Die Chefs von Oldschool Custom Works in Weinstadt: Sönke Priebe (links) und Christian Rühle

Text: Sönke Priebe – Bilder: OSCW/Hersteller

TOTALLY BUGGED OUT

Amerika und Europa waren sich in Sachen Autobau noch nie ganz grün – merkwürdiger Weise waren zwei der Hauptkontrahenten im Widerstreit der Systeme aber gar nicht repräsentativ für ihre jeweilige Herkunft…

VW Käfer: Rundungen, die Chrysler zum Verhängnis wurden

Von Osten betrachtet: Der Deutsche im Jahr 1938

NAZI HOPES RIDE THE "VOLKSAUTO"

In the New "People's Car" Hitler Is Driving Along the Road of Economic Self-Sufficiency

Herr Hitler: Zwischen den Zeilen steht die Angst vor der Weltherrschaft der Käfermenschen

Model T: Weltbeherrschend trotz fehlendem Gaspedal

Fangen wir mit einer relativ unumstrittenen Tatsache an: Das Automobil wurde 1885 erfunden. Seine Grundform hat sich relativ schnell etabliert – ungefähr vier Räder, ungefähr vier Sitze. Darüber hinaus herrschte aber zunächst erhebliche Uneinigkeit. Heute, mehr als 130 Jahre später, folgen PKW in der westlichen Welt im Großen und Ganzen immer dem gleichen Grunddesign: Verbrennungsmotor vorne, Antrieb immer achsweise, Fahrer links (außer im ehemaligen Britischen Empire und in Japan), Steuerung über Lenkräder, Pedalanordnung Kupplung-Bremse-Gas, und-so-weiter. Sie haben ja bestimmt schon mal ein Auto aus der Nähe gesehen, Sie wissen, was gemeint ist.

Vielleicht überrascht es Sie, daß manche moderne Selbstverständlichkeiten bei weitem nicht so alt sind wie das Automobil selber – das Lenkrad hat erst um 1905 weite Verbreitung erfahren, frühere Automobile wurden mittels eines Hebelwerks gesteuert, das mehr nach Schiffsbau als nach Automobilbau aussieht. Oder nehmen Sie die traditionelle Pedalbelegung Kupplung-Bremse-Gas, die sich gegen den Widerstand von Marktführer Ford etablieren mußte, und erst um 1930 (nach dem Ende der Model T-Produktion) an Land gewinnen konnte... Aber das sind offensichtliche Konflikte – unter dem Blech, da wo Von-A-nach-B-Autofahrer selten nachschauen, haben ganz andere Auseinandersetzungen stattgefunden. Nehmen Sie „Wassergekühlt gegen Luftgekühlt", zum Beispiel. Heute müssen Sie luftgekühlte Autos suchen (Der „VW Bus" T3 bis grob 1982 und Porsches 993 bis 1998 sind zwei letzte prominente Luftkühler-Beispiele) – aber ursprünglich war die heute universelle Wasserkühlung nicht die erste Wahl der Automobilentwickler. Ein vernünftig konstruierter (und vor allem effizienter) Antriebsstrang, so die Logik, sollte ohne zusätzliche Wasserkühlung auskommen, und

Posttraumatischer Stress: Käfer-Layout mit einem Hauch NSU in US-Größe – der Corvair. Wenn man die Augen zukneift, könnte man glauben, die USA hätten den Krieg verloren

Ok, auch Ford hat VW-Kopien ausprobiert… Aber die E-Serie hat den Motor vorne

wäre obendrein noch wesentlich pannenresistenter, denn Luftkühlung ist beinahe wartungsfrei und völlig ausfallsicher. Gescheitert sind die Luftkühler letztlich wahrscheinlich nur an der Tatsache, daß normale Autofahrer weniger von technischer Innovation profitieren wollen, als vielmehr Autos fahren, deren Technik man weitgehend ignorieren kann – was der schwerfälligeren, uneleganteren Wasserkühlungstechnik den Weg ebnete, denn diese ist mit einem wesentlich breiteren „Grenzbereich" gesegnet – genau das, was Technik-Desinteressierte in einem Auto brauchen.

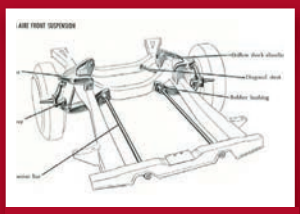
Ähnlich verhält es sich übrigens mit einer – hier nicht wirklich relevanten - anderen großen Glaubensfrage im Automobilbau: Vorderrad- oder Heckantrieb? Fragen Sie einmal den obersten deutschen Autofahrer, einen gewissen W. Röhrl, der keine Amerikaner fährt und trotzdem zu den obersten Automobilhelden des Verfassers zählt. Herr Röhrl wird Ihnen sagen, daß ausschließlich Allradantrieb wirklich geeignet ist, um ein Automobil vorwärts zu bewegen, und da Herr Röhrl schon mit bloßem Hinterradantrieb in der Lage war, die Legende von Arganil zu schaffen, werden wir ihm da jetzt kollektiv zustimmen, habe ich mich klar ausgedrückt?! (Arganil sagt ihnen nichts? Arganil ist der Ort, an dem sich die Automobilwelt in bloße Autofahrer auf der einen, und Walter Röhrl auf der anderen Seite teilt. Vergleichen Sie Arganil mit dem Ritt des Paul Reveere oder, wenn Sie so deutsch sein wollen, mit Goethes Erlkönig, wenn Sie einen Sinn für die Dramatik des Moments entwickeln wollen). Wie dem auch sei, denken Sie sich den Allradantrieb nochmal eben weg. Vorderradantrieb ist die technisch aufwändigere Lösung (verglichen mit Heckantrieb) – da die Vorderräder Lenken und Antreiben gleichzeitig können müssen. Der Ausbreitung der „Fronttriebler" ab irgendwo in den späten Siebzigern (der VW Golf I ab 1974 ist ein prominenter Wegbreiter) ist einem Ähnlichen Umstand geschuldet wie dem, der die Wasserkühlung letztlich zum vorherrschenden Prinzip gemacht hat: Breitere Grenzbereiche, die „Normalnutzern" entgegen kamen, höhere Bedienerfehlertoleranz und weniger stark ausgeprägte Reaktionen auf Bedienerfehler, in anderen Worten, Autofahren für Menschen, die einfach nur von A nach B kommen wollen.

Aber damit nicht genug – auch in der Fahrwerkstechnik haben unterschiedliche Ansätze über Jahrzehnte gegeneinander gerungen, und eine der prominentesten Schlachten um die Vorherrschaft im Fahrwerksbau wurde hauptsächlich auf amerikanischem Boden geschlagen: Drehstab vs. Schraubenfeder. Drehstäbe, wenn Sie so wollen, gehören in die Kategorie Luftkühlung – sie sind eine eigentlich brilliante Idee, welche wirklich zu Nutzen aber die Bedürfnisse des Normalautofahrers übersteigt. Bekanntester Vertreter der Drehstabtechnologie ist der – luftgekühlte – deutsche VW Käfer, der (bis 1970) zwei quer in der Fahrzeugfront eingebaute Drehstäbe zur Federung von vier Längslenkern verwendet. Diese Konstruktion ist bemerkenswert kompakt, geradezu unglaubwürdig haltbar, fast stufenlos modifizierbar und noch eine ganze Reihe von Attributen, die kein normaler Autofahrer jemals brauchen wird. Aber – und das ist bezeichnend – sie ist die Grundlage von nahezu all jenen Gelände-Fahrzeugen, die in Deutschland gemeinhin „Dünenbuggys" genannt werden. (Vielleicht ist Ihnen das entgangen, aber Buggy leitet sich von Bug – Käfer – ab.) Bemerkenswert, das außgerechnet ein Automobil, das so wichtig für die deutsche Massenmobilität und den deutschen Automobilbau gewesen ist, zwei so wesentliche Komponenten der „alternativen" Automobilbautechnik

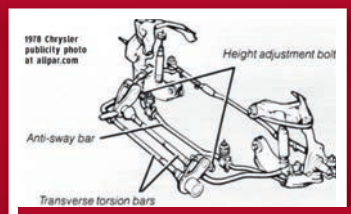
Ford M151, genannt „Mutt" – was auch immer man sich dabei gedacht hat

Röhrl, Walter Röhrl: Dieses Bild zeigt nicht den Höllenritt von Arganil. Es gibt keine Bilder aus Arganil, denn es ist nicht möglich, bei Sichtweite Null im Nebel zu fotografieren

Und es war doch möglich, den Käfer zu verbessern – man mußte nur die Finger von der Technik lassen. FUNCO-Dünenbuggy auf Käferbasis



Torsion-Aire: Schon die originale Chrysler-Drehstabachse hatte diverse Schwierigkeiten…



…aber nicht so viele, daß man nicht noch etliche hätte dazudesignen können: M-Body-Achse mit transversen „L"-Drehstäben

Dichter und Denker: Wenn es Technik und Kunstwerk in einem ist, waren wahrscheinlich Deutsche am Werk. Käfer-Vorderachse mit transversen Drehstäben

in sich vereint, die am Ende tatsächlich alle aus dem modernen Automobilbau verschwunden sind. Noch viel bemerkenswerter allerdings ist, mit welchem Enthusiasmus der amerikanische Automobilbau den Käfer bekämpft hat.

In den späten Sechzigern und frühen Siebzigern erlitten die USA ein Art „Käferplage" - oder vielmehr, eine Art „Käferangst" - der vierrädrige Buckel-PKW erfreute sich großer Beliebtheit auf dem sonst fast ganz ganz Importfreien US-Markt, und in ihrer vorausblickenden Weisheit entschieden sich mehrere US-Hersteller, entweder dem Käfer Konkurrenz zu machen, oder sich eine „Vom Käfer lernen heißt Siegen lernen"-Philosophie anzueignen – übereilt, könnte man meinen. Unüberlegt vielleicht sogar.

Die Geschichte des echten Käfer-Konkurrenten ist schnell erzählt: Chevrolet brachte 1959 den Corvair auf den Markt und

Mit dem M-Body verloren die Chrysler-Streifenwagen alles, was ihren Ruf ausmachte: Große Karosserien, große Motoren, simple Technik und Standfestigkeit

Chrysler als führende Kraft in der Fahrzeugentwicklung: Wenn der Konzern das ernst gemeint hat, hat man wahrscheinlich auch wirklich gedacht, die transverse Drehstab-Achse sei eine gute Idee.

schuf das erste Un-Auto der amerikanischen Geschichte. Wirklich bizarr wird die Geschichte des luftgekühlten Boxermotor-Corvairs durch den Umstand, das der Käfer nie ein echter Gegner für die kleineren US-PKW war. Die Absatz-Stückzahlen des deutschen Nutzwertfavoriten lagen in den USA unter „ferner liefen", und bei Licht betrachtet hätten sich die US-Hersteller eine Reaktion auf den teutonischen Krabbler einfach sparen können... Allerdings – Image ist alles, und deutsche Technik hatte amerikanische Soldaten nur wenige Jahre zuvor in Angst und Schrecken versetzt. Schon 1938 hatte die New York Times zudem über das „Volksauto" berichtet, und das mit einem unverhohlenen Unterton aus Horror und Bewunderung – 1960 hatten Amerikaner gehörigen Respekt vor deutscher Technik und den Käfer als Symbol unbeherrschbarer, Wunder schaffender Nazi-Germanen vor Augen. (Möchten Sie eine Zeitreise machen? Schauen sie sich Sergei Eisensteins „Alexander Nevsky" von 1938 an, und zwar die beginnende Schlacht auf dem gefrorenen See. Ungeachtet der Tatsache, daß sich nichts davon so zugetragen hat – das Bild der unaufhaltsam näherrückenden gesichtslosen „deutschen" Panzerreiter ist eins der eindrucksvollsten Beispiele, wie „der Deutsche" im Ausland von grob 1935 bis grob 1955 wahrgenommen und gefürchtet werden konnte. Im Ernst – würden nicht auch Sie angesichts einer solchen Bedrohung den Anfängen wehren und Käfer-Konkurrenten produzieren?) Haben Sie ein wenig Nachsehen mit GM, aus einer 1959-Perspektive mag das alles noch nicht ganz klar gewesen sein – nur, da endet die Geschichte zwar für GM, aber nicht für einen der Mitbewerber auf dem US-Automobilmarkt… Denn anders verlief die Geschichte der „deutschen Technikvorbilder"

Optisch zielte Chrysler mit dem – sehr viel kleineren – M-Body auf GMs erfolgreiche B-Bodies. Wer auf die Idee mit der Käfertechnik kam, ist ungeklärt

Zur M-Body-Ehrenrettung: Der grausame K-Body, Plymouth Reliant und Dodge Aries. Denn irgendjemand muß den Titel „schlechtester Streifenwagen des 20. Jahrhunderts" ja tragen

im US-Autobau. General Motors hatte früh aus dem Corvair-Debakel gelernt, und wurde bis zum Ende des 20. Jahrhunderts strenger und humorloser Verfechter der amerikanischen Werte „groß", „einfach", „bewährt" und „Produktionsfreundlichkeit vor Benutzerfreundlichkeit". Ford, oder vielmehr die Ford Motor Company, auf Gedeih und Verderb an die Entscheidung des alleine marktbeherrschenden Konzernriesen GM gekettet, verkniff sich jegliche Abenteuer in Richtung alternativer Automobilbauprinzipien ebenfalls – eine seltsame Ausnahme bildet nur der Ford Mutt, den beinahe jeder Deutsche ersteinmal googeln müßte. Vielleicht sei an dieser Stelle noch erwähnt, das GM tatsächlich ab 1966 mit vorderradgetriebenen Luxus-Fahrzeugen herumexperimentierte – ohne daß daraus je mehr als zwei kleinere Serien auf dem E-Body (der Oldsmobile Toronado und der Cadillac Eldorado) geworden wären.

Zum Glück kann jeder, der bizarre Design-Entscheidungen mag, sich immer auf die Chrysler-Corporation verlassen: 1976 stellte die Chrysler Corporation der Welt eine neue Vorderachs-Konstruktion vor, die eng an die alte Käfer-Drehstabachse angelehnt war, nur komplexer und aufwändiger. Chrysler war kein Neuling auf dem Gebiet der Drehstab-Achsen, schon seit 1957 verwendete der Konzern das „Torsion-Aire"-System mit längs eingebauten Drehstäben – und sicher war die Zeit 1976 reif für einen Nachfolger – und ja, 1976 war ein Jahr, in dem in den USA verzweifelt nach Lösungen für die Öl- und Katalysatorkrise gesucht wurde, und europäische Technik grundsätzlich als potentielles Rettungsboot betrachtet wurde. Wieso aber ausgerechnet eine Technik weiterentwickeln, die das – extrem erfolgreiche – Vorbild bereits 1970 aufgegeben hatte? Schlimmer noch: Die Käfer-Achse mag ein unzerstörbares Wunderwerk gewesen sein – aber sie war auch ein Stück deutscher Präzisionsfertigung, und diesen Teil ließ Chrysler im Interesse amerikanischer Massenfertigung gekonnt beiseite. Präzision wurde durch Materialmenge ersetzt, bis das Prinzip nahezu alle seine inherenten Vorteile schon durch seine bloße Masse eingebüßt hatte. Am Ende durfte sich die Achse des Rufes der „schlechtesten PKW-Vorderachse aller Zeiten" erfreuen – ein letzter Nagel in den Sarg der sich ohnehin im Untergang befindlichen Chrysler-PKW-Produktion. Selbst die Polizei, Chryslers treuester Kunde in Sachen Plymouth- und Dodge-Streifenwagen, konnte sich die mit den quer eingebauten Drehstäben bestückten „M-Bodies" am Ende nicht mehr schön reden, auch nicht, nachdem Chrysler tausende schon ausgelieferte M-Bodys mit unter anderem verstärkten Achsaufnahmen nachgerüstet hatte… Es ist sehr schwer zu sagen, was Chrysler sich davon versprochen hatte, in der Zeit zurückzureisen, und sich dort ein Auto als Vorbild auszusuchen, dem man weder von der Marktpositionierung noch vom sonstigen Konzept her Konkurrenz machen wollte (oder konnte) – aber es sollte bis 1988 dauern, bis Chrysler die Technik- und Qualitäts-Probleme der transversen Drehstabachse im Griff hatte – ohne daß damit das Grunddesign verbessert worden wäre. Da war es dann ohnehin egal, denn 1989 stellte Chrysler die Produktion von heckgetrieben PKW in Nordamerika mangels konkurrenzfähiger Technik endgültig ein.