



75 Jahre Unimog
Ausfahrt mit dem
Ersten und dem
Neusten **24–27**

CLASSICS

AUTOMOBIL **REVUE** Nr. 16 | 18. April 2024

Messerschmitt KR 201 Roadster

Der geheim
entwickelte
Renn-Rekord
von **Opel**
30–31

Zeigt sie!
Swiss Historic
Vehicle Days
2024
29



Schmittchen

OFFENER **KABINENROLLER**

Tiefflug Die Nähe zu einem Flugzeug ist unverkennbar, doch die Geschichte des FMR KR 201 ist komplexer als vermutet.

Weder ganz Auto noch Motorrad – Kabinenroller hatten nur eine kurze Blütezeit. Doch manche kennt man noch heute.

Martin Sigrist

Renald Egloff hat sich mit Handschuhen, Mütze und Goggles ausgerüstet, steigt in seinen Wagen, klappt den Sitz in Position und das Dach zu. Dieses besteht allerdings aus kaum mehr als einer Frontscheibe und einem Rahmen mit Verdeck, das sauberlich zusammengefaltet unter einer recht hoch aufbauenden Abdeckung sitzt. Kein Anlaser schnarren ist zu hören, der Fichtel-&-Sachs-

Einzylinder-Zweitakter springt wie ein moderner Hybrid ohne Aufhebens und völlig anstandslos an. Wenn er aber läuft, tut er das mit deutlichem Knattern und etwas blauem Rauch aus dem fingerdicken Auspuffröhrchen kund. Rückwärts manövriert Egloff seinen «Schmittchen Schleicher», wie er den Kabinenroller liebevoll nennt, aus der Garage. Dazu stehen ihm vier verschiedene Fahrstufen zur Verfügung. Moment, was? Ja, richtig gelesen, vier verschiedene Gänge stünden analog zur Anzahl der Vorwärtsgänge zur Verfügung, um den

KR 201 rückwärts zu fahren, obwohl er gar keinen Extra-Rückwärtsgang besitzt. Möglich macht dies die Konstruktion des 191 Kubikzentimeter grossen Einzylinders: Er lässt sich auch rückwärts starten! Zu diesem Zweck kennt das Zündschloss zwei Drehrichtungen, nach links oder nach rechts, entsprechend wird der Bosch-Dynastarter gepolt und gemäss dem gewählten Drehsinn der Motor nach einem Druck auf den Zündschlüssel in Gang gesetzt. Der KR 201 besitzt dazu eine Zwölf-Volt-Elektrik – aus einer Zeit, als die drei grössten deutschen Autobauer, VW, Opel und Ford, ihre Autos noch mit Sechs-Volt-Anlagen vom Band rollen liessen. Den KR 201 zu manövrieren ist einfach, mühelos hätte Renald Egloff sein Fahrzeug auch aus

Weiter auf Seite 22



Fortsetzung von Seite 21

der Garage schieben können, es wiegt nur rund 240 Kilogramm. Mit kurzen Bewegungen am Lenker, der mit seiner Kuhhornform eher an einen Flugzeug-Steuerknüppel erinnert, lassen sich die direkt über Spurstangen angelenkten Räder steuern. Ein (teures) Lenkgetriebe wird damit überflüssig.

Konstruiert hat den Messerschmitt übrigens nicht Willy Messerschmitt, der Flugzeugbauer, dem die Siegermächte nach dem Zweiten Weltkrieg den Bau von Flugzeugen vorerst untersagt hatten, sondern Fritz Fend, der bei Messerschmitt als Flugzeugkonstrukteur gearbeitet hatte. Zu Fends Projekten soll beispielsweise die Me 262, der erste operative Düsenjäger der Welt, gehört haben. Mit erst 26 Jahren stand Fend 1946 ohne Arbeit da, also ersann er ein Invalidenfahrzeug – zuerst nur mit Handantrieb, bald aber mit einer Karosserie und einem Dach und als logische Konsequenz alsbald auch mit einem kleinen Zweitaktmotor. Zwischen 1947 und 1950 baute er rund 280 Exemplare des Fend Flitzers in drei Serien, die sich durch stetige Verbesserungen und einen stärkeren Motor voneinander unterschieden. Messerschmitt, auf der Suche nach einem Produkt für seine stillgelegte Firma regte Fend, der vom eigenen Erfolg überrollt worden war, dazu an, sein Fahrzeug zum Zweiplätzer zu machen. Dafür vermittelte er Fend eine grössere Produktionshalle und bot Unterstützung, um das Fahrzeug für die Serienherstellung eingehend zu überarbeiten. Der Zweisitzer hatte nun einen stärkeren Motor mit neun PS und eine Plexiglashaube als Pavillon. Das Ganze nannte sich Messerschmitt KR 175 und feierte seine Premiere im Umfeld des Genfer Autosalons von 1953. Zulassungstechnisch war er in der Schweiz allerdings eher ein Motorrad mit Seitenwagen und kein Auto. Aber das Fahrzeug fiel auf, und der Name suggerierte eine Nähe zum Flugzeugbau. Die Gerüchte, dass alte Messerschmitt-Teile zu seinem Bau verwendet würden, waren allerdings falsch. Sie kamen allerdings Fend und Messerschmitt sehr entgegen, sodass sie keinen Grund sahen, sie zu dementieren.

1955 fand der Messerschmitt als neues Modell KR 200 zu seiner definitiven Form, mit 12000 Fahrzeugen war dies das erfolgreichste Jahr für den Kabinenroller.

Exotischer Roadster

Der Roadster erschien dann 1957, er sollte zunächst helfen, den Preis auf unter 2000 D-Mark

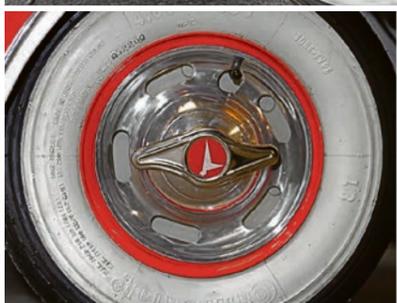


Grenzenlos Besitzer Renald Egloff schenkte sich den Roadster selbst zur Pensionierung. Trotz der geringen Grösse fällt der KR 201 überall auf. Und was heute witzig aussieht, hatte seinen Ursprung im durchaus ernsthaften Anspruch an ein billiges Transportmittel. Dafür wurde es sorgfältig konstruiert und weiterentwickelt.



Detailversessen Alles passiert beim KR 201 mechanisch. Gebremst wird über Kabelzüge. Schlangenlederimitat war serienmässig beim Roadster. Den verchromten Schalthebel besass nur die offene Version des Sparmobils.

Fotos: Vespa Eskola



Pendant mit der berühmten Plexiglashaube. So hat die offene Version in der Tat meist eine Polsterung in Schlangenlederimitat, dies war das Resultat eines besonderen Wunsches eines Kunden aus Übersee, der den Roadster für seine Frau kaufte. Dazu gibt es kleine Bullaugen in der hinteren Motorhaube und Radkappen im Stil eines Rudge-Zentralverschluss-Rades. Vielleicht diente dazu das Leitobjekt des deutschen Autobaus aus jener Zeit als Vorbild, der Mercedes 300 SL, für den diese Felgen als Extra erhältlich waren.

Egloff, der sich «Schmittchen Schleicher» zur Pensionierung gönnte, war zunächst nicht sicher, ob der restauriert gekaufte KR 201 überhaupt echt war, denn der recht seltene Roadster wird gerne nachgebaut, was relativ einfach ist. Eingehende Recherchen, eine Spezialität des Besitzers, ergaben aber, dass dieser Kabinenroller tatsächlich als Roadster 1959 die Hallen von FMR in Regensburg verlassen hatte.

Perfekt auf der Landstrasse

Mit diesem Wissen im Gepäck steigt das Fahrvergnügen natürlich zusätzlich. Der Roadster zieht knatternd an uns vorbei, der Besitzer grinst bis hinter beide Ohren. Nicht minder gute Laune verbreitet das Microcar bei Passanten. Ganz nüchtern betrachtet, gibt es aber nichts, worüber man lachen könnte. Im Gegenteil, es ist mehr als verblüffend, mit welchem geringem Aufwand hier zwei Personen bei geschlossenem Verdeck im Trockenen von A nach B transportiert werden können. Versetzt man sich in die Zeit seiner Entstehung, wird einem bewusst, dass es dem Konstrukteur sehr ernst war mit seiner Idee: Transport unter einem Dach zu einem Budget, das in der Regel höchstens für ein Motorrad reichte. Davon träumten zu Beginn der 1950er-Jahre in Europa unzählige Konstrukteure, darunter auch manche, denen es an Fachkenntnissen mangelte. Viele scheiterten, weil ihre Gefährte haarsträubend primitiv oder gar instabil waren, manchmal auch erschütternd schlecht gebaut. Nicht so der KR 201. Zwar wirkt vieles an ihm fragil oder zumindest filigran, doch bereits der raffinierten Klappmechanik des Fahrersitzes, der nach vorne und oben fährt, damit für Fahrer wie Passagier der Einstieg leichter wird, sieht man die Detailverliebtheit und Sorgfalt in der Konstruktion an, die in das Einfachgefährt gesteckt wurden. Nicht von der Hand zu weisen ist zudem ein gewisser ästhetischer Anspruch, dem der KR 201 gerecht wird. Der weiss-rote Roadster sieht hinreissend aus, die Linienführung wirkt wie aus einem Guss, ja man könnte gar sagen: cool. Dazu sind die Fahrleistungen trotz der bescheidenen PS-Zahl ganz respektabel, der KR 201 darf sogar auf der Autobahn fahren mit seinen rund 90 km/h Höchstgeschwindigkeit. Dazu besteht allerdings seitens des Besitzers keinerlei Absicht. Für Treffen und weitere Anreisen packt er seinen «Schmittchen

Schleicher» auf einen Anhänger. Apropos Schmittchen Schleicher – wer kennt noch den Gassenhauer «Schmittchen Schleicher» des Holländers Nico Haak, der 1976 in der Schweizer Hitparade auftauchte? Genau, der mit den elastischen Beinen! Er gab Renald Egloff die Inspiration zum Übernehmen seines Messerschmitts. Elastische Beine, die gibt es im Windschatten von Lastwagen bei Höchstgeschwindigkeit, darum sind die besten Reviere für den Roadster einsame Land- und Nebenstrassen. Hier gefallen die geringe Breite und die gute Strassenlage, die besser ist als bei manchem richtigen Auto seiner Zeit.

Den Insassen brachte der Kabinenroller mehr Komfort und Sicherheit als ein Zweirad, wo sie Wind und Wetter ausgesetzt waren. In Deutschland war der KR 201 sogar für zwei Erwachsene und ein Kind zugelassen. Wuchs die Familie jedoch weiter, musste etwas Grösseres her. Dies, höhere Einkommen und günstige Occasionen richtiger Autos bedeuteten in den 1960er-Jahren das Ende des Dreirads. Spass aber macht so ein kleiner Messerschmitt auch heute noch. Sehr viel sogar. ●



Technische Daten

FMR KR 201 Roadster 1959

Motor 1-Zylinder-Zweitakt von Fichtel & Sachs, 191 cm³, 10 PS, gebläsegekühlt.

Antrieb Hinterradantrieb über Rollenkette im Ölbad, 4-Gang-Getriebe sequenziell, Rückwärtsfahrt durch Ändern des Motordrehsinns. Dynastart-Anlage 12 V.

Fahrwerk Vorne Gummifederelemente, hinten gezogene Schwinge.

Karosserie Stahlwanne verschweisst, Zweiplätzer in Tandemanordnung.

Fahrleistungen Höchstgeschwindigkeit ca. 90 km/h.

Stückzahl Alle Modelle ca. 40 000 Stück.

Preis Zur Lancierung 1956 für unter 2000 DM als Sparversion angepriesen.

zu drücken. Das Verdeck war eine Option, bestellte man es mit dazu, war die offene Variante genauso teuer wie die geschlossene. Messerschmitt stieg 1956 derweil noch vor der Erscheinung des Roadsters als Namensgeber des bisher bei der Firma Regensburger Stahl und Metallbau gebauten KR 200 aus, der Grund war die Wiederaufnahme des Flugzeugbaus, Fördergelder und Aufträge gab es nur nach dem Ende des Fahrzeugbaus. Dafür wurde die Firma FMR gegründet, die Fahrzeug- und Maschinenbau Regensburg AG. Fritz Fend beendete seine Tätigkeit für dieses Unternehmen 1958 durch den Verkauf seiner Anteile. Bis 1964 produzierte FMR den Kabinenroller. Verschiedene Quellen nennen insgesamt rund 40 000 produzierte KR 175, 200 und 201. Dann war Schluss, die Welt verlangte nun nach richtigen Autos.

Bemerkenswert ist die einfache Konstruktion des Messerschmitt respektive FMR. Die Vorderäder sind mit Gummidrehelementen einzeln abgefedert, das Hinterrad besitzt eine Schwinge mit einer Kette, die im Ölbad läuft. Die Bremsen sind mechanisch betätigt. Dazu gibt es wie in einem Auto drei Pedale im Fussraum für Kupplung, Bremse und Gas. Geschaltet wird mit einem Handhebel währenddessen mit sequenzieller Ratsche wie bei einem Motorrad. Der Karosseriekörper ist eine verwindungssteife Blechwanne ohne komplexe Hohlräume oder Ähnliches.

Wie uns Renald Egloff erzählt, ist ein echter KR 201 Roadster in einigen Details anders als das



Geniesser Renald Egloff ist ein Petrolhead durch und durch. Der Innerschweizer fährt nicht nur gemütliche Rollermobile, sondern auch richtige Autos. Am meisten auf der Strasse fällt er jedoch mit seinem «Schmittchen Schleicher» auf.