

Reinhard Bogena



Unser *Vaters ganzer Stolz* *erstes Auto*

*in den 50er
und 60er Jahren*



 Wartberg Verlag



Bildnachweis

Archiv Reinhard Bogen, Auto Union Pressefoto: S. 13 r.
Archiv Reinhard Bogen, Opel Pressefoto: S. 17 o., 41 u.
Archiv Reinhard Bogen, Ford Pressefoto: S. 50 u.l., 50 u.r., 51 o.l., 51 o.r.
Gisela und Walter Adam, Eschwege: S. 60 o., 60 u., 61 u.
Heinz E. Alba, Lich: S. 8
Irmgard Auel, Homberg/Efze: S. 53 m.
Horst Erben, Gießen: S. 49 u.
Wilhelm Förster, Kassel: S. 47 o.r.
Bernd Fey, Wißmar: S. 55 u.
Ursula Giggel, Fallersleben: S. 32 u.
Herbert Görnert, Steinbach: S. 32 m.
Karl-Heinz Höfer, Ahnatal: S. 26 r.
Wolfgang Inhester, Krofdorf-Kleiberg: S. 32 o.
Albert Kauß, Bersrod: S. 28 u.r.
Anneliese Marquardt, Kassel: S. 19 o.r.
Wilhelm Nowotny, Niestetal: S. 24 u.
Herbert Ring, Zierenberg: S. 7 u.
Georg Schmidt/Bremer Tageszeitungen AG: S. 20
Heinz Schönewald, Ahnatal: S. 28 o.
Johannes Vössing, Fulda: S. 27 u.l.
Georg Walter, Kassel: S. 27 r.
Wilfried Zeiler, Mücke: S. 13 o.r.
Alle weiteren Bilder: Archiv Reinhard Bogen

Impressum

5. Auflage 2018
Alle Rechte vorbehalten, auch die des auszugsweisen
Nachdrucks und der fotomechanischen Wiedergabe.
Gestaltung und Satz: r2 | Ravenstein, Verden
Druck: Druck- und Verlagshaus Thiele & Schwarz GmbH, Kassel
Buchbinderische Verarbeitung: Buchbinderei S. R. Büge, Celle

© Wartberg-Verlag GmbH
34281 Gudensberg-Gleichen • Im Wiesental 1
Telefon: 0 56 03/9 30 50 • www.wartberg-verlag.de

ISBN 978-3-8313-1613-7

Auferstanden aus den Trümmern

Mai 1945 – der Krieg ist vorbei! Deutschland, seine Industrieanlagen und jegliche Infrastruktur sind zerstört, das Land steht vor der Teilung. Auf dem illegalen Schwarzmarkt versuchen die Menschen, ihr Überleben zu sichern. Aber es fehlt an Transportmöglichkeiten; das eigene Auto, sofern man denn eines besessen hatte, war vor dem Krieg ebenso konfisziert worden wie Reifen und anderes kriegswichtiges Material.

Um die Wirtschaft zumindest wieder auf Vorkriegsstandard zu bringen, brauchte man dringend Leute mit entsprechender Ausbildung, doch viele der ehemaligen Facharbeiter und Ingenieure hatten „die dunklen Jahre“ nicht überlebt oder sie befanden sich in Gefangenschaft. Erst nach und nach kehrten die Überlebenden auf der Suche nach Arbeit in die zerstörten Werke zurück. Sie begannen so gut es ging mit Aufräumarbeiten und Wiederaufbau, sofern nicht, wie im sowjetischen Besatzungsgebiet, nahezu sämtliche Industrieanlagen demontiert wurden, um sie außer Landes zu schaffen. Darunter waren beispielsweise die Anlagen der Phänomen-Werke in Zittau. Was davon übrig geblieben war, wurde enteignet und zum „Volkseigenen Betrieb“, der Industrieverwaltung Fahrzeugbau Chemnitz (IFA) Vereinigung volkseigener Fahrzeugwerke, erklärt.



In den halbwegs intakten Gebäuden anderer Autowerke entstanden zunächst Kochtöpfe aus Stahlhelmen oder man stellte andere, dringend benötigte Dinge her; so verlegte sich Adler wieder auf den Bau von Ersatzteilen, Fahrrädern und Schreibmaschinen. Auf der Exportmesse in Hannover war 1948 zwar eine verbesserte Ausgabe des Vorkriegsmodells „Trumph Junior“ zu sehen gewesen, doch der anschließend aus amerikanischer Gefangenschaft zurückgekehrte Chef der Firma sah im Automobilbau keine Zukunft mehr und stoppte weitere Bemühungen seiner Mitarbeiter.

An anderen Stellen forcierte man die Entwicklung von Fahrzeugen jeder Art. Abgesehen von fehlendem Geld und Material weckten solche Pläne und Tätigkeiten jedoch das Misstrauen der Besatzungsmächte, die Deutschland zu einem Agrarstaat umfunktionieren wollten. Man glaubte damit die Gefahr zu verringern, dass von deutschem Boden wieder ein Krieg ausgeht. Nach der Währungsreform ging es dann mit Riesenschritten ins Wirtschaftswunder; das Auto wurde zum Gradmesser des persönlichen Erfolgs.

Käfer und Porsche – zwei Welterfolge



„In Vaters Käfer spielte ich als Kind immer wieder am Umschalthahn für Reserve, der weit unter dem Armaturenbrett saß. Einmal vergaß ich, in welcher Stellung er ursprünglich war. Prompt blieb der Käfer dann an einem regnerischen Herbsttag auf freier Strecke einfach stehen und Vater musste ziemlich weit zur nächsten Tankstelle laufen, um Benzin zu holen.“



Vom VW zum Porsche

Selbst Porsche, das deutsche Traumauto schlechthin, geht auf den VW zurück. Seinen Ursprung hat der weltberühmte Sportwagen im österreichischen Gmünd, wo Ferry Porsche, der Sohn des Volkswagen-Konstrukteurs Ferdinand Porsche, 1948 einen Leichtmetall-Roadster auf Basis des Volkswagens baute – den ersten Porsche. Nach einer kleinen Serie zog die Firma 1950 nach Stuttgart um und schuf dort die weltberühmte Traumwagenfabrik, aus der nach verschiedenen Versionen des rundlichen 356er im Jahre 1967 schließlich der 911er Porsche kam, den es in seinen Grundzügen bis zum heutigen Tage gibt. Rund 25 000 DM kostete dieser **Porsche 356 B** als Cabriolet im Jahre 1963 – wahrlich kein Pappenstil.



Die vier Ringe

Ein kleiner Zweitaktmotor, den der Ingenieur J. S. Rasmussen in Zschopau für Spiel- und Lehrzwecke baute, markiert den Beginn der Marke DKW: „Des Knaben Wunsch.“ Die Weiterentwicklung dieses Kleinst-Aggregates führte 1920 zu einem Fahrradhilfsmotor: „Das kleine Wunder – fährt schneller bergauf als andere runter!“ Ab 1922 wurden unter der Bezeichnung DKW Motorräder und ab 1928 in Berlin-Spandau auch Automobile hergestellt. Ab 1931 ließ Rasmussen die ersten **DKW-Zweizylinder-Wagen** mit Frontantrieb bauen. Aufgrund wirtschaftlicher Schwierigkeiten kam es 1932 zur Gründung der Auto Union AG, in der Audi, DKW, Horch und Wanderer zusammengefasst wurden, was sich im Symbol der vier Ringe widerspiegelt.

Flucht aus dem Osten – Neuanfang bei DKW



Die deutsche Teilung spaltet die Autoindustrie

Nach Kriegsende wurden die enteigneten, in der Sowjetzone gelegenen Audi- und Horch-Werke zu Instandhaltungsbetrieben für Fahrzeuge der Roten Armee umfunktioniert. Im Oktober 1949 erklärte sich die sowjetische Besatzungszone zur DDR. Damit vertiefte sich die deutsche Teilung, was sich für die Autoindustrie dieses „neuen“ Landes als Problem erweisen sollte. Viele der ehemaligen Zulieferbetriebe befanden sich nämlich in den westlichen Zonen, außerdem hatten maßgebliche „Köpfe“ und Mitarbeiter der traditionsreichen Autowerke bereits die Flucht in den Westen unternommen, die Koffer gefüllt mit Patenten und Konstruktionszeichnungen, die nicht der sowjetischen Militäradministration in die Hände gefallen waren. Einige der Geflüchteten sammelten sich in Ingolstadt, wo daraufhin ein Zentrallager entstand, aus dem sich die neue Auto Union entwickelte. Sie begann sogleich mit der Produktion von Motorrädern, nahm aber auch ein neues Fahrzeug in Angriff: den **Schnell-Laster F 89 L**.



Mit der Bezeichnung **DKW 3=6** (vorgestellt 1955) wollte die Auto Union den Kunden davon überzeugen, dass drei Zylinder ebenso ruhig laufen wie deren sechs. Aber die blauen Wolken aus dem Auspuff blieben; die Älteren unter uns haben den typischen Klang des Motors noch im Ohr: Rrrrängtängtäng ... Letztlich brachte das Festhalten der Firmenleitung am Zweitaktmotor die Marke DKW in Schwierigkeiten.



Als Folge davon kam es 1958 zu einem Verkauf der Auto Union an die Daimler-Benz AG. Im gleichen Jahr erschien der **DKW 1000**, ein modernisierter 3=6 mit knapp 1000 ccm und ein bildschöner **Sportwagen** nach dem Vorbild des amerikanischen Ford Thunderbird. Der Typ „**Junior**“ rundete das Programm ab 1959 nach unten ab.

1964 folgte mit dem F 102 schließlich ein völlig neuer Mittelklassewagen – der letzte DKW. Ein Jahr später sollte der VW-Konzern das Werk Ingolstadt von Daimler-Benz übernehmen. Der F 102 wurde überarbeitet, er bekam einen noch von den Stuttgartern entwickelten Viertaktmotor und einen neuen, aber aus Vorkriegszeiten bekannten Namen: Audi.





„Einmal in der Woche kam der Milchmann in unser Dorf. Er fuhr einen **DKW-Schnell-Laster** mit Verkaufswagen-aufbau. Schon von weitem ließ er eine Klingel ertönen, um dann am Straßenrand zu halten und eine große seitliche Klappe aufzustellen, die bei Regenwetter einen kleinen Schutz bot. Er lieferte alle Arten von Milchprodukten und brachte aus der Stadt auch schon mal andere Dinge mit, sofern man sie vorher bestellt hatte. Die Frischmilch pumpt er zuerst immer in einen Messbecher, bevor er sie in die mitgebrachte Milchkanne leerte. „Einen Gruß an die Mutti und dass du mir nichts verschüttest!“ rief er mir stets hinterher.“

*Der Milchmann
kommt im DKW*



Unser erstes Auto

◆ ◆ ◆

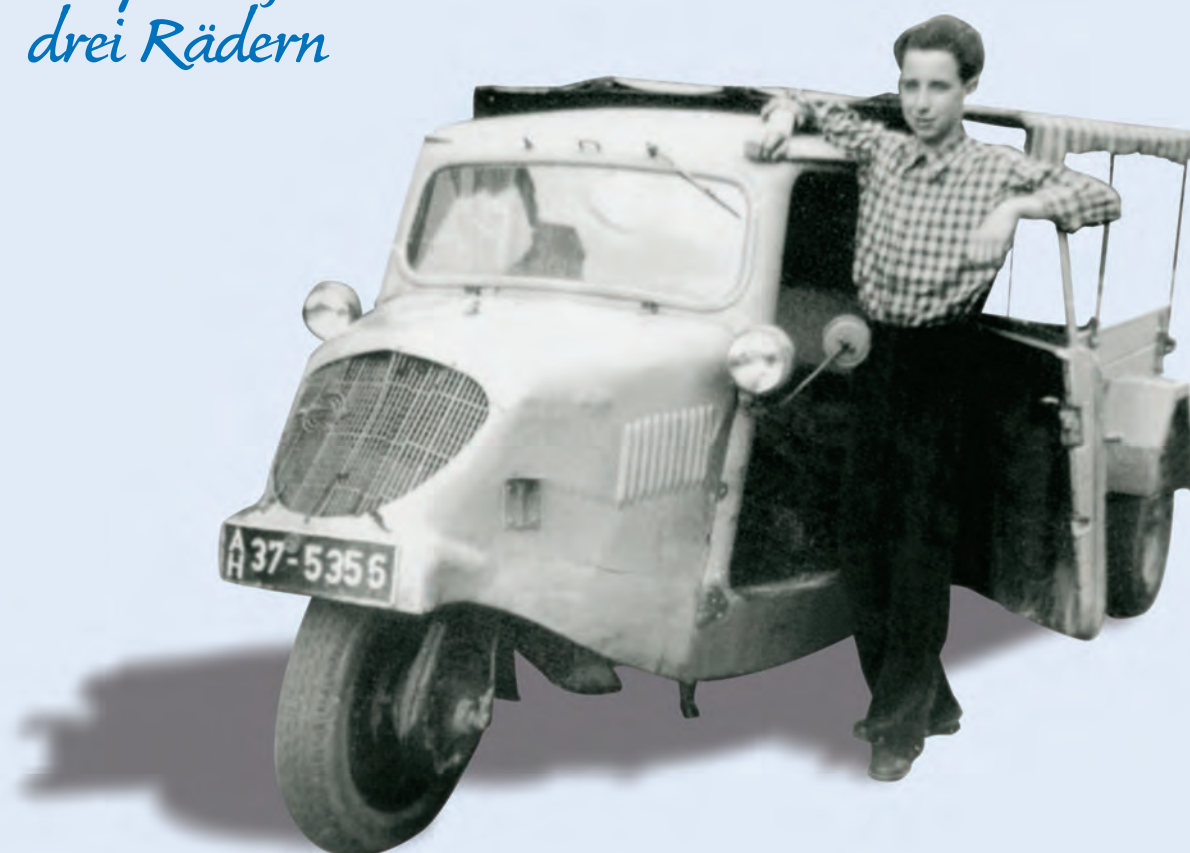


Auch das **Tempo-Dreirad** prägte das Straßenbild der fünfziger Jahre. Es entstammt dem Unternehmen Vidal & Co. in Hamburg, wo 1949 ebenfalls der vierrädrige **Matador** gebaut wurde. Wie der dreirädrige Goliath lärmte, holperte, schwankte und rüttelte der Tempo auf den meist schlechten Straßen, die auf Nebenstrecken häufig mit Steinen gepflastert waren. Holprig ging es auch auf den noch unbefestigten Dorfstraßen zu, wo verlorene Hufnägel immer wieder für platte Reifen sorgten.

Tempo auf drei Rädern



Mit einem Dreirad und dem Ruf „Luuuumpen, Alteisen, Papiiiiier“ zogen häufig Altwarenhändler über die Dörfer. Nicht selten verlor ein Fahrer in der Kurve die Bodenhaftung und legte seine Fuhre unsanft auf die Seite. Das war stets eine willkommene Abwechslung für Kinder und Jugendliche, die aus allen Richtungen herbeieilten und sich zunächst darüber lustig machten, bevor sie dem Fahrer halfen, das Gefährt wieder auf die Räder zu stellen. 1956 verließ das letzte Dreirad die Werkhallen, um dann im fernen Indien seine Wiederauferstehung zu erleben. In den sechziger Jahren wurde aus der Zusammenarbeit mit Hanomag eine Übernahme, so dass die letzten **Tempo-Matador** schließlich unter neuem Firmenzeichen verkauft wurden.





Mit der **Vespa** (= Wespe) kam ein neuer Zweiradtyp aus dem Land jenseits der Alpen, dem damals alle Urlaubssehnsüchte galten; so wurde der Motorroller zum Sinnbild italienischen Lebensgefühls. Hierzulande fertigte zunächst die Zweiradfabrik O. Hoffmann in Düsseldorf die Vespa in Lizenz, später kam sie dann aus den Messerschmitt-Werken in Augsburg.

Das kecke Zweirad mit der Wespentaille sollte nicht ohne Konkurrenz bleiben; bei NSU wurde schon 1950 mit der Lizenzproduktion der ebenfalls aus Italien stammenden **Lambretta** begonnen, bevor man mit dem **Prima-Roller** eine eigene Konstruktion anbieten konnte. Auf eine erfolgreiche Karriere kann u. a. auch die „**Bella**“ zurückblicken, ein Roller aus den Zündapp-Werken in Nürnberg. Der italienische Name Bella sollte dem Zündapp-Roller zum Verkaufserfolg verhelfen.



Er läuft und läuft und läuft



Billigster **Volkswagen** mit äußerst karger Ausstattung blieb das Standard-Modell, das gerne von Behörden oder Firmen als Dienstwagen eingesetzt wurde. Damals verstand man noch zu sparen! Eine abermalige Vergrößerung der Heckscheibe fand im Jahre 1957 statt, 1960 folgte ein 34-PS-Motor, ein vollsynchronisiertes Getriebe und die Winker wurden durch Blinker ersetzt. Den Käfer von 1967 erkennt man an den senkrecht eingebauten Scheinwerfern.



Dank seiner von der Bodenplattform leicht abnehmbaren Karosserie war der Volkswagen das ideale Objekt zum Schaffen eigener Kreationen. Die bekannteste kam 1957 aus dem Karmann-Werk in Osnabrück, der **Karmann Ghia**. Seine äußere Form ließ ihn schneller erscheinen als er mit seinem 30, später 34 PS starken Motor überhaupt sein konnte. Die elegante Erscheinung, eine einfache Technik und der bezahlbare Unterhalt machten ihn bald zum Liebling für die (noch eher selten anzutreffende) autofahrende Frau, was ihm die Bezeichnung „**Sekretärinnen-Porsche**“ bescherte.





Mehr noch als Ford orientierte sich Opel in den sechziger Jahren am amerikanischen Design. Der gegenüber dem Vorgänger vergrößerte **A-Rekord** sah aus wie ein kleiner Chevrolet; weil er aber noch das Fahrgestell vom Vorgänger hatte, kam er ziemlich schmalspurig daher.

Mit dem luxuriösen **Diplomat**, das Cabriolet blieb ein Einzelstück, stellte sich Opel der Oberklasse.



„Lieber das Lenkrad einer **Isetta** in der Hand, als den schönsten Traumwagen im Prospekt“, versuchte die BMW-Werbung Unentschlossene zu überzeugen. Um dem noch eins draufzusetzen, folgte die Frage: „Warum also noch länger benachteiligter Fußgänger bleiben oder auf die Anschaffung des so notwendigen Zweitfahrzeuges für die Hausfrau verzichten?“ Ja, einige hatten es bereits wieder „geschafft“, wie man damals sagte. Allerdings besaßen viele Frauen noch keinen Führerschein. Weil die Isetta nur eine Fronttür besaß, gab es das Schiebedach als Notausstieg serienmäßig.

Dennoch verbinden wir mit dem piffigen Vehikel, mit dem sich in den sechziger Jahren kaum jemand noch ernsthaft sehen lassen wollte, Erinnerungen verschiedenster Art. Kaum zu glauben, dass man in der „Knutschkugel“ mit Kind und Kegel über die Alpen nach Italien fuhr und dabei einfach glücklich war. Der etwas größere **BMW 600** hatte neben der Fronttür zusätzlich einen seitlichen Einstieg für die hinten sitzenden Mitfahrer, aber auch er wurde ein Verlustgeschäft. Schließlich hielt man sich mit dem hübschen 700er über Wasser, bis die umstrittene Borgward-Pleite Anfang der 60er Jahre den Münchnern eine Nische öffnete, in die sie mit BMW 1500 und dem sportlichen 1600er hineinstießen. Von da an ging's bergauf!





Der 1955 vorgestellte Nachfolger des F-8 zeugt vom Bemühen, ein modernes Auto auf die Räder zu stellen. Er besaß größere Fensterflächen und eine Karosserie aus Duroplast-Kunststoff. Sein Name: AWZ (Automobilwerk Zwickau) P70. 1958 wurde schließlich der erste **Trabant** vorgestellt, den 1964 der Trabant 601 ablöste, der Volkswagen des Ostens.

10 Jahre Wartezeit

In der DDR tat man sich ungleich schwerer in den Besitz eines Autos zu kommen. Lagen die Wartezeiten für einen Neuwagen in den fünfziger Jahren noch bei ein bis zwei Jahren, stiegen sie dann auf mehr als zehn Jahre an! Dabei durfte pro Person nur ein Fahrzeug bestellt werden. Das geschah bei der für den Wohnbereich zuständigen IFA-Vertriebsstelle.



Auch die DDR hatte ihre Autozeitung, sie hieß „Straßenverkehr“.

Wir schweifen in die Ferne



Als etwa Mitte der fünfziger Jahre die Reisewelle gen Süden begann, hatten die meisten Urlauber ein Zelt dabei. Die Frage, ob Zelt oder Wohnwagen beantwortete der Geldbeutel. So schrieb damals die VW-Zeitung „Gute Fahrt“ über Wohnanhänger: „... man muß ... einen guten Job mit ausgiebigem Urlaub haben, wenn man das, was es kostet, drin abschlafen und an den Wirten sparen will.“

Nicht alle Fahrer trauten sich aber das Fahren mit Anhänger zu; Skeptiker versuchte Wohnwagenhersteller **Dethleffs** daher mit der Behauptung zu überzeugen: „Die Fahreigenschaften ... sind überraschend. Es ist ein solides Fahrzeug, das man auch dem wildesten Fahrer, der mit 130 km/h über die Straßen jagt, unbesorgt anvertrauen kann.“ Und schließlich hieß es: „Und vergessen Sie nicht, daß ein Wohnwagen eine Anschaffung für ihr ganzes Leben ist.“ Ja, so dachte man bei vielen Dingen.





„Bella Italia“ – Venedig sehen und sterben – unsere Sehnsucht nach der nahen Ferne war ungeheuer. Italien wurde schnell zum Reiseland Nummer eins, und wer kein Auto besaß, fuhr mit dem Omnibus über die Alpen nach Italien, bewunderte das Panorama und die Eisverkäufer am Strand der Adria.



Unter „Club-Kameraden“

Für Selbstfahrer war die Mitgliedschaft in einem Autoclub wie dem ADAC beinahe unerlässlich, allein schon um im Vorfeld wichtige Fragen bezüglich Fahrstrecke, Devisen, Benzingutscheine, Visum und Carnet (vorübergehende zollfreie Einführung eines Kraftfahrzeugs) zu klären. Der Umgangston zwischen Ratsuchenden und Ratgebenden liest sich in der Clubzeitschrift „Motorwelt“ des ADAC wie ein Gespräch zwischen alten Bekannten, eben Club-Kameraden. Dabei kann man auch schon mal freundschaftliche Tipps nachlesen: „Um ein spanisches Visum zu erhalten, muss man den Namen eines spanischen Bekannten angeben, den man sich am besten auf einer Apfelsinenkiste oder einer Dose spanischer Ölsardinen aussucht“ (ADAC 10/1952).



Verschenken Sie Kindheits- und Jugenderinnerungen...

Das ganz persönliche Geschenkbuch
„WIR vom Jahrgang“

ist erhältlich für alle Jahrgänge ab

1921

Die Reihe wird fortgesetzt.



Die Jahrgangsbände
gibt es auch als Ausgabe
„Aufgewachsen in der DDR“.

Geschrieben von Autoren, die
selbst im jeweiligen Jahr geboren
wurden und ihre Kindheit und Jugend
in der DDR verbracht haben.

Erhältlich für alle Jahrgänge von

1935 bis 1989



Die Stadt, in der wir aufgewachsen sind,

ist so ganz anders als alle Städte dieser Welt ...

Die neue Buchreihe **„Aufgewachsen in ...“**
– ein Geschenk für alle, die sich gerne an
die Kindheit und Jugend in ihrer Stadt erinnern.

Für Berlin, Bremen, Chemnitz, Dresden, ...
... und viele andere Städte in Deutschland!
Für verschiedene Dekaden 40er & 50er,
60er & 70er ... erhältlich.

Unsere Bücher erhalten Sie im Buchhandel
vor Ort oder direkt bei uns:

Wartberg-Verlag GmbH

Im Wiesental 1, 34281 Gudensberg-Gleichen,

Tel.: 05603/93 05-0, Fax: 05603/93 05-28

E-Mail: info@wartberg-verlag.de

Online-Shop: www.wartberg-verlag.de





Unser erstes Auto

*in den 50er
und 60er Jahren*

Wir sind wieder wer – wir haben wieder was! Die deutsche Automobilindustrie entstand nach Kriegsende buchstäblich aus dem Nichts heraus. Motorrad und Auto waren die Boten einer Freiheit, die man lange vermisst hatte.

Ob VW Käfer, Borgward, Opel, ein kleiner Goggo oder der geräumige Mercedes, unsere Väter hegten und pflegten voller Stolz ihr erstes Auto. Die 10 PS eines Lloyd 300 reichten in den 50er Jahren noch, um mit drei Personen über die Alpen zu kommen. In den 60ern, als die Autos größer und sportlicher wurden, gerieten sie immer mehr zum Statussymbol.

Erinnern wir uns noch einmal an die Zeit, als nach dem Krieg alles neu begann und die Marken- und Modellvielfalt in der Autowelt rasant zunahm.



€ 6,95 [D]