



## **„klein, aber so oho!“ – GOGGOMOBIL 250 P 1967**

Haas Josef hat sich für seine Garage ein Goggomobil eingebildet, weil es halt so ein skurriles Fahrzeug ist. Also hat er einen gesucht und via Internet in Suben gefunden – und auch gekauft. Obwohl er so verrostet war, als hätte er die letzten Jahrzehnte nicht AM Inn, sondern IM Inn verbracht. Auf der Suche nach Ersatzteilen für die Restauration ist er in Molln fündig geworden, hat dort ein zweites, komplettes Fahrzeug ausgehoben. Das war nicht verrostet, dafür nach einem Überschlag (wie bitte kann man sich mit einem Goggomobil überschlagen?) völlig zerbeult ... aber beide Leichen haben sich gut ergänzt und konnten als Konglomerat zu einem Exemplar wieder zum Leben erweckt werden. Bei der Restauration hat Josef ziemlich viel Aufwand betrieben, auch zeitlich gesehen. Womöglich wäre der Goggo heute noch nicht fertig, hätte sich nicht plötzlich eine innerfamiliäre Deadline ergeben: Josef sollte 2020 mit dem Goggo seine Tochter zur Hochzeit fahren und sie ihrem Bräutigam – seinem zukünftigen Schwiegersohn - zuführen, und so ist es dann auch geschehen. Wäre das Auto nicht fertig geworden, wäre die wettertechnisch problematische Alternative gewesen, sie am Sozius seines gleichnamigen

Rollers zu chauffieren, den er zwar später als Ergänzung zum Kleinwagen angeschafft, aber vorher bereits angemeldet hatte. Weil der nämlich im Originalzustand ins Haus kam, keiner aufwändigen Restauration bedurfte – wie wir an anderer Stelle bereits berichtet haben, siehe [HIER](#).

In dem erwähnten Roller-Artikel steht zu lesen, dass dieser ZUERST (1951) kam, DANACH (1955) erst das Automobil. Beide hergestellt von der Hans Glas GmbH in Dingolfing, beide mit dem Kosennamen des Enkels bedacht, Goggo eben. Die Absatzkrise der Motorradbranche brachte damals etliche Zweiradhersteller dazu, auf den Sektor der Rollermobile und Kleinstwagen umzusteigen – siehe BMW Isetta, Heinkel Kabine oder Zündapp Janus. Die alle hatten den Einstieg vorne, und so planten es Hans und Andrea Glas zusammen mit Karl Dompert, einem ehemaligen Flugzeugkonstrukteur, auch. Als Grund gaben sie an, dass ein seitlicher Einstieg bei einem so kleinen Fahrzeug ein unbequemes Bücken zur Folge habe. Angeblich war es der bekannte Motorradrennfahrer Schorsch Meier, der Glas gedrängt haben soll, diese Bauform doch noch einmal zu überdenken.



Als das Goggomobil 1954 bei der Internationalen Fahrrad- und Motorrad-Ausstellung (daran erkennt man das Zielpublikum, nämlich NICHT die Autofahrer!) in Köln vorgestellt wurde, verfügte der Kleinwagen dann wirklich über zwei Seitentüren, über die sich bis zu vier erwachsene Personen in den nur 1,60 Meter langen Innenraum des nicht einmal drei Meter langen Wagens quetschen konnten. Einem der hinten sitzenden oblag es, den auf der Hutablage angebrachten Hebel für den Benzinhahn zu bedienen, unmittelbar hinter der Rückbank befand sich ja nur durch eine Wand getrennt der quer eingebaute Zweizylinder-Zweitakter, gebläsegekühlt, mit integriertem Vierganggetriebe. Anfangs war der ausschließlich mit einem Hubraum von 250 (exakt 245) ccm und 13,5 PS bei 5400 U/Min. ausgestattet. 300 und 400ccm Versionen kamen erst später ins Programm.

Zum Schmunzeln reizt heute der stark positive Radsturz bei Frontansicht, eine Folge davon, dass die 4,40 x 10" Laufräder nicht nur hinten, sondern auch vorne von einer Pendelachse geführt werden - weshalb auch die Spurweite keine Konstante ist. Schraubenfedern mit Teleskopdämpfern wirken einzeln auf alle vier Räder, an denen jeweils eine hydraulisch betätigte Bremstrommel mit 180mm Durchmesser für angemessene Verzögerung nach einer möglichen Spitze von 85 Km/h sorgt.

Josef Haas' Miniflitzer verfügt über den Viertellitermotor. Er stammt aus dem Jahr 1967, also zwei Jahre bevor Glas die letzten Goggomobile ausgeliefert hatte. Deshalb hat er schon zwei Scheibenwischer und Kurbelfenster und bei ihm hängen die Seitentüren vorne an den Scharnieren, die hinten angeschlagenen „Selbstmördertüren“ waren ja 1964 verboten worden. Auch die hellblaue Farbe deutet auf das spätere Baujahr, frühe Modelle waren ausschließlich in Beige erhältlich. Oder in Postgelb, aber nur wenn es sich um die Kleintransporterversion handelt, in welcher das Goggomobil auch erhältlich war – 3665 Stück offene und geschlossene Pickups waren gebaut worden, 2000 davon gingen an die Deutsche Post. Nicht ganz so selten ist das Coupe - das gab es über 66.500mal. Die meisten der insgesamt fast 284.500 Goggos wurden aber als Limousine ausgeliefert. Eine Cabrioversion wurde angedacht, aber in der Serie niemals realisiert. Wenn wo ein offener Goggo auftaucht, dann ist das ein Eigenbau.

Einige Goggomobile waren sogar in die USA exportiert worden. Sie wurden dort von der Continental Car Combine vertrieben, in der Coupe Version unter der Bezeichnung „DeVille Coupe“. Ein großspuriger Name für ein so kleines Auto, das angeblich sogar von Studebaker in Lizenz hätte gebaut werden sollen. „Hätte, hätte, Fahrradkette!“









