



KR 200 Limousine, Baujahr 1959, Bergbau- und Industriemuseum Ostbayern, Kulturschloss Theuern, Kümmerbruck, Oberpfalz/Bayern

Vom Jagdflugzeug zum Kabinenroller: Aus dem Leben Willy Messerschmitts

Vor einiger Zeit wurde ich gebeten, einen Teil der Ausstellung im Bergbau- und Industriemuseum Ostbayern in der Oberpfalz neu zu konzipieren. Ein Hauptexponat im Museum ist seit 1986 ein Messerschmitt-Kabinenroller, des Baujahrs 1959. Wie aber kam das bei Besuchern sehr geschätzte Kleinstfahrzeug zu diesem Namen? Welche Zeiten und Umstände brachten einen international renommierten Flugzeugkonstrukteur dazu, seinen Namen auf so ein winziges Automobil zu setzen?

Willy Messerschmitt: Ein Mann will nach oben

Messerschmitt hatte schon als Schüler Segelflug betrieben. Nach dem Ersten Weltkrieg studierte er an der TH München. 1923 begann er an seinem Heimatort Bamberg mit der Konstruktion von Flugzeugen. Seine Idee war, die aerodynamischen Eigenschaften des Segelflugs auf die damals noch klobigen Motorflugzeuge zu übertragen. Er fand einen Förderer in Theo Croneiß, einem tollkühnen und ehrgeizigen Fliegeroffizier des Ersten Weltkriegs. Croneiß wollte entgegen den Bestimmungen der Versailler Verträge die deutsche Luftwaffe so schnell wie möglich wieder aufbauen. Er hatte sich nach dem Ersten Weltkrieg in der Nähe von Regensburg ein ziemlich abgelegenes Gut gekauft, hier ein Flugzeug aus Weltkriegsbeständen versteckt und schließlich damit bei Nürnberg-Fürth ein Sport- und Verkehrsflug-Unternehmen errichtet. Unter den Piloten, die hier ausgebildet wurden, war auch Rudolf Hess. Nach Bekanntschaft mit Willy Messerschmitt gründeten beide im März 1926 die Messerschmitt Flugzeugbau GmbH. Es war das Jahr der offiziellen Wiederbelebung der Deutschen Luftfahrt. Am 21. Mai 1926 fielen mit dem Pariser Luftfahrtabkommen viele Beschränkungen für die zivile Luftfahrt im Deutschen Reich. Die Luft Hansa AG wurde gegründet. Im Spätherbst 1927 übersiedelte Messerschmitt nach Augsburg auf das Gelände der ehemaligen Rumpler Werke, die unter anderem von seinem Freund Ernst Udet, einem gefeierten Kampfflieger aus dem Ersten Weltkrieg, gegründet worden jetzt aber in Liquidation gegangen waren. 1928 übernahm Messerschmitt bzw. eine ihm lieb befreundete Investorengruppe die Aktienmehrheit an den Bayerischen Flugzeugwerken in Augsburg. Messerschmitts Flugzeuge erregten Aufsehen, doch 1931 kam es aufgrund der Wirtschaftskrise aber auch einem Zerwürfnis mit der Luft-Hansa zum Zusammenbruch der Bayerischen Flugzeugwerke. Die Messerschmitt GmbH selbst hielt aber durch, so dass Willy Messerschmitt seine Entwicklungsarbeit fortsetzen konnte. Mit der Machtübernahme 1933 wendete sich für die Bayerischen Flugzeugwerke das Blatt. Theo Croneiß wurde von Göring mit

dem Aufbau einer Luftfahrtindustrie in Bayern und speziell der Entwicklung eines Verkehrsflugzeugs, das auch als Bomber taugte, und eines Kurierflugzeugs, das auch als Jagdflugzeug umgerüstet werden konnte, beauftragt. Er war seit Herbst 1933 Vorsitzender des Aufsichtsrats der Bayerischen Flugzeugwerke.

Am 21. Mai 1935 setzte Hitler das im Versailler Vertrag enthaltene Verbot deutscher Waffenexporte außer Kraft. Die bisher mehr oder weniger verborgen betriebene Rüstung einer „Luftwaffe“ wurde enttarnt. Aus dem ersten mit großem Erfolg konstruierten und in serieller Fertigung hergestellten Flugzeug der Bf 108, die mit ihren vier Sitzen als kleines Reiseflugzeug dienen sollte, entwickelte Messerschmitt nun seinen legendären Jäger. Durch einen neuartigen Rumpfbau mit besonders starken Blechen konnte auf Versteifungen verzichtet werden. Messerschmitt ließ viele Teile in Guß- und Pressweise und aus Magnesiumlegierungen herstellen. Kurz vor dem ersten Probeflug der Bf 109 kam Ernst Udet, inzwischen Chef des Technischen Amtes der Luftwaffe, nach Augsburg und besichtigte den Prototyp. Seine Kritik war vernichtend. Er vermisste die Doppelflügel und störte sich an der Pilotenkabine. Ein Jagdflieger sollte kein Dach über dem Kopf haben, um die Geschwindigkeit zu spüren, teilte er seinem Freund Messerschmitt mit. Für manche Zeitgenossen war damals das, was uns heute gar nicht mehr auffällt, die rundum verglaste Haube des Cockpits, ein großes Novum für ein Kampfflugzeug. Trotzdem flog Udet die Bf 109 bei einem internationalen Geschwindigkeitswettbewerb 1937. Kurze Zeit später fand die Bf 109 reißenden Absatz und dies nicht nur auf nationaler sondern auf internationaler Ebene: 1939 exportierte Messerschmitt mehr Flugzeuge des Typs 109 als er an die deutsche Luftwaffe auslieferte. Die aus Plexiglas hergestellte Haube wurde zu einem wichtigen Merkmal des legendären Messerschmitt –Jägers. Seit September 1938 firmierte die BFW AG unter dem Namen Messerschmitt AG, die schon erwähnte Investorengruppe hielt dabei 88 % der Aktien, 1940 waren es 100 %. Das Deutsche Reich wurde nicht zuletzt dank Messerschmitt in wenigen Jahren zum größten Flugzeugexporteur hinter den USA.

Messerschmitt in Regensburg

Im Dritten Reich wurde die Oberpfalz zu einem wichtigen Standort der deutschen Luftfahrtindustrie. Dazu waren schon in der Weimarer Republik die Weichen gestellt worden. Die Oberpfalz produzierte Stahlbleche, Aluminium, Zelluloid, Benzin. Sie besaß eine ausreichende Stromerzeugung und in Regensburg einen gut ausgebauten Hafen. Wohl insbesondere auf Betreiben von Theo Croneiß fiel 1936 die Entscheidung, in Regensburg ein zweites Messerschmitt-Werk aufzubauen, die Bayerische Flugzeugwerke GmbH, bzw. Messerschmitt GmbH.

Die Stadt Regensburg überließ dem neuen Werk ihren Flughafen für 20 Jahre pachtzinsfrei. Es wurden ein Bahnanschluss und eine eigene Straßenbahnlinie hergestellt. Man ging von 5000 Beschäftigten aus, 1942 waren es dann allerdings über 11.000, mehr als ein Drittel davon Kriegsgefangene und Zwangsarbeiter. Einige hundert Mitarbeiter aus Augsburg wurden nach Regensburg umgesiedelt, darüber hinaus zog das Werk weitere Arbeiter und vor allem auch Arbeiterinnen aus den notorisch strukturschwachen Regionen der Oberpfalz und Niederbayern an. Für das Werk und die Siedlungen entwickelte sich eine ungeheure Bautätigkeit. Die Bischofs- und Kaiserstadt Regensburg wurde zur Industriestadt. Rund um das Werk wuchsen musterhafte „Gefolgschaftssiedlungen“. Produziert wurde nach den neuesten Prinzipien der Serienfertigung und Arbeitsplatzgestaltung. Messerschmitt selbst übernahm die Planungen. Betriebsführer wurde Theo Croneiß. Bis zu seinem Tod im November 1942 füllte er diese Rolle mit großem Ehrgeiz und wie ein

Führer im eigenen Reich aus. Das Werk entwickelte sich aufgrund der Gestaltung und der Gefolgschaftsführung zu einem nationalsozialistischen Vorzeigeprojekt und erhielt die Goldene Fahne der Deutschen Arbeitsfront. Die Messerschmitt-Belegschaft waren hoch motiviert und wurde sehr gut ausgebildet.

Schon im Januar 1938 rollten die ersten Flugzeuge vom Band. Man fertigte hauptsächlich und in großen Stückzahlen die Bf/Me 109. Tausende dieser Flugzeuge wurden ins Ausland geliefert. Das Werk musste ständig um neue Werkshallen erweitert werden. Willy Messerschmitt gründete 1939 die Leichtbau GmbH Regensburg, die in den Bau der Werkshallen involviert war.



Messerschmitt war einer der ersten, der seinen Flugzeugen das silbrig-futuristische Aussehen der neuen Hochtechnologie verlieh. Er setzte das eigentlich von Claude Dornier erfundene Dural-Aluminium/Duraluminium (kurz Dural) ein, ebenso Elektronmetall aus Cannstatt später Bitterfeld. Es wurde für Kolben, Bremsräder und bei der Bf 109 auch für den Rumpf verwendet. Fast ausschließlich dem Flugzeugbau zur Verfügung stand das 1933 im Warenregister angemeldete Acrylatprodukt Plexiglas von Otto Röhm in Darmstadt. Fast jedes für die Rüstung ab 1936 gebaute Flugzeug hatte eine Haube aus Plexiglas (u.a. geliefert aus Wuppertal). Für den Strahljäger Me 262 musste dann aber im letzten Kriegsjahr weitgehend auf Aluminium verzichtet werden, stattdessen entwickelte Messerschmitt zusammen mit Krupp ein gut geeignetes ultradünnes aber hochfestes Stahlblech. Regensburg nicht Augsburg übernahm noch im September 1944 die Endmontage und den Einflug des ersten einsatzbereiten Düsenjägers weltweit, der Me262.

Die Oberpfälzer Industrie wurde inzwischen von der Rüstungs- und Luftfahrtindustrie vollständig beherrscht. Geschirr- und Glasproduzenten, aber auch das Textilversandhaus Witt Weiden fertigten nun Teile für Messerschmitt. Da das Hauptwerk in Regensburg ständig von Bomben zerstört wurde, verteilte, „dezentralisierte“, man die Fertigung auf zahllose kleine „Waldwerke“ rund um Regensburg

und bis weit in die Oberpfalz. In Tunneln und Stollen, die größtenteils von Zwangsarbeitern und KZ-Häftlingen gebaut wurden, wurde die Montagetätigkeit fortgesetzt, sowie seit Sommer 1943 in den KZ Flossenbürg und seit Februar 1944 Mauthausen mit ihren Außenlagern.

Hochtechnologie in den letzten Kriegsjahren

Die Me262 und der P1111 Jäger, eines der letzten Projekte 1945

Im Laufe des Zweiten Weltkriegs wurde der Flugzeugbau zu einem industriellen Leitsektor für die gesamte deutsche Industrie, etwa zwei Millionen Beschäftigte waren hier direkt tätig, dazu kamen die Hersteller der Rohstoffe und zahllose Zulieferer.

1944 war die Messerschmitt AG der drittgrößte Flugzeugbau-Konzern im Deutschen Reich mit etwa 44.000 Beschäftigten im In- und Ausland, soweit das alles in den Kriegswirren noch bestand.

Messerschmitt war am 30. 11. 1942 im Rahmen des Kompetenzgerangels in der Rüstungsindustrie vom Generaldirektor zu einer Art leitenden Entwicklungsingenieur degradiert worden. Er hatte nun mehr Zeit für seine Entwicklungen, vor allem für Flugzeuge mit Strahlantrieb.

Schon im November 1937 hatte Messerschmitt an der wenige Monate zuvor gegründeten Deutschen Akademie für Luftfahrtforschung Ideen und Gedanken zu Schnellflugzeugen und Forschungen zum Erreichen oder Durchbrechen von Schallgeschwindigkeiten vorgetragen. Spätestens 1940 beschäftigte sich Messerschmitt mit der Entwicklung von gepfeilten Tragwerken.

Er blieb seinem Leitziel treu, Flugzeuge mit höchster Leistung bei geringstem Gewicht zu bauen. Seine diesbezüglichen Überlegungen und Entwicklungen sollten sich als bahnbrechend für die gesamte Luftfahrtindustrie erweisen. Seit 1943 war er allen anderen Entwicklern nicht nur mit aerodynamischen Neuerungen voraus sondern auch mit Turbinen und Luftstrahl Antriebstechniken, die teilweise und sicherlich nicht ausgereift schon in der Serienfertigung erprobt wurden.

Göring und Hitler setzten zu dieser Zeit große Hoffnungen auf neue Wunderwaffen. Die Entwicklungstätigkeit der Bayerischen Luftfahrtindustrie wurde in Oberbayern zusammengezogen. In Rosenheim bildete sich ein Spezialteam zur Lösung von Problemen um den Strahljäger Me 262. Nach Oberammergau wurde 1943 die gesamte Messerschmitt-Entwicklung verlegt, d.h. das Projekt- und Konstruktionsbüro mit den Abteilungen Statik und Versuch. Zur Tarnung nannte man das Ganze „Oberbayerische Forschungsanstalt“. Immer neue leistungsfähige und windschnittigere Modelle wurden vorgestellt.

An eine Möglichkeit zum Aufbau serieller Fertigung konnte man eigentlich nicht mehr glauben. Es herrschte Treibstoff- und Materialmangel, die Flugbahnen waren zerstört. Im Juli 1944 forderte das Oberkommando der Luftwaffe trotzdem im sogenannten „Jäger-Notprogramm“ zur Entwicklung eines neuen Strahljägers auf und Messerschmitt stellte unter Typbezeichnung P 1101 sein erstes Pfeilflügelprojekt vor. Diese neue Flügelstellung war in der Flugzeugwelt seit 1935 diskutiert worden, um die Überschallgeschwindigkeit zu erreichen.

Das Deutsche Reich ging unter, Millionen Menschen kämpften ums Überleben und in Oberammergau bahnte sich eine neue Epoche der Luft- und Raumfahrttechnik an. Als im Juli 1945 ein us-amerikanischer Flugzeugträger die in verschiedenen Werkshallen und Verstecken gefundenen neuesten Erzeugnisse der deutschen Luftfahrtindustrie nach Amerika brachte, waren darunter auch

Messerschmitts Strahljäger. Sie dienten als Studienobjekte und sind heute Bestandteil einschlägiger Museen. Auch in die Sowjetunion dienten erbeutete Messerschmitt-Entwicklungen als willkommener Technologie-Transfer. Für Messerschmitts Hochtechnologie gab es 1945 keine „Stunde 0“. Für ihn selbst waren die Aussichten auf ein Weitermachen als Flugzeugkonstrukteur in Deutschland mit Ende des Zweiten Weltkriegs schlecht.

„Flugzeugkonstrukteur (Me 109) a.D.“

Messerschmitt war 1945 von den Amerikanern interniert, in London befragt und schließlich nach Nürnberg als Zeuge der Anklage beim Nürnberger Gerichtshof gebracht worden. Die Messerschmitt AG stand unter Treuhandschaft der Amerikaner. Die Entnazifizierungskammer in Augsburg 1948 entlastete Messerschmitt als „Nutznießer wider Willen.“ Einvernehmlich und wohl entgegen besseren Wissens stellte man fest, dass in der Zeit Messerschmitts als Generaldirektor der Messerschmitt AG keine Zwangsarbeiter oder Kriegsgefangene in den Werken eingesetzt worden waren. Messerschmitt wurde als Mitläufer eingestuft. Die Spruchkammer äußerte die Erwartung, dass „eine derartige technische Kapazität mit einer einzigen Erfindung auf einem andern Wirtschaftssektor Ungezählten wieder Arbeit und Verdienst geben könnte. Und das ist nach seinen eigenen Angaben, das ideelle Ziel des Mitläufers Messerschmitt.“

Messerschmitts Name stand für die enge Verbindung von Flugzeugbau und Rüstung. Ein schwieriges, kritisches Thema im Nachkriegsdeutschland. Seine technischen Leistungen wurden noch immer bewundert, das zerstörerische Werk seiner Flugzeuge und vor allem seine Nähe zur NS-Spitze waren nun heikel. Für den Flugzeugbau bestand ein alliiertes Verbot. Doch Messerschmitt hatte vor der Spruchkammer in Augsburg versprochen, Arbeitsplätze zu schaffen.

Familienmitglieder und ehemalige Mitarbeiter halfen bei der Gründung eines neuen Konstruktionsbüros in München. Im Juni 1948 entstand daraus die „Fertigungsgesellschaft Neue Technik GmbH“. Messerschmitt suchte nach Beschäftigung für ehemalige Mitarbeiter, für die er sich verantwortlich fühlte und deren Fähigkeiten er wohl auch nicht verlieren wollte. Die Messerschmitt GmbH in Tirol, ein ehemaliges Zweigwerk der Messerschmitt AG Augsburg, brachte 1950 Nähmaschinen auf den Markt. Messerschmitt ließ sich die Konstruktionspläne kommen, versah sie mit neuen Antriebstechniken und implementierte die Fertigung in sein Augsburger Werk. Die Mitarbeiter übten sich in Präzisionsarbeit. Vor allem Frauen fanden hier wieder Arbeit. Die unkonventionellen Nähmaschinen fanden am Markt großen Zuspruch. 1952 bildeten sie das Hauptprodukt der Messerschmitt AG Augsburg. In einem Beitrag über ein versuchtes Engagement von Messerschmitt in Südafrika bezeichnete *Der Spiegel* Messerschmitt 1951 süffisant als „Flugzeugkonstrukteur (Me109) a. D. und Nähmaschinenfabrikant“. Erst 1961 wurde die Produktion eingestellt.

1949 versuchte Messerschmitt, seine Erfahrungen im Ingenieurbau umzusetzen und die allgemeine Wohnungsnot durch eine neue Bauweise mit Schaumbetonplatten zu lindern. Die Lösung sozialer Probleme durch Technik und der rationale Umgang mit vorhandenen Ressourcen könne „beachtlichen Wohlstand“ schaffen, verkündete er als „Wissenschaftler und Ingenieur“. Doch diese Ideen waren trotz aller Not zu innovativ. Bis 1950 wurde die von ihm vorgeschlagene Fertigbauweise in verschiedenen Städten Süddeutschlands bis ins Ruhrgebiet umgesetzt, dann aber aufgegeben.

Das alles war gut gemeint und ambitioniert, doch im Grunde wollte Messerschmitt auch in der Zeit des alliierten Verbots nichts anderes als an der Entwicklung seiner Strahlflugzeuge weiterarbeiten. Als genialer Unternehmerringenieur hatte er der deutschen Luftfahrtindustrie einen Spitzenplatz in der Welt verschafft. So sollte es wieder sein. Willy Messerschmitt sah die Vorrangstellung der US-Industrie und die wachsende Bedeutung der Elektronik. Er brauchte den Anschluss an den internationalen Flugzeugmarkt.

Der Name Messerschmitt war in Spanien gut eingeführt. Die 109 hatte im spanischen Bürgerkrieg entscheidend zum Erfolg der an der Seite Francos kämpfenden Legion Condor beigetragen. Seit 1943 baute das spanische Luftfahrtunternehmen Hispano Aviacon (HA) die Me 109 in Lizenz. Spanien war „neutral“ und um Anschluss an die Hochtechnologie und um eine unabhängige Rüstung bemüht. Anfang 1951 erhielt Messerschmitt ein Angebot von der Hispano-Aviacion. Sofort reiste er nach Sevilla. Danach verfasste er ein umfassendes Memorandum über Möglichkeiten, Turbinenjagdflugzeuge in Spanien zu bauen und Forschungen auf dem Gebiet der Überschall-Aerodynamik zu implementieren. Noch im Herbst 1951 wurde in München ein Vertrag unterzeichnet. Die „Officina Tecnica Prof. Messerschmitt Sevilla“ leistete gute Arbeit. Ein leichtes Überschalljagdflugzeug entstand. Die amerikanische Firma Lockheed wurde auf die Arbeit von Messerschmitt aufmerksam und suchte nach Möglichkeiten zur Zusammenarbeit. Ein Vertrag zwischen Spanien und den USA ermöglichte ab 1953 den Transfer moderner Flug-Technologie. Messerschmitt war an der Hispano-Aviacion beteiligt, er war wieder dabei. Auch Dornier entwickelte übrigens „im spanischen Exil“ ein neues Flugzeug, die einmotorige Do 27, später das erste Flugzeug, das von der Bundeswehr gekauft wurde.

In Nordrhein-Westfalen verwies im Januar 1952 eine Tagung der Arbeitsgemeinschaft für Forschung auf „Die Flugtechnik und ihre Bedeutung für den allgemeinen technischen Fortschritt.“ Messerschmitt nahm daran teil. Unumwunden verkündete er, dass die Luftfahrtindustrie wieder zu einem wichtigen Devisenbringer für Deutschland werden müsse. Allein sein Unternehmen hätte dem Reich in 25 Jahren 500 Millionen Goldmark gebracht. Deutschland sei arm an Rohstoffen und Lebensmitteln und die Deutschen müssten schließlich ernährt werden. Vorsorglich gründete Willy Messerschmitt in Essen eine Briefkastenfirma, die Messerschmitt GmbH Rheinland. Die vom Land NRW gegründete „Arbeitsgemeinschaft für Forschung“ sollte Forschungsmittel für ein neues Projekt bereitstellen: den „Hydraulischen Strahlantrieb für stationäre Anlagen und Verkehrsfahrzeuge aller Art“. Nach offizieller Lesart sollte diese neue Technologie allerdings der Schifffahrt zugutekommen. Das Projekt verlief im Sande.

Bayerns Wirtschaftsminister Hanns Seidel verwies 1953 darauf, dass die Luftfahrtindustrie ein hohes Innovationspotential habe. Diese kämen auch anderen Branchen zugute. Doch noch immer bestanden keine Aussichten, in Augsburg auf dem Gelände der Messerschmitt AG wieder Flugzeuge zu bauen. Stattdessen entstanden hier kurzfristig in Zusammenarbeit mit dem italienischen Unternehmer Piaggio Vesparoller.

Messerschmitt im Straßenverkehr

Der Hunger nach Mobilisierung groß, die Werkshallen der deutschen Automobilindustrie aber weitgehend zerstört. Fähige Ingenieure der Luftfahrtindustrie suchten nach neuen Beschäftigungen. Die Kleinwagenindustrie blühte auf, viele dieser Fahrzeuge wurden noch in reiner Handarbeit

produziert. Besonders erfolgreiche Modelle kamen aus Bayern, das Goggomobil aus Ingolstadt vom Landmaschinenhersteller Glas, die Isetta von BMW – und der Kabinenroller aus Regensburg.

Messerschmitt dachte zunächst in größeren Dimensionen und an einen vierrädrigen Mittelklassewagen. Ein italienisch-schweizerisches Geldgeberkonsortium finanzierte den Prototyp einer innovativen Limousine. Sie verfügte über einen neuartigen Antrieb: ohne Kupplung zu schalten, stufenlos regelbar, wie im Flugzeugbau sternenförmig angeordnete Zylinder, ein kleiner Ein-Litermotor, der sich später wunderbar würde wieder in Flugzeuge einbauen lassen und den man bei Messerschmitt in Kriegszeiten bereits in der Erprobung gehabt hatte. Damit dieser Antrieb im Straßenverkehr überhaupt eine Wirkung entfalten konnte, tat absoluter Leichtbau not. Das Fahrgestell sollte in Schalen-Bauweise aus flächigen Elementen hergestellt werden. Mit dieser Bauweise wollte Messerschmitt wie bei seinen Flugzeugen viel Steifigkeit bei wenig Masse erreichen. Auch das Fahrwerk mit Teleskopbeinen verriet den Flugzeugkonstrukteur. Im Mai 1953 setzte sich ein Prototyp zwischen den Augsburgsberger Werkshallen in Bewegung. Dann allerdings stiegen die italienischen Geldgeber aus und der Traum war zu Ende.

Willy Messerschmitt hatte nicht viel Zeit, das Scheitern des Projekts zu betrauern. Er dachte in dieser Zeit über spanische Düsenflugzeuge und deutsche Kabinenroller nach. 1952 hatte sich der Ingenieur und Fahrgestell-Spezialist Fritz Fend in der Messerschmitt Konzernzentrale in München mit einer Idee für ein Kleinstfahrzeug vorgestellt. Fend hatte in Rechlin an der Müritz in der zentralen Erprobungsstelle der Deutschen Luftfahrt gearbeitet und 1944 an der Verbesserung der Me 262 mitgewirkt. Nach dem Krieg baute er im elterlichen Rosenheim zunächst Versehrtenfahrzeuge. Dafür gab es großen Bedarf, verschiedene Hersteller boten entsprechende Hilfsmittel an. Ebenso nachgefragt waren motorisierte Lastenroller, die Fend in Manufakturarbeit ebenfalls anbot. Nun hatte er die Idee, dreirädrige Kleinstfahrzeuge in industrieller Serienfertigung herzustellen.

Gleichzeitig suchte der Messerschmitt-Konzern nach einer Auslastung für eine 4000 m² große wieder aufgebaute Werkshalle der zum Konzern gehörenden Regensburger Leichtbau GmbH. In anderen Hallen produzierte man bereits Waggons und Brücken. Messerschmitt war aufgrund der guten Arbeit von Fend 1944 sofort zur Zusammenarbeit bereit. Hier bot sich die Chance, ein vollkommen neuartiges Gefährt auf den Markt zu bringen. Es sollte unbedingt zweisitzig sein und vor allem genauso schnell wie ein Mittelklassewagen mit einer Spitzengeschwindigkeit von 120 km/h.

Bis dahin hatte das von Fend projizierte Fahrzeug mit seiner Kabine wenig an Messerschmitt-Jäger sondern eher an die provisorisch anmutenden Kabinen früher oder selbst gebauter Segelflugzeuge erinnert. Fend wollte Lichteinfall von oben und zugleich funktionierenden Wetterschutz. Das war schließlich der wesentliche Vorzug der Kleinstwagen vor den Motorrädern. Noch bei den ersten handwerksmäßig zusammengebauten Modellen ließ er sich etwas ziemlich Außergewöhnliches einfallen und setzte seinen „Flitzern“ – so hießen die Kabinenroller in der Anfangsphase – eine aufblasbare Haube aus Klarsichtfolie auf.

Willy Messerschmitt nahm Fends Entwürfe an sich und gab den Kabinenrollern ihre aerodynamische Formschönheit. Selbst von Spanien aus mischte er sich in die Konstruktion und Ausstattung des Fahrzeugs ein. Ein optimiertes Zusammenspiel von Form und Funktion sollte einen niedrigen Preis und größte Leichtigkeit ermöglichen. Anders als im Automobilbau stand nicht die Geräumigkeit sondern die Reduzierung des Luftwiderstands im Vordergrund. Dies wurde auch durch die Tandemanordnung der Sitze und die eng gezogene konische Schalenbauweise erreicht. Das Fahrzeug

hatte keine Türen sondern einen Einstieg von oben. Die nach rechts schwenkbare Haube und die Rundumsicht erinnerten erst recht an ein Cockpit. Zeitgenossen sprachen auch von einer Me 109 für die Straße. Der Motor dieses ersten Kabinenrollers verfügte lediglich über einen Hubraum von 175 ccm. Daher erhielt der Kabinenroller die Typbezeichnung KR 175.

An den Kabinenrollern fallen insbesondere die weit auseinander angeordneten Vorderräder auf. Diese Anordnung gab den Fahrzeugen eine gute Straßenlage und war möglicherweise die Kompensation eines Traumas von Willy Messerschmitt: Die Luftwaffe hatte ihn gezwungen, dem sonst so makellos funktionierende Jagdflugzeug Me 109 ein viel zu enges Fahrwerk zu geben, das nicht seitlich über den Rumpf hinausragen durfte. Man erhoffte sich davon einen besseren Transport bei abgenommenen Tragflügeln. Dieser „von oben“ angeordnete Konstruktionsfehler hatte immer wieder zu Unfällen beim Landen und Starten geführt.

Auch die Einrichtung der Fertigungsstraßen für die Serienproduktion überwachte Willy Messerschmitt kritisch.

Dank geschickter Werbestrategien kam der Kabinenroller schnell aus dem Nothelfer-Status heraus und eroberte sich den Nimbus eines kleinen Sportwagens. Schon 1953 gehörten zu seiner Ausstattung ein Radio und eine seitliche Befestigungsmöglichkeit für Skier, nicht jedoch ein Rückwärtsgang. Das 1955 vom Band rollende Nachfolgemodell zum KR 175, der KR 200, konnte bereits 100 km/h erreichen und dies über vier Gänge und zwar vorwärts wie rückwärts. (Mit Drehung des Zündschlüssels entgegen der normalen Anlassrichtung wechselte auch der Drehsinn des Motors – dies war die neue Methode das Fahrzeug auch rückwärtsfahren zu können. Den Vorgänger hatte man noch rückwärts in Parklücken schieben müssen.)



Mit seiner Form und Ausstattung, u.a. einer doppelt geschwungenen gläserne Frontscheibe, erinnerte er noch mehr an die letzten Flugzeugentwicklungen von Messerschmitt. Ein Jahr später entstand ein besonders schnelles windschnittiges Modell, unter dem Namen „Super 200“, mit dem die Firma 1955 beim 24stündigen Dauerrennen auf dem Hockenheim-Ring 130 km/h erreichte und 22 Rekorde brach. Das Gefährt wog nur 240 Kilo.

Willy Messerschmitt entwarf 1955 auch einen gemütlicheren familientauglichen Wagen auf vier Rädern und mit zwei Türen im Stil eines Goggo-Mobils. Er erhielt sogar ein Patent auf die Bauweise: ein selbsttragender Wagenkasten sollte mit einem im Ganzen abnehmbaren Trieb- und Fahrwerkblock kombiniert werden. Leichtbauweise und eine besonders simple Montagetechnik wurden hier vereint. Der Bau des Wagens verzögerte sich, da Messerschmitts Kapazitäten wieder von der Luftfahrtindustrie beansprucht wurden. Die Lizenz wurde in den USA angeboten. Hier hatte man aber kein Interesse an einem Winzling, der 5,5 Liter/100 km verbrauchen sollte.

Ausgerechnet in England hatten die kleinen Messerschmitt-Fahrzeuge großen Erfolg. Der KR 175 war hier seit 1954 auf den Markt. Dieser Erfolg verblüfft, denn die Erinnerungen an die grauenvollen Auswirkungen der Bombenangriffe im Zweiten Weltkrieg waren und sind nach wie vor eng mit den Messerschmitt-Flugzeugen verbunden. Die Tandem-Sitzanordnung trug sicherlich zur Beliebtheit der Fahrzeug bei. Sie führte nicht nur zu einer besonders guten Straßenlage, da das Gewicht voll auf der Mittelachse lag, sondern auch zu einer problemlosen Adaption in Ländern mit Linksverkehr. Zudem wurde auf der Insel 1956 aufgrund der Suezkrise das Benzin knapp. Schon im November 1956 gründeten begeisterte Eigentümer von Kabinenrollern den heute noch bestehenden Messerschmitt Owners Club.

Roadster KR 201
MESSERSCHMITT

**SPORTS CONVERTIBLE
DE LUXE**

Reliable!
Exciting acceleration!
High cruising speed!
Most economical!
The vehicle for
work and
pleasure!

PLUS EXCEPTIONAL COMFORT!

F&M&R
FAHRZEUG- und
MASCHINENBAU G.m.b.H.
REGENSBURG
GERMANY

Rückzug aus dem Fahrzeugbau

Im Mai 1955 erhielt die Bundesrepublik von den Alliierten die volle Lufthoheit zurück. Mit der Wiederaufrüstung und mit erheblicher Förderung durch die bayerische Regierung resp. Bundesminister Franz Josef Strauß wurden Willy Messerschmitt und sein ehemaliger Ingenieur Ludwig Bölkow zu führenden Köpfen der Luftfahrtindustrie.

1956 zog sich Messerschmitt aus der Firma in Regensburg zurück. Fend übernahm zusammen mit einem Kompagnon, dem Ingenieur Valentin Knott, die Produktion der Kabinenroller in eigener Regie. Die Firma hieß nun Fahrzeug- und Maschinenbau Regensburg (FMR). Für viele stand das M noch lange für Messerschmitt, da Willy Messerschmitt der Firma erlaubte, den Namenszug für die Kabinenroller zu behalten, das typische Messerschmitt-Logo aber mitnahm.

Die Kabinenroller kamen 1957 unter dem schönen Namen „Tiger“ auch als gleichspuriges Vierradfahrzeug heraus. Immerhin wurden in neun Jahren Produktionszeit (bis 1964) etwa 75.000 Kabinenroller in fünf Varianten produziert. Dann wurden die Kabinenroller und Kleinstwagen vom Wirtschaftswunder überrollt. Das Unternehmen FMR konzentrierte sich nun auf die Produktion von Getränkeautomaten und anderes. Erst 1984 wurde in Regensburg wieder der Grundstein für ein Automobil-Werk gelegt. BMW Regensburg entstand.

Fazit

Der von Willy Messerschmitt und Fritz Fend konstruierte Kabinenroller diente der älteren Literatur und der Legendenbildung zu Messerschmitt lange Zeit als Beweis dafür, dass Messerschmitt seit 1945 und bis zur Wiederaufrüstung der Bundesrepublik 1955/56 seine Tätigkeit als Flugzeugkonstrukteur eingestellt habe. Diese Ansicht wurde von der jüngeren Literatur widerlegt.

Lange Zeit wollte man den Kabinenroller aus dem Zusammenhang mit den Messerschmitt-Flugzeugen, die mit Zerstörung und Rüstung konnotiert waren, heraushalten. Doch der Kabinenroller gehört zur großen Leichtbau-Familie aus dem Hause Messerschmitt. Erfahrungen aus dem Flugzeugbau des Zweiten Weltkriegs sind hier eingeflossen. Er ist ein winziger Stiefbruder der zeitgleich in Spanien entwickelten Strahljäger und ein entfernter friedlicher Onkel der nachfolgenden Rüstungsindustrie von MBB.