92	3665
Goggomobil T300	14,8	1957-1963	85	3157
Goggomobil T400	18,5	1957-1963	95	3232
Goggomobil Lieferwagen TL	13,6-18,5	1957-1965	65-75	?
Goggomobil Coupe TS250	13,6	1957-1969	85	3722
Goggomobil Coupe TS300	14,8	1957-1965	90	3832
Goggomobil Coupe TS400	18,5	1957-1965	100	3912
BMW Isetta 300	13	1957-1962	85	2890
Zündapp Janus	14	1957-1958	80	3470