

Das Teufelsding aus Dingolfing wird 55

Weiler zum Stein Das Goggomobil feiert Geburtstag - und hat noch immer eine Menge junger und alter Fans. Uwe Staufenberg versorgt die Liebhaber des betagten Kleinwagens seit mehr als 25 Jahren mit den passenden Ersatzteilen und hilfreichen Tipps. *Von Annette Clauß*

Knatter, knatter, röh. Wenn Uwe Staufenberg mit seinem Auto durch Weiler zum Stein fährt, müssen die Nachbarn erst gar nicht aus dem Fenster schauen, um zu wissen, wer da unterwegs ist. Das Geräusch eines Goggomobils ist unverwechselbar. Zu verdanken ist das dem luftgekühlten Zweizylinder-Zweitaktmotor, der den Kleinwagen antreibt. Das Knattern des vom Volksmund einst als „Teufelsding aus Dingolfing“ bezeichneten Goggomobils bringt Uwe Staufenbergs Gesicht zum Strahlen. Er hebt den Daumen. Das muss wohl Liebe sein.

Für das Goggomobil hat der Betriebswirtschaftler im Jahr 1984 „einen guten Job bei der Firma mit dem Stern“ gekündigt und sich selbstständig gemacht. Seitdem versorgt er Goggo-Fans mit Ersatzteilen, die er neu anfertigen lässt, quasi als Monopolist. Für die Herstellung einer Pressform für Kotflügel legt er schon mal 50 000 bis 60 000 Euro hin. „Man kann

„Manche stellen es sich ins Wohnzimmer.“

Uwe Staufenberg über Goggo-Fans

eigentlich jedes Goggo wieder zum Leben erwecken.“ Staufenberg kennt und beliefert Goggo-Freunde auf der ganzen Welt. „Manche nutzen es als Alltagsauto, andere restaurieren es für ihre Enkel. Manche stellen es sich ins Wohnzimmer.“ In einem Punkt seien sich aber alle Goggo-Fahrer gleich, sagt er: „Es sind alle sehr freundliche und liebe Menschen.“

Dem kleinen Gefährt aus dem Bayerischen hat Uwe Staufenberg schon als Kind fasziniert hintergeschaut. Damals saßen meist ältere Herrschaften hinter dem Lenkrad, denn dank des 250 Kubikzimetertermotors durften es auch diejenigen steuern, die nur einen Führerschein der Klasse vier hatten, der eigentlich für Motorroller und Zugmaschinen in der Landwirtschaft galt. Das machte das Goggomobil zwar nicht gerade zum hippen Flitzer, aber zu einem sehr begehrten, ja, zum erfolgreichsten Kleinwagen der Nachkriegszeit.

Und darüber ist Uwe Staufenberg heute froh, denn Jahrzehnte später ist trotz des Goggos schlimmstem Feind - dem Rost - noch immer eine recht beachtliche Zahl der Kleinwagen übrig geblieben: Limousinen, Coupés und Transporter. Der Goggo-Experte spricht von rund 9000 zugelassenen Exemplaren, die bis heute rund um den Globus über die Straßen knattern, und geht davon aus, dass die Dunkelziffer der noch existierenden Goggos um das Zweifache Dreifache höher liegt.



Uwe Staufenberg liebt seine Goggos: „Wenn man mit dem Goggo unterwegs ist, trifft man nur freundliche Leute“, sagt er. Foto: Martin Stollberg

Ein seltener Goggo-Transporter hat lange ausharren müssen, bis Uwe Staufenberg ihn wachküste. Das gute Stück gehörte zum Fuhrpark eines Mannes, der einst Generalvertreter für Goggomobile in Spanien war. Den grünen Transporter hat er nie verkauft, das Fahrzeug wartete 45 Jahre in einer Tiefgarage in Madrid auf seine erste Fahrt. Uwe Staufenberg hat es schließlich dort mit seinem Anhänger abgeholt und ins Schwäbische transportiert. Auch das amerikanische Exportmodell mit elektromagnetischer Vorwählschaltung, das einem türkisfarbenen Lutschbonbon ähnelt, hat seine eigene Geschichte. Die beginnt mit einem amerikanischen Kaugummihersteller und Sammler und führte 1997 nach London ins Auktionshaus Christie's. Dort ersteigerte der britische Unternehmer Peter de Savary das Autochen für umgerechnet 24 542 Euro - und machte es zum teuersten Goggomobil der Welt. Sein Einsatzort war fortan das Schlossgelände des schottischen Skibo Castle, wo Popstar Madonna den Filmregisseur Guy Ritchie geheiratet hat. „Madonna ist mit ziemli-

KULTIGER KLEINWAGEN

Geschichte Die Hans Glas GmbH in Dingolfing war ursprünglich ein Landmaschinenhersteller, der wegen sinkender Nachfrage einen neuen Markt suchte. Die ersten Goggo-Serienfahrzeuge rollten am 19. Januar 1955 vom Band. Im Zeitraum von 1955 bis 1969 wurden rund 280 000 Goggos verkauft, viele davon ins Ausland. Die Isetta der Bayerischen Motorenwerke (BMW) brachte es auf nur 160 000

Stück. In Spanien wurde das preisgünstige Goggomobil in Lizenz hergestellt, ebenso in Australien - dort mit einer Karrosserie aus Fiberglas.

Wechsel 1966 kaufte BMW die Firma Glas, wohl vor allem aus Interesse am technischen Wissen der Belegschaft. Das Goggomobil wurde nur noch rund zwei Jahre gebaut. Seinen Namen hat das Goggomobil von einem Enkel des Firmen-

gründers Hans Glas: Dessen Kinder mädchen nannte ihren Schützling liebevoll „Goggo“.

Technik Der Zweizylinder-Zweitaktmotor liegt quer im Heck, einen Kofferraum gibt es nicht. Das Reserverad des Viersitzers liegt zu Füßen des Fahrers. Statt der H-Schaltung hat das Goggomobil eine Z-Schaltung. Vor jeder Fahrt muss der Benzininhalt auf der Hutablage geöffnet werden. *anc*

cher Sicherheit in diesem Goggo gesessen“, beteuert Staufenberg. Er hat es Jahre später trotzdem „für einen Appel und ein Ei“ im Internet ersteigert und nach Weiler zum Stein verfrachtet.

Im August erfüllt sich Staufenberg einen Traum und fährt mit seinem Goggo und einem befreundeten Kopiloten die Route 66, 2800 Kilometer, von Los Angeles

nach Chicago. Zehn Tage wird das dauern, schätzt er. Seine einzige Sorge angesichts der Mammustrecke ist, dass bei den sommerlichen Temperaturen das Benzin im Tank kochen könnte. „So werden wir wohl nachts fahren.“ Und zwar „mit Vollgas bis zum Anschlag“, denn dann läuft der Goggo-motor erst richtig rund - mit seinem unverkennbaren Sound: knatter, knatter, röh.