



universität
wien

MASTERARBEIT / MASTER'S THESIS

Titel der Masterarbeit / Title of the Master's Thesis

„Vom Gebrauchsgegenstand zum Accessoire?“

Eine historische Perspektive auf den österreichischen Autokonsum
am Beispiel Fiat/Puch 500 und Mini

verfasst von / submitted by

Michael Ziehenberger, BA

angestrebter akademischer Grad / in partial fulfilment of the requirements for the
degree of

Master of Arts (MA)

Wien, 2022 / Vienna 2022

Studienkennzahl lt. Studienblatt /
degree programme code as it appears on
the student record sheet:

UA 066 803

Studienrichtung lt. Studienblatt /
degree programme as it appears on
the student record sheet:

Masterstudium Geschichte

Betreut von / Supervisor:

Mag. Dr. Oliver Kühschelm

ABSTRACT

Wenige Gegenstände wirken in unserer Gesellschaft so aggressiv nach außen, wenige fungieren so deutlich als Symbol für Erfolg und Wohlstand, wie das Auto. Kaum ein anderer Gegenstand ruft jedoch auch ähnlich viel Kritik hervor: Die Rahmenbedingungen für die „Freiheit auf vier Rädern“ haben sich durch gesellschaftliche und damit einhergehend politische Einwände gegen diese Form von Freiheit geändert – ebenso die Sehnsüchte, Bilder, Vorstellungen, die um den Gegenstand kreisen, und nicht zuletzt auch die Anforderungen, die von Konsumierenden an das Auto gestellt werden.

Diese Arbeit fragt anhand einer historischen Gegenüberstellung von zwei Automodellen, nämlich dem Fiat respektive Puch 500 und dem Mini in jeweils zwei Epochen, ob sich die Entwicklung des Autokonsums entlang von konsumsoziologischen Überlegungen, die einen Übergang von einer Gesellschaft der Industrie hin zu einer des Konsums annehmen, verstehen lässt: Hat sich der Kleinwagen vom pragmatischen Vehikel, das der Realisierung der angestrebten Massenmotorisierung diene, zu einem Statussymbol verändert?

Um diese Frage zu untersuchen, wurde eine interdisziplinär orientierte Perspektive gewählt und dementsprechend methodisch vielseitig vorgegangen: Auf eine kurze Modell-Geschichte des Autos und ihre Einbettung in einen konsumsoziologischen Kontext bauen eine Diskursanalyse von Autozeitungen und eine Inhaltsanalyse von eigens durchgeführten Experteninterviews auf. Die Studie beleuchtet auf diese Weise die österreichische Geschichte des Autokonsums vom Einsetzen der Massenmotorisierung in den 1950er-Jahren bis zu einem Paradigmenwechsel in den 2000er-Jahren.

VORWORT

Meine berufliche beziehungsweise journalistische Auseinandersetzung mit dem Thema Auto und Mobilität wirft immer wieder eine Menge Fragen auf, die nicht selten historischer Natur sind. Mit dieser Arbeit habe ich versucht, einerseits mit meinem Wissen über den Pkw und andererseits mit meinen im Bachelor- und Masterstudium Geschichte erworbenen Fähigkeiten einen Beitrag zur (österreichischen) Geschichte des Automobils zu leisten.

INHALTSVERZEICHNIS

ABSTRACT	2
VORWORT	3
EINFÜHRUNG IN DAS THEMA	5
FRAGESTELLUNG	6
FORSCHUNGSSTAND	7
VORGEHENSWEISE, METHODE UND QUELLENLAGE.....	8
THEORIE-TEIL 1: EINE GESCHICHTE DER KLEINEN AUTOS	10
THEORIE-TEIL 2: ÜBERGANG VOM GEBRAUCHSWERT ZUM REPRÄSENTATIONSWERT	18
ZULASSUNGSZAHLEN: PUCH 500 UND MINI SOWIE RELEVANTE MITBERWERBER IM VERGLEICH	23
DISKURSANALYSE	29
DIE UNTERSUCHTEN MEDIEN	30
DIE DARSTELLUNG DES THEMAS GEBRAUCHSWERT	31
DIE DARSTELLUNG DES THEMAS KLEINWAGEN AUS GESELLSCHAFTLICHER UND WIRTSCHAFTLICHER SICHT	40
WORTWAHL, AUSDRUCKSFORMEN, (SPRACHLICHE) BILDER	46
VERTEILUNG UND HÄUFIGKEIT VON BEITRÄGEN UND INSERATEN	53
DISKUSSION UND BEFUND NACH DER DISKURSANALYSE	55
KONTEXT-ERWEITERUNG	58
INTERVIEWS.....	60

ANALYSE DES ERSTEN INTERVIEW-BÜNDELS	62
ANALYSE DES ZWEITEN INTERVIEW-BÜNDELS	63
DIE DARSTELLUNG DES THEMAS GEBRAUCHSWERT	63
DIE DARSTELLUNG DES THEMAS KLEINWAGEN AUS GESELLSCHAFTLICHER UND WIRTSCHAFTLICHER SICHT	70
DARSTELLUNGEN DURCH WORTWAHL, AUSDRUCKSFORMEN, (SPRACHLICHE) BILDER	75
VERANSCHAULICHUNG MITHILFE DIGITALER METHODEN	76
KURZ-BEFUND ZUM ZWEITEN INTERVIEW-BÜNDEL	80
IN DEN KONTEXT DER ARBEIT GESTELLT	82
 <u>DISKUSSION</u>	 <u>84</u>
 <u>ERGEBNIS, ZUSAMMENFASSUNG UND AUSBLICK.....</u>	 <u>85</u>
 <u>BIBLIOGRAPHIE.....</u>	 <u>89</u>
 <u>INTERVIEW-TRANSKRIPTE</u>	 <u>93</u>

EINFÜHRUNG IN DAS THEMA

Nach dem Zweiten Weltkrieg setzt im sogenannten politischen Westen Europas (und somit – jedoch mit etwas Verzögerung – auch in Österreich) die Massenmotorisierung¹ ein, spätestens ab den 1960er-Jahren boomt der private PKW. Gab es 1945 nach Kriegsende beispielsweise in Wien nicht einmal 2000 angemeldete Autos, wuchs die Zahl bis 1970 auf 317.483, im Jahr 2000 waren es bereits 634.078². Der Kleinwagen (und seine Unterkategorie, der Kleinstwagen) an sich wurden zum Zweck der (Individual-) Motorisierung der Massen bald erfunden, er stellte den Einstieg in die Automobilität dar. Die weitläufige Sehnsucht der autoaffinen oder auf das Auto angewiesenen Bevölkerung, damit einhergehend der Konsum und damit wiederum in Wechselwirkung stehend auch der allgemeine Trend im Autobau kann über weite Strecken mit „je größer, desto besser“ beschrieben werden. Oder anders ausgedrückt: kleine Autos wollte man nicht fahren, sondern musste man in erster Linie. Die zunächst von der Autoindustrie angewandte Strategie, praktische Kleinwagen als zweckmäßige, aber vor allem leistbare Alternative zu Motorrädern zu verkaufen, wurde im Laufe der Jahre versucht, um eine emotionale Ebene zu erweitern: Sei es durch die Verbindung mit nationalem Stolz oder auch mit sportlichem Erfolg. Das Begehrlichkeiten weckende, kleine Auto ist also per se keine junge Erfindung. Mit Produkten wie dem Smart (Marken-Gründung 1994) oder dem neu aufgesetzten Mini erfuhren kleine Autos in den 2000er-Jahren weniger als pragmatische Möglichkeit, am Autoverkehr zu partizipieren, sondern vielmehr als gut aussehende „Stadtflitzer“ einen zweiten Frühling – eine Art kosmopolitische Welteinstellung beziehungsweise eine Vermittlung eines gewissen Lebensgefühls stand dort eher im Fokus, als die simple Antwort auf ein Mobilitätsbedürfnis, so wie es noch 40 Jahre früher der Fall war. Die jüngsten Zahlen sind dabei beachtlich: Vom nunmehr wieder enorm populär gewordenen Fiat 500 wurden beispielsweise allein im letzten, nicht durch das Coronavirus wirtschaftlich beeinflussten Jahr 2019 in Österreich über 6000³ Exemplare

¹ Eine universal gültige Definition für Massenmotorisierung gibt es nicht, es kann jedoch von ebendieser gesprochen werden, wenn das Verhältnis 1:10 von Pkw auf Einwohner*innen gegeben ist. Entscheidend für die Durchsetzung des privaten Pkws kann der Wandel des Autos hin zum Konsumgut durch die Verflechtung sowie die Einflussnahme der Automobilindustrie auf die (Verkehrs-) Politik angesehen werden. Vgl: SCHMUCKI Barbara, Automobilisierung. Neuere Forschungen zur Motorisierung. In: Archiv für Sozialgeschichte, Vol. 35. Bonn 1995, p. 583-586.

² Statistisches Jahrbuch Wien. Zitiert nach KREUZER Bernd, Die Stadt im Zeichen des Automobils. Wien seit 1945, In: RAPP Christian (Hrsg.), Spurwechsel. Wien lernt Auto fahren. Wien 2006, hier p. 66.

³ STATISTIK AUSTRIA, Kraftfahrzeuge-Neuzulassungen. Kfz-Zulassungen Jänner bis September 2019: https://www.statistik.at/web_de/statistiken/energie_umwelt_innovation_mobilitaet/verkehr/strasse/kraftfahrzeuge_neuzulassungen/index.html. Abgerufen am 26.05.2020.

neu zugelassen. Aktuell lag er im vergangenen Jahr 2021 sogar erstmals auf Platz eins der österreichischen Zulassungstatistik. Und dass trotz der heute neuen Fahrzeugklasse der „City-SUVs“, die Kleinwagen als das scheinbar adäquate Fahrzeug für den urbanen Raum Konkurrenz machen sollen. Eine Vermutung liegt somit nahe: Es haben sich über die Jahre hinweg die Bedeutung und die Nutzungsgewohnheiten vom „kleinen“ Automobil verändert.

Dieses Phänomen, nämlich der Übergang vom reinen Gebrauchswert hin zur Symbolik, ist bereits in anderen Gebieten mehrmals beobachtet worden, in der Soziologie wird gerne von der „Semiotisierung des Konsums“ gesprochen⁴. Aber traf das in den jeweiligen Phasen⁵ der Motorisierung nun auch auf den Kleinwagen in Österreich zu? Diese Überlegungen waren entscheidend für die Entwicklung der nun anschließenden Forschungsfrage.

FRAGESTELLUNG

Die Forschungs- beziehungsweise Leitfrage lautet ausformuliert: Welchen Bedeutungswandel hat der Kleinwagen von der ersten Phase der Individualmotorisierung (Mitte der 1950er bis Anfang der 1960er) bis zur Wiederbelebung des Kleinwagens (2000er) erfahren? Diese Entwicklungen sollen an zwei Fahrzeug-Modellen gezeigt werden: Am Puch beziehungsweise Fiat 500 und am Mini. Beide Fahrzeuge wurden sowohl im ersten Betrachtungszeitraum (beim 500er die exklusiv für Österreich bestimmte Version von Puch, beim Mini als Fahrzeug von Austin beziehungsweise Morris) als auch im zweiten (500er von Fiat, Mini als neues Modell von BMW) gerade neu vorgestellt und vertrieben. Anhand dieser Leitfrage können weitere Aspekte angerissen beziehungsweise in einen größeren Kontext (Übergang vom Gebrauchswert hin zum Symbolwert) eingebettete werden. Welche Fahrzeuge wurden in Österreich aus welchen Motiven (Nutzungsbestimmung, Budget und Status) in der Vergangenheit gekauft, welche sind es aktuell? Hat sich der Status des Autos tatsächlich weg vom Gebrauchsgegenstand und hin zum Lifestyle-Objekt orientiert, wie es die angebotenen Modelle suggerieren? Und wie stellt sich dies beispielsweise in Wien dar? Als einzige

⁴ Vgl: DI FALCO Daniel, Dinge von Bedeutung. Die Kulturosoziologie der Ware und das Auto. In: *soz:mag – Das Soziologie Magazin*, Ausgabe Nr. 10. Basel u.a. 2006, p. 10.

⁵ Einerseits dem Aufkommen der Kleinwagen im Zuge der Massenmotorisierung der 1950er-Jahre sowie der Markteinführung ihrer modernen Versionen in den 2000er-Jahren.

Millionenstadt Österreichs nimmt es eine Sonderrolle ein – für die Auto-Nutzung im urbanen Raum liegt die Verwendung eines kleinen Modells besonders nahe.

All diese Überlegungen können alternativ auch in einer präziser formulierten Fragestellung summiert werden: Wurden ökonomische Faktoren als primäres Kaufkriterium von Lifestyle-Überlegungen abgelöst?

Die große zeitliche Lücke zwischen den ausgewählten Epochen wird hier bewusst in Kauf genommen, ohne etwaige Ereignisse in diese Zwischenzeit hineinzuzinterpretieren, die nicht mit der hier praktizierten Forschung belegbar sind.

FORSCHUNGSSTAND

Das Automobil als Forschungsgegenstand (vor allem im Zusammenhang mit Österreich) erfreut sich nicht allzu großer Beliebtheit. Es gibt jedoch einige ambitionierte Ansätze, das Feld entsprechend zu erschließen. Die meisten von ebendiesen haben Nationalismus und den nationalen Habitus besonders im Fokus. Sehr inspirierend und maßgeblich an der Themenfindung beteiligt war der Sammelband des Technischen Museums Wien mit dem Titel „Spurwechsel. Wien lernt Auto fahren.“, der von Christian Rapp herausgegeben wurde. Die Beiträge umfassen allerlei Aspekte des Autofahrens in Wien und behandeln auch dezidiert das Thema Stadtverkehr in der Bundeshauptstadt, allerdings nicht zwingend aus einer wissenschaftlichen, sondern aus einer journalistischen Sicht. Als Überblickswerk zum Thema Autofahren in Österreich war ebenso der Sammelband „Autos, Helden und Mythen. Eine Kulturgeschichte des Automobils in Österreich“ von Thomas Karny und Matthias Marschik beeinflussend. Auf kultureller, sozialer und emotionaler Ebene widmen sich die Essays „Automobility and National Identity. Representation, Geography and Driving Practice.“ von Tim Edensor, „Automobilities. An Introduction.“ von Mike Featherstone und „Automotive Emotions, Feeling the Car.“ von Mimi Sheller (alle drei sind in „Theory, Culture and Society“ im Jahr 2004 erschienen) dem Thema Automobil. Aus kultureller Sicht auf diverse Länder (aber leider nicht auf Österreich bezogen) behandelt der Sammelband „Car Culturs“ von Daniel Miller das Thema Auto. Oliver Kühschelm geht in mehreren Aufsätzen (unter anderem „Automobilisierung auf Österreichisch. Zwei Anläufe einer Nationalisierung von Kleinwagen“ und „Nationale Konfigurationen im österreichischen Motorisierungsdiskurs 1950 – 1957“ auf das Phänomen Puch 500 ein, welches auch im Mittelpunkt dieser Arbeit stehen wird. Er weist insbesondere darauf hin, welch enormes Potenzial der Kleinwagen

als national aufgeladener Erinnerungsort haben kann. Alle angeführten Beiträge behandeln wie bereits angerissen auch einmal stärker, einmal weniger stark das Auto als Träger nationaler Identitäten sowie als Statussymbol. Dies sind zwei Faktoren, die bei meinem Vorhaben ebenfalls eine recht große Rolle spielen werden. Als gewichtiger Beitrag zur allgemeinen Automobilgeschichte kann das Buch „Geschichte des Autos“ von Kurt Möser bezeichnet werden, er bezieht sich allerdings hauptsächlich auf Deutschland. Überblicks-Beiträge zum Auto-Land Österreich haben viel mehr den Charakter einer heroischen Erzählung als den einer wissenschaftlichen Aufarbeitung.

Eingebettet ist das Thema in einem größeren Kontext, nämlich in einem konsumsoziologischen. Hier sind nicht nur die zentralen Standardwerke bedeutender Philosophen wie Adorno, Marcuse, Horkheimer oder Baudrillard relevant, sondern auch die zahlreichen Arbeiten, die sich mit dem Übergang von der Industriegesellschaft der Nachkriegszeit hin zu einer Konsumgesellschaft beschäftigen: Besonders aufgedrängt haben sich für diese Arbeit „Die Verfügbarkeit der Dinge“ von Dominik Schrage und „Die Erlebnisgesellschaft“ von Gerhard Schulze.

Um ein Bild von Haushaltsbudgets und Kaufverhalten nach dem Zweiten Weltkrieg in Österreich und speziell für Wien zu bekommen, bietet sich außerdem „Wien im 20. Jahrhundert. Wirtschaft, Bevölkerung, Konsum.“, unter anderem herausgegeben von Franz Eder, an.

VORGEHENSWEISE, METHODE UND QUELLENLAGE

Um die oben erwähnten Forschungsfragen beantworten zu können, soll diese Arbeit nach einer kurzen allgemeinen Einführung in die Geschichte des Klein- und Kleinstwagen auf drei Säulen aufbauen: Zunächst werden Zulassungszahlen ausgewertet, was einerseits eine ökonomische Perspektive bieten und andererseits die Zahlen deskriptiv darstellen soll (zum Beispiel wie hoch der Anteil an Kleinwagen gemessen am Gesamtvolumen am Fahrzeugmarkt in den beiden Epochen war). Die zweite Säule soll ein Medienspiegel zweier reichweitenstarker Automagazine der jeweiligen zwei Zeiträume darstellen, durch den der Diskurs rund um das Thema (mediale Darstellung des Kleinwagens, was sind Vorstellungen, sprachliche Bilder etc.) angerissen werden kann. Methodisch orientiert sich die Analyse an der skizzierten Diskursanalyse in „Geschichtstheorien“ von Tschigge, Walach und Zahlmann, sie ist aber auch von der Rekontextualisierung sozialer Praktiken nach Theo van Leeuwen (Mapping, Akteur*innen, Handlungsziele,

Instrumente der Handlung, Ergebnisse, Umstände, Zeit/Ort etc.) geprägt. Interessante Erkenntnisse über die Beweggründe, Umstände und Rechtfertigungen für den Kauf eines (Klein-) Wagens sind möglicherweise zu erwarten. Die letzte, ergänzende beziehungsweise erweiternde Säule dieser Arbeit stellt die Auswertung von Interviews dar. Deren Durchführung – die Datenerhebung als Ergänzung zur Diskursanalyse – und die anschließende Auswertung verlangen nach einer genaueren methodischen Reflexion und Erklärung. Oral History eignet sich nur bedingt, da sich die Methode vorrangig auf die Speicherung und Konservierung von Erinnerungen und Anschauungen bezieht. Denn es soll in dieser Masterarbeit nicht nur um das alleinige Festhalten eines Narrativs der Autonutzung in Österreich gehen, um es für weitere Forschungsvorhaben verfügbar zu machen⁶.

Da die Sichtweisen der Befragten, die tatsächlich Erfahrungen mit einem Kleinwagen haben sollen, im Mittelpunkt stehen, drängt sich ein Zugriff über sogenannte Leitfadeninterviews am ehesten auf. Diese sprechen zwar konkrete Themen an, animieren aber dennoch zu Narrationen⁷. Dafür sollen einerseits repräsentative Personen (zum Beispiel verschiedenen Geschlechts, Alters und sozialer Schichten) die vorwiegend in Österreich (auf Grund der hohen Autodichte speziell in Wien) leben (oder gelebt haben) sowie mehr oder weniger autoaffin sind, ausgewählt werden. Andererseits können auch Expert*innen, Journalist*innen oder auch Personen, die im Bereich des Autos arbeiten oder gearbeitet haben, befragt werden. Insgesamt wird so sowohl durch die Rücksichtnahme der Sicht der Konsument*innen als auch durch die Perspektive der Industrie ein kritisches Bild möglich gemacht. Die Fragen sollen langsam vom Allgemeinen zum Spezifischen übergehend folgende Themen ansprechen: Wie sehen Leute Kleinwägen, wie werden sie genutzt, wie wird damit umgegangen oder auch wie Nutzungserfahrungen sind und waren. Außerdem können sich Fragen rund um Ereignisse, wie beispielsweise die erste Autofahrt, drehen.

Für die Auswertung der Interviews bietet sich in erster Linie eine Inhaltsanalyse⁸ an. Diese Methode nimmt in Kauf, dass womöglich versucht wird, einen „objektiven Sinn“

⁶ Vgl: TSCHIGGERL Martin, WALACH Thomas, ZAHLMANN Stefan (Hrsg.): *Geschichtstheorie*. Wiesbaden 2019, p. 71-72.

⁷ Vgl: MEUSER Michael, Leitfadeninterview. In: BOHNSACK Ralf, GEIMER Alexander, MEUSER Michael (Hrsg.), *Hauptbegriffe Qualitativer Sozialforschung*. Opladen ⁴2018, p. 152.

⁸ MEUSER Michael, Inhaltsanalyse. In: BOHNSACK Ralf, GEIMER Alexander, MEUSER Michael (Hrsg.), *Hauptbegriffe Qualitativer Sozialforschung*. Opladen ⁴2018, p. 120-121.

zu konstruieren. Sie scheint hier sinnvoll, weil sie eher theoriegeleitet und weniger theoriegenerierend ist sowie durch eine Kategorisierung und ein streng regelgeleitetes Verfahren „qualitativ geleiteter Textanalyse“ auch größere Datenmengen bewältigbar macht. Mayring nennt diese Form der Inhaltsanalyse „qualitativ orientierte kategoriengeleitete Textanalyse“⁹. Ergänzend werden Worthäufigkeiten mit digitalen Methoden analysiert. Ein reflektierender Umgang quer durch die drei Säulen mit symbolisierender Terminologie und Konzepten versteht sich von selbst.

Diese drei genannten Ebenen, bezogen auf die zwei erwähnten Epochen angewendet, ergeben dann zwei Cluster sowie kontrastierende Strukturen. Anschließend können diese miteinander verglichen und in den Kontext gestellt werden.

THEORIE-TEIL 1: EINE GESCHICHTE DER KLEINEN AUTOS

„Früher gab es den Stadtwagen nur als Euphemismus. Man kannte die kleinen Autos und die großen Autos. Mit den kleinen fuhr man nicht gerne weit, eigentlich fuhr man überhaupt nicht gerne damit, weil sie brustschwache Armenhäusler-Gogos waren, auf die allseits herabgeschaut wurde. Sie waren billig, mehr hatten sie nicht zu bieten.“¹⁰

So beschreibt der Autor David Staretz den Charakter von kleinen Autos zu Beginn der individuellen Motorisierung (oder vielmehr Massenmotorisierung) in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhundert. Dass Autos immer leichter zu bedienen – und auch ganz allgemein praktischer – wurden, kam erst mit der oftmals als Demokratisierung des Individualverkehrs bezeichneten Entwicklung. Zu Beginn handelte es sich bei den meisten Gefährten mit vier Rädern um große und elegante, sprich teure Modelle, die sich nur die Elite leisten konnte. Mit dem Wandel des privat genutzten Autos weg vom Luxusgegenstand hin zum Konsumgut änderte sich auch die Konnotation der fahrbaren Untersätze, wie es der Philosoph Roland Barthes in „Mythen des Alltags“ beschreibt:

„Bisher ähnelte das superlativistische Auto eher einem Bestiarium der Kraft; nun wird es zugleich spiritueller und objektiver, und trotz mancher Konzessionen an den Modernismus (wie das leere Lenkrad) ist es häuslicher, besser jener sublimen Steigerung

⁹ Vgl: MEUSER Michael, Inhaltsanalyse. In: BOHNSACK Ralf, GEIMER Alexander, MEUSER Michael (Hrsg.), Hauptbegriffe Qualitativer Sozialforschung. Opladen 2018, p. 121.

¹⁰ STARETZ David, Commuten und tuten. In: RAPP Christian (Hrsg.), Spurwechsel. Wien lernt Auto fahren. Wien 2006, p. 119.

der Funktionalität angepaßt, die man bei unseren aktuellen Haushaltsgeräten findet [...]“¹¹

Zwar spricht Barthes hier konkret von einer etwas größeren Citroën-Baureihe, doch werden genau diese zwei von ihm angesprochenen Gegensätze aus höherer Bedeutung (spirituell) und pragmatischem Nutzwert und Leistbarkeit (objektiv) im Folgenden zunächst im Zuge einer Typengeschichte genauer beschrieben werden.

Obwohl schon von anderen Strömungen versucht zu instrumentalisieren¹², kann als Ausgangspunkt der Entwicklung hin zum leistbaren Auto für die Masse der VW Käfer (ursprünglich KdF¹³-Wagen) genannt werden. Das von Adolf Hitler und den Nationalsozialisten bereits Ende der 1930er-Jahre in Auftrag gegebene Fahrzeug sollte das Fortbewegungsmittel der Wahl¹⁴ für die Bevölkerung – eben ein Volkswagen – werden. Es handelte sich um ein kompaktes und simples Auto mit Heckantrieb (heißt: Motor und Antrieb befinden sich im Heck), und bot Platz für bis zu fünf Personen. Das Projekt konnte jedoch vor und zu Kriegszeiten nicht planmäßig umgesetzt werden, erst nach 1945¹⁵ nahm die Produktion und der Vertrieb richtig Fahrt auf. Der VW Käfer erfreute sich trotz einiger Nachteile, wie der suboptimalen Straßenlage oder den recht beengten Platzverhältnissen¹⁶, weltweiter Beliebtheit. Dies lag auch daran, dass erst nach und nach Alternativen von anderen Herstellern angeboten wurden. Zudem war das deutsche Marketing besonders effektiv. Der französische Hersteller Renault bot ab 1947 eine ähnlich konzipierte Alternative zum VW Käfer an, den 4CV (auch Cremeschnittchen

¹¹ BARTHES Roland, *Mythen des Alltags*. Berlin 2010, p. 197-198.

¹² Vgl: KÜHSCHMIDT Oliver, *Motorisierung in den 1950er Jahren: Der österreichische Volkswagen*. In: MOTZ-LINHART Reinelde (Red.), *Tagungsbericht des 25. Österreichischen Historikertag*. St. Pölten 2010, p. 221.

¹³ Benannt nach der nationalsozialistischen Gemeinschaft „Kraft durch Freude“.

¹⁴ Wichtig ist hier zu erwähnen, welchen Stellenwert das Auto für die Nazi-Politik hatte. Hierzu gibt es einiges an Literatur, beispielsweise: MARSCHIK Matthias, *Inszenierung des Regimes und/oder Modernisierung der „Volksgemeinschaft“*. *Das Automobil im Illustrierten Beobachter (1938 bis 1945)*. In: KARNY Thomas, MARSCHIK Matthias (Hrsg.), *Autos, Helden und Mythen. Eine Kulturgeschichte des Automobils in Österreich*. Wien 2015, p. 78-83.

¹⁵ Thomas Karny verweist auf die Strategie der Autoindustrie: „Man war [...] pragmatisch und weitsichtig genug, um zu wissen, dass jene, die jetzt noch mit dem Motorrad fahren, schon bald ein Auto haben wollten. Der Anspruch an den Komfort wuchs ebenso wie das Potenzial des Autos zum erschwinglichen Statusobjekt. An der Schnittstelle dieser beiden Entwicklungen stand der Kleinwagen.“ Zitat: KARNY Thomas, *Zwei Kleinwagen als automotiver Spiegel ihrer Zeit. Sie entsprachen der Größe des Landes, in dem sie gefertigt wurden und trugen in unterschiedlichen Zeiten zur Individualmotorisierung Österreichs bei: Das Steyr-Baby und der Puch 500*. In: KARNY Thomas, MARSCHIK Matthias (Hrsg.), *Autos, Helden und Mythen. Eine Kulturgeschichte des Automobils in Österreich*. Wien 2015, p. 75.

¹⁶ Vgl: MÖSER Kurt, *Geschichte des Autos*. Frankfurt 2002, p. 215.

genannt, CV ist die Abkürzung für die französische Steuer-Klasse). Sein Vorteil gegenüber der Konkurrenz aus Deutschland waren seine vier Türen, was das Ein- und Aussteigen für Passagiere deutlich erleichterte. Eine Klasse darunter war das Modell 2CV von Citroën angesiedelt (Vorstellung bereits 1948, aus Frankreich allerdings erst ab 1959 exportiert¹⁷). Die simple Konstruktion für bis zu vier Personen sollte eine noch preiswertere Lösung in Sachen Automobilität anbieten. Das Fahrzeug mit dem Spitznamen „Ente“ hatte im Vergleich zu den Modellen Käfer und 4CV den Motor sowie den Antrieb in der Front des Fahrzeuges untergebracht, eine Konstruktionsweise, die mehr Platz im Innenraum ermöglichte und sich deswegen weitgehend durchsetzen sollte. Eine gänzlich andere Ausrichtung beziehungsweise Nutzungsziel hatte das Modell „Isetta“. Sie wurde ursprünglich vom italienischen Hersteller ISO entworfen, schließlich aber mit eigenem Motor von BMW in Lizenz gebaut: Von 1955 bis 1962 wurden 160.000 Stück hergestellt, obwohl es sich hier mehr um eine unkonventionelle Art eines Moped-Autos mit vier Rädern, als um einen Kleinwagen mit überzeugendem Platzangebot handelte. Trotzdem gelang es der Isetta zum frühen Sinnbild des Wirtschaftswunders und des attraktiven Kleinstwagens zu werden¹⁸. Weitere erwähnenswerte Fahrzeuge in diesem Zusammenhang waren der am längsten produzierte Kleinwagen, das zunächst ausschließlich limousinenförmige Goggomobil (mit der Besonderheit, dass er als Vierrad-Roller, und nicht als Automobil angeboten wurde und trotzdem selbstbewusst als Kleinwagen auftrat¹⁹) sowie der von vielen Seiten gelobte²⁰ Fiat 600.

Export und Import waren zu dieser Zeit in Österreich noch nicht so ausgeprägt wie heute. Die einzelnen Länder bauten in erster Linie Fahrzeuge für den jeweils heimischen Markt. Auch in Österreich machte man sich schon lange Gedanken, wie man die Bevölkerung weiter motorisieren könnte, schon 1955 wurde von der Arbeiterzeitung verlautbart²¹, dass das Jahr der Massenmotorisierung gekommen sei. In Österreich kam man allerdings in regelmäßigen Abständen zur Conclusio, dass der Vertrieb eines heimischen Autos auf

¹⁷ Vgl: KURZE Peter, Kleinwagen der Fünfzigerjahre. Innen größer als außen. Bielefeld 2008, p. 44-47.

¹⁸ Vgl: Ebda., p. 51-54.

¹⁹ Der Werbeslogan „Teufelsding aus Dingolfing. Goggomobil – der Welterfolg eines Kleinwagens“ sollte keine Zweifel aufkommen lassen, ob es sich um einen Roller oder ein Auto handelte (Vgl: STADLINGER Hans, Alles über das Goggomobil. Der Welterfolg eines Kleinwagens. In: KATZLER Johannes (Hrsg.), Der Kleinwagen, Heft II. Wien 1958, p. 9.

²⁰ Vgl: MARSCHIK Matthias, Spitzkehre. Automobile Diskurse in der Arbeiter-Zeitung der 1950er-Jahre. In: KARNY Thomas, MARSCHIK Matthias (Hrsg.), Autos, Helden und Mythen. Eine Kulturgeschichte des Automobils in Österreich. Wien 2015, p. 111.

²¹ Vgl: Ebda., p. 111.

Grund der ungünstigen Wirtschafts- und Zollverhältnisse nicht rentabel sei.²² Unter anderem durch die Liberalisierung des Auto-Imports änderten sich jedoch im Jahr 1954 die Rahmenbedingungen. Die Konsequenz daraus war eine schon seit einiger Zeit laufende, aber sich nun deutlich intensiver gestaltende Kooperation mit dem italienischen Autobauer Fiat. Die wirtschaftlichen Voraussetzungen waren für eine Zusammenarbeit günstig²³, weltweit wurde die ausgewählte Bau-Basis Fiat 500 bald in die Herzen der Autofahrer*innen geschlossen. Er galt unter Zeitgenoss*innen als flottes und effizientes Fortbewegungsmittel, vor allem für Stadt. Mit an Bord war stets der italienische Charme²⁴. Da der von Puch modifizierte 500er eher in Richtung Kleinwagen mit Nähe zum Motorrad²⁵, ähnlich wie die weiter oben beschriebene Isetta oder das Goggomobil gedacht war, wurde nicht in der Auto-Stadt Steyr, sondern in Graz produziert²⁶. Als liebevoller oder auch belächelnder Spitzname wurde oft „Puchel“ oder „Puch-Schammerl“ verwendet. Der Austro-500er kam 1957 auf den Markt und basierte von der Karosserie her auf dem Fiat 500. Was den Platz im Innenraum und die Außenabmessungen angeht, war er zwar recht klein, hatte aber einen stärkeren Motor verbaut, um auch in den Bergen bei hohem Steigungsgrad gut zurechtzukommen. Doch für einen nachhaltigen Markterfolg war der Puch 500 schlichtweg zu spät dran. Bereits 1961 schrieb die Kleine Zeitung, dass Kleinwagen nahezu verschwunden und gleichzeitig die Straßen den Anforderungen des neuen Verkehrs nicht gewachsen seien²⁷. Längerfristig durchsetzen konnte sich das Konzept trotz anfänglich recht beachtlicher Verkaufszahlen also nicht:

²² Vgl: KÜHSCHMELM Oliver, *Automobilisierung auf Österreichisch. Zwei Anläufe einer Nationalisierung von Kleinwagen*. In: ders. (Hrsg.), *Konsum und Nation*. Bielefeld 2012, p. 180-181.

²³ Vgl: Ebda., p. 181-182.

²⁴ Vgl: HOLDEN Len, *More than a Marque. The Car as Symbol: Aspects of culture and Ideology*. In: THOMS David, HOLDEN Len, CLAYDON Tim (Hrsg.), *The Motor Car and Popular Culture in the 20th Century*. Aldershot 1998, p. 34.

²⁵ Zunächst war der Puch 500 nur mit Stoffdach zu haben, Marktanalysen sollen ergeben haben, dass vor allem Umsteiger*innen vom Moped auf das Auto eine Vorliebe dafür hätten (erst ab 1959 wechselte man zum Blech-Dach und nannte ihn „D“). Vgl: KARNY Thomas, *Zwei Kleinwagen als automotiver Spiegel ihrer Zeit. Sie entsprachen der Größe des Landes, in dem sie gefertigt wurden und trugen in unterschiedlichen Zeiten zur Individualmotorisierung Österreichs bei: Das Steyr-Baby und der Puch 500*. In: KARNY Thomas, MARSCHIK Matthias (Hrsg.), *Autos, Helden und Mythen. Eine Kulturgeschichte des Automobils in Österreich*. Wien 2015, p. 76.

²⁶ Vgl: KÜHSCHMELM Oliver, *Automobilisierung auf Österreichisch. Zwei Anläufe einer Nationalisierung von Kleinwagen*. In: ders. (Hrsg.), *Konsum und Nation*. Bielefeld 2012, p. 184.

²⁷ Vgl: MARSCHIK Matthias, *Spitzkehre. Automobile Diskurse in der Arbeiter-Zeitung der 1950er-Jahre*. In: KARNY Thomas, MARSCHIK Matthias (Hrsg.), *Autos, Helden und Mythen. Eine Kulturgeschichte des Automobils in Österreich*. Wien 2015, p. 124.

„So richtig sich in all den Jahren das technische Konzept des Wagens erwiesen hatte, so rasch überholte die wirtschaftliche Entwicklung in Österreich das kaufmännische Konzept des Unternehmens, dessen Ziel es war, mit bester Konstruktion und Produktionseinrichtungen einen Kleinwagen zu schaffen, der alle Anforderungen an ein modernes, vollwertiges Verkehrsmittel erfüllt. Nicht vorhersehen konnte das Management des Steyr-Daimler-Puch AG damals, dass Österreich einen derart raschen wirtschaftlichen Aufschwung nehmen und damit die breite Käuferschicht einen Lebensstandard erreichen würde, aufgrund dessen sie sich nicht mehr mit einem Kleinwagen zufrieden geben wollten.“²⁸

Eine neue Epoche sollte der britische Lösungsansatz für das Thema Massenmotorisierung einläuten: Der ab 1959 gebaute Kleinwagen Mini (von Morris beziehungsweise Austin parallel als 850 vertrieben) zeigte in vielen Bereichen visionäre Facetten, so war er einfach und effizient herzustellen, hatte gute beziehungsweise sportliche Fahreigenschaften und bot verhältnismäßig großzügig Platz. Seine revolutionäre Gestaltung mit Motor, Getriebe und Antrieb vorne machten seine positiven Eigenschaften aus. In den darauffolgenden Jahren setzten sich aus technischer Sicht eben dieses neue Fahrzeug-Konzept durch. Es löste die verhältnismäßig alten, aber beliebten Konstruktionen mit Heckantrieb, wie den VW Käfer, ab. Die neuen Klein²⁹-, aber vor allem die Kompaktwagen boten deutlich mehr Platz sowie Allround-Können und sind (nach wie vor) als vollwertige Autos für die ganze Familie zu verstehen, mit denen auch lange Fahrten in den Urlaub möglich sind. Dabei war stets das technische Ziel: Die Nutzlänge sollte der Baulänge nahekommen (ein Prinzip, das ursprünglich eben auch schon beim Mini verfolgt wurde). Typischer und prägender Vertreter ist dabei der VW Golf (1974). Aber auch der Renault R5³⁰ oder der Opel Kadett C erfreuten sich weitgehender Beliebtheit, die Baureihen (manchmal mit geänderten Namen) sind nach wie vor unter den beliebtesten Autos in Österreich, aber dazu später mehr. Möglich war diese Entwicklung, wie schon Hans Seper meint, durch die immer größer werdenden finanziellen Möglichkeiten seit den 1950er-Jahren. Oliver Kühschelm stellt in seinem

²⁸ SEPER Hans, Österreichische Automobilgeschichte. 1815 bis heute. Wien 1986, p. 328.

²⁹ Auch die Kleiwagen übernahmen dieses Konstruktionsprinzip, heute unterscheiden sie sich von den Kompakten nur mehr in der Größe, und nicht mehr in der Konstruktion.

³⁰ Der Paradigmenwechsel im Autobau wurde mit Frontantrieb und oben angeschlagener Heckklappe bei Renault schon zuvor mit dem R4 eingeläutet. Vgl: WIKIPEDIA, Renault R4: https://de.wikipedia.org/wiki/Renault_4. Abgerufen am 15.5.2021.

Text „Nationale Konfigurationen im österreichischen Motorisierungsdiskurs 1950–1975“ die Frage, wer sich damals überhaupt ein Auto leisten konnte und führt aus:

„Das Wirtschaftsforschungsinstitut (WIFO) berechnete 1957 die minimalen Betriebskosten eines Kleinwagens bei 12.000 gefahrenen Kilometern pro Jahr mit ca. 5000,– Schilling. Diesen Betrag hätten, so die Kalkulation, ausgehend vom Familieneinkommen, ca. 245.000 unselbstständige Beschäftigte aufbringen können. Freilich besaßen nur geschätzte 65.000 auch tatsächlich bereits einen PKW, (5, S.17 f.) und andererseits gab es ca. 2,2 Millionen Arbeiter/-innen und Angestellte. (7, S.24)“³¹

Im Laufe der Zeit stieg die Bereitschaft der Familien weiter, trotz der steigenden allgemeinen Kosten für den Unterhalt eines Automobils immer noch mehr für einen Wagen auszugeben:

„Anschaffung, Erhaltung und Betrieb des eigenen Fahrzeuges nahmen innerhalb der Haushaltsausgaben einen immer größeren Platz ein. Besonders in der zweiten Hälfte der 60er- und der ersten Hälfte der 70er-Jahre vervielfachten sich die realen Mehrausgaben: Zwischen 1965 und 1970 steigen sie auf das Dreifache, 1970 und 1975 um weiter 30 bis 50 Prozent.“³²

Das Auto als teuerste Anschaffung im Familienbudget hatte sich etabliert³³. Interessant sind die rasante Entwicklung und auch die Vorzeichen, unter denen über verschiedene Fahrzeug-Klassen in diesem Zusammenhang berichtet wurde. In den 1970er-Jahren kommt das Thema Kleinwagen im Zuge der Ölkrise und des „Abstriche machens“ vor, in der ersten Ausgabe von 1974 schaffte es der Fiat 126 Puch mit dem Titel „Passend für die Krise?“ sogar auf das Titelblatt³⁴ der Auto Revue. Wenn dort zuvor von einem Kleinwagen berichtet wurde, dann nur alibihalber (wie in der Februar-Ausgabe von 1972

³¹ KÜHSCHLM Oliver, Nationale Konfigurationen im österreichischen Motorisierungsdiskurs 1950–1975. In: BÖHLER Ingrid, PFANZELTER Eva, SPIELBÜCHLER Thomas, STEININGER Rolf (Hrsg.), 7. Österreichischer Zeitgeschichtetag. 1968 – Vorgeschichten – Folgen. Bestandsaufnahme der österreichischen Zeitgeschichte, Innsbruck 2010, p. 73.

³² EDER Franz X., Privater Konsum und Haushaltseinkommen im 20. Jahrhundert. In: EDER Franz, Wien im 20. Jahrhundert. Wirtschaft, Bevölkerung, Konsum. Innsbruck 2003, p. 239.

³³ Vgl: MARSCHIK Matthias, Das Ende des Automobils – das Automobil des. Endes. In: KARNY Thomas, MARSCHIK Matthias (Hrsg.), Autos, Helden und Mythen. Eine Kulturgeschichte des Automobils in Österreich. Wien 2015, p. 188.

³⁴ Vgl: MARSCHIK Matthias, „Jenseits von 200“. Ein euphorisches Autojahrzehnt mit Endzeitpanik im Spiegel der Autorevue der 1970er-Jahre. In: KARNY Thomas, MARSCHIK Matthias (Hrsg.), Autos, Helden und Mythen. Eine Kulturgeschichte des Automobils in Österreich. Wien 2015, p. 139-140.

über den Renault 6³⁵). Wurde nach der zweiten Ölkrise 1979/1980 noch 1982 vom „Konsum- und Gebrauchsgut“ gesprochen, wo hingegen 1984 unter anderem schon wieder Kleinwagen „mit kraftstrotzenden Motoren und breitbeinigem Fahrwerk“ vertreten waren³⁶. Auch kommen in den Medien die Kompaktwagen zur Sprache, vor allem die sportlichen, die laut Gewinn „einen günstigen Anschaffungspreis mit sportlichen Fahrleistungen und einem Mindestmaß (!) an automobilem Prestige verbinden.“³⁷ Nach Marschik trat in der Berichterstattung deutlich hervor, dass das Momentum des ökonomischen Wachstums der 1960er- und 1970er-Jahre zum Stillstand gekommen war, das „Autovolk“ dies aber nicht so wahr haben wollte.³⁸

Die Austria Presse Agentur berichtet über den Kleinwagen im Zusammenhang mit der Rezession im Jahr 1993: Die Autoren zeigen sich überrascht darüber, dass im darauffolgenden Jahr der Fokus auf umweltschonende Kleinwagen ausblieb. „Das Auto macht Spaß“ lautete auch in diesem Jahr das Motto des Genfer Automobilsalons³⁹. Trotzdem wurde in den 1990er-Jahren im Zusammenhang mit dem Auto die Umwelt-Frage in den Fokus gerückt. In Tirol, aber auch in den Ballungszentren des Ostens, kamen die Forderungen nach Tempolimits und Tonnagebegrenzungen auf⁴⁰. Dennoch wurde auch vermerkt, dass die Motorisierung nicht zu bremsen sei und in den 1990er-Jahren wohl die Vollmotorisierung eintreten würde⁴¹. Auch dort wieder: Das Thema Umwelt wurde erneut diskutiert, hier fiel ebenfalls das Wort Kleinwagen: Die APA schreibt dazu, dass die Autoindustrie mit sparsamen Kleinwagen zwar die Antwort hätte, allerdings diese von den Leuten nicht gekauft werden würden. Eine Gegenstimme kam vom Autohandel, der 1994 einen Trend hin zu schwächeren Motoren und zu Dieselautos wahrnahm⁴². Mit dem Aufkommen der Autofinanzierung erlebte die Auto-Euphorie auch

³⁵ Vgl: MARSCHIK Matthias, „Jenseits von 200“. Ein euphorisches Autojahrzehnt mit Endzeitpanik im Spiegel der Autorevue der 1970er-Jahre. In: KARNY Thomas, MARSCHIK Matthias (Hrsg.), Autos, Helden und Mythen. Eine Kulturgeschichte des Automobils in Österreich. Wien 2015, p. 137.

³⁶ Vgl: MARSCHIK Matthias, Fahrspaß versus Wirtschaftlichkeit. Die Widersprüche des Autofahrens in den 1980er-Jahren anhand der Berichte des Gewinn. In: KARNY Thomas, MARSCHIK Matthias (Hrsg.), Autos, Helden und Mythen. Eine Kulturgeschichte des Automobils in Österreich. Wien 2015, p. 156.

³⁷ Vgl: Ebda., p. 158.

³⁸ Vgl: Ebda., p. 159.

³⁹ Vgl: MARSCHIK Matthias, Märkte, Preise, Konzerne. Das Automobil als Kernbereich der Wirtschaftsliberalisierung im Blickfeld der Austria Presse Agentur. In: KARNY Thomas, MARSCHIK Matthias (Hrsg.), Autos, Helden und Mythen. Eine Kulturgeschichte des Automobils in Österreich. Wien 2015, p. 170.

⁴⁰ Vgl: Ebda., p. 171.

⁴¹ Vgl: Ebda., p. 171.

⁴² Vgl: Ebda., p. 172.

in der Kleinen Zeitung wieder neue Höhenflüge, in diesem Zuge bekam der Kleinwagen frischen Wind, wenn auch mit neuen Vorzeichen, denn nun sollte er viel Spaß auf vier Rädern bringen⁴³.

Trotz der hohen Kosten⁴⁴ und der nicht zu übersehenden negativen Auswirkungen (wie etwa die Umweltbelastung und zahlreiche Verkehrstote) erreichte das Automobil im Laufe der Zeit also einen enorm hohen Stellenwert in der Gesellschaft. So ist in alltäglichen Gesprächen die Frage „Wo stehen Sie?“ nicht wortwörtlich zu verstehen. Gemeint ist vielmehr der Ort des Parkplatzes. Auch da die Vollmotorisierung auf vier Rädern immer weiter voranschritt und dadurch weniger „besonders“ wurde, bekam das Thema Individualisierung einen immer höheren Stellenwert⁴⁵. Begehrlichkeiten wurden unter anderem über die Verbindung zum Motorsport geschaffen. Dort konnten die einzelnen Modelle beweisen, was in ihnen steckte. Parallel dazu wurden auch sportliche (oder sportlich aussehende) Versionen und Accessoires für die einzelnen Typen angeboten. Das gilt für die hier vorgestellten Kleinwagen Puch 500 und Mini genauso wie für Kompaktwagen, wie den VW Golf.

Allgemein gilt: Die größten und wirtschaftlich erfolgreichsten Modellreihen der hier vorgestellten Klein- und Kompaktwagen sind nach wie vor am Markt vertreten – und das weitgehend unverändert. Die Antriebs-Konzepte sind mehr oder weniger bis auf ein paar Details dieselben, Grundausrichtung und Nutzungskonzepte ebenso. Der Trend, dass die Nachfrage mehr in Richtung Kompaktwagen als Klein- oder Kleinstwagen geht, ist immer noch aktuell. Diese Regel wird jedoch von einer Ausnahme widerlegt, wie das Kapitel zum Thema Zulassungszahlen zeigen wird.

Spannend ist auch ein Blick auf die Erwähnung von Frauen im Zusammenhang mit dem Kleinwagen: Die Medien sahen Frauen und Kinder in der Opferrolle: *„Als aktive Konsumentinnen und Fahrerinnen kamen Frauen nur in Werbesujets von Kleinwagen*

⁴³ Vgl: MARSCHIK Matthias, Stärker, schneller, größer. Neue Ansprüche an das Automobil in den 1960er-Jahren am Beispiel der Kleinen Zeitung. In: KARNY Thomas, MARSCHIK Matthias (Hrsg.), Autos, Helden und Mythen. Eine Kulturgeschichte des Automobils in Österreich. Wien 2015, p. 125-126.

⁴⁴ Hier besteht freilich eine Wechselwirkung: Da der private Pkw so einen hohen Stellenwert hatte, konnten die Autofirmen gemäß der Prinzipien des Marktes wiederum höhere Preise verlangen.

⁴⁵ Vgl: MARSCHIK Matthias, Die Entzauberung des Automobils. Von Rallyestreifen, Spoilern und Sportauspuffen. In: KARNY Thomas, MARSCHIK Matthias (Hrsg.), Autos, Helden und Mythen. Eine Kulturgeschichte des Automobils in Österreich. Wien 2015, p. 150-151.

vor.“⁴⁶ In der Automobilwerbung ist laut Karny ihnen ein eng umrissener Platz zugewiesen: *„Ab der boomenden Phase der Individualmotorisierung etwa zwanzig Jahre nach Kriegsende wirbt sie als Motivatorin für den Kauf von einer bestimmten Marke und als Frau mit Familiensinn und entsprechender Verantwortung.“*⁴⁷

Auch der „Gewinn“ verband in den 1980er-Jahren den Kleinstwagen mit der Frau: Unter dem Titel „Myladys Flohzirkus“ testete das Magazin verschiedene Typen für die „holde Weiblichkeit“⁴⁸.

THEORIE-TEIL 2: ÜBERGANG VOM GEBRAUCHSWERT ZUM REPRÄSENTATIONSWERT

Rund um das Thema gibt es diverse relevante philosophische und kultursoziologische Überlegungen, in denen die hier gestellten Forschungsfragen eingebettet sind. Die bereits skizzierte Entwicklung des Automobils vollzog sich parallel zu systemkritischen Überlegungen diverser Wissenschaftler*innen. Vertreter der Kritischen Theorie der Frankfurter Schule wie Theodor Adorno, Herbert Marcuse oder Max Horkheimer attestieren der Gesellschaft einen vom Menschen selbst entfremdeten Charakter. Eine ihrer Kernthesen ist die Manipulation der Bedürfnisse⁴⁹. Die Masse sei durch die moderne Industriegesellschaft schon so weit beeinflusst, dass sie kein individuelles Glück abseits des Konsums mehr verspüren könne. Marcuse beschreibt es in „Versuch über die Befreiung“ folgendermaßen:

„Das Bedürfnis, technische Gebrauchsartikel, Apparate, Instrumente und Maschinen zu besitzen, zu konsumieren, zu bedienen, dauernd zu erneuern, Waren, die den Leuten angeboten und aufgedrängt werden, damit sie diese selbst bei Gefahr ihrer eigenen Zerstörung gebrauchen, ist zu einem ‚biologischen‘ Bedürfnis [...] geworden. Die zweite Natur des Menschen widersetzt sich jeder Veränderung, welche diese Abhängigkeit der

⁴⁶ Vgl: MARSCHIK Matthias, Spitzkehre. Automobile Diskurse in der Arbeiter-Zeitung der 1950er-Jahre. In: KARNY Thomas, MARSCHIK Matthias (Hrsg.), Autos, Helden und Mythen. Eine Kulturgeschichte des Automobils in Österreich. Wien 2015, p. 125.

⁴⁷ KARNY Thomas, Frauen am Volant. Personifizierter Sicherheitsappell, Verkehrsschreck, Boxenluder: Die Frau verkörpert im Kontext mit dem Auto viele Rollen. In: KARNY Thomas, MARSCHIK Matthias (Hrsg.), Autos, Helden und Mythen. Eine Kulturgeschichte des Automobils in Österreich. Wien 2015, p. 93.

⁴⁸ Vgl: MARSCHIK Matthias, Fahrspaß versus Wirtschaftlichkeit. Die Widersprüche des Autofahrens in den 1980er-Jahren anhand der Berichte des Gewinn. In: KARNY Thomas, MARSCHIK Matthias (Hrsg.), Autos, Helden und Mythen. Eine Kulturgeschichte des Automobils in Österreich. Wien 2015, p. 156.

⁴⁹ Vgl: SALAMUN Kurt, Was ist Philosophie? In: SALAMUN Kurt (Hrsg.), Was ist Philosophie? Tübingen 2009, p. 162.

Menschen von einem immer dichter mit Handelsartikeln gefüllten Markt sprengte oder vielleicht abschaffte [...]“⁵⁰

Angesichts der aufkommenden Massenmotorisierung, Modellvielfalt, der Kurzlebigkeit⁵¹ der Autos der 1950er- und 1960er-Jahre und der großen Zahl an Unfallopfern scheint der Befund nicht weit hergeholt.

Adorno und Horkheimer bringen in „Dialektik der Aufklärung“ (ursprünglich bereits 1944 verfasst, eine deutsche Übersetzung erschien erstmals 1969) neue Aspekte ins Spiel, die für die vorliegende Arbeit relevant sind, beispielsweise im Rahmen der Diskursanalyse. Ihre Sichtweise: Auch die Kulturindustrie sei zwingend vom Konsum und den einhergehenden wirtschaftlichen Zwängen abhängig. Sie meinen, dass Medien, die über Produkte (jeglicher Art) berichten, von der liberalen Wirtschaft so abgerichtet sind, dass sie für jede*n ein entsprechendes (Massen-) Produkt bewerben und so den Konsum fördern würden. Besonders spannend ist hier eine Passage, in denen direkt die Rolle von Medien bei der Berichterstattung über das Automobil angesprochen wird:

„Dass der Unterschied der Chrysler- von der General-Motor-Serie im Grund illusionär ist, weiß schon jedes Kind, das sich für die Unterschiede begeistert. Was die Kenner als Vorzüge und Nachteile besprechen, dient nur dazu, den Schein von Konkurrenz und Auswahlmöglichkeit zu verewigen.“⁵²

Genau dieser Befund wird hier ein zentraler Bestandteil der Untersuchung sein. Ist der Unterschied zwischen den einzelnen Produkten tatsächlich illusionär? Wie sind im Kontext das Auto und die Massenmotorisierung einzuordnen? Eine eingehendere Beschäftigung mit den Themen Konsumsoziologie und Kultur der Massen in der Gesellschaft des 20. und 21. Jahrhunderts drängt sich auf.

Im Jahr 1970 erschien „La Société de consommation“ („Die Konsumgesellschaft“) von Jean Baudrillard. Seine poststrukturalistischen Ausführungen haben eine ähnliche Stoßrichtung wie auch die Kritische Theorie – sie beklagen die Verwerflichkeit der

⁵⁰ MARCUS Herbert, Versuch über die Befreiung. Frankfurt 1969. Zitiert nach: SALAMUN Kurt, Was ist Philosophie? Tübingen ⁵2009, hier p. 163.

⁵¹ Nur wenige Autos schafften es zu dieser Zeit problemlos über 100.000 Kilometer.

⁵² ADORNO Theodor W, HORKHEIMER Max, Dialektik der Aufklärung. Philosophische Fragmente. Frankfurt am Main ¹⁶2006, p. 131.

„modernen“ Konsumgesellschaft. In seinen Ausführungen geht er immer wieder auf das Automobil sowie dessen Gebrauchswert ein:

*„Das Auto ist übrigens zweifellos einer der bevorzugten Brutstätten für die tägliche und überdauernde Verschwendung, sowohl der privaten als auch der kollektiven. Dies liegt nicht allein an seinem systematisch reduzierten Gebrauchswert, an seinem systematisch in die die Höhe getriebenen Prestige- und Modekoeffizienten, an den maßlosen Summen, die in das Fahrzeug investiert werden, sondern grundlegender sicherlich noch an dem spektakulären Opfer von Blech, Mechanik und Menschenleben, das der Verkehrsunfall darstellt [...]“.*⁵³

Wenn auch retropektiv die Ausführungen tendenziell recht pauschal wirken – die Ganzheits- und Totalitätsperspektive kann auch an der Kritischen Theorie kritisiert werden⁵⁴ –, spricht Baudrillard doch eine Entwicklung an, die wiederum in dieser Arbeit den Kern der Überlegung trifft, nämlich wie es sich mit dem Gebrauchswert verhält. Der Terminus an sich wurde im Übrigen schon von Marx verwendet: In „Das Kapital“ werden gleich im ersten Kapitel die zwei Faktoren der Ware, nämlich Gebrauchswert und Wert, beschrieben. Die Nützlichkeit eines Dinges würde es zum Gebrauchswert machen⁵⁵, meint Marx. Außerdem könne ein Ding Gebrauchswert sein, ohne Wert zu sein – zum Beispiel dann, wenn ein Nutzen nicht durch Arbeit entsteht, wie etwa bei natürlichen Wiesen⁵⁶. Auch wenn diese Betrachtungsweise freilich stark in eine philosophische Richtung geht und konkret für diese Arbeit schon sehr abstrakt erscheint, soll dieser Ansatz dennoch zumindest erwähnt sein.

Gernot Böhme untersucht im Gegensatz dazu nicht das Thema Arbeit oder die Produktionsverhältnisse, sondern konzentriert sich auf das System der Bedürfnisse⁵⁷. Ihre Befriedigung (und Steigerung) diene als Basis unseres Kapitalismus. Die Devise laute „Transformation von Bedürfnis in Begehrnis“. Das heißt, es geht nicht mehr um die Fortsetzung des Lebens (Reproduktion), sondern seine Steigerung. In Bezug auf die

⁵³ BAUDRILLARD Jean, Die Konsumgesellschaft. Ihre Mythen, ihre Strukturen. In: HELLMANN Kai-Uwe, SCHRAGE Dominik (Hrsg.), Konsumsoziologie und Massenkonsum. Wiesbaden 2014, p. 69.

⁵⁴ Vgl: SALAMUN Kurt, Was ist Philosophie? In: SALAMUN Kurt (Hrsg.), Was ist Philosophie? Tübingen 2009, p. 167.

⁵⁵ Vgl: MARX Karl, Das Kapital. Hamburg 2011, p. 50.

⁵⁶ Vgl: Ebda., p. 54.

⁵⁷ Vgl: BÖHME Gernot, Ästhetischer Kapitalismus. Berlin 2016, p. 2.

Mobilität ist durchaus ein Wandel erkennbar, der in dieser Arbeit untersucht werden soll – die Mobilität wird im Übrigen auch von Böhme angesprochen⁵⁸.

Auch Gerhard Schulze thematisiert den Gebrauchswert. Gleich zu Beginn der Einleitung seiner soziologischen Studie zur „Erlebnisgesellschaft“ meint er, dass Design und Produktimage zur Hauptsache geworden wären, Nützlichkeit und Funktionalität zum Accessoire⁵⁹. Im Laufe seiner Ausführungen geht er auch an mehreren Stellen auf das Auto ein. Er konstatiert, dass sich das Verhältnis von Konsument*innen und Waren geändert habe – der Gebrauchswert von Autos steige permanent, mit ihnen die Ansprüche an die Käufer*in. Einher geht das ständige Bewusstsein, dass bald eine neue Version des Produktes auf den Markt kommen würde, das wiederum mehr zu bieten hat. Ein Rennen im Namen des Konsums ist die Folge, das immer in einer Enttäuschung enden würde – der eigentlich verbesserte Gebrauchswert des Autos führt selten zu mehr Lebensglück⁶⁰:

„Kaum angeschafft und in Gebrauch genommen, werden die Dinge, die einen Augenblick vorher noch die Begehrlichkeit wachgerufen haben, bereits blasser. Dann man ihnen nur selten bleibenden Wert einräumt, dass man sich nicht immer wieder an ihnen freuen und sie wirklich auskosten kann, liegt auch an der ständigen Verbesserung des Gebrauchswertes. [...] Oft wird die Nachfrage nur noch durch nicht mehr ausnutzbare Qualitätsverbesserungen stimuliert. Der Abschied vom Gebrauchswert vollzieht sich im Übergang zur bloßen Symbolisierung von Neuheiten durch Accessoires wie neues Design [...]“⁶¹

Dieser Übergang wird auch von Dominik Schrage betont. In „Die Verfügbarkeit der Dinge“ widmet er sich im zweiten Teil mit dem Titel „Moderner Massenkonsum“ dem Phänomen Ford. Auch wenn die dort angesprochenen Entwicklungen nicht in dem in der vorliegenden Arbeit untersuchten Zeitraum passiert sind, werden Überlegungen angesprochen, die dennoch relevant erscheinen. Am Beispiel Ford wird herausgearbeitet, dass sich Produktumstellungen orientiert an den Mechanismen von Mode und sozialer Distinktion durchgesetzt haben – die Massenproduktion sei abhängig von den steigenden Begehrlichkeiten und Ansprüchen⁶². Einher geht der Wandel in der Ausrichtung der

⁵⁸ Vgl: BÖHME Gernot, Ästhetischer Kapitalismus. Berlin 2016, p. 10-11.

⁵⁹ Vgl: SCHULZE Gerhard, Die Erlebnisgesellschaft. Kultursoziologie der Gegenwart. Frankfurt ²2005, p. 13.

⁶⁰ Vgl: Ebda., p. 63.

⁶¹ Ebda., p. 63.

⁶² Vgl: SCHRAGE Dominik, Die Verfügbarkeit der Dinge. Eine historische Soziologie des Konsums. Frankfurt 2009, p. 188.

Autoindustrie bezogen auf die sich ändernde Rolle beziehungsweise der Bedürfnisse der Konsument*innen. Dies wurde bereits 1923 von Hazel Kyrk in „Theory of Consumption“ thematisiert, Schrage geht auf seine Überlegungen ein:

„Hazel Kyrks Fragestellung weist indes darauf hin, dass die Fordsche Vorstellung, man könne neue Grundbedürfnisse schaffen, ohne zugleich auch unvorhersehbare Begehrlichkeiten freizusetzen, bereits in den 1920er Jahren illusorisch ist. Denn die Einnahme der Konsumentenrolle hat – das zeigt sich in der empirischen Volatilität der Konsumentenwünsche, nicht zuletzt bezüglich der Automobile – weniger mit der Befriedigung von Bedürfnissen als mit der Erzeugung von Begehrlichkeiten zu tun, die eben nur begrenzt kalkulierbar sind.“⁶³

Klar ist jedenfalls, dass das Auto seit „Ford“ zu einem der bedeutendsten Massenkonsumgüter geworden ist und die westliche Welt weite Teile ihres (sozioökonomischen) Lebens darauf ausrichtet, daran besteht kein Zweifel:

„The visibility and influence of the car as a key object of mass production, the impact on spatial organization through roads, city layout, suburban housing and shopping malls, are undisputed.“⁶⁴

Abseits der Sozialwissenschaften kommt auch in den Wirtschaftswissenschaften der Gebrauchswert vor, allerdings im Kontext des Nutzwertes und auch des Geltungsnutzen:

„Nutzwert im Sinne dieser Unterlage ist der in Geld bewertete Nutzen, den die erforderliche Anzahl potenzieller Kunden den Funktionen und Eigenschaften eines Erzeugnisses beimisst. Er ergibt sich aus Gebrauchs- und Geltungsnutzen.“⁶⁵

Eine aktuelle, simplifizierte Definition könnte in Bezug auf das Auto schemenhaft lauten:

- Gebrauchswert: Komme ich an?
- Nutzwert: Geht es meinem Rücken danach gut beziehungsweise hat sich die Anschaffung des neuen Modells gelohnt?
- Geltungswert: Wenn mich die Nachbar*innen sehen, fühle ich mich dabei gut?

⁶³ SCHRAGE Dominik, Die Verfügbarkeit der Dinge. Eine historische Soziologie des Konsums. Frankfurt 2009, p. 190.

⁶⁴ FEATHERSTONE Mike, Automobilities, An Introduction. In: Theory, Culture and Society, Vol. 21 (4/5). London 2004, p. 1.

⁶⁵ BRONNER Albert, Angebots- und Projektkalkulation: Leitfaden für Praktiker. Berlin 1996, p. 7.

Im Sprachgebrauch des Betrachtungszeitraumes findet der Gebrauchswert durchaus Verwendung. AUSTRO MOTOR-Redakteur Patleich schreibt in der Dezember-Ausgabe 1957 über den Citroën DS 9 unter dem Motto der Gebrauchswertprüfung. Ganz allgemein bildet diese eine Art Test-Kategorie im Magazin dar. Liest man den Text jedoch aufmerksam, werden die Themen, die hier als Gebrauchswert verstanden werden könnten nicht explizit erwähnt. Vielmehr gleicht hier die Gebrauchswertprüfung eher einem gewissenhaften (Alltags-)Test. Heute ist der Begriff allgemein nicht mehr so gängig⁶⁶ – beim Autotest ist er quasi non-existent. Ist diese Erkenntnis vielleicht schon sinnbildlich für die Entwicklung?

Die hier zitierten Soziologen sind sich jedenfalls weitgehend darüber einig, dass der Gebrauchswert schwindet und der symbolische Wert das Ruder übernommen hat. Anders ausgedrückt: Die Ökonomie orientiert sich zunehmend am Inszenierungswert. Einwand an diesem Befund kommt jedoch von Daniel Di Falco, der in „Die Kulturosoziologie der Ware und das Auto“ meint, dass der Gebrauchswert noch immer eine Rolle spiele, da sich der Konsum immer wieder über die technisch-praktischen Eigenschaften der Dinge legitimiere⁶⁷. Wie sich dieses Phänomen in Bezug auf die Forschungsfrage sowie aus der historischen Perspektive verhält, soll im Folgenden ausgeführt werden.

ZULASSUNGSZAHLEN: PUCH 500 UND MINI SOWIE RELEVANTE MITBERWERBER IM VERGLEICH

Für die Auswertung der Zulassungszahlen bieten sich in erster Linie die Aufzeichnungen der Statistik Austria (konkret die jährlich herausgegebenen Zusammenfassungen) an. Ab der Ausgabe für das Jahr 1957 scheint der Steyr-Puch 500 in diesen Quellen auf. Im beschreibenden Text auf den ersten Seiten wird auf das Fahrzeug eingegangen. Der 500er sei vom Markt relativ gut aufgenommen worden, 778 Neuwagen wurden angemeldet (die meisten davon in Wien). Außerdem spannend: Die im Vergleich zum Vorjahr um 13 Prozent rückgängigen Zahlen werden mit der zunehmenden Sättigung des Kraftfahrzeugmarktes erklärt. Die Zulassungen würden sich dennoch weg von den Motorrädern hin zu den besonders marktgängigen Typen der Klein- und Mittelwagen

⁶⁶ TÜV Austria versteht darunter beispielsweise die „Kontrolle von Aufschriften am Gerät und auf der Verpackung hinsichtlich der österreichischen Gesetze“.

⁶⁷ Vgl: DI FALCO Daniel, Dinge von Bedeutung. Die Kulturosoziologie der Ware und das Auto. In: *soz:mag – Das Soziologie Magazin*, Ausgabe Nr. 10. Basel u.a. 2006, p. 10.

verschieben. Zudem interessant: Bei Zugmaschinen, Motorrädern etc. würden hauptsächlich inländische Produkte gekauft werden, bei den Personenkraftwagen überwogen ausländische.

1958 wurden dann 7329 500er zugelassen, 1959 war als Steyr-Puch als Hersteller hinter Volkswagen und Opel Olympia auf Platz Drei, allerdings mit nur einem Fünftel der Mengen an Autos (7624 500er), die VW zugelassen hatte – der Käfer war das mit Abstand am weitesten verbreitete Auto in Österreich⁶⁸. Im selben Jahr kam auch der Mini auf den Markt: Insgesamt 20 wurden als Austin 850 angegeben, 9 als Morris 850. Auch 1960 lag Wien ganz vorne, nahezu ein Drittel aller Neuzulassungen fiel auf die Bundeshauptstadt. 82 Prozent waren ausländische Fahrzeuge, die Kleinwagen hatten einen Anteil von 10 Prozent, der fast vollständig vom Puch 500 (7101 Stück) besetzt war. Minis wurden 28 (Austin) beziehungsweise 14 (Morris) zugelassen. 1961 wurden 4818 500er, und insgesamt 39 beziehungsweise 46 Minis zugelassen. 1963 sind 1880 50er, 282 Austin und 149 Morris vermerkt. Von den Sportversionen 650 T sowie Cooper wurden 1663 respektive 26 zugelassen. Für den Puch 500 war der Höhenflug 1962 vorbei, die Verkaufszahlen brachen komplett ein, ehe sie gegen Mitte der 60er-Jahre gegen Null gingen. 1965 steht im einleitenden Text der Statistik Austria geschrieben, dass die Zunahme an PKW vor allem die Mittelklasse betraf, Rückgänge gab es bei den Kleinwagen bis 500 ccm, zu denen auch der 500er gehört. Es wurden nur mehr 839 Stück neu zugelassen, vom Austin 443, vom Morris 340. Das Sportmodell „Cooper“ kam auf 72 plus 44 Autos, der 650 T auf 530. Anhand der Tabelle auf Seite 25 ist die allgemeine Entwicklung gut ablesbar. Der Puch 500 wurde vor allem in den Jahren direkt nach der Markteinführung besonders gut angenommen, die Zulassungszahlen sanken dann aber recht rasch ab. Der Mini hingegen brauchte etwas Zeit, um Fahrt aufzunehmen und wurde im Vergleich zu den anderen beiden berücksichtigten Autos niemals zur Massen-Ware. Der Erfolg des VW Käfer wurde in den 50er- und 60er-Jahren durch das Aufkommen der kleineren Konkurrenz nicht gebremst, die Gründe für dessen Erfolg sind vielschichtig: Das lag sowohl an der Vorgeschichte als Kdf-Wagen sowie in der militärischen Nutzung, als auch an der hohen Verfügbarkeit, dem Gebrauchswertempfinden und der „imagined

⁶⁸ Vgl: KÜHSCHERM Oliver, Motorisierung in den 1950er Jahren: Der österreichische Volkswagen. In: MOTZ-LINHART Reineide (Red.), Tagungsbericht des 25. Österreichischen Historikertag. St. Pölten 2010, p. 222.

community“ rund um die Marke Volkswagen und Ferdinand Porsche⁶⁹. Viele dieser Aspekte werden auch in den Interviews im Laufe dieser Arbeit angesprochen.

Anders sieht es im zweiten Betrachtungszeitraum aus: Fiat 500 und Mini verzeichnen nach ihrer jeweiligen Markteinführung einen stetigen Anstieg⁷⁰, der Bestand an VW Golf nimmt hingegen ab (eine Ausnahme ist das Jahr 2004, in dem der neu eingeführte Golf V für einen leichten Anstieg sorgte). Grund für die Abnahme des VW-Bestandes ist sicherlich nicht durch eine steigende Unbeliebtheit des Autos zu erklären, sondern vielmehr an dem immer größer werdenden Angebot an Unterversionen wie dem Kombi (die allesamt hier statistisch nicht berücksichtigt wurden) und dem Aufkommen des weitgehend baugleichen, aber günstigeren Skoda Octavia. Außerdem wird bei einer genaueren Betrachtung der Quelle auch deutlich, dass viele alte Golf-Versionen immer öfter abgemeldet wurden.

Auf Grund der Tatsache, dass in Testberichten bei Kleinwagen oft von „Stadtautos“ die Rede war, und bei den Zulassungszahlen in den 1950ern und 1960ern vor allem Wien besonders stark waren, lohnt es sich, die Zahlen der Bundeshauptstadt immer gesondert beziehungsweise getrennt zu betrachten. Als Quellen für Anzahl und Typ der von den Wiener*innen gekauften Autos können natürlich ebenfalls diverse Zulassungsstatistiken herangezogen werden. Ganz allgemein steigen die zugelassenen Kraftfahrzeuge in Wien stetig an: 1945 gibt es 1.786, 1950 17.692, 1955 48.149, 1960 131.974, 1970 317.483, 1975 400.673, 1980 466.096, 1985 492.003, 1990 542.814, 1995 589.159, 2000 634.078, 2005 655.806⁷¹. Im Jahr 2018 gab es in Wien 709.288⁷² Pkws. Was heißt das für den Verkehr an sich? An der Opernkreuzung wurden unter recht ähnlichen verkehrstechnischen Umständen 1951 an einem Tag 11.478 Autos, 1956 fast schon 22.000 und 1961 wiederum bereits mehr als doppelt so viele, nämlich knapp 61.000⁷³ Autos gezählt. Die Straßen mussten für so ein hohes Verkehrsaufkommen geändert

⁶⁹ Vgl: KÜHSCHMIDT Oliver, Nationale Konfigurationen im österreichischen Motorisierungsdiskurs 1950–1975. In: BÖHLER Ingrid, PFANZELTER Eva, SPIELBÜCHLER Thomas, STEININGER Rolf (Hrsg.), 7. Österreichischer Zeitgeschichtetag. 1968 – Vorgeschichten – Folgen. Bestandsaufnahme der österreichischen Zeitgeschichte, Innsbruck 2010, p. 80-81.

⁷⁰ Beim Fiat 500 verkaufte sich die Basis-Motorisierung besonders gut, beim Mini der sportlichere Cooper.

⁷¹ Zitiert nach KREUZER Bernd, Die Stadt im Zeichen des Automobils. Wien seit 1945, in: Statistisches Jahrbuch Wien, hier p. 69.

⁷² statista, Anzahl der Pkw in Wien von 2008 bis 2020: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/683923/umfrage/pkw-bestand-in-wien/>. Abgerufen am 12.1.2020.

⁷³ Statistisches Jahrbuch Wien. Zitiert nach KREUZER Bernd, Die Stadt im Zeichen des Automobils. Wien seit 1945, In: RAPP Christian (Hrsg.), Spurwechsel. Wien lernt Auto fahren. Wien 2006, hier p. 66.

werden, sie wurden folglich immer mehr auf das Auto ausgerichtet⁷⁴. Zusätzlich dazu wurden auch noch Parkgaragen gebaut:

„Alleine zwischen 1956 und 1965 wurden in Wien 6.166 Garagen mit einer Nutzfläche von über 320.000 m² neu errichtet oder wieder hergestellt.“⁷⁵

Und weiter schreibt Bernhard Kreuzer:

„Am neuen Markt entstand Ende der 50er-Jahre das erste Parkhaus Wiens, der sogenannte Autolift, ein zwölfstöckiges Gebäude mit vier Aufzügen und Platz für circa dreihundert Autos.“⁷⁶

Ein Vergleich der Anzahl an Pkws mit der Anzahl an Einwohner*innen Wiens ist besonders spannend, da die Bevölkerung bis in die 90er-Jahre abnahm (1951 waren es 1.616.125, 1981 1.531.346⁷⁷), erst dann lebten wieder mehr Menschen in der Bundeshauptstadt (2018 sind es 1.888.776⁷⁸). Also erscheint es umso logischer, dass die Kfz-Ausstattung der Wiener Haushalte im 20. Jahrhundert enorm steigt, nämlich von 1950 unter 5 pro 100 Haushalte bis 2001 über 80⁷⁹.

Kauft man in Wien nun statistisch gesehen eher Kleinwagen beziehungsweise „Stadtautos“? Hierzu dient als Beispiel der Februar 2019⁸⁰: Bei Volkswagen wurden vom Kompaktwagen Golf 217⁸¹, vom Kleinwagen Polo 72, vom Kleinstwagen UP! nur 9 und von den SUVs T-Roc und Tiguan 77 respektive 58 Autos in verschiedenen Versionen zugelassen. Beim damaligen österreichweiten Spitzenreiter und von den

⁷⁴ Vgl: Statistisches Jahrbuch Wien. Zitiert nach KREUZER Bernd, Die Stadt im Zeichen des Automobils. Wien seit 1945, In: RAPP Christian (Hrsg.), Spurwechsel. Wien lernt Auto fahren. Wien 2006, hier p. 67-69.

⁷⁵ Statistisches Jahrbuch Wien. Zitiert nach KREUZER Bernd, Die Stadt im Zeichen des Automobils. Wien seit 1945, In: RAPP Christian (Hrsg.), Spurwechsel. Wien lernt Auto fahren. Wien 2006, hier p. 67-69.

⁷⁶ Ebda., hier p. 69.

⁷⁷ Wien Geschichte Wiki, Bevölkerung: <https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Bevölkerung>. Abgerufen am 12.1.2020.

⁷⁸ statista, Bevölkerung von Wien von 2012 bis 2022: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/317867/umfrage/prognose-zur-bevoelkerungsentwicklung-in-wien/>. Abgerufen am 12.1.2020.

⁷⁹ Vgl: EDER Franz X., Privater Konsum und Haushaltseinkommen im 20. Jahrhundert. In: EDER Franz, Wien im 20. Jahrhundert. Wirtschaft, Bevölkerung, Konsum. Innsbruck 2003, in: Statistisches Jahrbuch Wien, hier p. 284.

⁸⁰ Es ist hier wichtig zu beachten, dass durch die Coronapandemie die Zulassungszahlen ab 2020 nicht repräsentativ sind.

⁸¹ Er liegt im gleichen Zeitraum in Österreich auf Platz zwei.

Außenabmessungen her deutlich größerem Skoda Octavia⁸² wurden im Februar 303 zugelassen, vom deutlich kleineren Fabia nur 72.

Wie sieht es mit den „Kult-Autos“ wie dem Fiat 500, der ja die erwähnte historisch-kulturelle Verbindung zu Österreich hat, in Wien aus? Es wurden 39 Exemplare zugelassen, im Vergleich dazu wurden im Bundesland Salzburg (das weniger als ein Drittel der Einwohner hat) nur 10, in Oberösterreich (rund 20 Prozent weniger Einwohner als Wien) hingegen 70⁸³. Von der deutlich teureren Sport-Version (Abarth) wurden allerdings in Wien 14, in Salzburg keiner und in Oberösterreich nur vier zugelassen⁸⁴.

Wenn man sich das teure „Stadttauto“ Smart anschaut, ergibt sich ein eindeutiges Bild: In Wien wurden 23, in Salzburg und Oberösterreich jeweils sechs zugelassen.

Werfen wir einen Blick auf den prozentuellen Anteil von Kleinwagen im Vergleich zu SUVs (auch im Vergleich mit den Ländern Salzburg und Oberösterreich). Beispielhaft wurde hier die Marke Opel herangezogen. In Wien sind 44 Prozent Klein- und Kompaktwagen und 32 Prozent SUVs zugelassen worden, in Salzburg 38 Prozent kleine und kompakte und 44 Prozent SUVs sowie in Oberösterreich 50 Prozent Klein- und Kompaktwagen und 42 Prozent SUVs. Im Premiumbereich wurden übrigens von der Marke Land Rover, die nur mittlere bis große SUVs produziert, in Wien 30, in Salzburg hingegen nur rund halb so viele (nämlich 16) und in Oberösterreich gar nur 13 neu angemeldet.

Für endgültige Aussagen müsste man sich die Zulassungszahlen natürlich noch weitreichender anschauen, doch zeigen die Zahlen schon klare Tendenzen: Klein- und Kompaktwagen sind in Wien zwar sehr beliebt, die Außenabmessungen des Fahrzeuges spielen jedoch nicht die entscheidende Rolle, sondern andere Gründe – möglicherweise der Nutzwert oder Prestige-Faktoren, denen auf Grund der (historisch gesehen⁸⁵) höheren Kaufkraft in Wien auch nachgegangen werden kann. Anders ist beispielweise der Unterschied zwischen Octavia und Fabia bei der Marke Skoda nicht zu erklären.

⁸² Es handelt sich bei ihm um eine Limousine beziehungsweise einen Kombi.

⁸³ Möglicherweise ein Indiz dafür, dass „Urbanität“ – wofür der Fiat 500 auch steht – als kulturelle Größe auch im vergleichsweise ländlichen Oberösterreich gelebt werden kann.

⁸⁴ Das kann eventuell auch daran liegen, da der Gründer der Marke Karl Abarth Wiener Wurzeln hat.

⁸⁵ Sieht man sich den BIP pro Kopf-Vergleich der einzelnen Bundesländer im Zeitraum 2000 bis 2018 an, hat Wien den mit Abstand geringsten Zuwachs zu verzeichnen (Quelle: Wikipedia, Liste der österreichischen Bundesländer nach Bruttoinlandsprodukt: https://de.wikipedia.org/wiki/Liste_der_österreichischen_Bundesländer_nach_Bruttoinlandsprodukt. Abgerufen am 21.12.2021.

Besonderer Beliebtheit erfreuen sich auch immer mehr die neue Fahrzeugklasse der Cross-Overs oder City-SUV, die technisch meist auf einem Klein- oder Kompaktwagen basieren (so baut der VW T-Roc auf dem VW Golf auf), aber etwas höhergestellt sind und so eine bessere Sicht auf die Straße erlauben.

Jegliche Zulassungszahlen des Februars wurden mit dem des Jänners verglichen, es ergab sich durchgehend ein beinahe identes Bild.

Erwähnung verdient zudem noch die aktuellen, bundesweiten Entwicklungen: 2021 war der Fiat 500 auf Grund der Vertriebs-Politik (Rabatte und Aktionen), Lieferschwierigkeiten bei der Konkurrenz und dem Verkaufs-Boost durch die neuere Version (die aktuell nur als Elektroauto verfügbar ist) sogar auf Platz Eins in Österreich bei den Neuzulassungen. Stark aufgeholt hat auch der „konventionelle“ Kleinwagen VW Polo, der aktuell sogar vor der Kompaktklasse liegt, die wiederum seit dem Käfer (also seit dem Zweiten Weltkrieg) bis auf eine Ausnahme immer vorne war. Auf Grund der Corona-Krise und dem Lieferengpass bei den für die Fahrzeugproduktion nötigen Halbleitern sind die Jahre 2020 und 2021 statistisch mit Vorsicht zu genießen. In den Jahren davor war mit dem Skoda Octavia und dem VW Golf jeweils ein klassischer Kompaktwagen an der Spitzer der Statistik.

Tabellen: Neuzulassungen im ersten Betrachtungszeitraum, Bestand im zweiten Betrachtungszeitraum

Neuzulassungen (Quelle: Statistik Austria)

Jahr	Steyr-Puch 500	Austin/Morris 850	VW Käfer
1956			9141
1957	21		12339
1958	7329		13931
1959	7624	29	15384
1960	7101	42	19566
1961	4818	85	21519
1962	3334	244	20710
1963	1880	431	18241
1964	1368	603	18597
1965	839	783	22680

Bestand (Quelle: Statistik Austria)

Jahr	Fiat 500	Mini	VW Golf
2001		328	384840
2002		1797	362520
2003		3204	362588
2004		4498	364418
2005		5834	357989
2006		6899	350641
2007	343	8521	343137
2008	3066	9828	331132
2009	5828	11241	323745
2010	8470	13389	318393

DISKURSANALYSE

In der durchgeführten Diskursanalyse spiegeln sich die zwei für die Forschungsfrage relevanten Zeiträume wider: Es wurden jeweils zwei Titel ausgesucht, die in ihrer entsprechenden Epoche mit einer signifikant hohen Reichweite prägend waren. Für den ersten Schub an Kleinwagen wurden die beiden Mitgliedermagazine der österreichischen Verkehrsklubs ÖAMTC und ARBÖ herangezogen⁸⁶, die auch jeweils als Organ der beiden in den Betrachtungszeiträumen größten politischen Parteien in Österreich, nämlich der ÖVP und der SPÖ agierten (und das gewissermaßen auch heute noch tun). Für den zweiten Zeitraum wurden die beiden auflagenstärksten Automagazine Österreichs gewählt, die ebenfalls unterschiedliche Charakteristika und somit auch Zielgruppen aufweisen. Für die Untersuchung wurden primär Inhalte zum Thema Kleinwagen unter besonderer Berücksichtigung des Puch 500 und Morris beziehungsweise Austin 850 (Mini) sowie dem neuen Mini (nun unter BMW-Regie) und Fiat 500 als die verglichenen Modelle berücksichtigt.

Für den ersten Betrachtungszeitraum gilt: Bezugnehmend auf das Erscheinungsjahr des Puch 500 sowie des Morris/Austin Mini wurden die Untersuchungen mit den jeweiligen Juli-Ausgaben von 1957 begonnen und nach gut fünf Jahren mit der August-Ausgabe von

⁸⁶ Die heute handelsüblichen Automagazine wie die Auto Revue gab es damals noch nicht. Andere wiederrum existieren heute nicht mehr, so etwa AUSTRO MOTOR.

1962 abgeschlossen⁸⁷. Für den zweiten Betrachtungszeitraum wurden die Ausgaben 10/2000 bis 12/2007 berücksichtigt. Ziel ist zu untersuchen, wie rund um die Markteinführung berichtet wurde. Die entsprechende Reihenfolge der Fahrzeugtypen berücksichtigt den jeweiligen Markstart des Minis und des entsprechenden 500er.

Die untersuchten Medien

Das Magazin „Auto Touring“ erscheint als (gratis) Mitgliederzeitung des ÖAMTC (Österreichischer Automobil-, Motorrad- und Touring Club) seit 1947, im Untersuchungszeitraum alle 14 Tage. Der ÖAMTC ist ein überparteilicher Verkehrsclub, steht allerdings wie schon erwähnt traditionell der konservativen Österreichischen Volkspartei nahe. Als Klub-Magazin beziehungsweise Mitteilungsblatt des heutigen ARBÖ (Auto-, Motor- und Radfahrerbund Österreichs, im Untersuchungszeitraum noch „Arbeiter-Rad- und Kraftfahrer-Bund Österreichs“⁸⁸) erscheint als „Der Arbeiter Rad- und Kraftfahrer“ seit 1945, wurde allerdings später in „ARBÖ Rad- und Kraftfahrerzeitung“ und schließlich im Jahr 1961 in „Freie Fahrt“ umbenannt. Als ehemalige⁸⁹ Vorfeldorganisation war der ARBÖ ein zentraler Verband rund um die Sozialdemokratische Partei Österreichs.

Die „Auto Revue“ kann als das renommierteste und älteste noch bestehende dezidierte⁹⁰ Automagazin Österreichs angesehen werden. Die erste Ausgabe erschien als 1/1965, aktuell gibt es sie zwölf Mal pro Jahr neu. Anstatt das Hauptaugenmerk auf nüchterne Auto-Tests zu legen, versucht das Blatt sich literarisch hervorzuheben. Der österreichische Zeitschriftenpreis wurde bereits fünfmal an die „Auto Revue“ vergeben. Mit einer verbreiteten Auflage von 54.738⁹¹ im zweiten Halbjahr 2019 kann das Magazin als meinungsprägend in Österreich angesehen werden. Experten wie F1-Weltmeister Niki Lauda kamen zudem über die Jahre hinweg oftmals zu Wort.

⁸⁷ Zwei späte Beiträge konnten aus organisatorischen Gründen nicht berücksichtigt werden: Ein Text von der Auto Touring mit dem Titel „Steyr-Puch 500-als Arbeitstier gesehen“ und ein Bericht vom ARBÖ mit dem Titel „Der Puch-Wagen unter einem festen Dach“.

⁸⁸ Anhand der Umbenennung ist die Bedeutungsverschiebung weg von Fahrrad, hin zum Auto ersichtlich.

⁸⁹ Seit 2012 ist die den ARBÖ beinhaltende Arbeitsgemeinschaft für Sport und Körperkultur in Österreich (ASKÖ) zumindest offiziell nicht mehr Teil des SPÖ-Netzwerks.

⁹⁰ Auto Touring und die Freie Fahrt erscheinen natürlich schon länger, haben allerdings als Mitglieds-Magazin einen etwas anderen Charakter und können deswegen nicht zur selben Kategorie gezählt werden

⁹¹ Österreichische Auflagenkontrolle, Auflagenliste 2. Halbjahr 2019: https://www.oeak.at/wp-content/uploads/2020/02/Auflagenliste_H2_2019.pdf. Abgerufen am 8.8.2021.

ALLES AUTO erscheint seit 1992 und nimmt in Sachen Reichweite in Österreich den zweiten Platz ein (verbreitete Auflage: 39.981⁹²). Der Fokus liegt auf klaren Linien, einer komprimierten Wissensvermittlung sowie dem empirischen Auto-Tests und weniger auf ästhetischen oder sprachlichen Aspekten.

Die Darstellung des Themas Gebrauchswert

Puch 500

Auto Touring

Die Auto Touring (kurz: AT) bildete im Juli 1957 zum ersten Mal einen Fiat 500 (gleich am Titelblatt) ab und schrieb „Der Vorläufer des Puch-Kleinwagens Fiat ‚500‘“ (AT 38/1957, 1). Im September ist dann der erste Beitrag zum Puch 500 zu vermerken (AT 42/1957, 1). Verfasst wurde der Text vom Direktor der Puch-Werke in Graz Ing. Dr. techn. h.c. Wilhelm Rösche. In der Planung für den neuen Kleinwagen wurden folgende Punkte hervorgehoben: Leistungsfähigkeit (rund 100 km/h Spitze, Überholmöglichkeit von langsamem Verkehr), Straßenlage (Anwendung von Fahrleistungen mit Sicherheit), Fahrkomfort entsprechend dem heutigen Standard bei Personenwagen, vier Sitzplätze (vorne wirklich bequem, hinten immer noch für Erwachsene) sowie Betriebskosten und Anschaffungspreis unter Berücksichtigung des Umstandes, dass Punkt eins bis drei nicht vernachlässigt werden sollen. Im folgenden Absatz vermerkt Rösche, dass ebendiese fünf Grundsätze umgesetzt werden konnten und der Puch 500 als Kleinwagen ein vollwertiges Motorfahrzeug sei. Darauf widmet er noch „einige Worte“ zum Thema Höhe der Kosten für die Haltung des Kleinwagens (Brennstoffverbrauch, Ölverbrauch, Versicherung) die unter eine sehr niedrige Grenze gedrückt wurden.

Anfang Oktober (AT 43/1957, 1) wird dann ebenfalls auf der Titelseite ein Bild gezeigt, diesmal vom Puch 500 unter dem Titel „Österreichs neuer Kleinwagen: Steyr-Puch 500“, auf der nächsten Seite wird der Motor im Detail vorgestellt. Erst in der nächsten Ausgabe kommt dann der ausführliche Bericht (AT 44/1957, 1). Als Verfasser wird knapp eine Person als Johannsen angeführt, die im Text als „AT-Tester“ beschrieben wird⁹³. Zum

⁹² Österreichische Auflagenkontrolle, Auflagenliste 2. Halbjahr 2019: https://www.oeak.at/wp-content/uploads/2020/02/Auflagenliste_H2_2019.pdf. Abgerufen am 8.8.2021.

⁹³ Der ÖAMTC konnte leider auf die Anfrage, um wen es sich bei dieser Person handelt, keine genauere Auskunft geben.

Autor sind keine weiteren Details bekannt – ist aber davon auszugehen, dass es sich bei der Person auf Grund der detaillierten technischen Beschreibungen um eine Person mit einer gewissen Expertise handeln könnte. Der Text thematisiert technische Aspekte äußerst detailreich. Hervorgehoben wird ganz besonders, dass der Motor-Ausbau samt dem hinteren Fahrgestell in nur 15 Minuten erfolgen kann. Außerdem wird positiv hervorgehoben, dass der nur 460 kg leichte Puch 300 kg zuladen kann. Die erste Unterüberschrift sagt: „Auf die Lebensdauer kommt es an.“ Danach wird darauf eingegangen, dass man so kurz nach Marktstart noch nichts über die Lebensdauer sagen kann, die Firma gibt aber 80.000 bis 100.000 Kilometer als Haltbarkeit für den Motor an. Als Vergleichswagen wurde der scheinbar von Puch eigentlich zu den Mittelklassewagen gezählte (das wird jedoch vom Autor zu Recht bezweifelt) Citroen 2 CV herangezogen.

Im nächsten Absatz wird unter anderem erwähnt, dass man auch bei einem für die Haltbarkeit gedrosselten Motor, wie ihn der Puch 500 verwende, nicht zum „Verkehrshindernis“ wird. Hervorgehoben werden die Vollgasfestigkeit und der günstige Treibstoffverbrauch.

Dann geht es weiter mit der Karosserie unter der Überschrift „MIT JEDEM MILLIMETER GEGEIZT“. Aus dem 2+2-Sitzer Fiat 500 hat man bei Puch einen echten Viersitzer gemacht, trotzdem dürfen die Personen in der hinteren Sitzreihe nicht ausgefallen „groß oder dick“ sein, es solle sich um „richtige Normalmenschen“ handeln. Weiter ist von netten Tagesausflügen die Rede, für Urlaube und tausende Kilometer lange Fahrten fehlt aber ob des mangelnden Kofferraums schon der Platz. Das offene Verdeck würde helfen. Für Personen, die über 1.80 groß sind, wird Puch einen etwas niedrigeren Sitz liefern. Vorsichtig kritisiert wird die schlechte Sicht auf die oberen Ampeln und die nicht versenkbaren Fenster. Positiv wird die Frischluftzufuhr und die Heizung, sowie Laufkultur des Motors vermerkt. Außerdem fällt die Geräuschlosigkeit des Axialgebläses auf. Außerdem positiv: Getriebe, Bremse und der Fahrkomfort auf Höhe von größeren Fahrzeugen, die leichtgängige Lenkung, die zwar deutliche, aber nur leichte Tendenz zum Untersteuern und der unempfindliche Motor (mit einem Ausblick auf wohl baldige Tuning-Möglichkeiten).

Erst im März des nächsten Jahres kommt dann in der AT ein ausführlicher Test über mehrere Seiten (AT 53/1958, 11). Der Beitrag beinhaltet drei Abbildungen des Fahrzeuges, eine Bewertung sowie einen Technik-Kasten.

In Hinsicht auf die Lebensdauer sei die Konstruktion gut, beim Kaltstart sogar ein Phänomen, der Autor habe noch nie einen Testwagen mit so einer Startfreude beurteilt, was er mit einem ganz persönlichen Erfahrungsbericht verdeutlicht. Das Hauptmerkmal des Motors sei aber seine Qualität, die Lebensdauer wäre mit 70.000 bis 90.000 Kilometer kalkuliert. Es werden dieselben Aspekte angesprochen wie beispielsweise beim ARBÖ, möglicherweise kommen diese Punkte so in der Presseaussendung vor. Das Aggregat bringe alle Voraussetzungen für einen Hochleistungsmotor. Zudem sei die hohe Elastizität auch etwas für Schaltfaule, das Getriebe würde hervorragend synchronisiert werden. Die Schaltwege seien sehr kurz: Gut für geübte Fahrer und Sportler, gewöhnungsbedürftig für Neulinge⁹⁴.

Die recht schlechte Sicht nach vorne oben sei bereits von den Ingenieuren adressiert worden, aber immer noch ausbaufähig. Die labile Tür wurde bereits erfolgreich verbessert. Außerdem wurde angemerkt: Der breite Seitenpfosten der Windschutzscheibe störe ebenfalls die Sicht, aber das würde ebenso angegangen werden. Die Innenausstattung sei außerdem von bester Qualität.

Obwohl er selbst viele voll besetzte 500er sehen würde, ist er der Auffassung, dass der Wagen eher ein 3+1-Sitzer wäre: Er halte die Belastung zwar aus, jedoch ist der Platz für vier Erwachsene doch recht eng.

Die Heizung würde gut arbeiten, allerdings nur solange der Defroster nicht an ist: Auch hier habe man in Graz schon nachgebessert und das Lüftungsproblem gelöst.

ARBÖ

Erste Erwähnung findet der Puch 500 beim „Der Arbeiter- Rad- und Kraftfahrer“ (hier kurz ARBÖ genannt) im August 1957: In einem kleinen Kasten auf Seite 7 wird (ohne Bild) von den „Zwillingen aus Turin und Graz“ berichtet (ARBÖ 8/1957, 7). Interessanterweise wird hier vermerkt, dass bereits durch die Tagespresse⁹⁵ bekannt gewesen sei, dass dieses Auto in Österreich mit heimischem Motor gebaut wurde und als Puch-Kleinwagen herauskommen würde – die österreichische Konstruktion sei „auf die Erfordernisse eines Berglandes abgestimmt“. In dem dicht mit Information bestückten

⁹⁴ Dies ist das einzige Mal, dass jemals dem Puch 500 keine Eignung für Fahranfänger*Innen zugesprochen wurde.

⁹⁵ AUSTRO-MOTOR titelte beispielsweise im Test-Bericht im Oktober: „Trotz langjährigem Dementi nun endlich doch: Der österreichische Kleinwagen Steyr-Puch 500 ist da!“

Text wird außerdem die Markteinführung für September und gleich der Test in der nächsten Nummer angekündigt.

Der ARBÖ berichtet also im September 1957 ausführlich über den Puch 500 (ARBÖ 9/1957, 9), allerdings überraschend wenig auf den eigentlichen Puch 500 bezogen: Es wird nämlich die Karosserie-Basis, der Fiat Nuova 500 als „Die Sensation des Jahres“ vorgestellt.

Erst November erscheint dann der erste dreieinhalbseitige (und somit sehr ausführliche) Fahr-Bericht über den Puch 500 (ARBÖ 11/1957, 1), der gegen Ende auch einen Test des Wagens beinhaltet. Der Text stammt vom entsandten „ARBÖ-Mitarbeiter“ Gerhard Sedivec. Details zum Autor sind nicht bekannt.

Erst nach einigen Absätzen werden die ersten „phantastischen“ Fahreindrücke dieses „Kleinmobils“ aus dem Grazer Umland beschrieben. Es fallen Beschreibungen wie „unvergleichliche Wendigkeit und Steigfähigkeit, die als Entwicklungsland ein Gebirgsland erkennen lassen.“ Beeindruckt sei an der Mittagstafel diskutiert worden. Weiter wird berichtet, dass bei einem Kleinstfahrzeug die Frage Nr.1 der Platz sei, das sei ja bekannt. Vier Leute könnten „menschenwürdig“ sitzen. Obwohl das Auto seinen 1,86 Meter Größe und 120 Kilogramm etwas Schwierigkeiten bereiten würde, war man trotzdem restlos begeistert – Außerdem: Der Autor hat die persönliche Meinung, dass zu einem Kleinfahrzeug „nicht nur wenig Geld, sondern auch viel österreichischer Humor gehöre.“ Das Armaturenbrett sei „spartanisch, also ohne Chromkram – zweckentsprechend und vernünftig.“ Diese Aussage sowie jene davor stehen etwas im Widerspruch zueinander.

Bei den Fahreindrücken wird erwähnt, dass sich der Wagen wie ein düsenbetriebener Federball anfühle. Darauf folgt eine vergleichsweise nüchterne Beschreibung der Eigenschaften des Fahrzeuges. Es wird auch erwähnt, dass bei den Probefahrten ein Werksingenieur mit an Bord war: „Aus Versicherungsgründen und überhaupt“. Lob gibt es für das „Motorchen“: Man habe nicht gespart und ihn nach „modernsten Gesichtspunkten“ ausgelegt. Ölkühler und Ölfeinfilter wurden in die Konstruktion miteingebunden, um Dauerleistung zu gewährleisten: Zitate: „Beim Motor hat man nicht gespart.“ und „Ein Luxus, den sich nur große Wagen leisten können.“.

Das Fahrwerk ermögliche eine ideale Anpassung an die Fahrbahn, die Bremsen sind reichlich dimensioniert – ebenso wie alle anderen lebenswichtigen Organe dieses „Wägelchens“. Das würde sonst nur von sehr teuren Wagenkonstruktionen im ähnlichen Maß erreicht. Außerdem sei die „kleine Nusschale“ sehr wendig, beim Rangieren würde jedoch luxuriöser Rückspiegel helfen, um auf dem Niveau der restlichen Kabine zu sein (der einzige Kritikpunkt). Weiter: „Es sei unglaublich, welche Steigfähigkeit dieses Fahrzeug erreicht.“ Die Straßenlage wurde zudem einstimmig als hervorragend bezeichnet. „Im Vertrauen gesagt, ist sie meiner Meinung nach konkurrenzlos in dieser Klasse.“ Es sei die interessanteste Probefahrt des Jahres gewesen.

Als nächster Test-Bericht erscheint beim ARBÖ dann erst im Februar 1959 ein 10.000 Kilometer-Test (ARBÖ 2/1959, 8). Autor des eineinhalb Seiten umspannenden Textes ist D. Peter. Er beginnt mit der Klärung der Test-Umstände⁹⁶ (Jahreszeit, Dauer, Umfang, Ort etc.) und mit dem Statement, nämlich dass der Wagen sehr hart getestet wurde. Dann folgt sogleich ein fett markierter Absatz, wo Stärken (Motor, Straßenlage, Getriebe) sowie Schwächen (Sicht, Defrostung, Innenausstattung, Windanfälligkeit) kurz zusammengefasst werden.

Dann weiter zur „Meisterleistung“ Motor, wo auch einzelne Eigenschaften fett angeführt werden. Hier werden auch die tollen Eigenschaften im Winter angesprochen. Die Zwischenüberschrift „Für Schaltfaule“ wird von „Ein Viersitzer mit Einschränkungen“ gefolgt. Hier wird erwähnt, dass die Karosserie von Fiat stammt, aber angepasst wurde. Lange Urlaubsfahrten würden für vier Erwachsene jedoch unangenehm werden. Dafür wäre der Motor in nur 15 Minuten ausgebaut. Nach der Überschrift „Fest auf der Erde“ folgt wieder Lob für das Fahrwerk, auch die Bremsen hielten jeder Belastung stand. Auch ohne Extra-Behandlung in Sachen Wartung hätte der Wagen den Test ohne Schaden bestanden. Danach folgt noch fetter geschrieben „Hohe Schnitte“, die Durchschnittsgeschwindigkeit hätte das Test-Team in Staunen versetzt. Strecken wie Wien-München und Wien-Stuttgart wurden gerne gefahren, bei angemessenem Verbrauch. In der Stadt würde diesbezüglich auch die Saugrohrheizung helfen.

⁹⁶ Das macht aus journalistischer Sicht Sinn, ist jedoch bei Auto-Test nicht unbedingt üblich

Mini

Auto Touring

Der Mini wird bildlich zwar schon zuvor erstmals im Zuge der Berichterstattung über die London Motorshow abgebildet, in der ersten September-Ausgabe 1959 kam dann der erste Test (AT 89/1959, 11). Dieser Testbericht trägt den Titel „Die Zwillinge der B.M.C. Austin-Morris 850 – Interessanter Kleinwagentyp mit vielen neuen Ideen“ und darunter steht: „Eigenbericht der „AT“ von seinem nach Longbridge entsandten Redaktionsmitglied“. Dieser Redakteur war Erwin Ronelt, zu dem es bis auf seinen Roman „Glück am Volant“ keine weiteren Recherche-Ergebnisse gibt.

Im „bewundernswerten Innenraum finden bis zu fünf⁹⁷ Personen Platz. Für Gepäckstücke steht mehr Raum zur Verfügung, als man es sich in dieser Klasse erwarten dürfe, der Heckdeckel kann zudem leicht geöffnet bleiben.

Für den verblüffenden Raumgewinn war ein Geniestreich nötig: Motor und Antrieb sitzen vorne. Auch die Fahreigenschaften werden gelobt, so lässt sich der kleine Wagen ohne Ausbruchsversuche durch die Kurven jagen.

ARBÖ

Auch der ARBÖ berichtet über den Mini, allerdings nur im Rahmen von knapp einer Seite (ARBÖ 10/1959, 14), der Autor ist nicht angegeben. Der 850 würde der neuesten Tendenz im Kleinwagenbau folgen (Frontantrieb, quer liegender Motor) und einen (für englische Automobile) völlig unkonventionellen Weg gehen. Der kompakte Antriebsblock sei mit einigen Handgriffen demontierbar, beispielsweise entfalle das separate Getriebeöl „konservativer“ Konstruktionen. Auf Grund der neuen Bauweise liege der Raumkomfort weit über dem, „was wir am Kontinent von einem Kleinwagen erwarten.“ Die neuartige Federungsart erhöhe ebenfalls den Komfort. Im Innenraum berichtet der Autor von Taschen, Fächer und Nische überall wo man hinblickt, dort findet verschiedenartiges Gepäck Platz. Die Ausstattung des Innenraums sei gut und geschmackvoll gewählt. Im letzten Absatz werden die guten Fahreigenschaften gelobt und noch Verbrauch und Daten genannt. Abschließend steht: Der 850 sei zwar nicht schön, aber gut.

⁹⁷ Dabei beachtlich: Beim aktuellen Mini sind es nur mehr vier.

Neuer Mini

Auto Revue

In der Auto Revue erscheint der erste Bericht zum neuen Mini in der Oktober-Ausgabe von 2000 (AR 10/2000, 38). Als Auto weist sich Martin Strubreiter aus, der auch aktuell zum Redaktions-Team des Magazins zählt. Der Text beginnt mit der Warnung, dass der Legendenstatus des Minis natürlich auch in Gefahr läuft, nicht erfüllt zu werden. Deswegen soll der Neuentwurf ohne Abstriche und Zugeständnisse kommen – und zwar als vollwertiger, viersitziger Kleinwagen, der immerhin 45 Zentimeter länger ist als sein Vorfahre. Der erste Eindruck ist laut des Autors positiv: „Sitzt und passt wie ein Auto unserer Zeit, schmeckt aber noch immer nach süßer Unvernunft und der Leichtigkeit der unbeschwerten Tage [...]“. Lob bekommt auch das mutige Armaturenbrett mit mittigem Drehzahlmesser wie damals sowie das „aufwendigste Fahrwerk seiner Klasse“.

In der Juni-Ausgabe 2001 wurde dann über die erste Ausfahrt berichtet (AR 6/2001, 32). Autorin ist Susanne Hofbauer (damals Redakteurin, heute Chefredakteurin). Der technische Aufbau des Fahrzeuges wird ebenso positiv hervorgehoben, dass „dem Herumteufeln auf schöne Weise entgegenkommt“. Danach wird über die nicht nachvollziehbaren Proportionen im Innenraum geschrieben, dann sich über die „fast patscherten“ Optik von der Seite etwas lustig gemacht. Immerhin wirkt er dadurch nicht so „süß“ und die Eigenwilligkeiten seien auch „haltbarer“.

Früher wären für Passagiere drei Meter Länge nicht ausreichend gewesen, heute sind die Platzverhältnisse im Fond zumutbar, der Zustieg aber mühsam. Der Kofferraum wird dagegen weitgehend gelobt. Der Griff zu den Sportsitzen wird empfohlen. „Inhaltlich“ sei der Mini auf den Mainstream getrimmt worden, er hat außerdem die klassenübliche Anzahl an Airbags. Dazu gibt es ABS und Reifendrucküberprüfung, ESP als Sonderausstattung.

Darauffolgend lieferte die Auto Revue in der November-Ausgabe dann eine sechs Seiten umfassende Geschichte mit Ex-Formel-1-Pilot Gerhard Berger (AR 11a/2001, 76). Autor ist Herbert Völker, der von 1967 bis 2002 als Chefredakteur agierte. Der Innenraum sei ein Zitat des Ur-Mini, das Raumangebot sei vorne üppig, insgesamt aber eher ein 2+2-Sitzer (dafür im Kofferraum mit genug Platz für sperriges Zeug nach Umlegen der Fondlehnen). Berger meint, dass die Leute bei seiner Ausfahrt sehr positiv auf das Auto

reagiert hätten und das Fahrzeug Go-Kart-ähnliche Eigenschaften hätte (obwohl es ein vollwertiges Auto sei), was am typischen Mini-Layout liegt. Das Ergebnis sei ein unverwechselbares Fahrgefühl. Der Ex-Motorsportler lobt außerdem das leise Abrollgeräusch, die Federung, die im Gegensatz zu früher nicht so stoßig sei, ebenso die nun viel ergonomischere Sitzposition. Außerdem Top: Die Schaltung. Am Schluss wird unter anderem noch auf den Preis eingegangen, der schon sehr selbstbewusst sei. Immerhin handle es sich laut der Mini-Marketing-Abteilung auch ein Premium-Produkt.

ALLES AUTO

Alles Auto berichtet noch vor der ersten Ausfahrt zweimal über den Mini, im Juni des Jahres 2001 erscheint dann der erste Test in der Rubrik „neue schon gefahren“ (AA 6/2001, 24). Verfasst wurde der Text von Enrico Falchetto, damals Redakteur und Chef vom Dienst (heute Chefredakteur). Das vom Ur-Mini eingeführte Fahrzeug-Layout habe sich mittlerweile im Klein- und Kompaktwagenbau bereits etabliert, deswegen imitiert vor allem die Optik den alten. Damals sei der Mini ein Raumwunder gewesen, heute sei der Mini luftiger als früher, vor allem vorne, hinten sei er erträglich, der Kofferraum dagegen „mini“. Zumindest als Aufpreis pflichtige Option gäbe es reichlich Sicherheits-Features. Wirklich gelobt wurden die Fahreigenschaften, Wörter wie „ehrlich“ und „tückenfrei“ werden verwendet. Das Auto mache jedenfalls viel Vergnügen. Der Basis-Preis liege „unter den Befürchtungen“, allerdings ist er mit Ausstattung dort, wo er sein will – nämlich im Bereich der „Premium-Kleinwagen“, unter denen er Seinesgleichen suche.

Ein ausführlicher Test des neuen Minis wird in der September-Ausgabe von 2001 gebracht (AA 9/2001, 56). Der Bericht läuft in der Rubrik „großer Test“. Im Verlauf des Textes werden dieselben Punkte angesprochen, wie auch im Fahrbericht zuvor. Hervorgehoben wurde Platzangebot auf den vorderen Sitzen wie im BMW 3er (einer Mittelklasse-Limousine) und dass das Handling wie anno dazumal sei. Im Gegensatz stehe aber die gute Geradeausfahrt sowie der angenehm leise Innenraum und das feine Abrollgeräusch.

Fiat 500

Autorevue

Die Autorevue berichtet zum ersten Mal über den Fiat 500, genannt Cinquecento, im April 2007 (AR 4/2007, 38) (allerdings ohne Statements zum Thema Gebrauchswert), Fahreindrücke gab es dann im August (AR 8/2007, 20). Autor beider Texte ist jeweils Herbert Völker. Die Sitze seien erwachsen und hätten gar nichts mit der „Kargheit der Kleinhäusler“ zu tun. Vorne haben auch große Personen Platz, die Hintersitze seien eher eine Ablage, obwohl Fiat ihn als tauglichen Viersitzer ausgibt. Der Innenraum und die Materialien seien erfreulich edel und sogar besser als beim Mini. Es gäbe unzählige Konfigurations-Möglichkeiten des Fahrzeuges, Innen gäbe es einen Bakelit-Look wie früher. Über das Motorangebot und die Fahreigenschaften wird ausschließlich positiv berichtet, der Fokus liege allerdings weit weniger auf Sport als beim Mini. Im Bereich der Sicherheit könne der Fiat 500 das erste Auto in seiner Klasse mit voller Punktebewertung werden.

In der September-Ausgabe wurde das Fahrzeug dann in Österreich getestet (allerdings mit italienischen Kennzeichen) (AR 9/2007, 66). Autor und Langzeit-Redakteur David Staretz schreibt, dass sich hinter der Schnuckeligkeit ein richtig brauchbares Allround-Auto mit tollen Eigenschaften verberge. Der 500er würde auf nur wenig beanspruchten Platz definieren, was ein Auto zu dieser Zeit an Luxus, Stil und Technik bieten muss. Dass „Baby-Mimikry-Knutschkugel-Design“ habe sogar einen funktionalen Aspekt (große Türen, weit aufschwingende Heckklappe). Es ließe sich in ihm gelassener überholen: Beim Einstiegs-Benziner habe man nicht genügend Kraft, wer den Diesel fährt würde lieber die Umwelt schützen und wer den 100 PS-Motor wählt, würde ohnehin nicht so schnell fahren, da die telefonierende Beifahrerin auf Grund der hohen Abrollgeräusche sonst nichts hören würde. Das Design sei „lebensprall“ und vor allem Innen gelungener als im Mini – es würde ein permanentes Urlaubs-Frohgefühl mitfahren. Die Ergonomie im Cockpit wurde zudem weitgehend gelobt, Kritik bekommt das Hauptinstrument (hier wird sogar in der Ich-Perspektive erzählt) und der fehlende Lautstärkenregler. Positiv wird der Platz im Innenraum beschrieben. Dann aber die „große Nummer“, das Fahrwerk beziehungsweise das Fahrverhalten: Es fallen Wörter wie „unglaublich, anspruchsvoll, scharf, resch, sauber, hilfreich“. Nach abgelaufener Testzeit wäre zudem klar geworden,

dass der Motor auch für 182 km/h reichen würde, allerdings das nicht die „Meriten“ des 500er wären, die würden glücklich anderswo liegen.

ALLES AUTO

Bei Alles Auto erschien der erste Fahrbericht von Enrico Falchetto in der Ausgabe 9/2007 auf eineinhalb Seiten (AA 9/2007, 32). Das 500er-Fahrverhalten sei auf sympathische Art und Weise unsportlicher als beim Mini, man sitze höher und habe somit eine bessere Übersicht. Vorne gäbe es genug Platz, hinten würde es eng werden für Passgiere und für Gepäck. Das gute Verarbeitungs-Niveau der aus der polnischen Fiat-Fabrik kommenden 500er sei beeindruckend. Beide Benzin-Motoren seien nicht besonders kräftig, der Diesel hingegen bullig und leise. Der Markstart für Österreich sei verschoben worden, die Konfigurations-Möglichkeiten dafür enorm. Die Bildtexte fallen euphorisch aus: „Der Fiat 500 ist wieder da! Die knufflige Knutschkugel ist der Hingucker der Saison“. Auch der legendäre Vorgänger würde im Design zitiert werden.

In der November-Ausgabe tritt dann ein Fahrzeug zum Test an, welches dann gleich in Langzeit-Test-Betrieb übergeht (wie im Bildtext beschrieben wird) (AA 11/2007, 59). Autor ist Rudolf Glass (damals Redakteur, heute Presse-Sprecher von Toyota Austria). Der Text bietet den gleichen Einstieg, wie schon der Fahrbericht zwei Ausgaben davor (Luigi und „Cars“). Dank der unerwartet hohen Karosserie fiele der Einstieg leicht, man sitze mehr drauf als drin. Der Fond und der Kofferraum würde mehr Platz bieten als der Mini. Die Funktion der „Sport“-Taste wird besprochen, der Motor sei samtig, der Gangwechsel würde butterweich passieren: „Eine feine Stadtkugel.“ Auch Schwächen werden erwähnt: Windgeräusche bei Autobahn-Tempo, schlechte Langstreckentauglichkeit, geringe Reichweite, bei hoher Geschwindigkeit besonders hoher Spritverbrauch.

Die Darstellung des Themas Kleinwagen aus gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Sicht

Puch 500

Auto Touring

Ing. Dr. techn. h.c. Wilhelm Rösche, Direktor der Puch-Werke in Graz geht in seinem Beitrag (AT 42/1957, 1) gleich im ersten Absatz auf den wichtigsten Parameter für die

Planung des Puch 500 ein, nämlich den Preis. Er konstatiert, dass der Wunsch in der Bevölkerung nach einer Vierrad-Motorisierung nach wie vor sehr hoch sei, und dass dieses Bedürfnis mit den finanziellen Möglichkeiten in Einklang gebracht werden muss. Er weist außerdem darauf hin, dass die heimische Motorrad-Produktion Österreich einen sehr hohen Motorisierungsgrad in Sachen einspuriger Kraftfahrzeuge ermöglicht hat. Neben den Umsteiger*innen vom Motorrad nennt Rösche noch weitere Kunden, nämlich finanzstarke Familien (Zweitwagen für Hausfrauen und erwachsene Kinder) sowie die zunehmenden Einfamilienhausbesitzer*innen, die Unabhängigkeit von öffentlichen Verkehrsmitteln suchen. Außerdem meint er, dass leistungsfähigere Kleinwagen bei den heutigen Verkehrs- und Platzverhältnissen in den Städten Vorteile haben, nicht zuletzt in punkto Wirtschaftlichkeit. Im Lauf des Textes untermauert er seine Ansicht, dass den leistungsfähigen und wirtschaftlichen Kleinwagen eine große Zukunft bevorsteht. Die Kaufkraft steige, dennoch würde es noch länger Bedarf für Einstiegsfahrzeuge geben. Außerdem sieht er im Kleinwagen einen Autotyp, der auf verschiedenen Ebenen mit wesentlich größeren Fahrzeugen mithalten könne. Nicht nur in Österreich, sondern auch in den „reichen“ USA stehe die Wirtschaftlichkeit im Mittelpunkt. „Mit der Motorisierung sollen nicht andere Bedürfnisse zurückgestellt werden.“ Und da man hierzulande auf „der untersten Stufe in der Verbreitung des Automobils stehe“, ist der Kleinwagen dazu berufen, die Aufwärtsbewegung auf den Stufen der Motorisierung, verstanden als Automobilisierung, voranzutreiben: Der Kleinwagen passe perfekt für die Bedingungen in Österreich.

Dann führt er noch eine deutsche Zulassungsstatistik an, auch dort wäre der Kleinwagen am Kommen. Er schließt mit einer Zusammenfassung: Erfahrung, Kapitalaufwand und moderne Produktionsmethoden würden den Einklang von Qualität und Kaufpreis ermöglichen.

Der AT-Tester Johannsen unterstreicht in seinem Bericht (AT 44/1957, 1), welche Teile beim Puch 500 von Fiat aus Turin stammen⁹⁸. Dann wird sogleich die Frage gestellt, warum Steyr-Puch keine eigene Karosserie gebaut habe. Als Grund wird angegeben, dass bei dem geplanten Absatz von nicht mehr als 15.000 Wagen pro Jahr sich eine Investition hier nicht gelohnt hätte. Sehr wohl wird aber erwähnt, dass die Puch-Werke in Graz

⁹⁸ Es wird später angesprochen, dass das Steyr-Produkt die gleiche äußerliche Form wie die Version von Fiat aufweist. In den modernen Fertigungsanlagen werden „heute“ täglich bereits 50 Einheiten produziert.

gemeinsam mit der Fiat-Anlage in Turin die modernste Kleinwagenfabriken der Welt wären.

ARBÖ

Beim ARBÖ wird im Zuge der ersten 500er-Beiträgen (z.B. ARBÖ 9/1957, 9) über die medienwirksame Kampagne rund um das Auto gesprochen, über den Umstand, dass es wirklich in allen Details gut durchdacht ist, und dass auch der Fiat es auf die Gruppe der Rollerfahrer absieht, die in das Lager der Automobilisten wechseln wollen. Im letzten Absatz wird darauf hingewiesen, dass der Fiat in Österreich nicht angeboten werden wird, da Steyr-Puch mit einem eigenen Auto mit „wesentlich anderer motorischen Ausrüstung“ und als Viersitzer herauskommen wird, wo dann der Vergleich sehr spannend werden wird.

Gerhard Sedivec spricht bezogen auf den Fahr-Termin des Puch 500 von einem nationalen Ereignis (ARBÖ 11/1957, 1). Darauf folgt großes Lob an die Fertigungszahlen in allen Sparten der Steyr-Daimler-Puch-Werke (für unser kleines Land). Danach wurden von Ryznar noch (nicht weiter ausgeführte) wirtschaftliche und soziale Erwägungen dargelegt. Dabei meint der Autor, dass sie alle sicher eines bewegt hat: „Dass wir Österreicher trotz dieser hervorragenden Leistung⁹⁹ nicht am Wettbewerb der kleinautobauenden Nationen teilhaben dürfen.“ Fiat baue jährlich 125.000 Stück, Puch nur 15.000, ausschließlich für Österreich. Das bittere Gefühl würde noch durch den guten Preis von 23.000 Schilling des „entzückenden Wägelchens“ und die hohen Investitionskosten in das Werk verstärkt werden. Des Weiteren steht geschrieben: „Doch Österreich hat sich durchgesetzt und wird sich auch weiterhin durchsetzen. Bei einer Wahl zwischen dem österreichischen Kleinwagen und den ausländischen Produkten werden wir vielleicht doch einmal uns unserer österreichischen Staatsbürgerschaft erinnern müssen. Das ist bei anderen Nationen eine Selbstverständlichkeit.“ Ein Symbol sei außerdem, dass sich im Jahr 1957 der Todestag des Erfinders der Schiffsschraube, Josef Ressels (der im 18. und 19. Jahrhundert in der Österreichisch-Ungarischen Monarchie lebte) zum hundertsten Mal jährt: „Welch ein Symbol...“.

Im nächsten Absatz geht es um die Fertigung, die harmonisch Verbindung aus Automation und Handfertigung ermögliche bei entsprechend eingelaufener Produktion

⁹⁹ Dieses Statement kommt, noch bevor der Tester das Auto überhaupt in die Hände bekommen hatte.

60 Wagen pro Tag – das sei eine großartige Leistung von Mensch und Maschine. In anderen Ländern wäre das nicht gelungen, aber hierzulande auf Grund des typisch-österreichischen Talents des Improvisierenkönnens der Techniker schon. Der Autor erwähnt, dass die Preßgußmaschinen aus amerikanischer Produktion stammen. Beim Anblick der Rohkarosserien spricht er von „kleinen grauen Mäusen“. Er erwähnt die vier verschiedenen Farbmöglichkeiten („modernster Kunstharzlack“). Den gesamten als exakt beschriebener Fertigungs- und Qualitätskontroll-Prozess sei eine großartige Sache.

Später meint der Autor noch, dass Rollerfahrer und „abtrünnige Motorradler“ zudem die geringen Wartungskosten schätzen würden.

Bei weiteren Beiträgen wird angesprochen, dass es zu viel Auswahl am Markt gäbe (z.B. ARBÖ 2/1959, 8) und der Antwort auf die Frage nach dem idealen Auto sei schwer zu bekommen, hier würden diese Fragen in Bezug auf den Puch 500 „erschöpfend“ zu klären versucht werden.

Mini

Auto Touring

Beim AT-Testbericht (AT 01/1959, 11) meint Erwin Ronelt, dass obwohl die Fachpresse das Fahrzeug schon in Wien kennenlernen konnte, es erst in England (nachdem das Auto „ins rechte Licht der Öffentlichkeit“ gerückt wurde) klar wurde, dass „sich der Kreis der europäischen Kleinwagen um einen durchaus ernstzunehmenden Konkurrenten erweitert hat“. In der Folge wird der Typ und seine Entstehungsgeschichte erklärt, wobei in den ersten beiden Absätzen jeweils „Schöpfung“ (was entweder als „Kunstwerk“ oder als „göttliche Schöpfung“ verstanden werden kann) vorkommt. Außerdem treffe das Auto den kontinentalen Geschmack.

ARBÖ

Gleich im Vorspann des Beitrags (ARBÖ 11/1959, 14) wird unter anderem die Zielsetzung bei der Entwicklung beschrieben. Es sei darum gegangen, einen Kleinwagen als vollwertiges Automobil zu bauen, „ohne dass man ihn bei gleichem Innenraum noch kleiner halten könnte.“

Neuer Mini

Autorevue

Erst gegen Ende eines Berichts (AR 5/2001, 36) fällt eine Prognose auf: Auf Grund von technischen, preislichen und ästhetischen Anlagen sowie der Vertriebsstruktur von BMW wird sich der Mini gut verkaufen. Der Bedarf wird aus dem englischen Cowley mit 100.000 Einheiten pro Jahr gedeckt, ab September sei er in Österreich verfügbar.

In einem weiteren Beitrag (AR 11a/2001, 76) meint ex-Formel 1- Pilot Gerhard Berger über den Ur-Mini, dass der zum Straßenbild gehörte, als er zwölf oder dreizehn war. Besonderes Interesse habe er am sportlichen Cooper S gehabt. Auf den neuen Mini bezogen fällt es sowohl dem Autor als Berger schwer, ihn nicht süß zu finden.

ALLES AUTO

Autor Stich (AA 9/2001, 56) bietet zu Beginn seines Textes einen kleinen Rückblick: Der Ur-Mini stand im Zeichen des Sparens, heute soll der Mini ein schickes Spaß-Gefährt sein. Laut dem Chefdesigner Frank Stephenson war das Ziel „Vom Original zum Original“. Der neue habe ähnliche Tugenden, sei jedoch nicht mehr so schrullig. Sein Fazit: Der neue Mini habe das Zeug zum Kult, so hätte der Mini aussehen müssen, wenn er nahtlos weitergeführt worden wäre. Der Ur-Mini habe sich mit über 5 Millionen verkauften Stück schon bewiesen, der neue müsse erst bestehen, wenn die Retro-Euphorie abnehmen würde.

Im Kasten mit der Bewertung wird nochmal jeder Aspekt des Fahrzeuges detaillierter angeführt, neu und erwähnenswert ist das Kapitel „Preis & Wert“: Der Mini sei teurer als die Konkurrenz. Die Qualität sei gut, die Chance auf gute Werthaltung gegeben.

Fiat 500

Autorevue

Beim recht ausführlichen Geschichte-Exkurs von Herbert Völker (AR 04/2007, 38) wird vollkommen ausgespart, dass die Ur-Version des Fiat 500 in Österreich gar nicht verfügbar, und stattdessen der Puch 500 zu haben war¹⁰⁰. Zudem wird der alte Fiat 500er als der smarteste aller damaliger Kleinwagen beschrieben. Hierin unterscheidet sich

¹⁰⁰ Generell wird die Brücke von neuem Fiat 500 und altem (im österreichischen Fall) Puch 500 niemals geschlagen.

Völkers Einschätzung markant von gängigen Auffassungen zur Technikgeschichte des Kleinwagens, die den Mini als den revolutionärsten Kleinwagen dieser Ära betrachten. Ein weiterer interessanter Aspekt dieses ersten Berichts: Der höhere Preis im Vergleich zum Technik-Spender Fiat Panda beziehungsweise Ford Ka. Zum Schluss gibt es noch einen Ausblick auf die Präsentation, die exakt 50 Jahre nach der des Ur-500er am 4. Juli 1957 stattfinden soll. Insgesamt sind fünf Bilder in der Story untergebracht, ganz besonders hervorzuheben ist jedoch ein Zusatz-Bild, dass den alten Fiat 500 zeigt.

Seinen Fahrbericht (AR 08/2007, 20) beginnt Völker mit einer Aufklärung bezüglich der etwas verspäteten Markteinführung, mit den leicht höher als angekündigten Preisen (mit denen der Fiat 500 auch selbstbewusst in Richtung des noch teureren Minis schießt) sowie über das nun doch niedrigere Gewicht.

Gegen Nostalgie-Freaks brauche man ihn nicht verteidigen, er sei nun angepasst an das moderne Bild und gefällt mit „sympathischer Kugelmugelhaftigkeit, ansehnlichem Muskelspiel, stimmigen Retro-Zitaten und einer flotten Grafik“. Er entspreche dem „gängigem Rollenbild vom wuselnden Kleinwagen.“ Zum Abschluss prognostiziert der Autor eine rosige Zukunft für das Auto: Die Liebe zum Detail sowie der Anschluss ans Premium-Segment mit der Aussicht auf viele Sonderversionen des Fahrzeugs würden möglicherweise das Fiat-Image unter Sergio Marchionne längerfristig prägen. Im „Shortcut“-Kasten wird von einem feschen, praktischen Auto gesprochen, dass dem Zeitgeist entspreche, aber trotzdem nostalgische Wünsche erfülle. Außerdem sei die Begeisterung bei Fiat selbst extrem hoch. Als Konkurrenz wird „so frontal, dass es weh tut“ der Smart sowie eine Reihe an Kleinwagen angeführt, die aus fachlicher Sicht nicht ganz nachvollziehbar sind.

Die Bildtexte sagen zum Beispiel, dass wer das Herz dazu habe, ein Pop-Festival im Innenraum abfeiern lassen könne, dazu wird das alte Bakelit als cooles Material beschrieben. Früher hätte es italienische Handwerkskunst gegeben, heute gäbe es das in preiswerter Form. Im Innenraum haben man sich praktische und sehr nette Dinge einfallen lassen.

Staretz beginnt seine 500-Erzählung (AR 9/2007, 66) mit einem Geschehnis im Waldviertel: Die Menschen seien von dem Auto begeistert gewesen, ebendiese Begeisterung hätte man durch das Mitteilen des hohen Preises zerstören können, was man aber wiederum dem angeschlagenen Fiat-Konzern nicht wünschen würde. Der Autor

prognostiziert wirtschaftlichen Erfolg, obwohl das bei Retro-Cars gar nicht so gewiss sei (nur der Mini habe den nachhaltigen Durchbruch geschafft). Dabei könnte genau die Detailliebe dem 500er zum Verhängnis werden, denn das Publikum stehe eher auf nüchterne Aspekte. Außerdem sei der Fiat ein Auto, dass man selbstbewusst fahren könne und es bedarf dazu keiner aggressiven Fahrweise.

ALLES AUTO

Die erste Ausfahrt von Autor Falchetto (AA 9/2007, 32) erfolgte exakt 50 Jahre nach der Geburt des legendären Vorgängers. Der Text steigt mit einer Erklärung bezüglich des gewählten Titels ein, der zweite Absatz beschreibt die aktuelle Situation in Italien bezüglich des alten 500er: In Städten dürfe der nämlich trotz veralteter Abgas-Technik noch fahren. Der neue wäre schadstofftechnisch sauber, in der Größe wäre er eine Klasse über seinem Vorgänger. Zudem sei er höher als sein aufgelegter Konkurrent, der Mini.

Im Zuge eines Vergleichstest (AA 12/2007, 19) meldet sich heutige ALLES AUTO-Chefredakteur nochmal zu Wort: „Beneidenswert, wer heute mit einem Kleinwagen sein Auskommen findet. So es Fernwehgelüste, Familienstand und Freizeitvorlieben zulassen, spricht auch nichts dagegen.“ Mit diesen Autos könne man sich als automobiler Feinspizouten, und zeigen, dass man über die Profilierungs-Neurosen der Mitmenschen erhaben ist, die 90 Prozent allein im schweren SUV herumhängen.

Wortwahl, Ausdrucksformen, (sprachliche) Bilder

Puch 500

Auto Touring

Gleich im Vorspann des ersten 500er-Beitrags (AT 42/1957, 1) kündigt Rösche an, dass Österreich mit dem Puch 500 ein Auto aus eigener Produktion erhalten wird und dass er der Aufforderung der AT gerne nachkommt, die Gedanken der Puch AG (hier als „unsere Gedanken“ bezeichnet) über das Problem Kleinwagen bekanntzugeben. Interessant ist abgesehen von der Formulierung „unsere Gedanken“ und „Problem“ der Umstand, dass die Zeitschrift einem Vertreter der Industrie Raum gibt – frei und selbstständig, ohne journalistische Kontextualisierung beziehungsweise Begleitung: Indem es einen Branchen-Vertreter zu Wort kommen lässt, vermittelt das Magazin den Leser*innen den Eindruck, ihr Wissen direkt aus erster Hand von jemandem zu erhalten, der durch die

Nennung von Titel und Position im Rahmen eines renommierten Unternehmens als Autoritätsperson erkennbar ist. Die Überschrift spricht „Die Chancen des kommenden österreichischen Kleinwagens“ an, unterstreicht also die Erfolgsaussicht – suggeriert wird, dass es genau der richtige Zeitpunkt ist – für das Produkt, für die potenziellen Käufer*innen und für die österreichische Nation. Der Titel „Puch-Auto vor dem Start. Unter mehr als 300.000 Motorradfahrern warten vielen Tausende auf den Kleinwagen“ spielt darauf an, dass der Puch 500 als Motorradersatz geplant ist, präzisiert somit die Rolle, die der Wagen am österreichischen Markt spielen soll – und nimmt zugleich einer möglichen Kritik an der geringen Größe den Wind aus den Segeln.

Insgesamt fällt beim Beitrag von Rösche auf, dass immer vom österreichischen Kleinwagen gesprochen wurde, ohne zu erwähnen, dass beispielsweise die Karosserie von Fiat übernommen wurde. Auch wird der offizielle, eigentliche Name des Produkts nicht genannt. Der Text hat den Charakter einer Rechtfertigung. Er verteidigt das Produkt schon vor dem eigentlichen Markstart – das steht in scharfem Kontrast zu heutigen werblichen Praktiken von Automobilherstellern, ist aber auch nicht bloß als Merkwürdigkeit eines – nach gegenwärtigen Standards – unprofessionellen Werbeauftritts zu erklären. Der Puch 500 ist nicht bloß ein Kleinwagen und Steyr-Daimler-Puch ist nicht nur ein Fahrzeughersteller, beide fügen sich in den Diskurs von Wiederaufbau und österreichischer Nationsbildung. Mit Zahlen unterlegt, entwirft Rösche das Narrativ einer glorreichen Motorrad-Produktion in seinem Werk, die es erlaubt auf den drängender werdenden Bedarf nach einem Auto mit einem Angebot für den Umstieg zu reagieren und damit die Tradition der erfolgreichen Massenmotorisierung *Made in Graz* weiterzuschreiben. Dem Kleinwagen an sich verheißt er eine lange und erfolgreiche Zukunft – wegen der steigenden Kaufkraft, ohne aber zu ahnen, dass eben diese dem 500er auch relativ bald zum Verhängnis werden würde.

Der Titel eines weiteren AT-Beitrags (AT 44/1957, 1) lautet: „Anatomie des Puch-Kleinautos“. Eine Auseinandersetzung mit Aufbau eines Autos auf diese Weise anzukündigen, ist eine Anthropomorphisierung: aus dem Ding wird eine menschliche Gestalt. Außerdem fällt hier die Verwendung des Begriffs „Kleinauto“ auf, während sonst vom Kleinwagen die Rede ist. Der Artikel hebt sechs Punkte fett hervor: Dass es sich um den ersten Fahrbericht eines AT-Testers handle, dass das Fahrzeug gute Fahreigenschaften habe, dass es ein „flotter Bergsteiger“ sei, man den 2 CV (siehe Kapitel zu den Fahrzeugtypen) als Qualitäts-Vorbild herangezogen habe, dass ein knapper

Viersitzer aus der Fiat-Karosserie „herausgezaubert“ wurde und zuletzt – als Frage formuliert: „Warum keine eigene Steyr-Puch-Karosserie?“ Die Bilder und die sie begleitenden Texte sind neben der Überschrift der erste Blickfang für die Leser*innen. Deswegen ist es besonders wichtig, hier genauer hinzuschauen: Das größte Bild ist vertikal am rechten oberen Seitenrand positioniert und zeigt vier Puch 500. Das vorderste Auto ist voll besetzt mit einer Familie, eine weibliche Person im Fond (möglicherweise als Tochter zu lesen) winkt freundlich zur Kamera. Als Bildtext steht: „EIN RUDEL der neue Wagen demonstrierte hier plakativ die Bergfreudigkeit.“ Mittig ist Rösche mit dem Puch-Motor zu sehen. Bild-Text: „WIR BIETEN EINEN HOCHLEISTUNGSMOTOR modernster Konstruktion“, erklärte Dr. h. c. Rösche mit Vaterstolz¹⁰¹. Links auf der Seite ist das Cockpit abgebildet, dazu die Beschriftung: „BEDIENUNGSORGANE DES STEYR-PUCH 500“. Mittig unten findet sich dann noch ein Bild der Fertigungshalle in Graz. Bildtext: „AUF 100 MILLIONEN SCHILLING stellten sich die neuen Produktionseinrichtungen des Werkes in Graz-Thondorf für den Kleinwagen. Wir sehen das hängende Fleißband der Serienfabrikation“. Die Bildunterschriften kurz zusammengefasst: Rudel, demonstrative Bergfreudigkeit, moderner Hochleistungsmotor, Vaterstolz, Bedienungsorgane, 100 Millionen Schilling an Investition.

Rösche wird auch in einem weiteren Beitrag (AT 53/1958, 11) mit dem Titel „Österreichs Kleinwagen: Steyr-Puch 500. Eine Spitzenleistung des Werkes Graz-Thondorf / Der Halbliter mit den Fahreigenschaften der Mittelklasse“ erwähnt und als verantwortungsbewusst beschrieben. Aber auch andere Schlüsselpersonen kommen vor: Der hochgelobte Motor („reife Meisterleistung“) wird mit der Reputation seines Konstrukteurs verbunden („Der Name „Ledwinka“ verpflichtet!“) und in eine Familiengeschichte von Automobiltechnikern – konkret von Hans und Erich Ledwinka – eingeschrieben. Die Beziehung des Autos zu seinen Konstrukteuren wird nach einem patriarchalen Muster gedacht. In einer Technikerdynastie hat man(n) menschliche wie dingliche ‚Söhne‘.

¹⁰¹ Ein typisches Beispiel für eine Metapher: Durch diese „Vermenschlichung“ soll ein persönlich-intimer Bezug zu dem neuen Auto hergestellt werden, in den Zwischenkriegszeit wurde der Steyr 50 beispielsweise „Steyr Baby“ genannt.

ARBÖ

Eine ARBÖ-Überschrift meldet: „Erfreuliches aus Graz: Wir besichtigen den Steyr-Puch-Kleinwagen. Große Leistungen in einem kleinen Wagen“ (ARBÖ 11/1957, 1). Beachtlich ist hier, dass gleich von „Leistungen“ in der Mehrzahl gesprochen wird. Die Begrüßungsrede vor der Test-Fahrt in Graz wurde vom Generaldirektor Ryznar (sein Vorname Richard wird hier nicht genannt) gehalten. Mit sanfter Ironie konstatiert der Autor des Beitrags, dass ihm an der Rede ihre Kürze gefiel – der Inhalt sei aber aufschlussreich gewesen. Die Ausfahrt resümiert er als interessanteste Probefahrt des Jahres. Zugleich setzt er auf eine Emotionalisierung der Beziehung zum Objekt; das Aussteigen aus dem Auto ist der Abschied von einem „braven und entzückenden Wägelchen“. Er hoffe, dass die so liebevolle, exakte und moderne Arbeit der Techniker Erfolg bei den Käufern haben werden, denn der sei ehrlich verdient. Abschließend: „Niemand, der an dem kleinen Steyr 500 vorbeigeht kann sagen, des is ja nur a Österreicher in dem Ton, als ob das ein Schimpfwort wäre.“ Der Journalist macht hier das Auto zu einem Angehörigen der österreichischen Nation. Der Text ist von Anfang bis Ende patriotisch aufgeladen, jedes technische Detail Anlass zu Lobeshymne. Der gesamte erste Absatz kommt überhaupt ohne technische Aspekte aus. Viel Aufmerksamkeit erhalten Arbeit und Produktion, wie es zur Zeitschrift einer Organisation passt, die aus der Arbeiterbewegung hervorging.

Ein weiterer, viel später erschienener Test-Bericht (ARBÖ 2/1959, 8) schüttet neuerlich Lob über den Puch 500 aus – vielleicht um nochmals die Absatzzahlen anzukurbeln? Überschriften und Beschreibungen mit der Verwendung von Wörtern wie „Erstaunen“ sowie ein einleitender Vergleich geben den Ton vor: Der Puch 500 ist „genügsam und treu wie ein Haflinger“, eine so sehr dem alpinen Terrain angepasste Züchtung wie das der der Bevölkerung bekannte Gebirgspferd. Der Titel des Artikels lautet „Der Puch 500 – ein großer Kleinwagen“, ein Untertitel benennt Ausdauer als Qualität: „Bewährung im Langstreckentest über 10.000 Kilometer“. Der Fließtext führt zunächst die Rahmenbedingungen des Tests (Jahreszeit, Dauer, Umfang, Ort etc.) aus¹⁰² und er liefert auch die gewünschte Interpretation dieser Informationen, indem er betont, dass der Wagen sehr hart getestet wurde. Dem folgt ein fett markierter Absatz, der Stärken

¹⁰² Das macht aus journalistischer Sicht Sinn, ist jedoch bei Auto-Test nicht unbedingt üblich.

(Motor, Straßenlage, Getriebe) sowie Schwächen (Sicht, Defrostung, Innenausstattung, Windanfälligkeit) kurz zusammenfasst.

Mini

Auto Touring

Bei der Berichterstattung der AT ist hervorzuheben: Der Testbericht (AT 89/1959, 11) trägt den Titel „Die Zwillinge der B.M.C. Austin-Morris 850 – Interessanter Kleinwagentyp mit vielen neuen Ideen“ und darunter steht: „Eigenbericht der „AT“ von seinem nach Longbridge entsandten Redaktionsmitglied“. Der Text beginnt mit einer Art erzählerischer Einleitung, die pro Zeile mit einem Punkt in Farbe der AT (grün) hervorgehoben ist. Der Chefkonstrukteur wird beim Namen genannt, dessen persönliches Auftreten gelobt sowie der revolutionäre Charakter des 850er diskutiert, denn er stecke „voll von interessanten Ideen“.

Als einzige Zwischen-Überschrift wird „MODERNSTE FERTIGUNG“ erwähnt, man setze hohe Erwartungen seitens des Herstellers an das Modell. Mit einem guten Serviceangebot gehe man gut gerüstet in den harten Konkurrenzkampf, „in dem freilich nicht immer ganz sachlich nach technischen Vorzügen entschieden wird.“ Zuletzt wird noch der Preis genannt sowie erwähnt, dass der Wagen sofort lieferbar ist.

Im Aufmacher-Bild wird wiederum der „Schöpfer“ ALEC ISSIGONIS gezeigt, und erwähnt, dass das Fahrzeug mit allen Schikanen getestet wurde. Das mittige Foto zeigt einen Querschnitt samt Beschreibung zu Details im Innenraum. Die dritte Abbildung zeigt das Cockpit, DIE DIREKTE ZAHNSTANGENLENKUNG sei sicher und leicht zu handhaben. Das letzte Foto zeigt den Motor, der eine technische Delikatesse sei.

ARBÖ

Der Beitrag des Arbeiter Rad und Kraftfahrer (ARBÖ 10/1959, 14) fällt recht nüchtern aus, zu erwähnen ist hier die Überschrift, die da lautet: „Viel Raum ist kleinsten Wagen: Die Zwillinge von BMC: Austin 850 und Morris 850.“

Neuer Mini

Autorevue

Beim ersten Mini-Bericht (AR 10/2000, 38) fällt auf, dass in den 2000er-Jahren – so wie zuvor schon in der Berichterstattung der 1950er- und 1960er-Jahre – die Würdigung des Mini als technisch besonders interessante Leistung eine wichtige Rolle spielt. Die Überschrift lautet: „Wir werden alle größer“. Und dann im Vorspann: „Ein völlig neues Auto soll auf erfrischende Weise an gute Zeiten erinnern: Spaß haben, mit Zitaten von früher spielen und mit bis zu 150 PS. Bildtitel: „Verkauft wird der neue Mini bei BMW. Trotzdem wird er unter dem alten Label segeln, damit die Geschichte einen Faden kriegt, der über die Ähnlichkeit hinaus geht.“ Zwei Kasten gehen auf die Abschieds-Version des alten Minis, den Knightsbridge, sowie auf die Geschichte des Autos ein, in dem über die technischen Besonderheiten zeitgenössischen berichtet wird. Auffallend ist hier ein Aspekt beziehungsweise Widerspruch: Im Vorspann des eigentlichen Haupttexts steht, dass der Mini an gute Zeiten erinnern soll. Hier wird jedoch im Text über den Ur-Mini geschrieben, dass Ende der 50er Benzinsparen und kleine Autos plötzlich wichtig waren. Ein weiterer Aspekt: Den Ur-Mini haben anscheinend zuerst Prominente wie Enzo Ferrari kaufen müssen, ehe er von der Masse angenommen wurde – das ist durchaus auch bei anderen Autos so vorgekommen, so berichtet beispielsweise „Motorrad Kleinwagen“ 1958 von Nelson Rockefeller und seiner BMW-Isetta.

Der erste Ausfahrts-Bericht (AR 06/2001, 32) ist voller spielerischer Vergleiche, die mehr auf subjektiver Wahrnehmung basieren als auf analytischen Argumenten. Auf dem Cover ist ein gelber Mini mit weißem Dach und Spiegelkappen zu sehen. Titel: „Mini! So fährt er sich“. Auf vier Seiten wird das Einstiegs-Modell One sowie das Standard-Modell Cooper getestet. Hier ist auch ein seine Charakteristik kurz beschrieben: „Neue Schale, aber der Racing Spirit ist da wie eh und je.“ Die Geschichte trägt den Titel „WIR SIND ENTZÜCKT“, im Vorspann wird davon gesprochen, dass der feine BMW-Instinkt fürs Autofahren in die kleinste Form gebracht wird, und dass der neue Mini ein Renner sei. Gleich am Anfang des Textes bittet die Redakteurin Hofbauer, die Vergleiche zum alten zu unterlassen, denn Sentimentalität wäre der völlig falsche Zugang. Dann das Statement: „Es gibt keine Parallelen zu früher.“ Außer beim Design, zudem stecke das Auto voll modernen BMW-Technik. Er gehöre zu den ganz kleinen Autos, aber das

allerwichtigste Argument sei das Fahren selbst – die Kurveneigenschaften, Fahrwerk und Lenkung werden gelobt.

Die Bildtexte fallen im Vergleich zum Lauftext nüchterner aus – jedoch stehe dem Wagen gelb am besten, aber ohne weiße Räder.

ALLES AUTO

Alles Auto berichtet noch vor der ersten Ausfahrt zweimal über den Mini, einmal davon auch mit zwei Bildern (AA 10/2000, 28). Es kommen Aussagen wie „zurück in die Zukunft“, „Retro-Look“ und „bekannte Formen“ vor; „Neuinterpretationen“ seien „die Trends des Jahrzehnts“. Allerdings sei der Mini nicht mehr mini, sondern größer, technisch aufwendiger und teurer. Mit dem „Oldie“ habe die neue Version nur Namen, Silhouette und Retro-Elemente gemeinsam. Letzteres ist unscharf formuliert, denn im Fall des Ur-Minis waren die Designelemente, die beide Versionen gemeinsam haben, noch nicht „retro“.

Im Juni des Jahres 2001 (AA 6/2001, 24) erscheint der erste Test in der Rubrik „neue schon gefahren“: Der Beitrag umspannt zwei Seiten, beinhaltet drei Fotos sowie einen Technik-Kasten und einen Kasten mit dem Titel „Kult-Kollegen“, in dem VW Beetle und Chrysler PT behandelt werden. Der Titel lautet „Mini mal List“, der Vorspann ist vollgepackt: „Der Ur-Mini war bis zuletzt ein echter Minimalist. Listig multipliziert BMW heute das Flair von gestern mit moderner Technik & zeitgemäßer Sicherheit zur chicen Kult-Konserve.“ Der Bild-Text zum Aufmacherbild betont, dass der neue Mini seinen Vorgänger alt und klein aussehen lasse; die Beschreibung zum Cockpit fällt hingegen recht sachlich aus: Auffallend sei der an das Vorbild erinnernde Tacho und die Bedienung über die Kipp-Schalter.

Der Titel des nächsten Beitrages lautet „Mini-Mundus“ (angelehnt an den Miniaturenpark in Klagenfurt). Der Vorspann stellt dem Artikel die Aufgabe zu klären, ob der Mythos Mini lebt – zu dessen Lebendigkeit der Text selbst beiträgt. Das Fahrzeug, so erfährt man, knüpft mit vielen Retro-Elementen an die Tradition an, bietet jedoch allerlei neue Features und zeichnet sich insbesondere durch moderne Technik, Alltags-Tauglichkeit und Fahrspaß aus – alles Eigenschaften, die auch der Ur-Mini gemessen am damaligen Stand der Automobiltechnik bieten konnte.

Fiat 500

Autorevue

Bereits am Cover des ersten Fiat-Beitrages (AR 4/2007, 1) wird groß getitelt: Smart & Mini: Der geniale Fiat 500. Hier wird gleich direkt auf die Konkurrenz angespielt. Die Bildunterschrift eines Zusatz-Bildes des alten 500er beginnt mit: „Lebensgefühl einer unbeschwerten Epoche“.

Der Titel des ersten Fahrberichtes (AR 07/2007, 20): „Nuova Kugelmugel“, der Vorspann lautet „Ein Haustier voller Software, befeuert von vorausseilender Begeisterung.“ Fett herausgestrichen wird ein Satz aus dem Text, nämlich dass die Pastell-Farbe des Autos hübsche Akzente im Stadtbild setzen wird.

Neben dem Kasten mit dem Titel „Build your Cinque“ ist beim Test auf österreichischen Straßen der Titel „Immer nie in Rimini“, sowie der Vorspann „Urlaubsfroh durch den Alltag: Der neue Cinque macht uns wieder zu den besseren Menschen, die wir im Grunde eh immer waren, solange uns keiner überholte. Vielleicht ist das der wahre Retro-Effekt.“ zu erwähnen. In den Bildtexten wird von einer Zeitkapsel gesprochen, von einem trotz 50er-Jahre-Anlehnung vorbildlos gutem sowie vom Wellness-Design gesprochen. Im Shortcut-Kasten wird positiv über den 500er-Zugang gesprochen (praktischer Kleinwagen mit einem Zugang über Geschmack und Stil) sowie über das überraschend sportliche Fahrwerk.

ALLES AUTO

„Luigi lebt“: Der Titel wurde hier (AA 09/2007, 32) wie im Text erklärt nach dem Zeichentrick-Film „Cars“ gewählt, in dem auch ein Cinquecento namens Luigi eine Rolle spielt. Der Vorspann lautet (der erste Satz ist dabei fett) „Der alte Fiat 500 war nie tot – es lebe der Neue.“

In der November-Ausgabe tritt dann ein Fahrzeug zum Test an: Der Titel lautet „Kugelmugel“. Im Vorspann wird die Frage gestellt, ob die Fiat-Kugel so flott rollt, wie sie aussieht.

Verteilung und Häufigkeit von Beiträgen und Inseraten

Neben der inhaltlichen Analyse ist eine quantitative Auswertung, wie oft die jeweilige Kategorie vorkommt, spannend. Zum ersten Betrachtungszeitraum: Hier ist festzustellen,

dass sich – in absoluten Zahlen gemessen – der ARBÖ deutlich häufiger dem Thema Kleinwagen widmet als der ÖAMTC (nämlich im Gesamt-Verhältnis 38 zu 28). Zwei Aspekte fallen jedoch ganz besonders auf: Ersteres Medium weist eine viel höhere Anzahl an Inseraten auf (nämlich 50 zu 8), in letzterem kommt der Mini deutlich häufiger vor (Test, Berichte und Werbung gemeinsam 7 zu 3).

Anzahl an Beiträgen pro Auto-Modell und Textsorte 1957–1962 in den untersuchten Medien

Puch 500	Auto Touring	Der Arbeiter Rad- und Kraftfahrer.
Berichterstattung / Erwähnung	9	4
Test	3	1
Werbung / Inserate	-	19

Morris Mini	Auto Touring	Der Arbeiter Rad- und Kraftfahrer.
Berichterstattung / Erwähnung	4	2
Test	-	1
Werbung / Inserate	3	-

VW Käfer	Auto Touring	Der Arbeiter Rad- und Kraftfahrer.
Berichterstattung / Erwähnung	1	7
Test	1	1
Werbung / Inserate	3	28

Kleinwagen allgemein (Puch 500, Morris Mini und VW Käfer ausgenommen)	Auto Touring	Der Arbeiter Rad- und Kraftfahrer.
Berichterstattung / Erwähnung	5	19
Test	5	3
Werbung / Inserate	1	3

Im ARBÖ-Magazin wurden, wie die Tabelle zeigt, deutlich häufiger Inserate geschaltet. Steyr-Daimler-Puch bewarb den 500er zum ersten Mal im Dezember 1957, VW war hier auch schon früher mit Inseraten aufgefallen. 1958 war Puch präserter, in der Juli- und August-Ausgabe sogar mit zwei Einschaltungen, ab Mai 1959 wurde der 500 D beworben. VW hingegen begann bereits im Februar mit einem ganzseitigen Inserat auf der letzten Seite, das sich auch in späteren Ausgaben immer wieder findet: Insgesamt wurden von VW im Betrachtungszeitraum um elf mehr Inserate geschaltet als für den Puch 500. Lag ab 1961 der Fokus sowohl in der Berichterstattung als auch bei den Inseraten (insgesamt fünf an der Zahl) der Fokus auf der größeren Kombi-Version 700, die hier nicht berücksichtigt wird.

Auffällig ist die Aufteilung der einzelnen Beiträge und vor allem der Inserate auf die jeweiligen Titel: Hier passt die Vorortung der jeweiligen Klientel der beiden Autofahrervereine und deren soziale Position mit der Zielgruppe des entsprechenden Autos überein.

Im gesamten zweiten Betrachtungszeitraum (10/2000 bis 12/2007) wurden in beiden Zeitschriften weder von Mini noch von Fiat Inserate geschaltet – auch findet das Thema Kleinwagens in keinem der beiden betrachteten Magazinen besondere Berücksichtigung.

Diskussion und Befund nach der Diskursanalyse

Erster Betrachtungszeitraum

Auffallend ist, dass der Name Mini eigentlich gar nicht genannt wird, beziehungsweise vorkommt. Auf der anderen Seite wurde kein einheitlicher Name für den 500er verwendet: Einmal wurde von Steyr 500, einmal vom Puch, dann vom Steyr-Puch gesprochen. Aus Marketing-technischer Sicht ist das freilich nicht optimal.

Aus technischer Sicht und rein von den Eckdaten her werden ähnliche Aspekte thematisiert. Sowohl beim Puch 500, aber ganz besonders beim Mini wird begeistert über den „modernen“ Antrieb gesprochen, obwohl sie an sich komplett unterschiedlich sind. Vor allem beim 500er werden negative Eigenschaften, denen Kleinwagen zugeschrieben wurden, entgegengewirkt: Hochleistungsmotor, Vaterstolz, Verantwortungsbewusstsein der involvierten Personen etc. Bei beiden Fahrzeugen wurden die Konstrukteure bei der Berichterstattung berücksichtigt, die Erzählung des „großen Mannes“ wird gefördert.

Summa summarum ergibt die Diskursanalyse ein extrem „rechtfertigendes“ Bild beim Puch 500, jedoch euphorisches beim Mini (aber auch beim VW Käfer). Der ÖAMTC-Beitrag zu britischen Kleinwagen hat einen stark heroisierenden Charakter und arbeitet sehr oft mit Superlativen und Metaphern. Er geht außerdem darauf ein, dass auch Kleinwagen teilweise nach emotionalen Aspekten gekauft werden und nicht immer die Vernunft an erster Stelle steht.

Insgesamt lässt sich jedoch beim ARBÖ gegenüber dem Puch 500 eine etwas positiverer O-Ton in der Berichterstattung feststellen als beim ÖAMTC: Es handelt sich abschnittsweise um eine Lobeshymne gepaart mit Nationalstolz, Romantisierung, Anspielung an österreichische Erfinder (ARBÖ 11/1957, 1) und einer positiven Zukunft-Prognose trotz permanenter Verniedlichungen (Wägelchen, Motorchen etc.). Besonders hervorzuheben: Dass sich der Konsument bei der Wahl des Autos an seine Nationalbürgerschaft (ARBÖ 11/1957, 4) erinnern solle. Oftmals wird auch erwähnt, dass das Fahrzeug Eigenschaften von einer Fahrzeugklasse darüber besitzen würde. Außerdem wird es intim, der Autor spricht von „unter uns gesagt“. Zwar werden auch Kritikpunkte erwähnt, Großteils aber mit der Versicherung, dass diese Mängel von Puch bereits adressiert und behoben wurden.

Natürlich ist bei dieser Analyse auch die politische Gesamtsituation miteinzubeziehen. Für die Sozialdemokratie wurde das leistbare Klein-Auto nach dem ideologischen Kurswechsel besonders wichtig:

„Schon in den 1950ern schlug die SPÖ einen konsensuell-koalitionären Weg ein, der statt einer Neuordnung der Gesellschaft nun einer Teilhabe der Arbeiterschaft am Wohlstand oberste Priorität einräumte.“¹⁰³

Nach dem Staatsvertrag 1955 herrschte das Proporz-System als Ausgleich zwischen ÖVP und SPÖ. Den Bundeskanzler stellte dabei stets die ÖVP, obwohl bei der 1959 Nationalratswahl die Sozialdemokratie knapp die stimmenstärkste Partei wurde¹⁰⁴. Insgesamt war in diesem Zeitraum eine marktwirtschaftliche, kontrollierte Öffnung der Wirtschaftsstrukturen bei staatlicher Steuerung sowie ein Investitionsprogramm (unter anderem wurde der Straßenbau gefördert) zu erkennen¹⁰⁵.

Zweiter Betrachtungszeitraum

Der Shift von alt auf neu bringt es mit sich, dass nun nicht mehr der nach vorn gerichtete Blick dominiert, sondern der in den Rückspiegel. Bei den Texten im ersten Betrachtungszeitraum kann man die meisten Aussagen nachvollziehen, die neueren Texte wirken sehr subjektiv. „Der Racing Spirit ist da wie eh und je“ (AR 06/2001, 36): Aus den Quellen geht hervor, dass sich vor allem der Mini als sportlicher Kleinwagen beziehungsweise als Rennwagen (Stichwort: Sieg bei der Rallye Monte Carlo 1964) in das kollektive Gedächtnis gefahren hat. Die ehemals so hervorgehobenen praktischen Eigenschaften werden in den 2000er-Jahren nicht mehr zitiert. Anders beim 500er: obwohl auch von ihm Derivate im Motorsport eingesetzt wurden, wird dem Thema Sport im zweiten Betrachtungszeitraum kaum Platz eingeräumt. Die „Sport“-Taste im Cockpit wird in vier Texten nur einmal erwähnt (AA 11/2007, 59). Die ehemaligen Erfolge auf den Pisten und Rennstrecken scheinen den Mini auch heute zu prägen – obwohl das Fahrzeug als klassischer Dreitürer (bis auf die markeninterne „Mini Challenge“) schon lange nicht mehr im Motorsport eingesetzt wird.

Allerdings: Sowohl beim Mini, also auch beim 500er fallen im zweiten Betrachtungszeitraum Begriffe wie Mythos und Legende. Dazu kommen „Freude“, „Luxus“ und „Stil“ sowie „Premium“. Interessant ist hier der Preisvergleich. Der Mini kostete zur Markteinführung als „Standard“ 33.000 Schilling, als „De-Luxe“ 35.900; der

¹⁰³ MARSCHIK Matthias, Aus Arbeitern werden Automobilisten – die Geschichte des ARBÖ. In: KARNY Thomas, MARSCHIK Matthias (Hrsg.), Autos, Helden und Mythen. Eine Kulturgeschichte des Automobils in Österreich. Wien 2015, p. 58.

¹⁰⁴ Vgl: RATHKOLB Oliver, Die paradoxe Republik. Österreich 1945 bis 2015. Wien erw. Aufl. 2015, p. 191.

¹⁰⁵ Vgl: Ebda., p. 132.

Puch 500 kam auf 23.800 Schilling. Der 500er war also in seiner Basisvariante um rund 28 Prozent billiger als der Mini. 1960 kostete der Puch 500 D 25.500 Schilling, der 850 33.900 respektive gleichbleibende 35.900 (24,8 Prozent billiger). Heute gibt es die Neuauflage des Mini ab 21.600, den Fiat 500 ab 16.790, letzterer ist somit um 22,3 Prozent billiger.

Paradox für beide Epochen: Der Ur-Mini war im Zeichen des Sparens entstanden (AR 10/2000, 40), in den damaligen Autozeitschriften wird das jedoch so niemals erwähnt. In den 2000ern hingegen schrieb die Auto Revue von Unvernunft, dabei waren doch die Anfänge eher vernunftorientiert, denn der Mini gilt als Produkt der Ölkrise (was allerdings in der zeitgenössischen Berichterstattung nie erwähnt wurde).

Darüber hinaus ist zu erwähnen, dass in der Dezember-Ausgabe 2007 von Alles Auto (AA 12/2007, 12) ein Vergleich von Autor Hans Karl Lange zwischen 500er und Mini unter dem Titel „Zwei Herzensbrecher“ angestellt wurde. Der Bericht verwendet viele anthropomorphisierende und sexualisierende Bezeichnungen und Phrasen, um die Kleinwagen zu beschreiben: Knutsch-Kugel, Rasse-Dackel, Mode-Auto, City-Flitzer, Fürsorge-Reflexe, Kindchen-Schema, Tiefen-Psychologie, Kobold, Lifestyle, „Antriebs-Geschichten und Vierrad-Sachen“ (in Anlehnung an die Sendung „Liebesgeschichten und Heiratssachen), Popos, die zum Streicheln einladen, etc. Von beiden Autos wird behauptet, dass sie bei verschiedenen „Typen Frau“ Begeisterung auslösen. Die Stadt gilt als ihre natürliche Umgebung (für den 500er mehr als für den Mini). Fazit: Es gäbe sparsamere, preiswerte und übersichtlichere Kleinwagen, die weniger von Design geplagt sind. Dennoch sei dieses Retro-Design eben das Feature, das die beiden liebens- und begehrenswert mache. Man kaufe die Autos nicht zum Benzinsparen und Einparken.

Kontext-Erweiterung

Als Kontext-Erweiterung wurden analog zu „Auto Touring“ und der „ARBÖ Rad- und Kraftfahrerzeitung“ auch die zu dieser Zeit erscheinenden Fach-Magazine AUSTRO-MOTOR und „Motorrad Roller Moped“¹⁰⁶. Internationale Fachzeitschrift“ nach denselben Kriterien untersucht. Wichtige Erkenntnisse werden hier im Folgenden angeführt.

¹⁰⁶ Mit Ende Juli 1957 ändert sich der Titel in „Motorrad Kleinwagen Moped Roller“, ab 12. März 1960 in „Motorrad Motorsport“.

AUSTRO-MOTOR

Austro Motor berichtet auch im Oktober 1957 zum ersten Mal ausführlich über den Puch 500, es gab allerdings schon eine Vorberichterstattung (z.B. AM 8/1957, 270). Das erste Inserat¹⁰⁷ ist im November zu verzeichnen – im gleichen Monat wird im Rahmen von der Ruprik „Jugend-MOTOR) noch von Graz als der Geburtsstätte des Mopeds gesprochen (AM 10/1957, 38). Insgesamt wirkt die Berichterstattung zum Puch 500 etwas zurückhaltender, als die von AT und ARBÖ – der O-Ton sowie die verwendeten Abbildungen und Darstellungen sind sich aber im Großen und Ganzen ähnlich.

1960 wird zwar über den Mini berichtet (AM 1/1960, 9), es gibt jedoch keine weiteren Tests und auch keine Inserate.

Motorrad Kleinwagen

In diesem Magazin ist noch 1953 keine Rede von Autos, das Magazin wirkt eher – nach heutigem Sprachgebrauch – wie ein Special Interesst-Blatt für Motorradfahrende.

Dem Thema Auto wird erst ab 1957 immer mehr Raum gegeben: In Ausgabe 15 gibt es eine „Erste Begegnung mit dem serienreifen Puch-Fiat 500“, erste Inserate zu Autos sind ab der Ausgabe 25 zu verzeichnen, schließlich wird „Kleinwagen“ ab Ende Juli 1957 dem Zeitschriftentitel hinzugefügt. Zu diesem Zeitpunkt steht weniger der Puch 500 im Mittelpunkt als die Roller ähnlichen Fahrzeuge wie das Goggomobil. Auch im August ist beispielsweise nur ein Motorrad am Cover. Ab September wird am Cover „Kleinwagen“ noch deutlicher hervorgehoben. Im Oktober dann „endlich“ am Titelblatt der Puch 500 mit einem Bild, das in keinem der anderen untersuchten Medien verwendet wurde (M 33/1957, 873). Gleich auf der nächsten Seite dann ein Inserat. Außerdem in der Ausgabe: Ein großer Test. In der nächsten Ausgabe ist wieder ein Motorrad am Cover, darauf folgt ein Text der Redaktion über das Thema Kosten und Kleinwagen. Übrigens: „kleinere“ Autos wie der Käfer finden überhaupt keine Berücksichtigung¹⁰⁸, nur Inserate werden ab Anfang 1957 geschaltet. Noch 1957 werden billigere Motorräder gefordert (Stichwort: Zoll-Wegfall). Das Motorrad wird außerdem recht stark mit dem Motorsport verbunden (was wiederum an der Umbenennung 1960 ersichtlich ist). 1958 bekommt eine Debatte

¹⁰⁷ Puch-Inserate werden insgesamt nur selten geschaltet, (z.B. 1960 nach einem positiven Motorsport-Bericht). Da das Magazin auch eine Rubrik für Motorräder hat, sind Kundendienst-Inserate oft als Motorrad- und Auto-Kombination zu sehen.

¹⁰⁸ Auch der Mini bekommt keine Bühne: Sowohl VW Käfer als auch der Mini haben zu viel Hubraum, um für diesen Titel relevant zu sein

Raum, ob man auf den Kleinwagen umsteigen sollte (M 1/1958, 5) – Motorräder und Roller bleiben jedenfalls weiter am Cover, das Goggomobil wird stark berücksichtigt, ein Test des von „Motorrad“ als recht teuer befundenen Puch 500 kommt erst im April 1958 (M 7/1958, 167). Dennoch meint das Blatt, dass ihm der Erfolg von Haus aus sicher sei. Bei diesem Test handelt es sich außerdem um einen „Dauertest“, über den auch in der folgenden Ausgabe berichtet wird. Rund um die Zeit der Markteinführung war man noch zögerlich, aber im Laufe der Zeit wurde der 500er immer wieder am Cover des Magazins inszeniert und die redaktionellen Beiträge erhielten mehr Raum. Die Ausgabe 10/1958 bringt den großen Bericht „mit dem Puch 500 durch Afrika“.

Auch der für „Motorrad“ so wichtige Motorsport wird zunächst recht häufig mit dem Goggomobil verbunden, erst ab Ausgabe 11/1958 wird auch in diesem Kontext der Puch 500 gezeigt, ganz besonders dann in der Ausgabe 12 – der Kleinwagen wird immer mehr zum Sportgerät. Anhand eines NSU-Inserats kommt ganz deutlich heraus, wie stark hier über den Motorsport gearbeitet wurde.

In der Ausgabe 13/1958 macht das Mineralöl-Unternehmen Shell extra auf den Kleinwagen bezogen Werbung – generell nehmen Auto-Inserate ab diesem Jahr kräftig zu.¹⁰⁹ Ausgabe 22 stellt die Frage: „Wo steht das Motorrad?“ Ab Ausgabe 3/1960 macht die Zeitschrift ohne Ankündigung oder Erklärung eine Kehrtwende: Der „Kleinwagen“ wird wieder aus dem Titel gestrichen, Auto-Testberichte verschwinden danach, Inserate langsam auch.

INTERVIEWS

Die für die Arbeit geführten Interviews können als eine Kontext-Erweiterung verstanden werden. Sie sind nicht im statistischen Sinn repräsentativ, sondern ermöglichen einen umfangreichen Einblick in die individuellen Erfahrungen und Wahrnehmungen von Zeitzeug*innen bzw. Expert*innen. Durch das Aufgreifen und Einbeziehen einer persönlichen und sozialen Perspektive, soll die vorher durchgeführte Diskursanalyse durch diese Interviews ergänzt sowie erweitert werden.

Für die Befragung der ausgewählten Person wurde auf Grund des Erkenntnisinteresses ein problemzentriertes Interview beziehungsweise ein Leitfadeninterview gewählt, da hier die Meinung der Befragten und nicht die Gründe für diese Meinungen und deren

¹⁰⁹ Der Verlag druckt eigene Kleinwagen-Broschüren mit Infos zu den jeweiligen Modellen.

Bedeutung im Mittelpunkt stehen. Außerdem sind den Befragten die Inhalte bewusst, sie können von ihnen offen ausgesprochen werden.¹¹⁰

Insgesamt sind zwei Bündel an Interviews durchgeführt worden, die sich deutlich voneinander unterscheiden: Einerseits wurden drei in Wien lebende Einzelpersonen (die jeweils einen persönlichen Bezug zum Auto haben) in einem informellen Setting und einer lockeren Konversation zum Thema Auto und Wien interviewt. Diese drei Gespräche dienten in dieser Arbeit vor allem als ein erster Versuch, welche Erkenntnisse mittels dieser Methode gewonnen werden können. Zudem wurden als Haupt-Interviews zwei Gruppengespräche mit jeweils zwei Experten geführt. Die Kriterien für die Auswahl waren wie folgt: Es sollte sich um Personen handeln, die beide in dieser Arbeit behandelten Epoche in Österreich aktiv miterlebt und eine intensive (berufliche) Auseinandersetzung mit Thema gehabt haben. Wichtig ist hierbei jedoch gleich vorweg zu erwähnen, dass bei allen vier Personen das Experten-Wissen untrennbar mit der Lebensgeschichte zusammenhängt, denn die erste Gruppe bestand aus zwei ehemaligen ARBÖ-Mitarbeitern, die beide (zumindest in Phasen ihrer beruflichen Karriere) im Pannendienst gearbeitet haben, die zweite Gruppe aus dem ehemaligen, langjährigen Presse-Sprecher der Porsche Holding und dem Motorjournalisten und Herausgeber vom ebenfalls hier untersuchten Automagazin ALLES AUTO. Als Schauplatz dieser beiden Gespräche wurde eine semi-offizielle Umgebung gewählt, nämlich die jeweiligen Büro-Räumlichkeiten. Der relativ offene Gesprächs-Charakter in einem vertrauten Umfeld hat einerseits immer wieder die Möglichkeit geboten, nachzufragen und tiefer zu gehen, andererseits auch den Vorteil gebracht, dass die Beteiligten im Laufe des Interviews einen möglichen Zwang zur Konformität ablegen konnten¹¹¹. Thematisch wurde konkreter auf das Erkenntnis-Interesse dieser Arbeit eingegangen. Die Fragen drehten sich rund um den Kleinwagen und seine Entwicklung, das Thema Massenmobilisierung und „Volkswagen“, Erinnerungen an den Puch/Fiat 500 und Mini, Preisgestaltung, gesellschaftliche Wahrnehmungen und so weiter.

Für die Auswertung der Interviews wurden nach der Transkription relevante Analysekategorien definiert sowie Begriffe hervorgehoben. Da diese auf die jeweiligen

¹¹⁰ Vgl: LUEGER Manfred, FROSCHAUER Ulrike: Interviewverfahren. In: BOHNSACK Ralf, GEIMER Alexander, MEUSER Michael (Hrsg.): Hauptbegriffe Qualitativer Sozialforschung. Opladen ⁴2018, p. 129.

¹¹¹ Vgl: WODAK Ruth u.a. (Hrsg.), Zur diskursiven Konstruktion nationaler Identitäten. Frankfurt am Main 1998, p. 401.

Interviews abgestimmt sind, unterscheiden sie sich bezogen auf die jeweiligen Interview-Bündeln voneinander. Der methodische Arbeitsprozess im Rahmen dieser Inhaltsanalyse orientiert sich Ausführungen in der Fachliteratur, die aufbauend auf der Bildung von Kategorien (Primärverfahren) auch eine Typenbildung (Sekundärverfahren) empfiehlt¹¹². Die vertiefende und sorgfältige Einzelfallanalyse kann insgesamt auf Grund der Proband*innen- und Interviewanzahl jedoch kaum mit einer Typenbildung belohnt werden, dennoch kann eine Auswertung Satz für Satz und eine Vorinterpretation erste Tendenzen sowie neue thematische Aspekte¹¹³ andeuten. In den nun folgenden Analysen liegt Aufgrund der für diese Arbeit höheren Relevanz der Fokus wie angedeutet auf dem zweiten Interview-Bündel. Dort werden dieselben Kategorien wie auch in der Diskursanalyse untersucht.

Analyse des ersten Interview-Bündels

Wie bereits beschrieben, dient dieser erste Korpus als eine Art Pilot-Projekt für die vertieften, später folgenden Interviews. Im Zuge der Analyse mit Hilfe von Analyse-Kategorien (siehe Anhang) rund um das Thema Auto, Kleinwagen und Wien fällt auf, dass sich alle drei befragten Personen über die die Konfliktlinien rund um das Thema Auto, Individualverkehr und öffentliche Verkehrsmittel bewusst sind. Die Interviewten bringen begrifflich und thematisch selbstständig (die Schlagwörter kommen in den Leitfragen nicht vor) die Parksituation ins Spiel, öffentliche Verkehrsmittel erwähnen zwei explizit, eine implizit. Zwei der befragten Personen fahren heute noch mit dem Auto in der Stadt (eine Person häufiger, eine weniger oft), eine nicht mehr. Letztere Person ist jedoch früher aufgrund der Wohn- und Arbeitssituation viel mit dem Auto gefahren. Die zwei ersten Personen geben beide an, dass man mit dem Auto (bis auf Stoßzeiten oder bei Unfällen) schneller ist, als mit den öffentlichen Verkehrsmitteln. Auf die Frage, ob es in Wien zu viele Autos auf den Straßen gibt, kommen unterschiedliche Antworten: Eine Person meint, dass es nicht zu viele Autos gibt, eine andere, nur ab und an, eine dritte, dass es zu viele gibt. Diese Person ist auch der Überzeugung, dass das früher anders gewesen sei. Verschiedene Antworten gab es auch auf die Frage, ob beim Autokauf Kriterien für die Stadt beachtet wurden beziehungsweise werden. Für eine Person spielt

¹¹² Vgl: STAMAN Christoph, JANSSEN Markus, SCHREIER Margit, Qualitative Inhaltsanalyse – Versuch eine Begriffsbestimmung und Systematisierung. In: Forum: Qualitative Sozialforschung. Volume 17, No. 3, Art. 16. September 2016, p. 12-13.

¹¹³ Vgl: WITZEL Andreas, Das problemzentrierte Interview. In: Forum: Qualitative Sozialforschung. Volume 1, No. 1, Art. 22. Januar 2000, p. 7.

das keine Rolle, eine andere schließt zumindest aus Platzgründen eine Luxus-Limousine aus (und erwähnt gleichzeitig, dass auch kleinere Autos heute überall – also auch Überland – gut einsetzbar sind), die dritte Person achtet sehr wohl darauf – Wendigkeit, Spritzigkeit sowie die Außenabmessungen (für die Parkplatzsuche) spielen für sie eine Rolle bei der Auswahl des Autos.

Analyse des zweiten Interview-Bündels

Aufgrund der guten Erfahrungen bei den ersten drei Kurz-Interviews wurden aufbauend auf dem weiter konkretisierten Erkenntnis-Interesse zwei weitere Interviews geführt, die einen deutlich größeren Umfang aufweisen. Für die Analyse wurden die Antworten der Befragten analog zur Diskursanalyse nach den Gesichtspunkten „Gebrauchswert“, „Kleinwagen aus gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Sicht“ und „Wortwahl, Ausdrucksformen und (sprachliche) Bilder“ untersucht. Zusätzlich wurden die Antworten mittels zweier digitaler Tools auf Worthäufigkeiten untersucht.

Die Darstellung des Themas Gebrauchswert

Erste Gruppe

Gleich auf die Einstiegsfrage antwortend, kam von P1 auf den Puch 500 bezogen drei wichtige Aussagen in einem Satz: „österreichisches Produkt“, „sehr beliebt“ und „preislich für den Normalbürger in Ordnung“. Gleich darauffolgend nennt er aber auch kritische Punkte: So sei er platzmäßig nicht unbedingt ideal gewesen, es sei nur das Wichtigste reingekommen und von der Motorisierung wolle man gar nicht reden. Im Gegenzug wurde die Wintertauglichkeit auf Grund der Konstruktion als heckgetriebenes Fahrzeug gelobt. Auch spannend: Für Überland sei er nicht besonders geeignet gewesen. Deswegen auch die Aufteilung beim ARBÖ-Pannendienst: In den Großstädten wurde der Puch 500 eingesetzt, am Land der VW Käfer. Das ist einer der wenigen Passagen, bei denen das Auto mit der Stadt in Verbindung gebracht wurde.

P2 spricht beispielsweise die leichte Wartungsmöglichkeiten an, ein Aspekt, der den Gebrauchswert deutlich erhöhte. Zudem sei laut P1 der Puch 500 technisch unproblematisch gewesen, der Verbrauch niedriger als beispielsweise beim Mini.

Auch die konzeptuellen Unterschiede zwischen Puch und Mini streichen die beiden Interviewten einander ergänzend heraus: Den Vorderradantrieb beschreiben sie als

damals nicht unumstritten. Die Kofferräume seien aber wie bei anderen Autos auch wirklich minimal gewesen.

Beide meinen, dass das Auto früher eine Anschaffung für eine längere Nutzung gewesen wäre. Auch die laufenden Kosten werden angesprochen. Bezüglich der gesellschaftlichen Rezeption des Puch 500 meinen beide, dass man als Besitzer*in sicherlich nicht belächelt, sondern eher bewundert worden wäre. Sich einen leisten zu können, „war schon was“, wie diese Passage zeigt:

P1: *„Und vielen haben sich das auch gar nicht leisten können. Viele haben sich den Puch 500 wie wir sagen und auch den VW auf Kredit gekauft.“ (Z. 276-277)*

P2: *„Aber es war für viele schon ein Ziel, sowas sich zum Anschaffen. Also es war...belächelt ist es auf keinen Fall worden /P1: nein, belächelt nicht/ das schließe ich aus, das gibt es nicht.“ (Z. 278-280)*

P1: *„Die Kosten waren ja, die reinen Autokosten waren ja nur mehr auf die Versicherung und am Kaufpreis und am Treibstoff, den man gebraucht hat. Service schon auch, aber nicht in diesem Ausmaß, wie es heute ist. Also die Kosten waren zum Auto damals sicher geringer wie heute.“ (Z. 281-284)*

P2: *„Die Gesamtkosten waren ganz sicher geringer, wobei man jetzt sagen muss weil du jetzt sagst Service, die Serviceintervalle waren schon knapper /P1 stimmt zu/ unverständlich /P1: waren ja auch keine Kilometerleistungen da/ zweieinhalbtausend Kilometer /I: ok/ heute hast du 30.000 Kilometer /P1: waren ja auch keine Kilometer da/ nein, eh nicht. Aber man ist auch auf Straßen gefahren, auf denen es mehr Verschleiß gegeben hat. /P1: jajaja, hast schon recht/ sowas gibt es natürlich jetzt auch nicht, das muss man schon auch sagen. Dass das auch einher gegangen ist damit, der Straßenausbau.“ (Z. 285-291)*

P1: *„Das war halt erschwinglich, für den Kleinen, als auch für den Mittelstand. Weil es hat ja in der Zeit, in der die Puch entwickelt sind, waren ja die meisten Alleinverdiener /I: mhm/ und die Frauen waren im Haushalt, nicht, und haben geschaut, dass dort alles klappt, nicht.“ (292-295)*

Als eine der Schlüsselpassagen im Kontext dieser Arbeit kann eine Stelle gegen Ende des Interviews genannt werden. P2 meint hier:

„Man muss jetzt natürlich sagen zum Auto: Der Wohlstand oder das Ganze ist schon, geht konform mit der Mobilität, mit der individuellen Mobilität, mit der Möglichkeit, dass jeder auch auf einen Arbeitsplatz kommen kann, dass man einfach beweglich ist, und das hat eingesetzt Mitte der 50er-Jahre, und darum ist das Auto vom Kleinwagen angefangen bis heute ein Faktor...das ist überhaupt nicht...und das war auch damals ein Faktor. Das ändert sich nicht.“ (Z. 590-595)

Daraufhin P1:

„Grundsätzlich, für die Masse, ist es kein Prestige-Problem mehr, sondern ein Gebrauchs-Gegenstand geworden, das Auto, also nicht mehr, dass ich jetzt unbedingt einen Mercedes fahren muss, bei gewissen Schichten schon, ja, aber bei der Masse sicher nicht, ja? Für die Masse ist da wirtschaftliche das wichtige Denken, ja? Kann ich mir das leisten? Und brauche ich es unbedingt, nicht? Und das ist die Frage...“ (Z. 596-600)

P1 meint hier also, dass früher noch eher der Repräsentations- beziehungsweise Prestigewert gezählt hat, während das heute nicht mehr zutrifft. Heute zähle laut P1 also tatsächlich der Gebrauchswert mehr als noch in den 1950er-Jahren. Zudem meint er, dass der Preis seiner Einschätzung nach derzeit das wichtigste Kriterium beim Autokauf wäre. P2 hält zwar dagegen, dass das Auto immer noch ein Statussymbol wäre; dass viele Menschen dem Fahrzeug aber nicht mehr die Bedeutung beimessen, wie das früher der Fall gewesen wäre, sind sich beide einig. Die Interviewpassagen lassen erkennen, welch breit akzeptiertes und Identität stiftendes Konsumgut das Auto im ersten Betrachtungszeitraum war. Der Griff zum Puch 500 (stellvertretend für den vernünftigen Kleinwagen) wäre aber immer pragmatischer Natur gewesen.

Zweite Gruppe

P1 spricht an mehreren Stellen über das Thema Nutzwert beziehungsweise Gebrauchswert, und das vor allem bezogen auf „leistbare“ Autos. Der VW Käfer steht im Mittelpunkt seiner Ausführungen:

„Ja, wir reden von 50er-Jahren, da war meiner Meinung nach der Nutzwert natürlich an vorderster Stelle, weil...die individuelle Mobilität war das Thema. Das Thema Prestige ist abgedeckt worden von Mercedes...aber für den ganzen Mobilitätsbereich, Mobilitätswünschen einer breiten Bevölkerung war einfach das Auto die Möglichkeit...individuelle Mobilität.“ (Z. 884-888)

P1 weiter (von P2 wird hier zwischengefragt):

„Und der Volkswagen, in dem Fall der Käfer, war einfach das Auto, das – sagen wir – am leichtesten erreichbar war käuflich, also vom Preis her, vom Nutzwert her durch Luftkühlung und Heckantrieb, gerade hier in Österreich /P2: Aber das hat der Fiat 500 auch, wer waren die Käufer des Fiat 500? Der hat ja auch Heckmotor?/ Ja, nur der Fiat 500 war im Vergleich dazu bisschen billiger, aber kleiner noch. Aber der Puch 500 hat nie diese Breitenwirkung gehabt, wie der Käfer.“ (Z. 919-925)

P1 außerdem:

„Der Käfer war zweifellos das Einstiegsauto generell. /I: mhm/ Er hat nur...der Käfer hat profitiert vom Image des luftgekühlten Heckantrieb: friert nicht, ja? Und im Winter war der Heckantrieb besonders tauglich und das war natürlich in Österreich eine Komponente, die natürlich sehr relevant war. Weil Österreich mit seiner Topografie hatte natürlich gerade in dem ganzen Alpenbereich das praktischste Auto und das verlässlichste Auto.“ (Z. 985-990)

P1 verdeutlicht über weite Teile des Gesprächs, welche Bedeutung der VW Käfer für die Automobilisierung der österreichischen Bevölkerung hatte. Neben den bereits zitierten Stellen geht es bei P1 bei der Beschreibung des Käfers nicht selten auch um den Gebrauchswert:

„Der Käfer war ganz entscheidend für die individuelle Mobilität in Österreich. Das muss man sagen. Es war nicht nur das meistgekauft Auto, sondern es war auch genau für die Topografie von Österreich besonders gut geeignetes Auto mit dem Heckantrieb.“ (Z. 769-772)

Auf den Puch 500 angesprochen, meint P1:

„Ja, der Puch 500 war natürlich das heimische Auto, das...wie soll ich sagen...den Grundbedarf der Mobilität erfüllt hat, aber mehr eigentlich nicht...es war...es war ein Viersitzer, ja, aber keinen Gepäckraum, nichts“ (Z. 749-751)

Interessant ist hier, welche Platzeigenschaften er aus der persönlichen Erfahrung heraus dem VW Käfer zuspricht, denn schon diesen beschreibt er in Punkto Möglichkeiten und Raumgestaltung als ein kleines Auto:

„Der Käfer hat schon ein bisschen mehr dargestellt, weil er auch ein bisschen mehr Platz geboten hat, wenngleich der Platz...den kann man vergessen, nicht? Wenn man heute in einem Käfer drinnen sitzt da glaubst du gar nicht, dass man da überhaupt fahren hat können.“ (Z. 926-929)

Im Gespräch erläutern sowohl P1 als auch P2 immer wieder die Unterschiede zwischen VW Käfer und Puch 500 sowie dem Mini. P2 spricht im Laufe des Gesprächs die empfundenen beziehungsweise beobachteten Sicherheits-Unterschiede zwischen Puch 500 und VW Käfer an:

„Ein Puch 500 ist ja generell abgebrannt nach einem Crash. Wirklich, ich habe Roßbauer Länder gewohnt, eben als Kind, und einmal in der Woche war ein schwerer auf einer Strecke von nur einem Kilometer. Und als Kind bin ich immer runtergerannt, und war dann schwer beeindruckt, dass da die zugedeckten Leichen lagen, das muss man sich einmal vorstellen. /unverständlich/ ist das einem ja wurscht, aber wenn man sieben, sechs Jahre alt ist war das nur sensationell. Ich bin runtergerannt und da ist schon die Polizei, der Käfer ist frontal mit einem Puch 500, der 500 ist abgebrannt, nicht? Und der Käfer war nur so gestaucht. Und der Tote lag am Boden zugedeckt.“ (Z. 1100-1108)

Rund um den Mini rücken andere Aspekte in den Fokus, P2 meint:

„Ja, also der Mini hat, war eine Sensation, weil er ein Kleinstwagen war wie der Puch 500, wahnsinnig viel Platz hatte und eine tolle Straßenlage. Und...und British Leyland oder wer das damals war, die haben ja sofort einen drauf gesetzt fürs Sport-, fürs Sport-Image, nicht? Rauno Aaltonen und Paddy Hopkirk, die haben die Monte Carlo Rally gewonnen.“ (Z. 1289-1293)

Und weiter:

„...er war technisch und praktisch schon ein gewaltiger Fortschritt zu dem damaligen, automobilen Angebot. Weil ein Kleinstwagen mit so einem Platzangebot und so einer tollen Straßenlage und auch...das war schon auch lifestylich auch, aber auch mehr Nutzenwert.“ (Z. 1383-1386)

Beim neuen Mini (und auch Fiat 500) wird im Gegensatz dazu nicht mehr von Sport geredet und auch nicht mehr von den praktischen Eigenschaften. Der Zugang zu den neuen Versionen wirkt im Interview weniger ausgeprägt. Werden diese jedoch angesprochen, drehen sich die Gespräche häufig um die sicherheitstechnischen und

technologischen Entwicklungen im Autobau, die vor allem bei kleineren Autos besonders hervorstachen. P1 hebt oftmals die entscheidende Rolle von Ferdinand Piëch hervor:

„...zum Durchbruch hat das natürlich erst dann der Ferdinand Piëch gebracht, der wie soll ich sagen, einen Paradigmenwechsel eingeleitet hat, dass er gesagt hat, ah, Technik, also es ist nicht so, dass mit „je teurer das Auto, je nobler das Auto desto mehr wird hineingepackt an technischen Möglichkeiten“ sondern der hat gesagt „wir bauen alle technischen Möglichkeiten die es gibt, über den Golf in die Breite, geht das in die Breite“. Und das war ein, wie soll ich sagen ein...tatsächlich ein Paradigmenwechsel, weil damit auch in der Wahrnehmung der Kunden hat man plötzlich gesehen, dass es nicht, es bedarf nicht eines Luxusautos, um Sicherheit und Technik zu bekommen, sondern es das kriegst du auch in einem kleinen Wagen.“ (Z. 832-840)

P2 spricht daraufhin reflektierend darüber, welche Motivationen zum Kauf eines neuen Autos beitragen konnten. Die Aussagen widerspiegeln die angestrebte Teilhabe an gesellschaftlichem sowie technologischem Aufstieg.

„Und das ist dann auch in das Image eingegangen, das heißt die Leute, die dieses Auto gekauft haben, haben es ja nicht nur wegen der Technik gekauft, sondern sie haben damit auch dargestellt, dass sie modern sind, dass sie auf dem letzten Stand sind.“ (Z. 842-844)

P1 meint (später mit P2 im gemeinsamen Austausch):

„Heutzutage ist natürlich das Thema Lifestyle schon eine wichtige Komponente beim Kauf des Autos, nicht? /P2: ja/ Ein reines Nutzauto, ja, das nur den Nutzen erfüllte /P2: da gibt es unheimlich viele, die fahren sich alle gleich/ ja, aber das ist es nicht. Es muss heute schon...die kleinen Autos haben das Problem, klein heißt kleiner, weniger, billig und so weiter. Früher hat es auch geheißen weniger sicher, stimmt alles nicht mehr. Ah, aber...wenn du einen Kleinwagen erfolgreich positionieren willst, dann muss dieses Auto genau diese Komponenten haben wie der Mini darstellt. Das ist genau auf den Punkt.“ (Z. 1403-1409)

Rund um den neuen Mini, dessen Entwicklung und Ausrichtung, ist eine Passage von P2 besonders interessant:

„Na, da hab ich einen...na bin ich ja völlig verärgert gewesen...also...BMW hat ja dann diesen wirklich erfolgreichen und lieben und schönen...meine Tochter hat auch einen gehabt...haben sie dann vergrößert. Als sie...weil sie dann ja plötzlich auf der Platte, auf

der Basis des neue BMW...wie heißt denn der kleine...ja natürlich...das ist ein Frontriebler...der Mini ist optisch, ich kenne einen Verkäufer vom Denzel, die sagen...die Leute sagen „uh, der ist ja nicht mehr so putzig“ der ist ja...man hat den Mini vergrößert, weil man ihn auf die Plattform, die neue Plattform des BMW...wie heißt denn der, wie heißt der Frontriebler?

I: Nein, es gibt schon...der 1er ist natürlich ein Frontriebler, aber das ist jetzt insofern nicht ganz korrekt, weil das ist jetzt aktuell so, aber wie der erste BMW-Mini gekommen ist mit Rover-Motor und so weiter /P2: Peugeot-Motor/ Ja, gab es auch...

P2: Ja, das war ja die totale Erfolgsgeschichte...wie soll man sagen...verhunzt haben sie das ganze ja erst vor ein paar Jahren, weil sie ja schon vor dem BMW 1er den Mini auf diese Frontriebs-Plattform gestellt haben.

I: Ja, verstehe. Ok, das heißt Sie meinen den Unterschied zwischen dem wirklich ersten BMW-Mini jetzt in den 2000er und dem jetzigen Modell, das schon viel größer ist und ganz anders wirkt/ P2: und daher kein Mini mehr ist, ein Maxi eher, du willst wissen den Unterschied/ Generell jetzt zwischen der BMW-Ära...

P2: Nein, also der neue Mini damals von BMW das war ein echtes Lifestyle-Objekt, der neue. So wie eigentlich der Fiat 500, noch mehr Frauenauto, noch mehr Lifestyle als Cabrio, sind ja beide als Cabrio zu kaufen. Ich hab ja auch einen Fiat 500 als Cabrio.

I: Und zählt dann der Nutzwert auch noch? Oder geht es dann nur mehr darum „wie will ich mich gesehen fühlen“? /unverständlich/ Weil man hat gesagt, man hat den Mini früher gekauft...da wollte man ja auch darinnen gesehen werden oder...einen Mini hat man ja in den 60er nicht deswegen gekauft, weil er das praktischste und billigste Auto war, sondern auch weil er eine gewissen/

P2: Nein, er war technisch und praktisch schon ein gewaltiger Fortschritt zu dem damaligen, automobilen Angebot. Weil ein Kleinstwagen mit so einem Platzangebot und so einer tollen Straßenlage und auch...das war schon auch lifestylog auch, aber auch mehr Nutzenwert.

I: Und heute? Kauft man den Mini eigentlich, kauft man auch noch weil er einen erweiterten Nutzwert im Vergleich zur Kleinwagen-Konkurrenz? Eigentlich nicht...oder?

P2: Heute ist er ein Lifestyle-Auto, und der Fiat 500 auch, nicht? (Z. 1357-1389)

Die Darstellung des Themas Kleinwagen aus gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Sicht

Erste Gruppe

P2 antwortet auf die Einstiegsfrage mit einer Aussage über die Bedeutung des Puch 500 für die Familien der damaligen Zeit:

„Na ich glaub, er hat sich auch ausgezeichnet durch...einfach durch die einfache Konstruktion. Es war eine einfache Konstruktion, da wo man geschützt ist, würde ich einmal sagen, Fortbewegungsmittel gehabt hat, wenn sein muss, für die Familie, für eine kleinere Familie, ich weiß zum Beispiel aus meiner Familie, die haben mit die Puch 500 Reisen bis Genua gemacht, weiß ich noch das war eigentlich damals eine Sensation, was man machen hat können. Das war eine Familie, die haben vorher so einen Lohner-Roller gehabt. Da hat man zu zweit fahren können und jetzt auf einmal gibt es etwas mit einer Kabine, wo ich zu viert oder in einer größeren Ding und man hat eine Strecke überwinden können. Heute sagt man natürlich das ist ein Wahnsinn, bis Genua mit so einem unter Anführungszeichen Hupferl zu fahren, aber das war möglich, und das war damals auch in dieser Aufschwung-Zeit einfach sensationell, man kann sich fortbewegen, man kann alles mitnehmen, man kann ein Gepäck mitnehmen und man hat ein einfaches Fahrzeug, nicht?“ (Z. 22-34)

Interessant ist hier den Kontext, den P2 aufbringt: Heute seien die Ansprüche an ein Auto ganz andere – man könne sich nicht vorstellen, mit so einem kleinen Auto solche Reisen zu machen. Damals aber waren die neu geschaffenen Möglichkeiten unfassbar.

P1 hebt das „Staatsbewusstsein der Österreicher“ hervor: Obwohl auch andere Nationen gute Kleinwagen angeboten hätten, hätte man hier oft auch ob der Puch-Tradition rund um das Motorrad auf den Puch 500 zurückgegriffen. Hier handelt es sich um ein Narrativ, das so auch im Rahmen der Diskursanalyse zu erkennen war.

Für den Einsatz des Puch 500 beim ARBÖ als Pannenfahrzeug war laut P2 der Umstand, dass es sich bei diesem Auto um ein heimisches Produkt handelte, ebenfalls ausschlaggebend.

Auch das zweite Auto Mini wird ohne Gesprächsinput von P2 frei erwähnt:

“Ein interessantes Fahrzeug war ja auch eigentlich der Mini dann, nicht, das ist natürlich dann auch sehr in Mode gekommen dann. Es war eher ein, aus meinem Empfinden her ein modernes, schick das Ganze. Das ist natürlich auch angekurbelt worden durch diese ganzen Rallye-Erfolge, nicht, Rallye Monte Carlo 1964 mit am Mini einfach, das war einfach das Fahrzeug. Auch klein, aber spritziger, flotter, einfach schon ein bisschen zum Herzeigen, nicht?“ (Z. 110-115)

P1 hackt ein:

„Und ist mehr der jüngeren Ding schon genommen worden, der Mini, nicht? Vom gemischten Alter kann man sagen, aber eher junge, nicht? Die Eltern haben schon eher auch was Größeres wollen, nicht. Und der Mini ist jetzt eigentlich, wenn das vergleichen würde, ja, dieselbe Geschichte wie der Puch, ja, nur halt eine englische Geschichte, nicht?“ (Z. 116-120)

Interessant ist hier, dass P1 Mini und Puch 500 miteinander vergleicht, P2 das englische Auto aber auf andere Art und Weise lobt beziehungsweise mit mehr Begeisterung über den englischen Kleinwagen spricht: sportliche Erfolge und einhergehend das Prestige wurden hervorgehoben.

Ein weiteres Fahrzeug, dem im Zuge des Interviews der Kult-Status zugeschrieben wurde, war der Citroen 2CV.

Rund um die Gesprächs-Mitte erzählen beide Interviewten über ihre Erinnerungen, wie das Aufkommen des „leistbaren“ Autos ihre Welt verändert hat. P2 spricht von einem Bedürfnis nach individueller Mobilität, die zunächst bei dem Motorrad begonnen hat und dann mit dem Auto auf eine höhere Stufe gehoben wurde. Am Anfang sei der pragmatische Nutzen im Vordergrund gestanden:

„...das weiß ich von meinem Vater noch: Ein Auto, ein Auto, ein Auto brauchen wir. Das war halt notwendig, nicht, es war auch notwendig, um an den Arbeitsplatz zu kommen, und da ist gar nicht im Vordergrund gestanden die Wochenendreise oder das, sondern eher dass man halbwegs komfortabel zu seinem Arbeitsplatz kommt und dass man dort auch flexibler ist. Das mit dem Arbeitsplatz ist ja auch einhergegangen, dass man weiter weg einen Arbeitsplatz auch annehmen kann und jetzt nicht nur vor der Haustür. Und deswegen glaube ich schon sehr, dass das erwartet worden ist. Also das ist jetzt mein Empfinden, nicht, ich hab darüber jetzt nicht wirklich ein...aber ich denke schon, was ich

aus der Familie weiß, dass das schon das Ziel war, dass man sich ein Auto hat leisten können, und ein Auto haben und...“ (Z. 206-216)

P1 übernimmt hier das Wort und spricht von der Mobilität als Grundbedürfnis des Menschen. Zudem erwähnt er das Verhältnis von Stadt und Land: Im urbanen Raum käme man zum Arbeitsplatz im öffentlichen Verkehrsmittel, außerhalb aber nicht. Und da kam eben das Auto ins Spiel, das als entscheidende Eigenschaft ein Dach über dem Kopf bieten würde – im Winter sei es außerdem auf zwei Rändern schlichtweg unmöglich zu fahren gewesen, ja sogar lebensgefährlich.

Die aktuelle Politik rund um das Thema Auto finden beide nicht gut. P1 meint, dass das Automobil im Ganzen nicht mehr wegzudenken sei. Das Auto sei Wirtschaftsmotor – das habe gar nichts mit der Auffassung von Parteien zu tun. P2 spricht auch einen Punkt an, den er nicht ausreichend berücksichtigt findet:

„Man muss grundsätzlich mal zur Kenntnis nehmen, dass es nicht nur um ein Fortbewegungsmittel, sondern auch ein Transportmittel handelt. Und das war damals auch ein Kriterium. Ich muss irgendwie meine Sachen heimbringen, mitnehmen können und so. Also nicht mich nur als eine Person, sondern auch...“ (Z. 248-252)

Zweite Gruppe

P1 verrät interessante Details aus seinen persönlichen Erinnerungen:

„Na meine ersten Erinnerungen zum Thema Auto waren sicher jene, dass plötzlich in der Nachbarschaft diverse Autos aufgetaucht sind, die vorher es nie gegeben hat, nicht? Ich wohnte damals – also in den späteren Jugendjahren – in einer größeren Siedlung. Und dort hat man dann festgestellt, dass plötzlich dann Autos aufgetaucht sind, ja? Sonst waren immer nur Fahrzeuge, die beruflich genutzt worden sind aber dann sind plötzlich private Autos aufgetaucht. Mein Vater, meine Eltern hatten nie ein Auto, und mein Vater musste sich immer ein Auto ausborgen, wenn er mit uns irgendwo hingefahren ist, nach Gastein, hat nicht oft stattgefunden, nicht, aber Auto war, sagen wir in den 50er-Jahren, in der zweiten Hälfte 50er-Jahre schon ein Aushängeschild, ein Prestige-Objekt, dass jemand ein Auto hat. Und erm...man konnte auch genau beobachten, welche...sagen wir welches Image damit verbunden war. Es wird ja dann der Besitzer...der sein Auto da vor der Wohnung oder seinem Haus stehen gehabt hat, der hat ja damit signalisiert, dass er bereits wohlhabend ist, dass er sich ein Auto leisten kann.“ (Z. 728-740)

P1 nennt auch immer wieder Gründe, warum man sich seiner Meinung nach in Österreich für einen Käfer oder später auch Golf entschieden hat, als er über letzteren sprach:

„Es hatte das Image von der Marke Volkswagen, es ist eine Riesenorganisation dahintergestanden, das ist sicherlich ein Vorteil gewesen, dass die österreichische VW-Vertriebsorganisation...ah...praktisch bis ins letzte Dorf vertreten war. Auch Werkstätten und dieses ganze Ding...das war natürlich schon eine...ein...wie soll ich sagen, ein besonderes Asset der Marke, weil sie ein Riesenvertriebsnetz hatte und ein eingeschworenes Vertriebsnetz, die haben also an die Marke, also das was Volkswagen dargestellt hat, schon aus Käfer-Zeiten, das war in der wassergekühlten Ära genau dasselbe, nicht? Also Volkswagen war dominant, hat rundum das Angebot, rundum den Golf stark erweitert in vielen Bereichen, und der Golf wurde dann praktisch auch zu einem Auto, das die neuen Technologien als erstes Massentauglich gemacht hat. Das war also...wenn man das Thema GTI nimmt, ja, wenn man das Thema Allrad nimmt. All diese Dinge sind über den Golf populär geworden...“ (Z. 803-816)

P1 erzählt auch über die ersten Auto-Ausflüge in den 50er-Jahren:

„Ich kann mich erinnern, mein Vater hat sich von irgendeinem Bekannten ein Auto ausgeborgt, damit wir als Familie von Salzburg nach Gastein gefahren sind, ja? Um einen Ausflug zu machen, ja? Das war ein Wunder, ja, ein eigenes Auto.“ (Z. 888-891)

Interessant ist, dass sich das Thema Prestige laut den Interviewten verändert hat. P2 meint dazu:

„Und wissen Sie, was jetzt ist? Und das weiß ich aus vielen Gesprächen...es gibt viele Leute die sagen: ‚Ich will keinen Mercedes. Bitte wie schaut denn das aus, also so protzig.‘ Firmenmanager, die dürfen sich keinen Mercedes kaufen, aber einen Audi, obwohl der Audi genauso teuer ist. Das heißt es gibt Firmen, da darf der Prokurist keinen Mercedes haben. Das glaubt man nicht.“ (Z. 1138-1142)

P1 antwortete darauf, dass auch für ihn das unverständlich sei. Zur Funktion des kleinen Autos, wenn auch nicht bezogen auf den Kleinwagen an sich, meint P2:

„Es ist aber nicht mehr so, dass jemand der zum Beispiel einen wunderbar ausgestatteten, tollen A3 hat...dass man sagt ‚der kann sich nicht einmal mehr einen A6 leisten‘, du brauchst kein großes Auto, vom Image geht ein kleines Auto auch...“

Besonders interessant in der zweiten Gruppe ist der Umstand, dass im Gespräch rund um den Mini P1 im Austausch mit P2 ist erstmals die Gender-Dimension ins Spiel bringt:

„Er hat sich präsentiert als...durchaus auch als Fahrzeug für Frauen, das war ja lange Zeit ein Frauenauto auch /P2: Puch 500 war kein Frauenauto/ Nein, Frauenauto nicht. /P2: Ah geh, niemals!/ Also...Frauenauto war...ich mein Frauen waren überhaupt nicht präsent als Autokäufer, /P2: die meisten haben ja gar keinen Führerschein gehabt/ das muss man schon sagen, ja? Aber der Mini hat Frauen sofort so in dieses sportliche, leicht sophisticated /P2: ja/ gekleidet und war vor allem für...nicht wohlhabend...aber für Frauen, die im Beruf stehen und erfolgreich waren, /P2: ja/ für die war das Mini das passende Auto. Die haben da mit dem Mini diese Schiene bedient und das hat sehr funktioniert, also Mini und Auto war immer modern, /P2: und was sehr interessant/ fesch, ja? Und ein bisschen...nicht...wie soll ich sagen...nicht dem Mainstream entsprechend.“ (Z. 1303-1313)

P2 meint hingegen, dass für ihn weniger das Prestige gezählt hätte, anderes:

„Mich persönlich hat damals als Jugendlicher nicht die...nicht die englische Noblesse, für mich war es sicher auch die Tangente zum Sport, nicht? Und dass er so gut auf der Straße liegt, dass er Rallys gewonnen hat. /I: also Fahrspaß eigentlich/ Unsere Jungen, meine Freunde und Studienkollegen, das war ein bisschen später, 19...Mitter 60er-Jahre, Mini war das...das...beim Bundesheer wo ich war...wo ich war...ich bin ja dann von der Stiftskaserne in die...nach Wöllersdorf gekommen, das war auch grauslich, und da hat einer gehabt einen Mini und wir sind dann nach Wien gefahren, der ist um die Ecke gefahren um die rechtwinkelige, na da war ich ja begeistert. Und da haben wir gehört Paddy Hopkirk hat die ARC-Rally gewonnen oder /unverständlich/ aber das war...das englische hat uns nicht gestört. Bei anderen Autos hat das englische gestört die Kunden...dann bei uns.“ (Z. 1418-1428)

Außerdem wichtig: Hier wird der Image-Transfer vom Motorsport hin zu den Straßenfahrzeugen (500er, Mini, Käfer) ausführlich besprochen. Diese Verbindung zieht sich quer durch alle Themenbereiche und scheint für beide Interviewten besondere Bedeutung für den „Wert“ eines Fahrzeuges zu haben. Das gilt aber nur für den ersten Betrachtungszeitraum. Bezüglich des neuen Minis, 500er oder auch Golf wird dahingehend nichts erwähnt, was erklärbar ist. Denn es kann hier eine Analogie zur Lebensgeschichte der Interviewten hergestellt werden: Früher waren sie jungen Männer,

die „es wissen wollten“ und sich mit Motorsport und schnellen Autos identifiziert haben. Heute spielt der Wettbewerb in der aktuellen Lebenssituation (zum Beispiel Pension) keine bedeutende Rolle mehr, schon aber die Nostalgie.

Darstellungen durch Wortwahl, Ausdrucksformen, (sprachliche) Bilder

Erste Gruppe

Obwohl P1 einen sozialdemokratischen Hintergrund hat, operiert er oft mit „klassisch bürgerlichen“ gesellschaftlichen Bildern und geht von einem patriarchalen Familienmodell mit der entsprechenden Rollenverteilung als Selbstverständlichkeit aus: Für eine Frau sei das Auto als Transportmittel sehr wichtig, da sie für die Familie ja in großen Mengen in Supermärkten einkaufen müsse und für sie das gar nicht zu schleppen wäre. Oder ein anderes Beispiel: „Geschäftsleute“, „Wirten“, „Fleischhacker“ und „Lebensmittel- sowie Modegeschäfte“ hätten auch in den 50er-Jahren schon Autos gehabt. Außerdem identifiziert P1 Autos stark über Nationalitäten, denen er verschiedene Eigenschaften zuschreibt – so sei „der Engländer“ anders als „der Franzose“ gewesen.

Die Beiträge von P2 charakterisieren sich dadurch, dass er viel über persönliche Erinnerungen berichtet: Das fängt in der eigenen Familie an und geht beispielsweise bis hin zur Wahrnehmung der schrittweisen Motorisierung der Gendarmerie. Grundsätzlich gilt: Sowohl sein persönliches Leben als auch seiner Wahrnehmung auch die Gesellschaft insgesamt, war stets in Richtung Auto ausgerichtet.

Zweite Gruppe

Es fällt auf, dass P1 (obwohl in der Interview-Einführung darauf hingewiesen wurde, dass vor allem die persönlichen Sichtweisen interessant sind) oft von „wir“ spricht und damit die Organisation meint, in der er tätig war, nämlich die Porsche Holding. Hier ein Beispiel:

„Und wir haben die Nummer eins-Position jetzt mit all dem entsprechend späteren Programm haben wir durchgehend gehalten, es gab nur irgendwann einmal in den...74, 74 herum...hat der Kadett kurzzeitig, kurzzeitig die Nummer eins-Position bekommen und ich erinnere mich noch an die Rundfunk-Spots, die Opel geschaltet hat ‚Die neue Nummer eins, der Kadett‘ ja, und wir sind alle versunken, nicht, wir haben alle gewusst, das ist ja nur deswegen, weil der Golf erst im Anlauf war...“ (Z. 790-796)

P1 ist auch die einzige Person, die das Wort „hochwertig“ im Zusammenhang mit den Fahrzeugklassen benutzt – dass ein kleineres Auto nicht „hochwertig“ gewesen sein würde, hat man so weder in den anderen Interviews gehört noch in den der Diskursanalyse zugrundeliegenden Texten gelesen.

Außerdem zeigt P1 durchgehend eine große Begeisterung für das Auto, so zum Beispiel hier:

„Das waren alles Autos, wo man...wo man mit großer Begeisterung wahrgenommen hat, dass die da halt Technologien drinnen gehabt haben wie diese Federungen und so weiter das war halt einfach alles sensationell, ja.“ (Z. 895-898)

P1 verwendet immer wieder Ausdrücke und formuliert Aussagen, die eine emotionale Beziehung zum Auto kommunizieren; so wenn er von Autos spricht, die etwas „darstellen“, und über die „Liebe“ zum fahrbaren Untersatz:

„Ich habe viele Käfer besessen und ich habe jeden geliebt, nicht? Die Autos waren einfach unverwüstlich.“ (Z. 929-930)

Über den Puch 500 äußert sich P1 eher abwertend, er sieht ihn nur als Lösung für ein basales Mobilitätsbedürfnis, während ihn der Mini zu begeistern scheint. Das drückt er beispielsweise mit englischen Fremdwörtern wie „sophisticated“ aus.

Als Motorjournalist identifiziert sich P2 nicht mit einer Marke oder Firma, er vermittelt eine breit gestreute Autobeacherung. Auffällig ist, wie er seine Aussagen im Persönlichen grundlegt, Argumente und Narrative ausgehend von Erfahrungen der eigenen Familie (neuer Mini) oder von und mit Bekannten (Image von noblen Dienstwagen) aufbaut. Die Aussagen der beiden Interviewpartner werden von diskursiven Strategien strukturiert, die ihren (ehemaligen) beruflichen Positionen entsprechen: der markentreue Superlativ des Pressesprechers und das Story-telling des Journalisten.

Veranschaulichung mithilfe digitaler Methoden

Zusätzlich wurde der zweite Block an Interviews mit Hilfe von digitalen Methoden nach Worthäufigkeiten untersucht. Zunächst wurde das Interview-Transkript für eine maschinelle Verarbeitung noch etwas adaptiert: Formelle Teile des Textes, die keinen qualitativen Inhalt haben, wurden gelöscht. Zudem die Interview-Fragen. Daraus wurde dann ein neues File erstellt.

Um die Worthäufigkeit darstellen zu können, eignen sich in erster Linie Wortvisualisierungstools. Dazu zählen AntConc, Concordle, Voyant Tools, WordWandere etc. Zwei davon wurden hier eingesetzt. Da wir es hier mit einem relativ kleinen Korpus zu tun haben, eignet sich das Programm Concordle: Mit ihm kann man „word-clouds“ produzieren. Im Vergleich zum bekannteren Wordle ist die Darstellung grafisch nicht so ansprechend, jedoch der Funktionsumfang höher, weshalb Concordle die bessere Wahl erscheint. Außerdem wurde auch ein Durchlauf mit Voyant Tools gestartet. Generell würde der Erkenntniswert durch eine Annotation zunächst nicht steigen, deswegen wird in dieser Arbeit darauf oder auch auf eine Tokenisierung bewusst verzichtet.

Bei der Auswertung mit Concordle¹¹⁴ wurde vor allem auf quantitative Nennung von Wörtern geachtet. Besonders häufige, hier relevante Erwähnungen finden in der ersten Interview-Gruppe:

- Farben (11)
- Leisten (11)
- Familie (10)
- Früher (8)
- Automobil (8)
- Kleinwagen (7)
- Deutschland (7)
- Sicherheit (6)
- Mobilität (6)
- Mercedes (6)
- Konstruktion (6)
- Statussymbol (5)
- Österreich (5)
- Pragmatisch (5)
- Arbeitsplatz (5)
- Moped (5)
- Masse (5)

¹¹⁴ <https://folk.uib.no/nfylk/concordle/>

- Pragmatisch (5)
- Vergleich (5)
- Belächelt (5)
- BMW (5)
- Komfort (4)
- Kosten (4)
- Bedürfnis (4)
- Individuellen (4)
- Kilometerleistung (4)
- Jugend (4)
- Wirtschaft (4)
- Führerschein (4)

Zudem fällt auf, dass Puch 38-mal, Mini hingegen nur achtmal, Käfer jedoch 13-mal genannt wurde.

In der zweite Interview-Gruppe fielen folgende Wörter besonders oft:

- Käfer (51)
- Audi (39)
- Golf (34)
- Image (28)
- Mini (26)
- Unverständlich (25)
- Thema (22)
- 500 (26)
- Volkswagen (21)
- Österreich (19)
- Porsche (20)
- Puch (18)
- Piëch (18)
- Mercedes (18)
- Zeit (17)
- Marke (14)

- Technik (13)
- Fiat (12)
- Entwicklung (12)
- Beatle (12)
- ESP (11)
- Ford (10)
- Heckantrieb (9)
- Amerika (9)
- Opel (8)
- BMW (8)
- Verbrauch (7)
- Deutschland (7)
- Sicherheit (7)
- Skoda (7)
- Prestige (6)
- Perspektive (6)
- Nutzwert (6)
- Möglichkeiten (5)
- Premium (5)
- Platz (5)
- Lifestyle (4)
- Luxus (4)

Auf den ersten Erkenntnissen von „Concordle“ aufbauend, wurde der Text auch in „Voyant Tools¹¹⁵“ eingespielt, um eine tiefergehende Analyse anzustellen. Interessant sind hierbei, welche Phrasen besonders oft vorgekommen sind:

Erste Interview-Gruppe

- Das Auto (8)
- Das war dann schon (4)
- Als Kind (3)

¹¹⁵ <https://voyant-tools.org>

- Das Bedürfnis (3)
- Das Ziel (3)
- Das Wichtigste (3)
- Dass man sich ein Auto (3)
- Ein Wahnsinn (3)
- Eine einfache Konstruktion (3)
- Im Vordergrund gestanden (3)
- In den 50er-Jahren (3)
- In den Urlaub (3)
- Kein Vergleich (3)
- Keine Frage (3)
- War der Puch (3)

Zweite Interview-Gruppe

- Als Kind (4)
- War das Thema (4)
- In dieser Zeit (4)
- Aus der technischen Sicht (3)
- Über den Golf (3)
- Der Mini war (3)
- Der Käfer ist (3)
- Der Beatle war (3)
- Ein kleines Auto (3)
- Von den Kunden (3)

Kurz-Befund zum zweiten Interview-Bündel

Das Interview mit den beiden Ex-ARBÖ-Mitarbeitern kennzeichnet ein reger Austausch, die beiden Personen erzählen engagiert und frei. Man spürt die berufliche Begeisterung für das Auto, die beide von jungen Jahren an bis heute begleitet – auch das Engagement scheint den Zugang entscheidend geprägt zu haben, die beiden Lebensbereiche (privat und beruflich) sind in den jeweiligen Lebensgeschichten nicht mehr zu trennen. Die Begeisterung entzündet sich einerseits an der Technik und deren Fortschritt (Komfort, Sicherheit), andererseits an den praktischen Eigenschaften eines Autos (es sei nicht nur

Fortbewegungsmittel, sondern auch Transportmittel). Immer wieder werden sozial schwächere Familien erwähnt (nicht selten die eigene)¹¹⁶, für die über viele Jahre hinweg das Auto nicht nur die Rolle eines Fortschritts-Symbol spielte, sondern auch im wörtlichen Sinn als Vehikel diente, um am Aufstieg hin zur konsumierenden Mittelschicht teilzuhaben. Das Auto hatte so gleichermaßen einen pragmatischen Zweck wie eine mythische Bedeutung. Heute sei diese symbolische Aufladung weniger gegeben, das Auto nur mehr Nutzgegenstand. Immer wieder werden auch soziale, politische, wirtschaftliche sowie gesellschaftliche Sichtweisen geteilt, die eine sehr persönliche Befangenheit bestätigen. Darüber hinaus ist zu den beiden Interviewten zu sagen, dass sie aus fachlicher Sicht dem Ihnen zugeschriebenen Experten-Status durchaus gerecht werden: Alleine an der Konversation rund um den damaligen Preis von VW Käfer und Puch 500 erkennt man das Sachwissen der beiden, denn sie haben auch Jahrzehnte später die exakten Preise parat.

Auch in der zweiten Gruppe wird frei gesprochen, es entspinnt sich eine intensive Konversation. Den Experten-Status dokumentiert viel fachliches Wissen, dazu kommt ein reicher persönlicher Erfahrungsschatz. Inhaltlich drehte sich viel um technische Entwicklungen. Bezüglich der hier im Haupt-Fokus stehenden Fahrzeugen fällt eine gewisse Skepsis gegenüber dem Puch 500 auf, der die Bewunderung für den Mini gegenübersteht (dieser konnte von Anfang an begeistern, sei es als fesch, aber dennoch praktisches Auto oder als Basis für den Motorsport). Weitere Themen waren die Bedeutung des Motorsports sowie eine Entwicklung des Kleinwagens, die ihn in der Wahrnehmung der Gesprächspartner zum Lifestyle-Objekt geführt hat. Zudem nimmt VW auf Grund der Berufslaufbahn von P1 sehr viel Raum ein: Er unterstreicht die Marktdominanz der VW Käfer und relativiert die Bedeutung des Puch 500.

Den vier interviewten Personen der zwei Gruppen im zweiten Block ist gemein, dass sich weite Teile ihres Berufslebens rund um das Auto entfaltet haben und sie sich auch mit der Tätigkeit in der Autobranche vollends identifizieren konnten und aktuell nach wie vor können. Als Konsequenz daraus versuchen alle die Bedeutung und die Funktion des Autos hervorzuheben sowie ihre eigene berufliche Tätigkeit beziehungsweise die

116 Diese Perspektive ist keineswegs überraschend, lässt sich doch durch die jeweiligen Job-Positionen im ARBÖ auch eine politische Integration erwarten, die hier schon in jungen Jahren prägend war (beide verbrachten ihr überwiegendes Berufsleben in diesem Umfeld – zumindest wurde diesbezüglich nichts anderes erwähnt).

Organisationen, für die sie tätig waren, im rechten Licht zu präsentieren. Da den Befragten bewusst war, dass die Inhalte in eine wissenschaftliche Arbeit einfließen würden, war zunächst ein gewisses Bemühen festzustellen sich „korrekt“ auszudrücken. Im Laufe des Gesprächs wurden jedoch die Inhalte immer persönlicher und kritischer. Der Verlauf der Konversation und die Protagonisten nehmen wechselwirkend direkten Einfluss auf das, was gesagt wird. Nicht zuletzt sollte man bei der Beurteilung der Aussagen niemals außer Acht lassen, wie kontextabhängig die jeweiligen Zuschreibungen sind. Nostalgie kann bei lebensgeschichtlichen Erinnerungen die Sichtweise stark verzerren, eine vollständige Analyse der Aussagen dahingehend ist gar nicht mehr möglich.

In den Kontext der Arbeit gestellt

Stellt man nun einerseits die bisher erarbeiteten historischen Aspekte, die Diskursanalyse sowie die Interviews in den Kontext, fällt einiges auf. Zunächst deckt sich die Statistik, dass Kompaktwagen beliebter sind als Kleinwagen zumindest mehrheitlich mit den Eindrücken aus den Interviews, in denen nur eine Person explizit auf ein möglichst kleines Auto (in Wien) setzt.

Interessant ist, dass die befragten Personen des ersten Interview-Blocks den Verkehrszuwachs in Wien verschieden beurteilen. Die Problematik rund um den Verkehr an sich scheint hingegen allen bewusst zu sein, nicht umsonst werden Begriffe wie „öffentliche Verkehrsmittel“ und „Parkpickerl“ eigenständig angesprochen. Die Literatur zeichnet jedenfalls ein eindeutiges Bild. Eder meint zu der Zeit ab den 1970er-Jahren:

„Die negativen Seiten der allgemeinen Mobilisierung wurden immer sichtbarer. Luftverschmutzung und Lärmbelästigung waren genau so wenig zu übersehen wie die Überlastung des Wiener Straßennetzes. Als Reaktion forderten die einen eine Einschränkung des Individual- zugunsten des öffentlichen Verkehrs, die anderen den weiteren Ausbau von Schnell- und Umfahrungsstraßen. Die Verkehrszunahme resultierte jedoch nicht nur aus der wachsenden Zahl von Privatautos und aus dem Berufs- und Pendlerverkehr, sondern auch aus dem ab den 70er-Jahren beschleunigten Wandel des Einkaufsverhaltens.“¹¹⁷

¹¹⁷ EDER Franz X., Privater Konsum und Haushaltseinkommen im 20. Jahrhundert. In: EDER Franz, Wien im 20. Jahrhundert. Wirtschaft, Bevölkerung, Konsum. Innsbruck 2003, p. 239-240.

Die Tätigkeit des Einkaufens mit dem Auto kommt ohne Erzählanreiz im Interview vor: Zum Einkaufen nimmt man gerne den Pkw, das Konsumverhalten ging vom Einkauf bei Bedienungs- und Selbstbedienungsladen hin zu Supermärkten mit gratis Parkplätzen¹¹⁸.

An mehreren Stellen lässt sich nicht unerwartet eine Reperspektivierung erkennen, an denen der Erinnerungsdiskurs sich von den zeitgenössischen Wahrnehmungen unterscheidet: „Für Überland sei er nicht besonders geeignet gewesen“ war eine Aussage über den Puch 500, was nicht den damaligen Testberichten entspricht. Eine andere Person hat hingegen auch von Urlaubsfahrten im Rahmen der Familie gesprochen. Auch was das Platzangebot angeht, wurde in den 1950er- und 1960er-Jahren nur Positives über 500er und Mini berichtet, in den Gesprächen wird dieses aber mangelhaft bezeichnet. In den zeitgenössischen Print-Quellen wird der Mini als nicht besonders schön beschrieben, im retrospektiven Blick der Interviews wird er allerdings als optisch gelungen beurteilt. Besonders auffallend waren auch die Aussagen im ARBÖ-Interview, dass früher das Prestige mehr zählte, heute aber der Nutzwert und die Kosten im Vordergrund stehen würden: Man müsse nicht mehr Mercedes¹¹⁹ fahren – das widerspricht der gängigen Auffassung und einer der Grundannahmen dieser Arbeit. Abgesehen von der Frage einer nostalgisch-verzerrten Sichtweise zeigt sich damit aber möglicherweise auch, dass man nicht zwingend von einer linearen Entwicklung ausgehen kann¹²⁰.

Andere Aussagen entsprechen wiederum sehr deutlich dem, was man ausgehend von Literatur und Alltagswissen erwarten würde: so der oftmals angesprochene Übergang vom Motorrad auf den Kleinwagen oder auch nationale Zuschreibungen. Sowohl in der Diskursanalyse als auch in den Interviews tritt hervor, dass die englische Autoindustrie im ersten Betrachtungszeitraum hohes Ansehen genoss – der Mini ist hier das Paradebeispiel dafür. Ebenso interessant sind die Aussagen rund um das Thema „Staatsbewusstsein der Österreicher“: Ein zeitgenössischer Test-Bericht des ARBÖ (ARBÖ 11/1957, 1) zielte auf genau diesen Punkt. Der Redakteur ermahnte die Bevölkerung, auf das heimische Produkt zu setzen. Der ehemalige Mitarbeiter des ARBÖ

¹¹⁸ Vgl: EDER Franz X., Privater Konsum und Haushaltseinkommen im 20. Jahrhundert. In: EDER Franz, Wien im 20. Jahrhundert. Wirtschaft, Bevölkerung, Konsum. Innsbruck 2003, p. 240.

¹¹⁹ In der zweiten Interview-Gruppe wird hingegen davon gesprochen, dass es in gewissen Milieus nicht mehr gerne gesehen werden würde, wenn man Mercedes fährt.

¹²⁰ Nicht zu vergessen ist in diesem Zusammenhang freilich der Umstand, dass der Fokus in dieser Arbeit auf zwei Zeiträume gelegt und der Zeitraum dazwischen nicht in der gleichen Tiefe behandelt wurde – eine durchgehende Betrachtung war ohnehin nicht beabsichtigt.

(P1) gibt sich überzeugt, dass man damals auch tatsächlich nach diesem Motto gehandelt hat.

DISKUSSION

Anhand der hier durchgeführten Untersuchung lassen sich Tendenzen feststellen, die heruntergebrochen und auf den kleinsten Nenner so zusammengefasst werden können: Im ersten Betrachtungszeitraum stand der praktische Nutzwert von Kleinwagen sowie der Verkaufspreis ganz besonders im Fokus, ein pragmatischer Zugang ist zu erkennen. Die neue Fahrzeug-Klasse der Kleinwagen wurde mit einem klaren Ziel geschaffen, nämlich die Massenmotorisierung beziehungsweise die Vollmotorisierung zu erzielen. Dabei war der Gedanke des Fortschritts, der mit dem Automobil eng verbunden war, besonders präsent. Aus den Quellen (Medien und Zeitzeug*innen) ist das auffallend stark herauszulesen. In den 2000er-Jahren folgt die diskursive Inszenierung von Kleinwagen in Medien und Interviews anderen Mustern: Man blickt permanent in den Rückspiegel, das Thema „retro“ ist omnipräsent. Lifestyle spielt ebenso eine Schlüsselrolle. Ziel der Hersteller ist es nunmehr, den Kleinwagen¹²¹ als nostalgischen Gegenstand zu verkaufen, und mit historischen Bildern aufgeladene Sehnsüchte zu wecken. Praktische Vorteile sind durchaus Teil des Konzepts, stehen aber niemals an erster Stelle. Dies gilt für den Fiat 500, aber ganz besonders für den Mini (so gibt es in der BMW-Ära nur mehr vier Sitzplätze, ursprünglich waren es hingegen fünf – Stichwort: Übergang vom Motto „fahrbarer Raum“ hin zu „viel Spaß“). Wird beim Puch 500 noch der Einsatz für Überlandfahrten (zeitgenössisches Zitat in AT 44/1957, 1: „Immerhin werde man nicht zum Verkehrshindernis“) und für den Urlaub von der Fachpresse zumindest angedacht, wird er beim Fiat 500 fast kategorisch ausgeschlossen. Auch die Reihenfolge des Marktstarts des neuen Minis spiegelt den geänderten Fokus wider, denn er wurde zuerst als gut motorisierter Cooper, dann erst als Basis-Version angeboten.

Zwei Beobachtungen relativieren jedoch dieses Bild: Zum einen scheint es so, als würde die Lifestyle-Orientierung sehr stark von der Werbemaschine Autoindustrie sowie von den Medien forciert werden. In den Interviews zeichnet sich hingegen deutlich ab, dass für die Konsumenten der Nutzerwert eben doch eine zentrale Rolle spielt. Als gutes

¹²¹ Diese Aussage bezieht sich in erster Linie auf die ausgewählten Untersuchungsobjekte Puch/Fiat 500 und Mini. Bei anderen erfolgreichen Kleinwagen, wie etwa dem Skoda Fabia oder dem Toyota Yaris, spielt Nostalgie in der Vermarktung eine weniger ausgeprägte Rolle.

Beispiel kann das Thema Sicherheit genannt werden: Die diversen Schutz-Einrichtungen in einem modernen Auto (elektronische Regelsysteme wie ESP, Schlupfregelung oder auch Assistenzsysteme wie Kollisionswarner) werden ständig weiterentwickelt und stellen ein passives Gebrauchswert-Plus gegenüber den Fahrzeugen der 1950er- und 1960er-Jahre dar. Die gerade beim Auto so enorm wichtige Sicherheit wird in den untersuchten journalistischen Texten der 2000er-Jahre recht selten erwähnt und anscheinend auch von der Autoindustrie nicht in den Vordergrund gestellt – in den Interviews kommt sie aber sehr wohl zur Sprache. Über die Gründe für das Handeln der Firmen lassen sich nur Vermutungen aufstellen: Vielleicht wollte man dem Auto einen attraktiven, unbeschwerten Charakter geben und das Thema Sicherheit wäre hier stimmungstrübend gewesen. Oder gab es in den Jahren rund um die zweite Welle an Kleinwagen einfach zu wenige Sicherheitsinnovationen im Vergleich zu den direkten Jahren davor, um extra dafür Werbung zu machen? Anders ausgedrückt: Man könnte zu einem ähnlichen Befund wie Di Falco kommen, der die Auffassung vertritt, dass sich der Gebrauchswert nicht verflüchtigt hat¹²². Vielmehr ist er die Basis für die Berechtigung jeglichen neuen Automobils (Autos ohne Airbags gibt es nicht mehr, überhitzende Motoren ebenso wenig).

ERGEBNIS, ZUSAMMENFASSUNG UND AUSBLICK

Diese Arbeit konnte sowohl aus philosophisch-soziologischer Sicht als auch aus der Perspektive der Automobil-Geschichte auf einer breiten und vielgestaltigen Grundlage aufbauen. Die Arbeit war daher bemüht, verschiedene Bereiche zu einer historischen Perspektive auf den Kleinwagenkonsum in Österreich zu verbinden.

Diese Studie zeigt, dass sich die Bedeutung des Autos stark gewandelt und die Definition des Gebrauchswertes verändert hat. Nicht zuletzt legen auch die journalistische Berichterstattung sowie die Werbung auf andere Aspekte Wert. Allerdings sprechen einige Passagen in den Interviews gegen die gängige konsumsoziologische Auffassung, dass heute nur mehr der symbolische Wert einer Ware (hier: das Auto) von Bedeutung wäre. Autofahren ist im modernen Kleinwagen sicherer als jemals zuvor. Dieser Aspekt wird als – man könnte sagen „passiver“ Gebrauchswert – in der Beschäftigung mit dem Thema Autokonsum zu selten berücksichtigt. Im ersten Betrachtungszeitraum waren

¹²² Vgl: DI FALCO Daniel, Dinge von Bedeutung. Die Kulturosoziologie der Ware und das Auto. In: *soz:mag – Das Soziologie Magazin*, Ausgabe Nr. 10. Basel u.a. 2006, p. 14.

kleine Autos schlicht unsicher, im zweiten hatte sich das durch die technischen Entwicklungen weitgehend geändert. Abseits der drastisch verbesserten Sicherheit (sowohl für Passagiere als auch für Passant*innen) und der summa summarum deutlich gestiegenen Zuverlässigkeit bei allen Witterungsverhältnissen muss auch das durchschnittlich stark vergrößerte Raumangebot erwähnt werden. In all diesen Bereiche ist die neuere Generation an Kleinwagen ihren Pendants der 1950er- und 1960er-Jahre beim Gebrauchswert überlegen – auch wenn der Mini heute nur mehr vier Sitzplätze hat, sitzt es sich auf diesen deutlich bequemer. Abseits der Konsum-Wünsche und Träume bestimmt der Preis den Wert des Autos. Diese Befunde lassen sich sowohl aus der Diskursanalyse ableiten als auch aus der Interviewauswertung – die Ergebnisse beider Methoden decken sich in diesem Aspekt weitgehend, der Erinnerungsdiskurs kann freilich die zeitgenössischen Wahrnehmungen weder bestätigen noch widerlegen.

Der größte Unterschied zwischen den beiden Generationen an Klein-Autos ist in der Art und Weise zu sehen, wie die Autoindustrie und damit einhergehend auch die Fachmedien die angebotenen Modelle vermitteln: In den 1950er-Jahren ließ sich die Markteinführung eines neuen Modells als historischer Auftrag inszenieren: Puch 500, Fiat 500, Mini wurde eine (nationale) Bedeutung beigemessen. Heute arbeitet man mit anderen Bildern. Retro trifft auf Zukunft, klassische Design-Merkmale auf moderne Individualisierungsmöglichkeiten – es wird alles getan, die Kauflust ohne rationalen Grund zu erwecken – obwohl es diesen im Bereich der Sicherheit in ausreichendem Maß gäbe. In der ersten Untersuchungsepoche spielte außerdem der Motorsport eine wesentliche Rolle, indem er die Modelle mit einem Gütesiegel versah, legitimierend, prägend und sinnstiftend wirkte. In den 2000er-Jahren ist davon nicht mehr viel zu bemerken. Motorsport wird nur mehr nebenbei behandelt – Fahrspaß ja, aber (semi-) professioneller sportlicher Wettkampf nein.

Die Aussagen aus den Interviews rund um die Entwicklung des Prestige-Faktors von Autos (damals soziale Standort-Bestimmung, heute schwindende Bedeutung im gesellschaftlichen Diskurs) lassen sich gut in einen größeren (konsum-) geschichtlichen Kontext einbetten. Das Auto entwickelte sich von einem politisch uneingeschränkt geförderten Symbol erfolgreicher Lebensläufe und Aufstiegsszenarien zu einem Gegenstand, der von immer größeren Teilen der Bevölkerung auch kritisch betrachtet wird. Auch die politische Förderung nimmt ab, es kommen öffentlichkeitswirksame Debatten rund um das Thema Steuern und Abgaben auf. Beispielsweise können die

Änderungen bei Mineralöl- und Kraftfahrzeugsteuer, die Entwicklung der Kurzparkzonen (in Teilen Wiens erste Einführung 1959, gebührenpflichtig ab 1975¹²³) und die Einführung der NoVA (Normverbrauchsabgabe) angeführt werden. Dass die Auto-Werbemaschine ihren Fokus auf das Thema Spaß legt, ist wohl gut damit zu erklären, dass es gilt, die Nachteile des Autos (Belastung für das Haushaltsbudget, die ökologischen Kosten etc.) in den Hintergrund zu rücken. Die emotionale Komponente soll die rationale beim Kauf des Autos übertrumpfen – keine einfache Aufgabe, da komplexe und schwer messbare Eigenschaften wie Charme, der den hier behandelten Kleinwagen zugeschrieben wird, nur schwer zu vermitteln sind. Bei anderen Fahrzeugklassen reichen oft schon Schlagwörter wie „Aufrüsten“, bei einem kleinen Auto gestaltet sich die Übermittlung dieses Kaufanreizes schwieriger.

Vor Beginn der Arbeit wurde erwartet, dass das Thema „Gender“ eine große Rolle spielen wird, die Forschungsliteratur hat sich damit auch eingehend befasst. Aber sowohl in der Diskursanalyse als auch in den Interviews kommt diesbezüglich wenig vor¹²⁴. Nur in einem Bericht wird der Puch 500 als für „Hausfrauen“ geeigneter Zweitwagen beschrieben, in den Interviews wird über den Mini gesagt, er sei besonders bei „beruflich erfolgreichen“ Frauen begehrt. Bei der Debatte rund um die Leistbarkeit der Autos wurde darauf hingewiesen, dass die meisten Haushalte „Alleinverdiener“ waren – die Frauen seien zuhause geblieben, mussten aber mit dem Auto den Einkauf erledigen. Dass der Gender-Aspekt in dem für die vorliegende Arbeit herangezogenen Material wenig thematisiert wird, heißt jedoch nicht, dass er gesellschaftlich keine Rolle spielt – das wäre eine Schlussfolgerung, die den Zuschnitt der hier verwendeten Quellen übersähe. Ihre Urheber sind fast durchwegs Männer – zwei Kurzinterviews mit Frauen sowie der journalistische Text einer Autorin können das nicht ändern. Um den Gender-Aspekt deutlicher herauszuarbeiten, würde es zusätzlicher Quellen und Zugänge bedürfen.

Über diese zentralen Erkenntnisse hinaus ist erwähnenswert: Die Zulassungszahlen für Autos steigen (zumindest bis zu Beginn der Coronapandemie und der Versorgungs-Krise in der Industrie) stetig an, die beiden hier untersuchten Kleinwagen-Baureihen tragen dazu sicherlich ihren Teil bei, ihr Einfluss darf jedoch nicht überschätzt werden – ihre Anzahl übersteigt bei weitem nicht die der Kompaktwagen. Auch kleinere und mittlere

¹²³ Wien Geschichte Wiki, Kurzparkzonen. Vgl: <https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Kurzparkzonen>. Abgerufen am 21.3.2022.

¹²⁴ Allerdings arbeitet der ALLES AUTO-Vergleichstest stark mit Gender-Zuschreibungen.

SUVs sind sehr beliebt. Einige Stadt-Autos¹²⁵ (wie der Smart) sind noch mehr Luxus- und Lifestyle-Produkte, die nicht massenhaft auf den Straßen zu finden – nicht einmal in Wien. Im Bundesländer-Vergleich gibt es hier und da Unterschiede, unterm Strich verkaufen sich jedoch Klein- und Kompaktwagen in der Stadt gleich gut wie am Land: Die Zulassungszahlen sprechen hier eine klare Sprache, auch die Großstadt Wien als Nutzungsumgebung scheint hier keine allzu große Rolle zu spielen.

Die qualitativen Interviews ergeben, dass sich die ein oder andere Person zwar über das erhöhte Verkaufsaufkommen aufregt, aber allenfalls die Autogewohnheiten (indem man zum Beispiel auch den öffentlichen Verkehr nützt) etwas anpasst, jedoch nicht unbedingt ein kleineres Auto als Lösung im Blick hat. Nur eine Person bevorzugte beim Autokauf auf Grund der Parkplatzsituation ein „Stadttauto“. Andere Attribute wie Komfort oder der Nutzwert haben einen viel höheren Stellenwert. In den Interviews wird oft auf pragmatische und notwendige Eigenschaften des „lebensnotwendigen Nutzgegenstandes“ Auto eingegangen, unterm Strich kann man sich Kurt Möser anschließen, der in seinem Buch meint:

„Meistens wird in Erinnerungen oder zeitgenössischen Artikeln das Auto regelmäßig rationaler dargestellt, als rein wirtschaftliche, sich rechnende Investition. Pure Lust am Kauf, Besitz oder Fahren, Aggressionen, Faszinationen oder dunklere Nutzungsmotive werden oft verschwiegen, umgedeutet oder heruntergespielt.“¹²⁶

Warum wählte man also das eine oder das andere Auto? Diese Entscheidung ist in beiden Epochen eben nicht nur von offensichtlichen oder rein wirtschaftlichen Überlegungen geprägt, sondern diese stand neben ästhetischen Empfindungen, emotionalen Eindrücken, Verwandtschaftsmustern oder dem eigenen Job¹²⁷ auch häufig mit nationalen Identitäten im Zusammenhang. Diese spiegeln sich nicht nur in den offensichtlichen, „großen Errungenschaften“ oder dem offen zelebrierten Kult eines Landes wider, sondern auch in alltäglichen Gewohnheiten und Routinen¹²⁸ – zum Beispiel wie man das Auto nutzt, in der Wahl der Automarke oder der Bauform. Nicht zu übersehen ist auch die Rolle der

¹²⁵ Auffällig ist, dass quasi niemals in zeitgenössischen Quellen von einem Stadttauto die Rede (schon aber von der Praktikabilität in der Stadt), erst beim Thema City-SUV bringt die Industrie den Begriff selbst in Spiel.

¹²⁶ Vgl: MÖSER Kurt, Geschichte des Autos. Frankfurt 2002, p. 17.

¹²⁷ Vgl: SELLER Mimi, Automotive Emotions, Feeling the car. In: Theory, Culture and Society, Vol. 21 (4/5). London 2004, p. 222.

¹²⁸ Vgl: EDENSOR Tim, Automobility and National Identity. Representation, Geography and Driving Practice. In: FAETHERSTONE Mike, Theory, Culture and Society, Vol. 21 (4/5). London 2004, p. 101.

Wirtschaft und der kommerziellen Absichten sowie das finanzielle Interesse des Staats an Abgaben und Steuern.

Thomas Karny meint, „damals wie heute ging es um die leistbare Individualmotorisierung.“¹²⁹ Für andere Fahrzeugmodelle mag das stimmen, für den Vergleich von 500 und Mini im zweiten Betrachtungszeitraum aber nicht. 500er und Co. waren im ersten Betrachtungszeitraum als Einstiegsmöglichkeit für Personen oder Haushalte mit geringerem Einkommen oder als Zweitwagen gefragt, doch muss nochmals betont werden, dass der Kleinwagen in allen Epochen nicht entscheidend für die Massenmotorisierung war, sondern diese Rolle vielmehr dem Kompaktwagen zufiel.

Zum Schluss vielleicht noch ein Ausblick in die Zukunft: Klar ist, dass viele Autokritiker*innen die Zukunft der Mobilität (vor allem in der Stadt) ganz anders sehen als die Industrie. Wenn Universitätsprofessor Hermann Knoflacher in Interviews davon redet, dass die Autonutzung seit den 1990er-Jahren in Wien zurück geht und auch seit 2002 der Besitz abnimmt, dann deckt sich das womöglich nicht mit den hier angeführten Zahlen. Aber auch über die Wiener beziehungsweise europäischen Grenzen hinweg ist das Thema der Mobilisierung der Massen nach wie vor ein aktuelles: Der Autokritiker Karl-Heinz Büschemann weist darauf hin, dass viele Teile der Welt noch weit vom Status der Massenmotorisierung entfernt seien, Autobauer (und hier vor allem die deutschen) legen allerdings nicht ausreichend Wert auf die dafür gefragte Fahrzeugklasse, die Margen seien hier zu gering¹³⁰. Dabei gelte damals wie heute für viele: „Besser als das Fahrrad oder Moped war der Käfer schon immer.“¹³¹

BIBLIOGRAPHIE

ADORNO Theodor W, HORKHEIMER Max, Dialektik der Aufklärung. Philosophische Fragmente. Frankfurt am Main ¹⁶2006.

BARTHES Roland, Mythen des Alltags. Berlin 2010.

¹²⁹ KARNY Thomas, Zwei Kleinwagen als automotiver Spiegel ihrer Zeit. Sie entsprachen der Größe des Landes, in dem sie gefertigt wurden und trugen in unterschiedlichen Zeiten zur Individualmotorisierung Österreichs bei: Das Steyr-Baby und der Puch 500. In: KARNY Thomas, MARSCHIK Matthias (Hrsg.), Autos, Helden und Mythen. Eine Kulturgeschichte des Automobils in Österreich. Wien 2015, p. 77.

¹³⁰ Vgl: BÜSCHEMANN Karl-Heinz, Crashtest. Deutsche Autobauer ohne Plan und Strategie. München 2010, p.117-120.

¹³¹ Ebda., p. 121.

BAUDRILLARD Jean, Die Konsumgesellschaft. Ihre Mythen, ihre Strukturen. In: HELLMANN Kai-Uwe, SCHRAGE Dominik (Hrsg.), Konsumsoziologie und Massenkonsum. Wiesbaden 2014.

BÖHME Gernot, Ästhetischer Kapitalismus. Berlin 2016.

BOHNSACK Ralf, GEIMER Alexander, MEUSER Michael (Hrsg.): Hauptbegriffe Qualitativer Sozialforschung. Opladen 2018.

BRONNER Albert, Angebots- und Projektkalkulation: Leitfaden für Praktiker. Berlin 1996.

BÜSCHEMANN Karl-Heinz, Crashtest. Deutsche Autobauer ohne Plan und Strategie. München 2010.

DI FALCO Daniel, Dinge von Bedeutung. Die Kulturosoziologie der Ware und das Auto. In: soz:mag – Das Soziologie Magazin, Ausgabe Nr. 10. Basel u.a. 2006.

EDENSOR Tim, Automobility and National Identity. Representation, Geography and Driving Practice. In: Theory, Culture and Society, Vol. 21 (4/5). London 2004.

EDER Franz (Hrsg.), Wien im 20. Jahrhundert. Wirtschaft, Bevölkerung, Konsum. Innsbruck 2003.

FEATHERSTONE Mike, Automobilities. An Introduction. In: Theory, Culture and Society, Vol. 21 (4/5). London 2004.

KATZLER Johannes (Hrsg.), der Kleinwagen. Wien 1958.

KARNY Thomas, MARSCHIK Matthias (Hrsg.), Autos Helden und Mythen. Eine Kulturgeschichte des Automobils in Österreich. Wien 2015.

KÖHLER, Ingo, Auto-Identitäten. Marketing, Konsum und Produktbilder des Automobils nach dem Boom. Göttingen 2018.

KÜHSCHELM Oliver, Automobilisierung auf Österreichisch. Zwei Anläufe einer Nationalisierung von Kleinwagen. In: ders. (Hrsg.), Konsum und Nation. Bielefeld 2012.

KÜHSCHELM Oliver, Motorisierung in den 1950er Jahren: Der österreichische Volkswagen. In: MOTZ-LINHART Reinelde (Red.), Tagungsbericht des 25. Österreichischen Historikertag. St. Pölten 2010.

KÜHSCHELM Oliver, Nationale Konfigurationen im österreichischen Motorisierungsdiskurs 1950-1975. In: BÖHLER Ingrid, PFANZELTER Eva, SPIELBÜCHLER Thomas, STEININGER Rolf (Hrsg.), 7. Österreichischer Zeitgeschichtetag. 1968 – Vorgeschichten – Folgen. Bestandsaufnahme der österreichischen Zeitgeschichte. Innsbruck 2010.

KURZE Peter, Kleinwagen der Fünfzigerjahre. Innen größer als außen. Bielefeld 2008.

MARX Karl, Das Kapital. Hamburg 2011.

MILLER Daniel (Hrsg.), Car Cultures. New York 2001.

MÖSER Kurt, Geschichte des Autos. Frankfurt 2002.

MRUCK Katja, BERGOLD Jarg, BREUER Franz, LEGEWIE Heiner (Hrsg.), Forum: Qualitative Sozialforschung. Volume 1, No. 1, Art. 22. Januar 2000.

PLITZNER Klaus (Hrsg.), Technik-Politik-Identität. Funktionalisierung von Technik für die Ausbildung regionaler, sozialer und nationaler Selbstbilder in Österreich. Stuttgart 1995.

RAPP Christian (Hrsg.), Spurwechsel. Wien lernt Auto fahren. Wien 2006.

RATHKOLB Oliver, Die paradoxe Republik. Österreich 1945 bis 2015. Wien ^{erw.} Aufl. 2015.

RIGELE Georg, Die Großglockner-Hochalpenstraße. Zur Geschichte eines österreichischen Monuments. Wien 1998.

RIGELE Georg, Die Wiener Höhenstraße. Autos, Landschaft und Politik in den dreißiger Jahren. Wien 1993.

SALAMUN Kurt (Hrsg.), Was ist Philosophie? Tübingen ⁵2009.

SCHMUCKI Barbara, Automobilisierung. Neuere Forschungen zur Motorisierung. Bonn 1995.

SCHULZE Gerhard, Die Erlebnisgesellschaft. Kultursoziologie der Gegenwart. Frankfurt ²2005.

SCHRAGE Dominik, Die Verfügbarkeit der Dinge. Eine historische Soziologie des Konsums. Frankfurt 2009.

SEPER Hans, Österreichische Automobilgeschichte. 1815 bis heute. Wien 1986.

SHELLER Mimi, Automotive Emotions, Feeling the Car. In: Theory, Culture and Society, Vol. 21 (4/5). London 2004.

STAMAN Christoph, JANSSEN Markus, SCHREIER Margit, Qualitative Inhaltsanalyse – Versuch eine Begriffsbestimmung und Systematisierung. In: Forum: Qualitative Sozialforschung. Volume 17, No. 3, Art. 16. September 2016.

THOMS David, HOLDEN Len, CLAYDON Tim (Hrsg.), The Motor Car and Popular Culture in the 20th Century. Aldershot 1998.

TSCHIGGERL Martin, WALACH Thomas, ZAHLMANN Stefan (Hrsg.): Geschichtstheorie. Wiesbaden 2019.

VAN LAAK Dirk, Alles im Fluss. Die Lebensader unserer Gesellschaft – Geschichte und Zukunft der Infrastruktur. Frankfurt am Main 2018.

WITZEL Andreas, Das problemzentrierte Interview. In: Forum: Qualitative Sozialforschung. Volume 1, No. 1, Art. 22. Januar 2000.

WODAK Ruth u.a (Hrsg.), Zur diskursiven Konstruktion nationaler Identität. Frankfurt am Main 1998.

INTERVIEW-TRANSKRIPTE

Analysekategorien: Informationen zur Person (orange), Persönliche Nutzung des Autos und Begründung (grün), Verkehr (blau), Auto-Typen (violett), historische Einschätzung (grau)

Interviews mit Einzelpersonen zu den Themen Auto und Wien

Interviewpartner 1

Datum: 09.1.2020

Ort: Wien

Dauer: 06:55

Anwesende Personen

Interviewer I: Michael Ziehenberger

Person P1: Günter Effenberger, geboren 1947 in Wien, Journalist, Schriftsteller und Herausgeber

File-Name: Effenberger.m4a

File-Besitzer: Michael Ziehenberger, Neubaugasse 21, 1070 Wien

Ich möchte mich recht herzlich bei Ihnen bedanken, dass Sie sich die Zeit für das Interview genommen haben. Ich werde ein paar Fragen stellen, dabei gibt es keine richtigen oder falschen Antworten, erzählen Sie einfach, was ihnen dazu einfällt!

Erzählaufforderung

An was denken Sie, wenn Sie heute „Wien“ und „Auto fahren“ hören?

- Ich bin da sehr entspannt, es ist für mich also ein weder negativer noch ein extrem freudiger Gedanke. Also Wien und Auto fahren ist für mich Alltag. /mhm/

Besitzen Sie ein Auto?

- Ja.

Fahren Sie damit auch Wege innerhalb der Stadt?

- Ja, nur! /Ausschließlich, ok?/ Naja, also hier und da fahr ich auch Überland /ja/ aber mein Haupt-, meine Hauptbewegung ist in der...ist in Wien /mhm/ und sogar in der Innenstadt. /mhm/ Weil ich hab ein Parkpickerl, /mhm/ wohne dort auch /ja/ und daher hab ich ein

Parkpickerl und ich zahl, aber das ist jetzt ausschweifend, ah, ich hab früher, kein Parkpickerl gehabt, weil ich dort nicht gewohnt habe, /mhm/ bin aber oft in die Wohnung der Firma, also in die Firma und in die Wohnung meiner Tochter gefahren, und habe mehr Geld ausgegeben für U-Bahn in Summe im Jahr, U-Bahn manchmal Taxi, Parkgaragen /mhm/ sau teuer, Opernparkgarage, mühsam, also das Parkpickerl ist die günstigste Lösung, für jemanden, der sehr oft in die Innenstadt fährt vom Stadtrand.

Haben Sie den Eindruck, dass es auf Wiens Straßen zu viele Autos gibt?

- Nein! Also im Vergleich zu anderen Städten, in denen ich schon war, und obwohl das schon vor einigen Jahren war, ist eigentlich Wien gut beherrschbar mit einigen Ausnahmen halt, wenn, wenn durch einen Unfall oder durch eine Baustelle zu einer unglücklichen Zeit dann halt ein Stau ist, aber, aber...und obwohl in Wien – ich bin ja schon seit vierzig Jahren, mein früherer Chef war...ah...wie nennt man das...Redakteur für Kommunal /mhm/ beim Kurier /mhm/, und der hat immer Konzepte beschrieben, wie er die Straßen ausbaut. Und Wien haben immer alle Journalisten – auch die Kronen Zeitung – auch immer kritisiert, dass das nicht konzeptionell, das Straßennetz gebaut wird, sondern organisch wächst, trotzdem ist Wien ja eigentlich harmlos im Vergleich zu Mailand, London, Rom.../mhm/...auch Barcelona...ist mein Eindruck...darum fahr ich ja auch nicht öffentlich, oder nur selten...und das ist eine Frage wahrscheinlich...

Achten Sie beim Autokauf auch auf Kriterien für den Stadtgebrauch (Größe, Leistung)?

- Also je mehr ich, also früher wo ich sehr viel Überland gefahren bin, habe ich halt den Kompromiss gehabt, dass das Auto auch größer sein darf, jetzt wo ich nicht mehr so viel reise und wegfahre, ah, schau ich schon, dass das Auto einigermaßen kompakt auch ist. Aber heutzutage ist es ja so, dass die Autos, die Kompakten – oder kompakteren – auch Überland tauglich sind, das ist ja nicht wie vor fünfzig Jahren, da konntest du ja mit einem Kleinwagen /mhm/ nicht Über- auf der Autobahn fahren..also entspannt und schnell, flott /mhm/, also ich achte schon auch, also ich würde mir nicht eine S-Klasse – auch wenn ich es mir leisten könnte – von Mercedes kaufen, weil das einfach nicht..., der ist zu groß, auch nicht den Tarraco, außer ich hätte zwölf Kinder /verstehe, ja, ok/

Möchten Sie noch irgendwas zu dem Thema sagen?

- Dass ich, dass ich kein, kein, kein Auto...wie soll man sagen...Enthusiast in dem Sinn bin, dass ich nicht öffentlich fahren würde und auch es tue, aber es ist schlecht, die

öffentlichen Verkehrsmittel in Wien sind für mich katastrophal schlecht. Das behauptet...andere sagen, die sind eh gut, vielleicht ist es in Prag schlechter, /mhm/, aber für mich ist Wien nicht gut ausgezitt mit Verkehrsmitteln, aber wenn, wie zum Beispiel ich am Hietzinger Kai gearbeitet habe und am Modenapark meine Familie war, bin ich nur mit der U-Bahn gefahren, /mhm/ weil das ja gescheiter ist, nicht? /mhm/ Aber es muss eine Anbindung sein...wenn ich aus...Hütteldorf, Hadersdorf mit dem ist das, bin ich in zehn oder zwölf Minuten hier, und mit der...Öffentlichen fahr ich einmal, gehe ich einmal sieben Minuten zum Bus, der Bus fährt alle halben Stunden oder Stunde, je nach Stoßzeit, /mhm/ und dann fahr ich zwanzig Minuten mit dem Bus nach Hütteldorf, dann fahr ich mit der U-Bahn...auf die ich auch warten muss /jaja/ da fahr ich dann, also das kann ich mir überlegen wohin, entweder nach Unter St. Veit, dann geh ich aber wieder zwölf Minuten /mhm/ – das ist schlecht. Alle die da immer reden...also zum Beispiel das hat mich ja so geärgert, wenn Regierungsmitglieder der Rapid-Fraktion sagen, sie fahren mit dem Fahrrad. Na wenn die Frau von Global 2000 500 Meter vom Parlament wohnt, keine Kinder hat, keinen Mann und irgendeinen, na dann kann ich auch leicht mit dem Fahrrad fahren oder zu Fuß gehen. Aber fahr einmal als Frau mit zwei Kindern am Stadtrand wohnend öffentlich... /mhm/ das ist schlecht. Also die Öffentlichen, also attraktive öffentliche Verkehrsmittel würden mich schon dazu bringen, auch mehr öffentlich zu fahren. Da habe ich keine Sorge, keinen Parkplatz muss ich suchen, aber es ist schlecht...für mich...so /ja, ok/ das ist meine Sichtweise /mhm/ Ich will jetzt nicht vergleichen die öffentlichen Verkehrsmittel in...weiß ich nicht...Oslo, die kenne ich nicht... /na gut/ Georg Koman sagt, die sind hervorragend in Wien...aber er fährt ja nicht damit, weil er wohnt in Gablitz oder in Wolfsgraben und kann sowieso nur mit dem Auto fahren...das war meine Sichtweise...ok

Ok, dann sage ich vielen Dank für das Gespräch, danke!

Interviewpartnerin 2

Datum: 09.1.2020

Ort: Wien

Dauer: 04:19

Anwesende Personen

Interviewer I: Michael Ziehenberger

Person P1: Jaqueline Traxler, geboren 1994 in Wien, Angestellte

File-Name: Traxler.m4a

File-Besitzer: Michael Ziehenberger, Neubaugasse 21, 1070 Wien

Ich möchte mich recht herzlich bei Ihnen bedanken, dass Sie sich die Zeit für das Interview genommen haben. Ich werde ein paar Fragen stellen, dabei gibt es keine richtigen oder falschen Antworten, erzählen Sie einfach, was ihnen dazu einfällt!

Erzählaufforderung

An was denken Sie, wenn Sie heute „Wien“ und „Auto fahren“ hören?

- Ich glaube, dass da eine immer größer werdende Diskussion ist, weil die einen halt einfach drauf bestehen, weil sie mit dem Auto fahren, wurscht, ob es jetzt fünf Minuten in die Arbeit ist oder pendeln und nach Wien rein fahren und wissen, sie haben einen Parkplatz bei der Arbeit und sich deswegen trotzdem in den Stau stellen, /mhm/ und die anderen sind einfach so „ok, in der Stadt brauch ich kein Auto“... /mhm/ ...für was brauch ich einen Führerschein...ich kann überall mit der U-Bahn, S-Bahn, Straßenbahn, Bus oder sonst was fahren oder mit dem Fahrrad...und...ja... /mhm/

Besitzen Sie ein Auto? Wenn ja: Fahren Sie damit oft Wege innerhalb der Stadt?

- Ja.

Fahren Sie damit oft Wege innerhalb der Stadt?

- Selten, aber doch. /mhm/ Heißt, also ich fahr nicht in die Arbeit, weil...ich wäre zwar schneller mit dem Auto in der Arbeit als wie öffentlich, aber ich hab einfach nicht die Nerven dazu, dass ich mich in der Früh und am Abend einfach in den Stau stell, mir ist lieber wenn einfach in der U-Bahn sitzen kann und Musik hören kann, lernen kann oder

sonst was...ja, am Abend, wenn ich irgendwo hin muss, oder so, dann fahr ich schon hin und wieder mit dem Auto rein aber eher...es wird immer seltener... /mhm/

Haben Sie den Eindruck, dass es auf Wiens Straßen zu viele Autos gibt?

- Boah...ja, nein, jain...ich glaub zu bestimmten Zeiten ist auf alle Fälle, sind es zu viele Autos, die fahren, aber ich glaube das hängt viel mit den Leuten zusammen, die pendeln und weniger mit den Leuten, die innerhalb von Wien ein Auto haben. Weil doch...also...ich kann es mir vorstellen, dass viele Wiener trotzdem mit dem Auto/...erm...öffentlich in die Arbeit fahren und das Auto stehen lassen aber einfach so wie es bei mir ist, ich fahr halt am Wochenende oft irgendwo hin oder raus, oder fahr gerne zum Einkaufen mit dem Auto /mhm/ ...und ja, ich glaub das es sich bei dem einen Teil dann irgendwie ausgleicht, aber es einfach trotzdem viele gibt, die niemals auf ihr Auto verzichten würden und niemals öffentlich in die Arbeit fahren würden und deswegen gibt es doch relativ viele Autos auf den Straßen... /mhm/.

War das schon immer so oder hat sich das verändert, also wenn Sie zum Beispiel an die Kindheit denken, war das früher anders? Oder gibt es immer gleich viele Autos?

- Nein, ich glaube natürlich ist es mehr geworden, es sind auch mehr Einwohner geworden, aber ich kann es aus meiner Kindheit nicht wirklich sagen, weil wir eher, dadurch dass ich im 22. wohne und da auch in der Schule war, waren halt, waren es halt kürzere Wege und wir sind aber nie mit dem Auto wirklich in die Stadt gefahren, also es war immer nur innerhalb vom Bezirk, dass wir gesagt haben, ok ich werde in die Schule gebracht oder abgeholt...ja... /mhm/

Achten Sie beim Autokauf auch auf Kriterien für den Stadtgebrauch (Größe, Leistung)?

- Nein. /ok/

Möchten Sie noch irgendwas zu dem Thema sagen?

- Nein.../nein, alles klar/

Dankeschön, danke für das Gespräch.

Interviewpartnerin 3

Datum: 10.1.2020

Ort: Wien

Dauer: 03:01

Anwesende Personen

Interviewer I: Michael Ziehenberger

Person P1: Andrea Zitter, geboren 1973 in Wien, Studentin

File-Name: Zitter.m4a

File-Besitzer: Michael Ziehenberger, Neubaugasse 21, 1070 Wien

Ich möchte mich recht herzlich bei Ihnen bedanken, dass Sie sich die Zeit für das Interview genommen haben. Ich werde ein paar Fragen stellen, dabei gibt es keine richtigen oder falschen Antworten, erzählen Sie einfach, was ihnen dazu einfällt!

Erzählaufforderung

An was denken Sie, wenn Sie heute „Wien“ und „Auto fahren“ hören?

- Spontan würde ich mal sagen...sehr viel Stau, sehr viel Verkehr, wenig Parkmöglichkeiten, sehr viele undurchsichtige Kurzparkzonen.

Besitzen Sie ein Auto?

- Nicht mehr.

Das heißt, Sie haben ein Auto besessen?

- Ja, ich habe circa...erm...von 19 bis...35 oder so ein Auto gehabt und dann hab ich es verkauft.

Und sind Sie damit oft Wege innerhalb der Stadt gefahren?

- Sowohl als auch, also ich bin...ah...ah...ursprünglich hab ich eine Zeit in...außerhalb...oder an der Wiener Grenze gewohnt, und hab in Niederösterreich gearbeitet und bin da immer mit dem Auto hin und her gefahren...ah...hab aber Gott sei Dank nicht durch den Wiener Stadtverkehr müssen...erm...wie ich dann im Ersten Bezirk gearbeitet hab bin ich eher öffentlich gefahren, da hab ich das Auto dann nur mehr fürs...am Wochenende fürs Privatvergnügen verwendet /mhm/...

Haben Sie den Eindruck, dass es auf Wiens Straßen zu viele Autos gibt?

- Ja, ich find schon, weil ich finde, dass man Mobilität ein bisschen anders gestalten könnte, als dass jeder einzeln im Auto sitzt. /mhm/

Und jetzt nochmal in Bezug darauf, dass es zu viele Autos gibt: War das schon immer so für Sie oder hat sich das verändert über die Zeit hinweg?

- Subjektiv für mich hat es sich verändert...erm...ich hab das Gefühl, dass mehr Verkehr ist, oder das ein ungeduldigerer Verkehr ist... /mhm/...dass Menschen, die im Auto sitzen, einfach nicht wissen, dass viel Verkehr ist und da ein bisschen entspannter herangehen.

Haben Sie damals, wo Sie selbst noch ein Auto besessen haben, beim Autokauf auch auf Kriterien für den Stadtgebrauch geachtet, zum Beispiel Größe oder Leistung?

- Ja, also ich hab damals noch bei der Firma Tabog AG gearbeitet und hab mir eben ein Auto genommen, was recht klein, ein bisschen flitzig ist /mhm/ und...ja...für mich war schon wichtig, dass ich kein zu großes Auto habe, weil ich einfach es im Stadtverkehr praktischer finde mit Parkplatz im Ersten Bezirk finden /mhm/

Möchten Sie noch irgendwas zu dem Thema sagen?

- Mir fällt jetzt nichts mehr ein.

Mhm, dann sage ich danke für das Interview /gerne/.

Interviews in der Gruppe zu den Themen Kleinwagen und ARBÖ-Pannendienst

Datum: 17.6.2021

Ort: Mistelbach

Dauer: 55:34

Anwesende Personen

Interviewer I: Michael Ziehenberger

Person P1: Hans Reichenauer, geboren 1945 in Wien, ehemaliger ARBÖ-Pannenfahrer

Person P2: Franz Pfeiffer, KommR, geboren 1955 in Horn, ehemaliger Geschäftsführer ARBÖ Niederösterreich

File-Name: Neue Aufnahme 36.m4a

File-Besitzer: Michael Ziehenberger, Neubaugasse 21, 1070 Wien

1 I: So, dann vielen Dank, dass Sie sich die Zeit genommen haben für dieses Interview.
2 Dieses Interview wird verwendet für eine Abschlussarbeit auf der Uni Wien /P1: super/
3 und ich werde Ihnen jetzt so ein paar Fragen stellen, wir können ganz allgemein darüber
4 plaudern. Mir ist wichtig, dass Sie beide erzählen, was Ihnen einfällt, es gibt kein Ziel
5 oder keine...nichts, was mich nicht interessiert, das heißt einfach quer drauf los plaudern,
6 alles ist relevant. Mich interessiert einfach, wie Sie die Dinge sehen und was Ihnen zu
7 diesen Themen einfällt. Also es geht im Allgemeinen jetzt einmal darum: Wenn ihr an
8 das Thema denkt, Kleinwagen, Puch 500, was fällt Ihnen dazu ein, wie war das?

9 P1: Der Puch 500 war eigentlich, weil er ein reines österreichisches Produkt war, ja, sehr
10 beliebt und auch preislich für den Normalbürger in Ordnung der Preis. /I: mhm/ Und jetzt
11 ist natürlich gewesen, dass nicht so viele Großfamilien waren, weil er war ja eigentlich
12 dann ja platzmäßig nicht unbedingt sehr ideal, nicht? /I: mhm/ Es ist ja gerade nur das
13 wichtigste reingekommen und von der Motorisierung wollen wir garnicht reden, mit 16
14 PS /P2: 16 PS, zwei Zylinder, 16 PS/ Der Vorteil war die Konstruktion nicht, mit
15 Hinterradantrieb und /Handy von P2 läutet/ hinten der Motor, das heißt er war sehr
16 winterfest auch, ja, man hat fast nicht steckenbleiben können /I: ja/ und ist man wirklich
17 stecken geblieben in der Stadt, oder was, weil für Überland war er nicht unbedingt für
18 weite Strecken geeignet, nicht /Handy von P2 läutet erneut/ und wenn man da stecken
19 geblieben ist, hat man das mitunter mit einem Passanten, oder mit dem Beifahrer, hat man

20 den wieder flott gekriegt, hat man ihn aufgehoben und auf die Seite geschoben und ist
21 schon wieder /

22 P2: Na ich glaub er hat sich auch ausgezeichnet durch...einfach durch die einfache
23 Konstruktion (P1: einfache Konstruktion) es war eine einfache Konstruktion, da wo man
24 geschützt ist würde ich einmal sagen, Fortbewegungsmittel gehabt hat, wenn sein muss
25 für die Familie, für eine kleinere Familie, ich weiß zum Beispiel aus meiner Familie, die
26 haben mit die Puch 500 Reisen bis Genua gemacht, weiß ich noch das war eigentlich
27 damals eine Sensation, was man machen hat können. Das war eine Familie, die haben
28 vorher so einen Lohner-Roller gehabt. Da hat man zu zweit fahren können und jetzt auf
29 einmal gibt es etwas mit einer Kabine, wo ich zu viert oder in einer größeren Ding und
30 man hat eine Strecke überwinden können. Heute sagt man natürlich das ist ein Wahnsinn
31 bis Genua mit so einem unter Anführungszeichen Hupferl zu fahren, aber das war
32 möglich, und das war damals auch in dieser Aufschwung-Zeit einfach sensationell, man
33 kann sich fortbewegen, man kann alles mitnehmen, man kann ein Gepäck mitnehmen und
34 man hat ein einfach Fahrzeug, nicht? Und...ich weiß jetzt nicht, ob das hundertprozentig
35 dazu passt, ich hab mir...vor zwei Jahren circa war ich in Detroit in dem Automuseum
36 und da sieht man diesen Ford T und diese Konzept war so einfach, einfachste
37 Konstruktion, maximale Anwendungsmöglichkeiten, als Pick Up, als Cabrio, als Limousine
38 und die Idee dahinter war, dass man mit eigentlich bei jedem Dorf-Schmied reparieren
39 hat lassen können und ähnlich ist das bei diesen österreichischen Kleinwagen auch
40 gewesen. Es war eine Konstruktion wo man einfach überall was gekriegt hat, was man
41 relativ auch reparieren hat können. Kein Vergleich zu dem heute wo ich eine Elektroniker
42 brauche und was weiß ich was für eine Ausrüstung. Mit einem einfachsten Werkzeug.
43 Das war eigentlich das besondere und das glaube ich war auch dafür, dass es einen
44 Aufschwung gegeben hat und Umsatzzahlen und Kaufzahlen und was man dazu halt so
45 braucht.

46 P1: Es hat auch dann die anderen Autofirmen die Produktion auch auf Kleinwagen sich
47 dann konzentriert, nicht? Der Ford hat den Angler, gemacht, alle Variationen zu der Zeit,
48 das war dann schon fast für diese Zeit ein Mittelklassewagen nicht? /P2: ja/ im Vergleich
49 zum Puch, nicht. Den haben dann die Familien, was in den Urlaub gefahren sind, nicht,
50 schon auf diese Autos dann zugegriffen, nicht? /I: mhm/ und Renault hat den 4CV
51 gemacht, nicht, also /P2: genau/ jeder der...die Engländer waren ja auch immer und die
52 Franzosen immer sehr gut auf Kleinwagen immer. Aber wie gesagt, der Österreicher war

53 sehr staatsbewusst /I: mhm/ zu der Zeit /I: mhm/ weil wir wie der Kollege auch gesagt
54 hat, Puch Motorrad, Puch Moped, ja, /P2: Puch Roller. I: Radl/ Puch Roller, ja /P2: Radl
55 I. Radl, sowieso, ja/ da waren die Leute schon sehr auf das österreichische Produkt
56 eingespannt, nicht? /I: mhm/ Also die haben das bevorzugt. Dann haben, BMW hat dann
57 den BMW Isetta gemacht, ja /I: genau P2: mhm/ der Messerschmitt hat den Kabinenroller
58 gemacht das ist soweit gegangen dass ein ganz starkes Modell, den Tiger, der war
59 vierrädrig, ja, und der ist 200 Stundenkilometer gegangen, nicht? /I: Ja nicht schlecht, ja/
60 der Messerschmitt Tiger, nicht? Na der Lacht, dass wir das noch gehabt haben, nicht?

61 P2: Na weil du sagst 200 Stundenkilometer, nicht: Ich denk mir da sind ja die
62 Straßenverhältnisse dazu auch nicht so hoch gewesen, /P1: ja/ wie heute, das muss man
63 auch sagen, ja.

64 P1: Also so hat sich das langsam entwickelt, und natürlich die Technik hat sehr viel
65 gebracht, die Entwicklung, nicht. Dann in den 70er-Jahre, 80er-Jahren, dann ist es
66 explodiert, nicht. Dafür sind wir jetzt auf einem Stand wo wir gesagt haben, es hat ein
67 paar Typen gegeben, ich will nicht unbedingt sagen, also die Erzeugernamen, ja, die was
68 sehr anfällig waren, ja, /I: mhm/, aber im Großen und Ganzen war der Puch, wie der
69 Kollege gesagt, ja, eigentlich unproblematisch. /I: mhm, mhm/ nicht. Das war ein
70 Zweizylinder mit einem ganz einfachen Vergaser, ja, also, nicht, und für die normalen
71 Strecken, ausreichend.

72 P2: Und, und, dieses Österreich-Bewusstsein, was du gesagt hast /P1: Österreich/ dass es
73 ein österreichisches Produkt war, hat glaube ich auch dazu, da war mit auch, dass der
74 ARBÖ damals beim Start auch diese Puch 500 quasi eingesetzt hat /P1: Wir sind auch
75 damit gefahren als Pannendienst/ als österreichisches Produkt und...und ich weiß nicht,
76 also insgesamt waren es 37 Fahrzeuge bei dem Start /P1: Ja, glaube ich auch/ aber auf
77 jeden Fall war der Puch, auf jeden Fall ein Kriterium war, dass man ein österreichisches
78 Produkt einsetzt, dass man ein einfaches Fahrzeug hat, wo man relativ viel transportieren
79 kann auch und man auch einen Pannendienst damit erledigen kann.

80 P1: Wir haben 67 mit dem Pannendienst angefangen /I: mhm/ der ARBÖ im September
81 und da haben wir die kleinen Teil Puch genommen, und den großen Teil VW Käfer, weil
82 der für ganz Österreich eingeführt worden ist der Pannendienst. Jetzt war natürlich jetzt
83 ein Puch 500, jetzt für Liezen oder jetzt für Tirol, ja, nicht unbedingt das ideale Fahrzeug,

84 nicht, jetzt haben wir dann die Hälfte eben mit VW ersorgt /I: mhm/, und in Großstädte
85 Linz und Innsbruck, Graz, Wien mit die Puch 500, nicht?

86 P2: Ein Kriterium war auch, dass man natürlich mit dem VW Käfer schon auch eine Seil-
87 Abschleppung /P1: Abschleppung/ machen hat können, das war mit dem Puch 500 mit
88 16 PS schon eher bescheiden. Aber man hat auch nicht so viel Material und so viel
89 Werkzeug mitgebracht und das hat man eben auch in so einem kleinen Fahrzeug
90 verstauen können, nicht. Heute ein Servicefahrzeug braucht einfach mehr Werkzeug,
91 mehr Einrichtung, mehr Gerätschaft mit, das war halt damals alles nicht. In Wirklichkeit
92 ein einfaches Handwerkzeug, das hat man dort ohne weiters unterbringen können.

93 I: Das heißt der Käfer war für euch immer eine Fahrzeugklasse drüber, eindeutig?

94 P2: Ja!

95 P1: Ja, und mitunter schon ein stationäres Prüfzentrum. /I: aha/ Weil der hat seine
96 Ausrüstung gehabt mit Geräten drinnen, ja, im Vorderteil, ja, nicht, dass er praktisch jetzt
97 da die Überprüfungen da, Pickerl hat es keines gegeben, aber das war die Untersuchung
98 war noch immer, dass die Leute vorgeladen wurden zur Prüfstelle, ja, hat der das Auto
99 durchchecken können, mit den ganzen Sachen was er unbedingt gebraucht hat. /I: mhm,
100 mhm/ Und das war für die Bundesländer bei unserem Anfang sehr wichtig, nicht?

101 P2: Die Fahrzeugprüfung hat es ja geben schon, also eigentlich hat es sie schon gegeben
102 in den 30er-Jahren, aber in Wirklichkeit ist mit dem Kraftfahrgesetz 1967 in Kraft
103 getreten, dort hat allerdings die Behörde, das wir heute beim Pickerl machen /P1: richtig,
104 richtig/ vorgeladen und ab der 67er-Jahr hat es auch gegeben die Prüfungen.

105 P1: Wir haben die Berechtigung gehabt dann, wenn wir die technisch ausgebildeten Leute
106 gehabt haben und das Material und eben die Geräte, dass wir eine Überprüfung machen
107 haben dürfen, der ist nicht vorgeladen worden dann. /I: ok/ Also wir waren dann praktisch
108 wie eine Behörde auch dann. /I: unterwegs waren dann, jaja/

109 P2: Im Prinzip die Vorstufe zur Paragraph Sieben Pickerlüberprüfung dann /I: interessant/
110 Ein interessantes Fahrzeug war ja auch eigentlich der Mini dann, nicht /P1 lacht/, das ist
111 natürlich dann auch sehr in Mode gekommen dann. Es war eher ein, aus meinem
112 Empfinden her ein modernes, schick das ganze /P1: ja/ das ist natürlich auch angekurbelt
113 worden durch diese ganzen Rallye-Erfolge, nicht /P1: richtig/, Rallye Monte Carlo 1964

114 mit am Mini einfach, das war einfach das Fahrzeug. Auch klein, /P1: richtig/ aber
 115 spritziger, flotter, einfach schon ein bisschen zum Herzeigen, nicht?

116 P1: Und ist mehr der jüngeren Ding schon genommen worden, der Mini, nicht? /I: ok?/
 117 Vom gemischten Alter kann man sagen, aber eher junge, nicht? Die Eltern haben schon
 118 eher auch was Größeres wollen, nicht. Und der Mini ist jetzt eigentlich wenn das
 119 vergleichen würde, ja, dieselbe Geschichte wie der Puch, ja, nur halt eine englische
 120 Geschichte, nicht? Weil England war ja einer der, Frankreich, England waren ja führende
 121 Automobil-Produzenten, nicht, da war Deutschland noch nicht so gut, nicht? Weil
 122 Deutschland hat nur gehabt den Ford, den Loyd exportiert.

123 P2: Deutschland hat ja auch bei der Autoindustrie nach dem Krieg Produktions-Verbote
 124 gehabt /P1: richtig/ und solche Sachen, nicht? /I: natürlich/ Natürlich die waren ein
 125 bisschen gehemmt im Start. Da haben natürlich die Engländer und Franzosen einen
 126 Vorsprung gehabt.

127 P1: Richtig, Franzosen waren immer auch sehr eingestellt auf Kleinwagen und auf
 128 Komfort, nicht?

129 P2: Da ist der Klassiker der 2CV /P1: ja, nein, Kultfahrzeug/ der zum Kultfahrzeug
 130 geworden ist.

131 P1: Ein luftgekühlter Zweizylinder, nicht, und auch, gerade dass er nicht mit Wasser
 132 gefahren ist, /lacht/ also unproblematisch, nicht, was man eingefüllt hat, nicht?

133 P2: Ja, aber das ist zum Kult geworden, das ist ja heute auch noch, ein 2CV ist eine
 134 Liebhaberei und was kultiges nicht, weil wirklich ein bequemes Fortbewegungsmittel ist
 135 er nicht.

136 I: Ja, aber interessant, wenn man sich das anschaut...das heißt im Endeffekt, wie ich das
 137 schon gesagt habe, eben diese Brücke ins Hier und Jetzt, einen Nachfolger vom Mini gibt
 138 es, wo man auch ganz bewusst diese Design-Merkmale, den Kult, die Mode aufnimmt,
 139 den gibt es jetzt auch wieder, beim 500 ist es ja auch so, auch mit den Sportversionen und
 140 so weiter und so fort...aber eigentlich eine neue Version von der Ente gibt es nicht, das
 141 ist eigentlich interessant /Zustimmung von P1 und P2/ wie sich das so entwickelt.

142 P2: Das ist offensichtlich auf die Idee noch niemand gekommen, vielleicht kommt das
 143 auch noch, dass diese Idee noch wer aufgreift aber das stimmt eigentlich...

144 I: Und jetzt vielleicht eh interessant diese zwei Modelle, weil wir jetzt schon gesprochen
145 haben über 500 und Mini, dass was sie gesagt haben, beide eben...dass quasi der Mini ein
146 bisschen frischer war, ein bisschen jünger war, ein bisschen moderner war und vielleicht
147 auch sportlicher zu fahren, das ist schon mal interessant...jetzt vielleicht noch auf
148 den...oder gehen wir gleich auf den Mini. War das damals so eine Geschichte, wo man
149 gesagt hat eben auch, dass das eben auch betuchtere gekauft haben, oder war das für
150 Leute, die eben schon ein Auto gehabt haben, eben was größeres, den Mini dazu oder was
151 das auch so...

152 P1: Er war auf jeden Fall kleiner wie der Puch. Das billigste war der Puch, wenn jetzt
153 über das Auto reden /I: ja/ es hat dann noch das Goggomobil gegeben, ja, das war ja wie
154 eine Pappendeckel-Karosserie, so wie der Trabant von Ostdeutschland, nicht?

155 P2: Ich würde sagen er war schon eher ein Fahrzeug für die, die was finanziell ein
156 bisschen besser beinander waren und jüngere Leute, nicht, da wollte man nicht ein reines
157 Transportfahrzeug, sondern schon ein bisschen was zum Herzeigen, nicht, /P1: ja, ja/ und
158 der war schon für Leute, die sich ein bisschen einfach wirtschaftlich besser bewegen
159 haben können, nicht? Der einfache Arbeiter hat sicher einen Puch oder eben einen Käfer
160 nachher, das waren so die Fahrzeuge, manche die ganz sparsam waren, haben den Skoda
161 gekauft, nicht, der ist aber nur 20.000 Kilometer gefahren und dann /I: ok/...

162 P1: Konzipiert war der große Unterschied zwischen Mini und Puch: Der Mini war ein
163 wassergekühlter /I: mhm/ und ein Vierzylinder, das heißt der war mit dem Verbrauch
164 schon höher, wie der Puch, der Puch hat einen 16-Liter-Tank gehabt.../I: Wahnsinn/

165 P2: Und was damals auch sicher eine Anschauungsfrage war, der Mini hat einen
166 Frontantrieb gehabt, nicht. /P1: ja!/ Der Frontantrieb der war auch nicht unumstritten, da
167 hat Ford mit einem Frontantrieb angefangen /P1: wichtige Frage/ eine angetriebene,
168 gelenkte Achse, das war eine Zeit lang unmöglich /P1: richtig/ unter Anführungszeichen
169 zu machen und die haben sich das getraut und zum ersten Mal gemacht auch. Und der
170 Mini hat auch zum Beispiel diesen Frontantrieb gehabt auch, in seiner Ausführung. Zum
171 Unterschied zu den anderen, die wir gekannt haben, das waren alles Heckantriebe, nicht.

172 P1: Da kann man schon den DKW vergleichen, nicht? Der deutsche war der DKW, der
173 Deutsch Kraftwagen, war die Abkürzung, nicht? Der war auch ein Fronttriebler und ein

174 Zweitakter, nicht? /I: ja/ Währenddessen: Der Puch war ja ein Viertakter, und der
 175 Engländer sowieso.

176 I: Mhm, und ich glaube eben auch der...das mehr oder weniger revolutionäre beim Mini
 177 ist sicherlich auch eben der Kofferraum, die Heckklappe, weil es das so ja auch nicht
 178 gegeben hat beim 500er...

179 P2: Die Kofferräume, nicht, die waren ja beim Puch, genauso wie beim VW, das war
 180 minimal. /P1: minimal/ Dafür wäre auch interessant was es an Zusatzausrüstung gegeben
 181 hat, da muss man mal zu einem Käfer-Treffen fahren, da hat es eigene Koffer gegeben
 182 mit eine eigenen Halterung auf der Heckklappe /I: und für Ski auch und so weiter/ für
 183 Ski, genau, was man alles halt rundum aufgebaut hat, was man heute im Auto innen
 184 verstauen kann, ich mein Ski auch nicht...

185 I: Ok, und jetzt um vielleicht wieder zurückzukommen auf den 500er, wir haben ja schon
 186 verschiedene Dinge angesprochen die da relevant waren, wie das damals war, vor allem
 187 auch aus der Sicht des Landes, des damals noch sehr jungen, kleinen Österreichs, 2.
 188 Republik und so weiter und so fort...haben Sie beide das Gefühl gehabt...oder haben Sie
 189 das Gefühl gehabt, dass das schon ein Auto war, dass man sich erwartet hat, erhofft hat,
 190 oder kam das mehr oder weniger plötzlich „ah, jetzt ist der da“, ich mein es gab ja schon
 191 auch Puch-Autos vor allem Fiats, die es eigentlich vorher gegeben hat, ja, die produziert
 192 worden sind, aber wie war das beim 500er, hat es da schon so das Bedürfnis gegeben
 193 Ihrer Erinnerung nach „wir brauchen sowas, das wird erwartet“?

194 P1: Ich glaube schon, ja! Es war praktisch dann die Explosion überhaupt, ah...mit den
 195 Zulassungen prinzipiell nicht /I: mhm/ und da hat Steyr-Puch sehr gut, weil die waren ja.
 196 spezialisiert auf Traktoren und so weiter nicht /I: mhm/ und es hat die Fiat schon gegeben,
 197 ja, aber in Österreich produziert sind nur die Traktoren geworden, ja, und der Puch 500.
 198 Der letzte Puch 500 ist schon in Italien produziert worden, und hat einen eigenen Motor
 199 gehabt, also nicht mehr den luftgekühlten Puch 500er-Motor /I: ah, ok/

200 P2: Aber ich glaub jetzt auch...also ich mein ich hab ja nicht so...das hab ich ja als Kind
 201 erlebt, das kann ich ja nicht sagen /I: mhm/ aber grundsätzlich glaube ich hat es schon ein
 202 sehr starkes Bedürfnis nach einer individuellen Mobilität gegeben, ja. Mit einem Öffi
 203 oder so es hat das Bedürfnis und das gibt es aus meiner Sicht auch heute noch, nach einer
 204 individuellen Mobilität. Viele haben halt geschaut...das Motorrad war halt die erste Stufe,

205 gerade dass man halt einmal was hat, dass man fahren kann. Aber schon auch das Ziel,
206 das weiß ich von meinem Vater noch: Ein Auto, ein Auto, ein Auto brauchen wir. Das
207 halt notwendig, nicht /I: mhm/ es war auch notwendig, um an den Arbeitsplatz zu
208 kommen, und da ist garnicht im Vordergrund gestanden die Wochenendreise oder das,
209 sondern eher dass man halbwegs komfortabel zu seinem Arbeitsplatz kommt und dass
210 man dort auch flexibler ist. Das mit dem Arbeitsplatz ist ja auch einhergegangen /P1
211 versucht das Wort zu ergreifen, wird aber nicht/ dass man weiter weg einen Arbeitsplatz
212 auch annehmen kann und jetzt nicht nur vor der Haustür. Und deswegen glaube ich schon
213 sehr, dass das erwartet worden ist. Also das ist jetzt mein Empfinden, nicht, ich hab
214 darüber jetzt nicht wirklich ein...aber ich denke schon, was ich aus der Familie weiß, dass
215 das schon das Ziel war, dass man sich ein Auto hat leisten können, und ein Auto haben
216 und...

217 P1: Wie der Franz sagt die Mobilität.../stottert/ ist das Grundbedürfnis des Menschen /I:
218 mhm/ mobil zu sein, nicht. Der Franz ist von Niederösterreich, da geht ja garnichts ohne
219 Kraftfahrzeug, nicht. Auch dazumal schon nicht und da war bitte die Eisenbahn, da war
220 das Bedürfnis nicht so groß. Also für die Arbeit schon, nicht, während es in den
221 Großstädten, ja, waren immer schon auch die öffentlichen Verkehrsmittel, nicht. Und da
222 hat es schon mal angefangen mit dass man keinen Parkplatz mehr kriegt weil die Straßen
223 und die Städte garnicht konzipiert waren auf einen Autoverkehr, auf einen größeren,
224 nicht? Die meisten Ampeln sind geregelt worden von Polizisten, ja, automatische Ampeln
225 waren in den 50ern praktisch fast nirgends, ja, nur der Polizist ist mitten auf der Kreuzung
226 gestanden, nicht, und das andere hat sich eh so ergeben, nicht. Und natürlich jetzt das
227 Bedürfnis ist geworden, ja, Mobilität wie der Franz sagt, und das wichtigste jetzt im
228 Vergleich zum Motorrad oder zum Moped: Unter Dach also witterungsunabhängig /P2:
229 genau/ weil Österreich hat auch immer klimamäßig nicht und unbedingt ein sehr gutes
230 Wetter gehabt, nicht, in den Monaten, ja, weil im Winter war es mit einem Motorrad
231 unmöglich zu fahren, nicht? Das war ja schon lebensgefährlich...

232 P2: Und es war ja zu einem Öffi kommen, und das hast du ja heute...ich komme aus dem
233 Waldviertel, das waren 15 Kilometer bis zu einem Bahnhof. Das war normal. /P1: ja/ Und
234 das war in der Regel ein Fußmarsch. Das weiß ich als Kind noch, nicht? Oder wie ich zur
235 Firmung gefahren bin, nicht, nach Wien, was weiß ich, das bist bis zum Bahnhof 15
236 Kilometer gegangen und mit der Franz Joseph Bahn nach Wien gefahren oder was weiß
237 ich, das kann man sich einfach nicht vorstellen, nicht. /P1: Nein, kann man sich nicht

238 vorstellen/ Drum war einfach die Notwendigkeit und auch der Wunsch nach einem
 239 individuellen Verkehrsmittel /P1: richtig/ das man in Betrieb nehmen kann, wann ich will.

240 P1: Und es ist ja auch nicht zum Wegedenken /I: ja/ wenn ich da manche Sachen in den
 241 Medien höre, das Automobil ist im Gesamten nicht wegzudenken /I: mhm/ Weil so
 242 können die Öffentlichen garnicht ausgebaut werden. Aber jetzt sind wir dann schon zu
 243 weit dann mit dem Thema, nicht? Weil wenn sie jetzt dann rechnen würden, ja, es würden
 244 so wie die Grünen, die Gewessler oder was, wie sie alle sind, das Automobil so
 245 niedertreten, es ist eh schon niedertreten in den Großstädten, ja? Die Öffentlichen
 246 könnten das garnicht aufnehmen. Von den Intervallen und vom Streckengleis her. Das ist
 247 unmöglich.

248 P2: Man muss grundsätzlich mal zur Kenntnis nehmen, dass es nicht nur ein
 249 Fortbewegungsmittel, sondern auch ein Transportmittel handelt. /P1: Transportmittel/
 250 Und das war damals auch ein Kriterium. Ich muss irgendwie meine Sachen heimbringen,
 251 mitnehmen können und so. /P1: richtig/ Also nicht mich nur als eine Person, sondern
 252 auch...

253 P1: Überhaupt wenn es eine Familie ist, das ist ja unmöglich. /unverständlich/
 254 Supermärkte, Menge, ist ja garnicht zum Schleppen für eine Frau oder sonst irgendwas,
 255 nicht?

256 P2: Mir fällt auch ein im Zuge der Motorisierung hat es ja auch die Motorisierung dann
 257 gegeben auch von der Polizei oder der Gendarmerie, wie es damals geheißen hat. Ich
 258 kann mich als Kind erinnern, wo der Gendarm mit dem Radl gefahren ist. /P1 lacht lange/
 259 Dann haben sie ein Moped gehabt, so ein Moped gehabt, so ein Puch-Moped, und
 260 irgendwann haben sie dann zum Beispiel einen VW Käfer kann ich mich bei uns
 261 erinnern...das ist ja auch einher gegangen parallel. Und das ist im Prinzip auch in den
 262 60er-Jahren passiert.

263 I: Deswegen ist auch sehr interessant, dieses Thema jetzt ein bisschen aufzugreifen, weil
 264 es natürlich ein Thema ist, das politisch interessant ist, und ich denke mir, wenn man so
 265 etwas historisch betrachtet, kann man schon auch ein bisschen sehen, wie sich das auch
 266 so entwickelt hat und was so Perspektiven sind und auch die Bedeutungs-Veränderung
 267 etc. Vielleicht: Ich versuch da noch einmal ein bisschen zurückzukommen auf das Thema
 268 500. Jetzt nochmal ein bisschen expliziter: Ist das so gewesen, dass die Leute das Auto

269 wirklich geschätzt haben, ist das gut aufgenommen worden in der Bevölkerung, hat man
 270 es vielleicht belächelt, hat man es sehr geschätzt, wie war das so?

271 P1: Belächelt eigentlich nicht. Es ist halt so, wie wir schon am Anfang gesagt haben: Die
 272 Geschäftsleute und die Wirten, die Fleischhacker und Lebensmittelgeschäfte und auch
 273 die Modegeschäfte, die haben immer schon in den 50er-Jahren ein Auto gehabt.

274 P2: Ich würde es auch so formulieren: Belächelt ganz sicher nicht, /P1: belächelt sicher
 275 nicht, sicher nicht/ mehr bewundert...das würde ich sagen. /I: mhm/

276 P1: Mehr bewundert und vielen haben sich das auch garnicht leisten können. Viele haben
 277 sich den Puch 500 wie wir sagen und auch den VW auf Kredit gekauft.

278 P2: Aber es war für viele schon ein Ziel, sowas sich zum Anschaffen. Also es
 279 war...belächelt ist es auf keinen Fall worden /P1: nein, belächelt nicht/ das schließe ich
 280 aus, das gibt es nicht.

281 P1: Die Kosten waren ja, die reinen Autokosten waren ja nur mehr auf die Versicherung
 282 und am Kaufpreis und am Treibstoff, den man gebraucht hat. Service schon auch, aber
 283 nicht in diesem Ausmaß, wie es heute ist. Also die Kosten waren zum Auto damals sicher
 284 geringer wie heute. /I: mhm/

285 P2: Die Gesamtkosten waren ganz sicher geringer, wobei man jetzt sagen muss weil du
 286 jetzt sagst Service, die Serviceintervalle waren schon knapper /P1 stimmt zu/
 287 unverständlich /P1: waren ja auch keine Kilometerleistungen da/ zweieinhalbtausend
 288 Kilometer /I: ok/ heute hast du 30.000 Kilometer /P1: waren ja auch keine Kilometer da/
 289 nein, eh nicht. Aber man ist auch auf Straßen gefahren, auf denen es mehr Verschleiß
 290 gegeben hat. /P1: jajaja, hast schon recht/ sowas gibt es natürlich jetzt auch nicht, das
 291 muss man schon auch sagen. Dass das auch einher gegangen ist damit, der Straßenausbau.

292 P1: Das war halt erschwinglich, für den Kleinen, als auch für den Mittelstand. Weil es hat
 293 ja in der Zeit, in der die Puch entwickelt sind, waren ja die meisten Alleinverdiener /I:
 294 mhm/ und die Frauen waren im Haushalt, nicht, und haben geschaut, dass dort alles
 295 klappt, nicht.

296 P2: Was hat den ein Puch eigentlich gekostet, weißt du das? Also ich weiß nur vom VW,
 297 da hat im 65er-Jahr der VW Käfer hat gekostet 33.000 Schilling. /I: jaja/ Das weiß ich
 298 hundertprozentig...

299 P1: Na unter 30 auf jeden Fall. An die 20.000.../P2: ja/ Ich will nichts sagen, da müssen
300 wir uns nachher sich erkundigen, aber über 20.000 auf keinen Fall.

301 I: Ja, das könnte ich dann...wird im Zuge der Arbeit auch sicherlich interessant sein /P2:
302 ja/ das könnten wir dann ja...

303 P2: Auch das Verhältnis, wie viel Arbeitsleistung oder was weiß ich, weil ich glaub das
304 sich das mit einem Jahreslohn garnicht ausgegangen ist von einem...

305 P1: Nein, ist sich nicht ausgegangen mit einem Jahresgehalt und wie gesagt, sehr viele
306 haben mit ihrer Teil-Zahlung oder wie das heißt, die Leute waren ja bewusster überhaupt
307 mit dem Finanzieren, der hat genau gerechnet, der Familienoberhaupt, was hab ich
308 verdient, was kann ich mir jetzt in der Rate leisten, nicht, das hat es ja noch nicht gegeben
309 ein Leasing oder so...

310 P2: Nein, man muss aber schon auch sagen, dass es ein anderes Zinsniveau auch gegeben
311 hat, nicht? /P1: bitte?/ Also ich weiß konkret: Mein Vater hat einen VW Käfer gehabt,
312 gekauft im 65er-Jahr, da hat er definitiv 16 Schilling Stundenlohn gehabt, der hat in einer
313 Baufirma gearbeitet und gekostet hat er 33.000 Schilling, und finanziert ist er natürlich
314 auch geworden mit einem Kredit und da waren Kredit-Zinsen um die zehn Prozent. /I: ja,
315 ok/ Das ist ja, in Wirklichkeit ein enormes Projekt, wenn sich eine Familie sowas
316 vorgenommen hat. /P1: großes Projekt/ Trotzdem war das Ziel, dass man ein Auto
317 hat...ohne Auto...das man einfach mitkommt mit der Gesellschaft, mit den ganzen
318 Anforderungen, die es halt gibt.

319 I: Und das ist auch politisch damals so gewollt worden, das hat man auch damals so
320 vermittelt. Das Ziel ist es, wir schauen, da gab es auch einmal den Slogan, zum Beispiel:
321 „Jedem Arbeiter sein Auto“, so in dir Richtung...war das präsent, oder ist das eher...

322 P1: Das ist eher in Deutschland gewesen, nicht? /I: schon, ja?/ Weil da ist ja der VW
323 geboren worden, nicht, von einem gewissen, nicht, wer können den Namen nennen, ja,
324 /I: ja.../ für das Volk, und dort ist eigentlich der Name entstanden, ja, Volkswagen, nicht,
325 und da waren ja die Bestellungen weiß ich wie trotzdem auf Jahre ausgebucht, wir haben
326 es ja nicht vergleichen können mit Deutschland...Deutschland ist es ja nicht schlecht
327 gegangen, nicht, und da ist ja die Masse dagewesen, nicht. Also da hat der Volkswagen
328 in Deutschland ja komplett eingeschlagen, ja.

329 P2: Aber auf so einen Slogan kann ich mich so nicht wirklich erinnern, nicht...aber kann
 330 sagen dass ein Auto, der Autowunsch, der war glaube ich überall in jeder Familie präsent,
 331 der Führerschein schon...

332 P1: Und da...sagen wir so...eigentlich in Europa...außer die Oststaaten, nicht ganz
 333 gewesen zu dieser Zeit, erstens einmal haben wir ja gar keine Informationen bekommen,
 334 oder sonst irgendwas...es ist ja kein Mensch in den Ostblock gefahren. Auch nicht in den
 335 Urlaub oder sonst irgendwas.

336 P2: Das war ja fast nicht möglich. /P1: Da war der Stacheldraht und die Ding/ Aber ich
 337 glaub auch viele haben garnicht wirklich glauben können, dass man sich ein Auto auch
 338 leisten kann. Ich kenne Leute, der hat halt in den 50er-Jahren den Motorrad-Führerschein
 339 gemacht, das ist damals gegangen mit einer Prüfung auf der BH, und weil „ein Auto, das
 340 kann ich mir eh nie leisten“ und da haben alte Vierziger relativ spät den Führerschein
 341 gemacht auch weil auch ein Auto realisierbar geworden ist zum Leisten. Die haben
 342 ursprünglich einmal, wobei Mitte der 50er-Jahre hat man garnicht noch so richtig
 343 gerechnet damit, dass man sich ein Auto leisten kann /P1: ja.../ Ich red jetzt von der
 344 normalen Schicht, vom Durchschnittsbürger. Was nachher dann, da kenne ich einige
 345 Leute, die nachher dann den Führerschein gemacht haben, die ursprünglich gesagt haben
 346 ich brauch den nicht, weil ich kann mir ein Auto sowieso nie leisten. Und das dürfte dann
 347 schon ziemlich ruck zuck gegangen sein dann /P1: die Entwicklung?/ Die
 348 Entwicklung...und auch die Möglichkeit, dass man sich eines anschafft...auch
 349 finanzierbar und in irgendeine Form möglich. /I: mhm/

350 P1: Und auch wirtschaftlich sehr entscheidend, nicht. Weil Geld wenn es verdient wird,
 351 soll es ja auch wieder ausgegeben werden, nicht, soll es wiederkommen und durch ist es
 352 auch dann die Automobilwirtschaft in Schwung gekommen. Wo heute auch jeder
 353 Schwierigkeiten hat in der Produktion, der Markt ist überfüllt.

354 P2: Das war natürlich auch möglich durch die aufsteigende Vollbeschäftigung oder
 355 annähernde Vollbeschäftigung /P1: ja, haben wir gehabt/ hat das auch ermöglicht, dass
 356 das kaufbar oder leistbar geworden ist...

357 I: Um vielleicht da ein bisschen einzuhaken: Also die Entwicklung jetzt weiter, was fällt
 358 Ihnen dazu jetzt ein, passt wir haben jetzt damals den 500er gehabt, den hat es ja gegeben
 359 über mehrere Jahre hinweg, irgendwann war es dann einmal aus...so in die Richtung...was

360 kam danach, wie ging es dann weiter? Was waren die Autos, die in der Klasse sag ich
361 einmal, die in dem Bereich dann relevant waren?

362 P2: Also ich glaub das es einmal in der Größe, das war einmal die erste Stufe, die Autos
363 sind größer geworden, geräumiger geworden. Mit mehr Platzangebot.

364 P1: Dann ist der Kombi entstanden...das Mehrzweck-Auto...

365 P2: Wenn wir jetzt bei den relativ kleinen noch bleiben denk ich an den VW Golf im
366 72er-Jahr oder sowas.../P1: Das war dann so groß wie der Käfer, nicht?...das war dann
367 schon ein bisschen ein größeres Modell gewesen /P1: richtig, richtig/ sag ich
368 einmal...alleine schon vom Platzangebot kein Vergleich mehr mit dem Käfer und einfach
369 ein bisschen anders konzipiert und schneller, spritziger.../I: alles besser quasi.../ ja genau!

370 I: Das war schon eine Form von Entwicklung, darunter gab es ja immer noch kleinere
371 Autos, ja, aber ist das dann so gewesen, dass der Kleinwagen...also so wie der Puch 500
372 konzipiert war, so eben als Umstiegsmodell vom Motorrad zum Beispiel...war das dann
373 weiterhin noch ein Thema, oder ist das dann auf einmal so...langsam ist das so in den
374 Hintergrund getreten...wie war das?

375 P2: Ich glaub dann schon, dass das dann auch eher eine Prestige-Sache war dann, dass
376 man sich ein größeres Auto leisten kann, dass man ein größeres Auto fährt und dass das
377 /P1: mehr Komfort.../ schon so...würde ich jetzt vom Gefühl her sagen...mit ein bisschen
378 mehr Komfort...das ist dann schon in meine Lehr-Zeit reingefallen, das war dann schon
379 immer wo die Leute getauscht haben, in das nächst-größere Modell, in das moderne
380 Modell, wobei da muss man schon sagen, dass sich die Technik auch geändert hat...ich
381 rede jetzt nur von Bremsen, eine Scheibenbremse und so Sachen, die sukzessive aus dem
382 Rennsport auch immer übernommen worden sind /P1: richtig/ bis hin zu den
383 Einspritzanlagen, Gemischaufbereitung und die nächste Phase ist dann schon geworden:
384 Was kommt hinten beim Auspuff raus? Das war dann schon viel Thema auch, nicht. Wie
385 viel...was kommt da hinten raus, nicht? /lacht/

386 P1: Weil Sie gefragt haben: Er ist dann ein bisschen...zurückgedrängt worden, der
387 Kleinwagen...es ist...wie der Franz sagt auch...mehr Angebot jetzt für die Urlaubsreisen
388 schon, nicht, ist der größere Wagen gekommen, nicht? Über x Jahre dann ist der
389 Kleinwagen...er war nicht unbedingt der Reißer...er ist dann wieder gekommen die wie
390 die Automobil...in den 80er-Jahren wieder, die was jetzt noch im Stadtverkehr sind, ist

391 wieder der Kleinwagen, wegen der Parkplatzbedingungen wieder Mode geworden, /I:
392 mhm/ nicht, also...wie der Franz sagt die Entwicklung ist so schrittweise gegangen, dass
393 es auch eine Zeit...ein jeder eh versorgt, war zufrieden und dann ist er schon auf was
394 größeres umgestiegen, nicht.

395 P2: Naja es war dann schon so, wenn du ein großes Auto gehabt hast, dann warst du wer
396 /P1: Mittelklasse/ Einen Audi 100, oder solche Modelle, das hat schon was gezeigt. Auch
397 glaub ein bisschen ein Umdenken oder ein Bewusstseinsänderung hat es dann gegeben
398 mit dieser Erdöl-Krise.../P1: In den 70er-Jahren/ 73, 74, nicht, wo dann schon auch wieder
399 im Vordergrund war, was ist der Verbrauch, was kostet mir die Betriebskosten, das ist
400 letzten Endes dann schon eine große Frage ist ja der Sprit, dass du jetzt schon ein
401 bisschen, sag ich jetzt einmal ein bisschen ein Bewusstsein dass nicht und bedingt so groß
402 und so pompös sein muss das Fahrzeug...das hat dann schon auch.../P1: zweckgebunden
403 mehr/ /I: mhm/ das hat dann schon auch mitgespielt, nicht...diese Erdölkrise hat dann
404 schon auch was dazu beigetragen, dass dort ein bisschen ein anderes Bewusstsein sein
405 weil bis dorthin war der Sprit verbrauch – kann mich nicht wirklich erinnern – kein
406 Thema, nicht.../unverständlich/ der VW Käfer hat gebraucht zwölf Liter...Benzin
407 gebraucht /P1: Da hat die neue Technik viel gebracht/. Wobei ich auch ehrlicherweise
408 sagen muss dass der Sprit damals im Verhältnis zu heute billiger war.../I: mhm/...das muss
409 man auch sagen. Weil wir heute manchmal jammern über den Spritpreis, aber im
410 Verhältnis war er...

411 P1: Das war bezüglich Spritpreis /unverständlich/ eine andere Situation wirtschaftlich,
412 ja...von den Konzernen, nicht...ich kann mich noch erinnern auf die Zeit wo ein, zwei
413 Jahre der Benzin-Preis gleich geblieben ist, nicht? Und dann ein, zwei Monate verhandelt
414 worden ist mit der paritätischen Kommission /P2: das war ja amtlich geregelt auch, nicht/
415 und dass dann...der Staat hat müssen bewilligen, den Benzinpreis /P2: ja/ das war staatlich
416 geregelt, nicht, nicht so eine freie Wirtschaft, wie wir jetzt haben, nicht? /unverständlich
417 (billiger ist er noch nicht geworden, das macht schon was aus)/ und jetzt wenn wir über
418 den Euro reden um zehn Cent oder was...oder 15 Cent mehr kostet, also das macht dann
419 schon was aus bei einem 50-Liter-Tank, nicht? /I: mhm, auf jeden Fall/ Das war schon,
420 wie gesagt...und da bin ich wieder wie der Franz sagt...

421 P2: Und es ist auch die Kilometerleistung wieder mit dem zurück gegangen durch das
422 „was kostet das“ und dadurch ist er relativ teuer geworden auch die Kilometerleistung

423 /P1: richtig/ oder ich sag einmal ein bisschen bewusster gefahren und nicht so viel
 424 unnötig, wie man halt einfach sagt heute, nicht?

425 P1: Es ist halt so...erschwinglich wird das jetzt für die Jugend, ja, die muss schon
 426 aufpassen, ja, weil da kommen schon Kosten zu, für ein Automobil, ja, dafür ist auch viel
 427 was die jüngere Generation macht, auf Leasing, ja. Weil das für den momentanen Dings
 428 besser ja, besser zum Einteilen, ja, hat eine Leasingrate und muss sich um nichts
 429 kümmern, ja, und passt es nicht, steigt er aus, ja, was nicht so billig ist, ja, aus den
 430 Verträgen, aber ich mein nur, es ist einfacher, das hat es ja früher nicht gegeben, ja, früher
 431 hat es nur gegeben: Man hat mit der Familie gespart auf ein Auto, nicht, teilweise mit
 432 Kredit, ja /I: mhm/, aber Leasing ist erst in den letzten 15, 20 Jahre, dass jetzt für einen
 433 Privaten überhaupt interessant worden ist, nicht? Die Jugend heute...wenn jetzt ein junger
 434 eine gute Ausbildung hat und schön verdient, ja, kann er sich das mit der Leasingrate
 435 relativ einteilen, nicht, nur nicht unbedingt glauben, was die Inserate zeigen /lacht/...

436 P2: Man muss...also wenn man vielleicht über das Thema reden auch von der
 437 durchschnittlichen Lebensdauer von dem Auto vielleicht auch...weil da hat sich glaube
 438 ich auch was geändert, nicht /P1: ja/...die durchschnittliche...die Langlebigkeit, ja,
 439 weil...oder wenn man auch heute.../P1: Kilometerleistung/ Kilometerleistung, nicht...

440 P1: Und auch vom Material her, was in den Autos verbaut ist heute...was eingebaut ist
 441 für ein Grundmaterial...also da hat sich sehr viel zum Positiven geändert, nicht?

442 P2: Weil...weil der Autotausch ist ja damals eher abgehängt von ob es was moderneres
 443 gibt, weil was neueres gibt, von der Weiterentwicklung, wollte man halt immer auf das
 444 neuer Modell umsteigen, aber von der Lebensdauer von einem Fahrzeug...das ist ja heute
 445 kurz, wenn du es genau nimmst /P1: ja, keine Frage/ die Lebenserwartung von einem
 446 Auto ist acht Jahre heute, oder was weiß ich...oder so, nicht...

447 P1: Da hat der Franz recht, also wenn einer heute, wir müssen ja auch von der Jugend
 448 reden, nicht...wenn einer seine Ausbildung und halbwegs einen Posten, ja, kann er sich
 449 ohneweiters ein Auto leisten, ja. Währenddessen, ja, da kann man schon wieder streiten,
 450 ja, der Mindestpensionist, ja, ok...aber das ist wieder eine politische Geschichte, nicht,
 451 man kann...man muss auch schauen bei einem Budget /unverständlich/

452 P2: Aus meiner Sicht mutiert das Auto eher zu einem...Wegwerfartikel wäre vielleicht
 453 jetzt ein bisschen gar grob, aber doch zu einem was nicht mehr so zur Langlebigkeit bei
 454 der Reparatur und auf dass man länger das hat...

455 P1: Ja, glaube ich auch, dass das /unverständlich/ überhaupt dass der Franz für komplett
 456 Niederösterreich zuständig ist, ja, da ist der Unterschied zwischen einer Großstadt und
 457 Niederösterreich, dass dort ja Kilometerleistungen zusammenkommen, die der Städter
 458 gar nicht zusammenbringt, ja? /I: mhm/ Weil sagen wir richtig in den Urlaub fahren, ich
 459 bin ja jahrelang in den Siebziger nach Griechenland, das können Sie heute vergessen.
 460 Von den Kosten alleine und von Strapazen garnicht zum Reden, also das ist heute zum
 461 Vergessen. Eine Reise mit einem Auto nach Griechenland auf eine Insel...mit der Fähre
 462 und so, das können Sie vergessen. Weil da bekommen Sie zwei Flüge dafür samt dem
 463 Arrangement, nicht. Also da hat sich schon viel geändert bezüglich der Urlaubs-Planung,
 464 nicht...

465 P2: Na es war auf jeden Fall auf eine längere Nutzung ausgelegt, nicht? /P1: ja/ Auch die
 466 Anschaffung und die Überlegung war mit Sicherheit auf eine längere Nutzung wie heute.
 467 /P1: ja/ ...der Umstieg und das hat natürlich auch mit diesen ganzen Leasing-Angeboten
 468 zu tun, fährst du weiter, zahlst selber Raten, das hat sich mit diesem Angebot geändert,
 469 nicht? In der Zeit, was wir da ursprünglich geredet haben, ist natürlich eine
 470 Autoanschaffung eine Anschaffung gewesen für mit Sicherheit einen längeren Zeitraum
 471 /P1: ja/ wie heute, nicht? Das war absolut so, nicht?

472 I: Und hat sich so auch so vom Bewusstsein her von so Modellgenerationen sehr viel
 473 getan? Hat es da eben wenn es ein neues Modell gegeben hat, dass drei Jahre jünger war,
 474 hat es da einen großen Sprung gegeben, oder war die Entwicklungsdauer ein bisschen
 475 länger? /P1: länger/ Weil heute ist es ja so, jeder Hersteller muss jetzt alle vier Jahre ein
 476 neues Auto bringen /P1: länger/ ...

477 P1: Ja, das muss er heute, früher hat man über den Daumen gesagt, die deutschen
 478 Produzenten, so fünf bis sechs Jahre ein neues Modell...

479 P2: Ja, es hat auf jeden Fall die Modelländerung auch wirklich ein...also eine bedeutende
 480 Modelländerung kann man wirklich in so einen Zeitraum rechnen, fünf, sechs Jahre,
 481 manchmal sogar länger, wo es wirklich grundlegende Änderungen gegeben hat /P1:
 482 grundlegend I: mhm/ Das ist halt...heute gibt es die Änderungen halt eher im Detail, /I:

483 mhm/ wirklich im Detail, im Komfort, was ich da jetzt drinnen habe und welche Sachen,
484 aber das Modell selber sag ich nur um Nuancen.../I versucht Frage zu stellen/ heute
485 unterscheidest du einen Golf 6...und da musst du wirklich schon ein Insider sein, dass du
486 das...

487 I: Und damals war es aber wahrscheinlich so, dass man das dann auch deutlicher gespürt
488 hat /P1 und P2 stimmen zu/

489 P1: Und auch optisch, das Modell das neue, das neue Modell war gravierend anders als
490 das was für fünf oder sechs Jahren...

491 P2: Und was aus meiner Sicht auch noch spannend ist, wenn ich da darüber nachdenke,
492 ist auch...die Farben...ja...also ich denke zum Beispiel in den 70er-Jahren da hat es diese
493 ganzen Pastell-Farben gegeben, ich habe selber so einen Opel Kadett gehabt
494 /Hintergrund-Geräusche/ einen Gift-Grünen /P1 lachend: ja/, ein Gelb, ein Dunkelorange
495 /P1: wurscht, nicht/ oder VW hat Modelle gehabt mit einem Jeans-Look und solche
496 Sachen /Hintergrundgeräusche/...und heute eher wenn man wieder zurück kommt auf die
497 /Hintergrundgeräusche/ Standard-Farben, ja, eine Zeit hat es gegeben: Weiß war eine
498 Sonderfarben, nicht /P1: ja, ja/...das ist ja witzig, nicht? Das weiß ich noch von der
499 Pannenwagenbeschaffung, Weiß war immer ein Aufpreis, das ist ja ein Wahnsinn, sowas.
500 Und da hat es einmal eine Zeit gegeben, da haben sie diese, das ist dann auch so ein
501 bisschen in Mode gekommen, wo man so...ich sag jetzt einmal „Schockfarben“ oder
502 poppige Farben oder weiß nicht...irgendsowas halt nicht...war auch interessant in der
503 Entwicklung, dass man mit dem halt einmal gepunktet hat.

504 P1: /unverständlich/ Wir haben gesagt es hat ja doch zwei Klassen gegeben, die was sich
505 jetzt das Auto gut leisten haben können und mitunter wenn es ihm eingefallen ist das
506 ganze Auto anders lackieren lassen, das ist jetzt ganz vorbei, auch bei denen, die was jetzt
507 gut gestellt sind /I: mhm/ das kannst du vergessen, oder eine Tapezierung machen...das
508 ist alles gestorben, nicht? Da ist auch die Qualität, muss man sagen, ja, ist ja so gut
509 geworden gegen früher, ja, dass wenn du nicht wirklich jetzt schon mutwillig zerreißen
510 willst einen Sitz, bleibt der dir bis zum Ende des Autos. /I: mhm/ Also da hat die Technik
511 schon viel gebracht, nicht? Auch in den Innenausstattungen, nicht? /I: mhm/

512 I: Na gut, es haben wir eh schon eigentlich ziemlich viel geplaudert...

513 P1: Und die wirtschaftliche Entwicklung ist halt so, wie wir zuerst schon gesagt haben,
 514 ja, die großen Verlierer in der Automobilindustrie sind die Engländer, ja, dann kommen
 515 schon die Franzosen und die Deutschen – da sind sie immer am Ball, nicht? Und...weil es
 516 jetzt sehr viel in den Export geht, nicht? Das hat es in den Anfängen gar nicht gegeben,
 517 nicht? Früher ist alles importiert worden, also exportiert ist ja fast nichts geworden, nicht?
 518 Weil da waren die großen Automobilhersteller die Amerikaner und die Engländer und die
 519 Franzosen, das waren die Automobil...und dann erst ist der Deutsche gekommen. Und
 520 das ist schon richtig, nicht, der erhält die Wirtschaft. Über das kann man...da braucht man
 521 gar nicht viel studieren, der erhält die Wirtschaft. Und natürlich Plus Export, nicht?

522 P2: Ah...ich...vielleicht kannst du dich noch besser erinnern, dass wir vielleicht noch
 523 einmal auf den Puch kommen, weil...und weil den Farben bin ich jetzt gerade gedanklich
 524 /I: mhm/ weil den hat es gegeben in so einem Puch-Grün /P1 lacht/ das war eine eigene
 525 Farbe, Puch-Grün, nicht /P1: jaja/ die hat das Fahrrad auch gehabt, und ich weiß nicht, in
 526 wie vielen Farben hat es den denn gegeben? Den hat es ja gar nicht in recht viel Farben
 527 gegeben, nicht?

528 P1: Drei, vier Farben maximal...

529 P2: Ich kann mich eigentlich immer nur auf diese Puch-grünen erinnern, /P1 stimmt zu/
 530 das war der Standard, nicht?

531 P1: Das war...die Nachfrage war ja da, es war jeder überhaupt froh, dass er ein Auto
 532 bekommen hat. /P2: genau/ Und heute ist ja...ist das nicht unbedingt das Hauptproblem
 533 die Farbe mehr, nicht? Heute ist die Ausstattung und der Preis...

534 P2: Naja, heute hast du zweifarbige Sachen, nicht /P1 und P2 unverständlich/

535 I: Individualisierung ist heute...man will sich ein bisschen unterscheiden, aber der Preis,
 536 klar, ist immer ein Thema /P2 stimmt zu/

537 P1: Aber an und für sich: Die Automobil-Industrie, ja, die weiß ja ganz genau, was
 538 gebraucht wird, nicht?

539 P2: Na klar, da gibt es schon ganz genaue Marktanalysen...

540 P1: Marktanalysen, die wissen schon ganz genau, welche Farben sie machen, ja, oder auf
 541 Halde...auf Halde wird ja heute garnichts mehr gemacht, oder? Früher ist auf Halde

542 gemacht worden, da haben sie schon gewusst, welche Farben sie nehmen, nicht? Weil in
543 der Produktion, ist das ziemlich wurscht...

544 P2: Na, ich mein, weil wir haben ja anfangs auch von der Einfachheit geredet, nicht? In
545 Wirklichkeit hat es ihn gegeben in zwei Farben, drei, was weiß ich, aber nicht viel mehr.
546 Wenn du heute ein Auto kaufst gehst hin und der legt dir einen ganzen Katalog mit Farben
547 her /P1 stimmt zu/ und dann kannst du noch irgendwas auch noch mischen individuell,
548 ich weiß ja nicht, auf jeden Fall überhaupt kein Vergleich, die Einfachheit ist auch dort,
549 auch mit dem im Vordergrund gestanden, nicht?

550 P1: Ja und ich glaube der Ding, was ich so mitbekomme, preislich ist der...das wichtigste
551 zur Zeit den Leuten. /P2 stimmt zu/ preislich, nicht...und dafür...die kommen ja teilweise
552 auch in Schwierigkeiten, nicht, aber ist verständlich, ein Automobilwerk, da musst das
553 Band rennen, da kann man nicht auf Stütze arbeiten, da musst das Band rennen, da muss
554 auch der Nachschub da sein von den Ersatzteilen und so weiter. Weil sonst steht alles,
555 nicht? /P2 stimmt zu/ und das würden manche vergessen, der ARBÖ hat eh in seiner
556 Zeitung oder Presse-mäßig...tut er eh vordeuten, was das für ein wirtschaftlicher
557 Einkommens-Dings ist, samt dem Fahren. /P2: Ein Wirtschaftsmotor ist das I: mhm/ Das
558 hat jetzt nicht unbedingt mit einer Partei was zu tun, nicht, nur grundsätzlich, nicht, wo
559 die Einnahmen herkommen, nicht? Weil da könnte nicht der Herr Finanzminister Blümel
560 „dort eine Milliarde, dort eine Milliarde und dort eine Milliarde“ das muss ja reinkommen
561 auch, nicht? Und weil wir zuerst über den Treibstoffpreis geredet haben, nicht, das kommt
562 schon rein, nicht? Weil der Treibstoff ist ja mit weiß ich wie viel Steuer belastet, der hat
563 schon seine Einnahmen, nicht? Wenn er seinen Laptop nicht findet, tut er mir eh Leid
564 /lacht laut auf/ aber das ist eine andere Geschichte, hat der vom Baumax immer gesagt,
565 der Self-Man, in der Werbung, wenn er irgendwas erklärt hat und er ist nicht weiter
566 gekommen „das ist eine andere Geschichte“ .

567 I: Na passt, wenn jetzt nicht noch was anderes auf der Zunge brennt, dann gerne, und
568 sonst denke ich mir so diese großen Themen zu diesem eben Thema Kleinwagen haben
569 wirklich eigentlich eh wirklich sehr gut...

570 P2: Also ich glaube wir können jetzt eigentlich nur unsere persönlichen Erfahrungen oder
571 was man halt im Laufe seines Lebens...oder im Lauf des Berufslebens halt mitbekommen
572 hat /P1 spricht unverständlich/ mitgenommen hat, das kann man halt dann nur dazu sagen,
573 nicht? Ob alles hundertprozentig...Gültigkeit hat, weiß ich nicht, aber grundsätzlich sind

574 halt die persönlichen Eindrücke, was man gekauft hat, oder was man auf Grund des Jobs
575 den man gemacht hat, auch gehabt. /I: mhm/ Du bist halt da doch mit vielen Autofahrern
576 zusammen gekommen und das ganze über vierzig Jahre...

577 P1: Ich bin einer 45er-Jahrgang und bin ja in Wien aufgewachsen in er Jugend, ja, und
578 auf das kann ich mich schon erinnern, dass wir auf der Straße Fußball gespielt haben,
579 nicht, /P2 lacht/ und da ist kein Auto gestanden, nicht? Vielleicht irgendein Auto und das
580 hat gehört dem Taschengeschäft oder dem Fleischhacker, aber da haben wir kein Auto
581 gehabt in den 50er-Jahren /P2: nein sicher nicht/ Also das Automobil samt dem Verkehr
582 hat sicherlich der Wirtschaft mitgeholfen, dass heute der Wohlstand da ist, nicht? Weil
583 ich bin schon manchmal enttäuscht, wenn ich da die Zeitung aufmache, ja, und – weiß
584 man nicht genau ob das stimmt, ja – die finden keine Leute die Gastronomie, und die
585 1800 Euro Netto zahlen, da komme ich nicht mit mit meiner Gedankenwelt, nicht? /I:
586 mhm/ Weil da ist dann schon irgendwo was passiert auch, nicht? Und das ist natürlich für
587 den Staat auch nicht immer das günstigste, ja man muss die Leute unterstützen, da bin ich
588 schon dafür, in einem Sozialstaat, wenn dann einer aber nicht arbeiten will, um
589 achtzehnhundert Netto...

590 P2: Man muss jetzt natürlich sagen zum Auto: Der Wohlstand oder das Ganze ist schon,
591 geht konform mit der Mobilität, mit der individuellen Mobilität, mit der Möglichkeit, dass
592 jeder auch auf einen Arbeitsplatz kommen kann, dass man einfach beweglich ist, und das
593 hat eingesetzt Mitte der 50er-Jahre, und darum ist das Auto vom Kleinwagen angefangen
594 bis heute ein Faktor /P1: ja/ das ist überhaupt nicht...und das war auch damals ein Faktor.
595 Das ändert sich nicht.

596 P1: Grundsätzlich, für die Masse, ist es kein Prestige-Problem mehr, sondern ein
597 Gebrauchs-Gegenstand geworden, das Auto, also nicht mehr, dass ich jetzt unbedingt
598 einen Mercedes fahren muss, bei gewissen Schichten schon, ja, aber bei der Masse sicher
599 nicht, ja? Für die Masse ist da wirtschaftliche das wichtige Denken, ja? Kann ich mir das
600 leisten? Und brauche ich es unbedingt, nicht? Und das ist die Frage...

601 I: Und da sehen Sie einen Unterschied zu den 60er, wo das wirklich so, sagen wir das
602 große Ziel war? Sehen da einen Unterschied?

603 P1: Und Sie werden auch bemerken, /P2: auf jeden Fall, auf jeden Fall/ ja, wenn man jetzt
604 die Nachrichten anschaut, ja? Die neuen Österreicher, ja, das hat mit Rassismus nichts zu

605 tun, ja, da tut die gesamte Familie zusammensteuern, ja, und der junge bekommt mit 18
606 Jahren einen BMW. Also das hat es früher für uns nicht gegeben. Weil da ist nichts
607 daheim beigesteuert worden.

608 P2: Aber da muss man schon dazu sagen, dass für die das Auto immer noch ein
609 Statussymbol ist. /P1: bei denen ist es Statussymbol/ Das ist eine ganz wesentliche
610 Änderung, ja? Das Statussymbol /P1: nur Mercedes, deutsche Wägen/ kann kein...mehr
611 oder weniger wenn er einen gewissen Status hat, einen BMW oder Mercedes hat /P1:
612 richtig/ das ist bei uns einfach nicht mehr vorhanden, wie man das einmal kennengelernt
613 hat. /unverständlich/ Heute gibt es andere Statussymbole /P1: richtig, für die speziell/
614 /unverständlich/ nicht mehr das Statussymbol, das steht fest. /P1: und auch vom Namen
615 her/ Wenn es am Anfang notwendig war, dann ist es schon ein bisschen in seiner
616 Entwicklungszeit zum Statussymbol geworden, aber das ist heute ganz anders. /P1:
617 richtig, ganz anders/ Das ist keine Frage, nicht? I: /mhm/

618 P1: Für die, die schon da aufgewachsen sind, für Türken oder was, für die ist nur ein Ford,
619 ein Opel, Mercedes und für die jungen Mercedes, BMW.

620 P2: Naja, das ist eine Status-Sache /P1: unverständlich/

621 I: Das ist natürlich auch etwas, was man weiter untersuchen, das geht dann halt auch
622 weiter in Richtung sag ich einmal Marktforschung /P1: richtig/ jetzt weniger...

623 P2: Eine Marke kreieren, nicht? /I: ja, genau/ Das haben ja die Automobilfirmen perfekt
624 gemacht /P1 stimmt zu/ der Stern vom Mercedes ist ein Symbol /P1: na weißt eh/, und
625 die vier Ringe vom Audi sind das Symbol /I: richtig/. Da rede ich jetzt noch garnicht vom
626 Cavallino Rampante von Ferrari...

627 I: Aber jetzt muss ich gleich einhaken: Wie war das dann beim Puch? War das auch ein
628 Symbol, das man gerne gesehen hat auf seinem Auto, oder war das eher pragmatisch
629 gedacht? Das war kein...

630 P2: Da wäre ich eher bei pragmatisch. /P1: pragmatisch, ja I: ok/ Da wäre ich eher bei
631 pragmatisch. Ich kann mich zwar schon /P1: nein, pragmatisch/ auch das war so ein
632 breiter Schriftzug da auf dem Puch da hinten drinnen gestanden schräg in einer
633 verchromten Schrift Puch 500, aber das würde ich eher pragmatisch sehen. Also das war
634 mit Sicherheit kein Prestige oder Marke in dem Sinn.

635 P1: Es war halt dann nur wo VW jetzt dann mobil mit den Geschwindigkeiten gestiegen
636 sind alles schon Probleme hat, ein Sicherheitsproblem war der Benzintank vorne, nicht?
637 Puch 500 und VW Käfer haben den Benzin-Tank vorne gehabt. Es ist zum Glück eh nicht
638 allzu viel passiert. /P2 unverständlich/ Aber es war für die Entwicklung, was die Masse
639 fährt, was für Geschwindigkeiten fährt, war das schon bedenklich, vorne einen
640 Benzintank zu haben, nicht? /I: mhm/ Und was man jetzt so sieht, sind die Experten nicht
641 einige, weil das haben wir vor zehn Jahren nicht gehabt, die vielen Fahrzeug-Brände. /I:
642 mhm/ Die was während der Fahrt entstehen, nicht? Weil das heißt „könnte“ ich hab da
643 einmal mit dem Dings geredet, Bürgermeister, ist ein dreifacher Akademiker von
644 Mistelbach, der sagt teilweise die Elektronik, weil die zu warm wird, nicht? Also ich
645 mein.../P2 fraglich/ Er wird nicht falsch liegen, nur ist die Frage, wie wir draußen aktiv
646 auf der Straße waren haben wir Brände nur ganz selten und jetzt zum Beispiel jetzt die
647 Auffahrunfälle waren alle technisch gesichert, ja, mit dass die Benzinpumpe abgeschaltet
648 wird, nicht, weil das ist natürlich bei den Einspritzfahrzeugen eine ganz ein gefährliche
649 Geschichte, nicht? /I: mhm/ Weil die haben was weiß ich, ein, zwei Bar Einspritzdruck,
650 /P2: ja/ wenn da die Leitung reißt und die Pumpe nicht ausgeschaltet wird, nicht, /I: mhm/
651 das ist dann ja wie ein Wahnsinn, nicht? /I: jaja klar, dann geht's um/ Und das wird
652 natürlich auch, es ist danach für die Sachverständigen, wenn sie die Autos sehen im
653 Fernsehen sehen, da brauchst du keinen Sachverständigen mehr, das Auto schaut aus,
654 als wenn es von der Presse rauskäme. Was willst du da noch, Franz, den Schaden suchen?
655 Da kannst du nur vermuten, und teilweise, ja, die Richtung ein bisschen, aber ich mein,
656 hundertprozentig, ich will da kein /unverständlich/ schließen, ob da die Sachverständigen
657 richtig liegen, weil da muss man nur zufrieden sein, wenn die sehen, so wie gestern da
658 ein Bild war, ja, dass da noch einer lebendig herauskommt.

659 I: Das ist ein Sicherheitsthema eigentlich und das ist einer der großen /P1: da ist viel
660 geschehen/ und das ist einer der größten Unterschiede auch, um eben nochmal auf das
661 zurückzukommen und da abschließend eine /P1: beim Thema Sicherheit ist sehr viel
662 geschehen P2: ja/ damit ist eigentlich ein schöner Kreis geschlossen damit.

663 P1: Wie es geheißen hat gestern: 384 Tote letztes Jahr...von dem haben wir nur träumen
664 können früher, nicht?

665 P2: Nein also, in Punkto Sicherheit, und ich mein das ist auch so eine Entwicklung von
666 einem Fahrzeug wo ich geschützt bin drinnen /P1 unverständlich: da ist viel gemacht

667 worden/ in der Karosserietechnik oder in den Feinheiten die heute /P1: mit den Crashtests
668 und alles, da ist sehr viel geschehen, nein muss man sagen/ Crashtests und alles und was
669 weiß ich, vom einfachen Sicherheitsgurt an. Was das für eine Diskussion war wegen ob
670 wir eine Gurtanlegepflicht /P1: keine Frage/ machen oder keine /I: mhm/ wenn ich
671 Ding...in meiner Lehrzeit zum Beispiel haben wir VW Käfer mit Sicherheitsgurten
672 nachgerüstet. /P1: ja/ Ja. Das war glaub ich zweihundert Käfer nachgerüstet mit einem
673 Gurt weil das war garkein Thema beim Kauf das man so ein...also Sicherheit ist da sicher
674 nicht im Vordergrund gestanden sondern Fortbewegung. /I: mhm/ Das, das.../P1: da
675 waren die Schweden die ersten/ ja...

676 P1: Die Schweden waren die ersten mit den Sicherheitsgurten. /P2: ja/ Bezüglich
677 Sicherheit, ja, die Schweden haben den Volvo...der war der erste wo die Stoßstange bis
678 60 Stundenkilometer ausgehalten wenn du auf die Wand gefahren bist, nicht? Also da ist
679 sehr viel passiert, nicht? /P2: mhm/

680 I: Nackenstütze ist auch so ein Thema /P1:jaja/

681 P2: Nackenstütze in Kombination /I: mit dem Gurt/ mit dem Gurt /P1: ja, die, die
682 Forschung sehr viel gut gearbeitet/ und Airbag und solche Sachen /P1: ja, da gibt es nichts
683 I: na gut/Wobei man natürlich sagt dass da viele Sachen aus dem Rennsport dort mehr
684 oder weniger einmal eingesetzt worden sind und von dort aus weiter entwickelt worden
685 sind, nicht? Das...das hat schon auch dazu beigetragen, nicht?

686 I: Ja...na gut, dann hätte ich einmal gesagt eben für das Interview, da können wir jetzt
687 einmal langsam zu einem Ende kommen. In diesem Sinne danke für das Gespräch /P2:
688 gerne

689 P1: Wir, wir hoffen dass wir Ihnen geholfen haben. Wenn es irgendwelche Spezial-Dings
690 noch haben, der Franzi erreicht mich eh jederzeit /I: mhm, sehr gut/ da geben wir Ihnen
691 gerne einen Tip oder sonst irgendwas, nicht? /I danke/ Weil man sollte schon, weil das
692 werden dann viele lesen und so weiter /I: mhm/ das sollte schon hieb- und stichfest sein..

693 I: Passt, das machen wir, danke!

694 P2: Ok, danke, dankeschön.

Interviews in der Gruppe zu den Themen Entwicklung des Autos in Österreich Kleinwagen

Datum: 19.1.2022

Ort: Wien

Dauer: 1:32:06

Anwesende Personen

Interviewer I: Michael Ziehenberger

Person P1: Hermann Becker, geboren 1947 in Salzburg, Produktmanager, später Leiter der Öffentlichkeitsarbeit der Porsche Holding

Person P2: Günter Effenberger, geboren 1947 in Wien, Journalist, Schriftsteller und Herausgeber von Alles Auto

File-Name: Neue Aufnahme 43.m4a

File-Besitzer: Michael Ziehenberger, Neubaugasse 21, 1070 Wien

695 I: Deswegen eben gleich die Fragen an alle beteiligt, ob das ok ist, wenn ich das Interview
696 aufnehme, wenn ich das danach dann transkribiere und danach eben analysiere /P2: wird
697 nicht in der Presse veröffentlicht/ nein es wird nicht in der Presse /P2: aber die Fragen
698 sind harmlos/ P1: ja / genau. Also mal wirklich vielen Dank, Sie sich die Zeit genommen
699 haben und dass sie auch eben die Anreise da auf sich genommen haben, da nach Wien zu
700 kommen, es war natürlich für uns dadurch alles viel leichter und auch danke für /P1: ich
701 bin dankbar für jede Möglichkeit nach Wien zu kommen/ ja, ja. Gut. Eben, es geht
702 grundsätzlich um eine Abschlussarbeit auf der Uni Wien, ich beschäftige mich dort am
703 Wirtschafts- und Sozialgeschichte-Institut mit der Entwicklung des Autos. Es ist nicht
704 aus der technischen Sicht, oder sogar weniger aus der technischen Sicht, sondern mehr
705 aus der gesellschaftlichen Perspektive, ja, mehr aus einer Konsum-Perspektive heraus. Im
706 Zentrum steht jetzt konkret eben das kleine Auto oder der Kleinwagen (aber da gibt es
707 natürlich verschiedene Abstufungen), zumindest das leistbare Auto, es geht nicht um
708 Luxusgefährte und wie sich quasi eben der Zugang der sozusagen der Massen zum Auto
709 verändert hat. Und da schau ich mir konkret eben zwei Zeiträume an, nämlich eben die
710 50er und 60er, wo eben so die ersten leistbaren Autos aufgekommen sind – egal ob man
711 eben über solche Kleinstfahrzeuge spricht ja, oder auch über den Puch 500 spricht. Und
712 dann schau ich mir das ganze aber eben aus einer historischen Perspektive auch in einer

713 zweiten Phase an, nämlich um die 2000er sind wieder viele kleine Autos gekommen, egal
714 ob das jetzt der neue Mini war, oder eben der neue Fiat 500 war, oder auch der Smart und
715 alle möglichen Autos, die aber teilweise auch quasi aufgebaut haben auf einem
716 historischen Vergleich so in die Richtung. Und ich habe sie eben deswegen eingeladen,
717 nicht nur in und rund um die Autobranche da quasi gearbeitet haben, sondern auch: ich
718 habe sie eingeladen, weil ich denke sie als Zeitzeugen auch quasi sicherlich etwas zu
719 erzählen haben. Also mir geht es jetzt weniger nur um die Perspektive aus der beruflichen
720 Sicht und aus ihrer beruflichen Karriere heraus (das gilt natürlich für beide), sondern
721 wirklich aus der persönlichen Perspektive. Und ich habe da halt ein paar Fragen
722 vorbereitet, die eben so ein bisschen als Leitfaden dienen können, aber im Grund
723 genommen geht es einfach darum, dass man quer drauf los plaudert. Es gibt auch nichts
724 wo ich sage, das ist jetzt irrelevant, oder das wäre jetzt abseits vom Thema, es ist einfach
725 alles interessant eigentlich – genau! Und als Gesprächseinstieg würde ich sagen können
726 wir ganz am Anfang anfangen nämlich was so die ersten Erfahrungen mit dem Auto
727 waren, in Ihrer wahrscheinlich Jugend oder Kindheit? Was sind die ersten Erinnerungen?

728 P1: Na meine ersten Erinnerungen zum Thema Auto waren sicher jene, dass plötzlich in
729 der Nachbarschaft diverse Autos aufgetaucht sind, die vorher es nie gegeben hat, nicht?
730 Ich wohnte damals – also in den späteren Jugendjahren – in einer größeren Siedlung. Und
731 dort hat man dann festgestellt, dass plötzlich dann Autos aufgetaucht sind, ja? Sonst
732 waren immer nur Fahrzeuge, die beruflich genutzt worden sind aber dann sind plötzlich
733 private Autos aufgetaucht. Mein Vater, meine Eltern hatten nie ein Auto, und mein Vater
734 musste sich immer ein Auto ausborgen, wenn er mit uns irgendwo hingefahren ist, nach
735 Gastein, hat nicht oft stattgefunden, nicht, aber Auto war, sagen wir in den 50er-Jahren,
736 in der zweiten Hälfte 50er-Jahre schon ein Aushängeschild, ein Prestige-Objekt, dass
737 jemand ein Auto hat. Und erm...man konnte auch genau beobachten, welche...sagen wir
738 welches Image damit verbunden war. Es wird ja dann der Besitzer...der sein Auto da vor
739 der Wohnung oder seinem Haus stehen gehabt hat, der hat ja damit signalisiert, dass er
740 bereits wohlhabend ist, dass er sich ein Auto leisten kann. In dieser Zeit waren natürlich
741 die Marke Volkswagen immer präsent, ja? Der VW Käfer war so das am schnellsten
742 erreichbare Auto, ja? Wenngleich der Käfer natürlich von seinen Möglichkeiten, von
743 seiner Raumgestaltung her ein kleines Auto war. Nicht, also...der Wettbewerb in dieser
744 Zeit war natürlich in diesem Umfeld zu suchen mit Opel, ja, Opel war natürlich auch eine
745 Massenmarke /P1: mit dem Kadett! / hm? / Mit dem Kadett, ja, mit dem Kadett, Ford hat

746 zu diesem Zeitpunkt auch den Escort, nicht? /P2: Der Escort kam 1968, nein Moment,
 747 der Escort kam ja 67, 68...Ford Anglia/ Ford Anglia, ja, ok, da hat man damals noch die
 748 differenziert in der Zulassung zwischen Ford Deutschland und Ford Großbritannien, ja /I:
 749 mhm/ P2: Und der Puch 500 nicht?/ Ja, der Puch 500 war natürlich das heimische Auto,
 750 das...wie soll ich sagen...den Grundbedarf der Mobilität erfüllt hat, aber mehr eigentlich
 751 nicht...es war...es war ein Viersitzer, ja, aber keinen Gepäckraum, nichts...der Käfer war
 752 in Österreich das beliebteste Auto in dieser Zeit. /kurze Gesprächspause/ Ich glaube es
 753 war 1956 zum ersten Mal und 57, 58 durchgehend war die Marke Volkswagen die meist
 754 gekaufte in Österreich und der Käfer war der überlegene Marktführer. Der Käfer hatte so
 755 das Image: „So wie der Hund zum Haus gehört, so gehört auch der Käfer dazu!“, nicht?
 756 Er hat im Wesentlichen alle Transportbedarfe erledigt, insbesondere durch seinen...seine
 757 technische Ausrichtung als Hecktriebler war er natürlich im Winter auf Bergstraßen
 758 absolut das Beste, was man sich vorstellen konnte und hatte eine von 1954 an durchgehend
 759 bis weit in die 70er-Jahre die Nummer eins in Österreich, unbestritten. Für...für...die
 760 Entwicklung der Marke Volkswagen war natürlich der Käfer ein ganz
 761 entscheidender...ein entscheidendes Auto, nicht? Nur es war schon klar, dass der Käfer
 762 irgendwann von seiner technischen...seinen technischen Möglichkeiten beschränkt war,
 763 er hat natürlich luftgekühlten Motor, es hat dann natürlich noch entscheidende mit 1302
 764 und 1303, der 1302 war schon ein quasi sportliches Auto /P2: da waren ja wir schon tätig,
 765 in der Zeit, beruflich/ der 50 PS gehabt, nicht, /I: mhm/ und mit 50 PS war der natürlich
 766 schon übermotorisiert /unverständlich/ Die Mechaniker haben mir erzählt, die haben also
 767 die größten Probleme gehabt, weil er ein sogenanntes Vergaserloch hatte, dass er
 768 irgendwo einmal geruckelt hat und so weiter und sie nannten dann das Auto 13 Loch 2.
 769 /I: schmunzelt/ Der Käfer war ganz entscheidend für die individuelle Mobilität in
 770 Österreich. Das muss man sagen. Es war nicht nur das meistgekauft Auto, sondern es
 771 war auch genau für die Topografie von Österreich besonders gut geeignetes Auto mit dem
 772 Heckantrieb. Und Volkswagen hat ja mit Luftkühlung und Heckantrieb ja die
 773 /unverständlich/ der Käfer, der Motor friert nie, der Heckantrieb schiebt nie/

774 P2: Ich weiß nicht ob es für dich wichtig ist, ich hab einmal ein Interview gemacht für
 775 Alles Auto, vor sieben Jahren, mit dem Ernst Fiala, das ist auch erschienen, gibt es auch
 776 im Internet. Und der Fiala hat gesagt, naja, als er...als der Golf gekommen ist, war der
 777 Golf am Anfang nicht so erfolgreich, wie wir das alle im Hinterkopf haben, sondern der
 778 Opel war die Nummer eins, und bei Opel hat man sogar den Mitarbeitern so Stickers

779 montiert „Opel Nummer eins“. Und das Problem – sagte Fiala, ich zitiere ihn jetzt, dass
780 die Verkäufer Jahrzehnte lange gesagt, haben: Käfer, Heckmotor, luftgekühlter
781 Heckmotor, friert nicht und das Auto fährt dem Geräusch davon. Und auf einmal kam der
782 Golf und das Argument der Verkäufer war im Leeren. Und jetzt, aber das ist für später,
783 Fiala hat gesagt, dass erst mit dem GTI, der ja nicht das Massenauto war, dann plötzlich
784 ein Image-Schub kam, ich weiß ob Sie das auch so sehen, Sie haben das ja damals direkt
785 miterlebt, also von der Firmenseite her.

786 P1: Für uns war natürlich die Nummer eins in Österreich zu sein, das war sozusagen auch
787 das Vermächtnis der Frau Lousie Piëch, Volkswagen muss die Nummer eins sein, nicht?
788 Sie wissen die familiären Verbindungen, nicht...die sie mit Porsche, mit Volkswagen
789 hatte. Und für sie war...also das war unabdingbar, dass Volkswagen die Nummer eins
790 sein muss. Und wir haben die Nummer eins-Position jetzt mit all dem entsprechend
791 späterem Programm haben wir durchgehend gehalten, es gab nur irgendwann einmal in
792 den...74 /P2: jaja/ 74 herum...hat der Kadett /P2: genau, das hat die.../ kurzzeitig,
793 kurzzeitig die Nummer eins-Position bekommen und ich erinnere mich noch an die
794 Rundfunk-Spots, die Opel geschaltet hat ‚Die neue Nummer eins, der Kadett‘ ja, und wir
795 sind alle versunken, nicht, wir haben alle gewusst, das ist ja nur deswegen weil der Golf
796 erst im Anlauf war, und der Käfer ist schon abge /unverständlich/ nicht. Aber das war
797 /P2: 74, 1974, 75, in der Zeit/ Und dann ist natürlich der Golf mit seinen ganzen
798 Möglichkeiten in den Markt so positioniert worden, dass er klar die Nummer eins war
799 und diese auch dann praktisch nie abgegeben hat, vor ein paar Jahren haben wir die 40
800 Jahre, 40 Jahre die Nummer eins, der Golf, nicht? /P2: ich glaub da war das Interview
801 dann mit dem Fiala veröffentlicht/ Kann schon sein.../P2: 40 Jahre/ Das entscheidende
802 Momentum war, wie soll ich sagen, dass der Golf...für den Großteil der österreichischen
803 Autokunden kaufbar war, nicht, so. Es war ein Auto, ein richtiges Auto, ja? Es hatte das
804 Image von der Marke Volkswagen, es ist eine riesen Organisation dahintergestanden, das
805 ist sicherlich ein Vorteil gewesen, dass die österreichische VW-
806 Vertriebsorganisation...ah...praktisch bis ins letzte Dorf vertreten war. /P2: Auch
807 Werkstätten und alles/ Auch Werkstätten und dieses ganze Ding...das war natürlich schon
808 eine...ein...wie soll ich sagen, ein besonderes Asset der Marke, weil sie ein riesen
809 Vertriebsnetz hatte und ein eingeschworenes Vertriebsnetz, die haben also an die Marke,
810 also das was Volkswagen dargestellt hat, schon aus Käfer-Zeiten, das war in der
811 wassergekühlten Ära genau dasselbe, nicht? Also Volkswagen war dominant, hat rundum

812 das Angebot rundum den Golf stark erweitert in vielen Bereichen, und der Golf wurde
813 dann praktisch auch zu einem Auto, dass die neuen Technologien als erstes
814 Massentauglich gemacht hat. Das war also...wenn man das Thema GTI nimmt, ja, wenn
815 man das Thema Allrad nimmt /P2: Syncro!/ Syncro hat das geheißen zuerst, nicht?/ All
816 diese Dinge sind über den Golf populär geworden, aber den, wie soll ich sagen, den
817 entscheidenden Durchbruch der Marke passierte dann mit dem Ferdinand Piëch,
818 der...sagen wir einen Paradigmenwechsel eingeleitet hat. In der Hinsicht, dass man bisher,
819 bis in die 70er-Jahre, 80er-Jahre hinein war es klar, dass neue Technologien grundsätzlich
820 in oberklassigen Autos eingeführt wurden, nicht, als von oben nach unten ist das so
821 gelaufen, nicht? Und der Ferdinand Piëch hat über den Golf das Thema umgedreht, dass
822 er praktisch die Technologien, die ursprünglich so quasi Mercedes und Co. vorbehalten
823 waren, die sind alle in den Golf eingebaut worden, nicht? Also, es hat alles das geben,
824 was es vorher nur bei hochwertigen Autos gegeben hat. /15:36 P2 fragt zwischen und ein
825 Gespräch rund um die Entwicklung des Allrad-Antriebs beginnt, in dem auch der Rally-
826 Einsatz 1981 zu Wort kommt/ Das war dann unter Fiala. Fiala war ein Entwicklungsleiter
827 der Technik, der in dieser Zeit, also in den 70er-Jahren, der, weit über seine Zeit hinaus
828 gedacht hat, es hat schon Elektroautos gegeben im Versuch, ja? Das in den 70er-Jahren,
829 den Golf hat man auch als Elektroauto schon vorgestellt, ich bin gefahren mit so einem
830 in Ehra-Lessien, ja? Es hat alle möglichen technischen Varianten, den Allrad klarerweise,
831 all diese Sachen waren unter Fiala mehr oder minder im Werden oder in der Entwicklung,
832 zum Durchbruch hat das natürlich erst dann der Ferdinand Piëch gebracht, der wie soll
833 ich sagen, einen Paradigmenwechsel eingeleitet hat, dass er gesagt hat, ah, Technik, also
834 es ist nicht so, dass mit „je teurer das Auto, je nobler das Auto desto mehr wird
835 hineingepackt an technischen Möglichkeiten“ sondern der hat gesagt „wir bauen alle
836 technischen Möglichkeiten die es gibt, über den Golf in die Breite, geht das in die Breite“.
837 Und das war ein, wie soll ich sagen ein...tatsächlich ein Paradigmenwechsel, weil damit
838 auch in der Wahrnehmung der Kunden hat man plötzlich gesehen, dass es nicht, es bedarf
839 nicht eines Luxusautos, um Sicherheit und Technik zu bekommen, sondern es das kriegst
840 du auch in einem kleinen Wagen. Und der Golf war, unter Ferdinand Piëch das Auto, wo
841 das alles hineingebaut wurde, was vorher nur den teuren Autos vorbehalten wurde. /P2:
842 Und das ist dann auch in das Image eingegangen, das heißt die Leute, die dieses Auto
843 gekauft haben, haben es ja nicht nur wegen der Technik gekauft, sondern sie haben damit
844 auch dargestellt, dass sie modern sind, das sie auf dem letzten Stand sind./ Das war, wenn

845 man das so will, eine Demokratisierung der Technik. Die hat stattgefunden unter
846 Ferdinand Piëch, und das war in der Autoindustrie weltweit einzigartig, ja. Mercedes hat
847 natürlich immer mit ihrem Angebot im Luxus-Segment sehr viel hineinbauen können,
848 alles mögliche, Mercedes war auch in vielen Bereichen ein führender Technik-
849 Entwickler, aber wie soll ich sagen, außerhalb dieses Bereiches von Mercedes und
850 vielleicht noch BMW im Nachschlag dazu, war einzig und alleine das Thema
851 Volkswagen und hier insbesondere der Golf das Auto, wo diese ganze Technik
852 demokratisiert worden ist.

853 Von 19:10 bis 21:43 spricht P2 über Erfindungen wie den Umwelt-Golf 1988, 89. Danach
854 versucht P1 wieder das Wort zu übernehmen – das Interview aber kurz von einer vierten
855 Person unterbrochen.

856 I: Ich möchte vielleicht kurz einhaken...weil es dann quasi, vielleicht sprechen wir da
857 auch nachher dann darüber über diese Thema, weil es da schon sehr ins technische geht,
858 was durchaus interessant ist, aber was...es sind sehr viele Dinge gefallen zwischendurch,
859 wo ich auch gerne einhaken möchte. /P2: bitte!/ Deswegen ein bisschen auch Struktur
860 reinbringen. Was mir wichtig ist: Die Eingangsfrage, die ich eingangs gestellt habe, die
861 möchte unter Anführungszeichen auch nochmal dahin spielen /P2: ja/ bevor dann auch
862 alles weitere auch im Kollektiv weiter besprechen...mit dem Thema der ersten Auto-
863 Erfahrung, was war das bei Ihnen, was waren die ersten Auto-Eindrücke?

864 P2: Naja, die ersten Autoeindrücke waren, dass ich schon als Kind in Wien nur gesehen
865 habe, da steht ein Auto, was ist das für eine Marke? Was ist das für ein Auto? Und dann
866 habe ich in meiner Gasse wo wir gewohnt habe ich gesehen „ah, der hat einen Buick“, da
867 hat es einen gegeben der hat einen Buick, einen altern Skoda, oder damals...ja, man hat
868 als Kind...wurde man mit Autobildern befallen, mit Autos konfrontiert und das war für
869 mich faszinierend, nicht? /i:mhm/

870 P1: Das Auto an sich war ja in den 60er-Jahren schon, wie soll ich sagen, ein Prestige-
871 Objekt, die meisten haben ja kein Auto gehabt.

872 P2: du hast gesagt, du hast bei deinem Thema gesagt, „war das Auto nach dem Krieg ein
873 reines Nutz-Objekt?“

874 I: Ja, genau, das ist auch eine Frage eben, es ist schon immer wieder das Thema Prestige
875 gefallen, es gibt auch die Auffassung eben, dass bei der Fahrzeugentwicklung oder

876 generell auch aus der Perspektive des Kunden oder der Kundin eben der Gebrauchswert
877 eines Fahrzeuges auch im Vordergrund stand, das heißt nehmen wir als Beispiel her eben
878 den Käfer: Der hat halt verschiedene Kriterien gehabt, der ist ganz genau darauf
879 entwickelt worden, was man damit auch wirklich tun kann oder tun soll. Ist die Frage: Ist
880 jetzt wirklich also der Prestige-Gedanke im Vordergrund oder war eigentlich der
881 Nutzwert im Vordergrund?

882 P2: Reden wir von den 50er-Jahren?

883 I: Genau, ja.

884 P1: Ja, wir reden von 50er-Jahren, da war meiner Meinung nach der Nutzwert natürlich
885 an vorderster Stelle, weil...die individuelle Mobilität war das Thema. Das Thema Prestige
886 ist abgedeckt worden von Mercedes...aber für den ganzen Mobilitätsbereich,
887 Mobilitätswünschen einer breiten Bevölkerung war einfach das Auto die
888 Möglichkeit...individuelle Mobilität. Ich kann mich erinnern, mein Vater hat sich von
889 irgendeinem Bekannten ein Auto ausgeborgt, damit wir als Familie von Salzburg nach
890 Gastein gefahren sind, ja? /I:mhm/ Um einen Ausflug zu machen, ja? Das war ein
891 Wunder, ja, ein eigenes Auto. Dass wir so gesessen sind, war nie das Thema. /I: mhm/.
892 Ah aber die, wie soll ich sagen, die wirkliche Begeisterung war nicht das Prestige, das
893 war zugeordnet Mercedes, das war zugeordnet den französischen Marken, die waren alle
894 relativ /P2: Peugeot!/ Peugeot, ja. Die haben, die französischen Marken waren
895 außergewöhnliche, extravagante Autos, Citroen /P2: Citroen, DS!/ Das waren alles Autos
896 wo man, wo man mit großer Begeisterung wahrgenommen hat, dass die da halt
897 Technologien drinnen gehabt haben wie diese Federungen und so weiter das war halt
898 einfach alles sensationell, ja. Aber bei uns, ich glaube in Österreich, Prestige ist abgedeckt
899 worden von Mercedes, eindeutig, ja. Alles was Rang und Namen hatte, fuhr Mercedes,
900 ja, gar keine Frage, nicht? Der Wettbewerb war Volkswagen, als Marke für die /P2: Breite/
901 breite Masse, Opel stand dem nicht sehr viel nach und Ford war ebenso vertreten in diesen
902 Jahren, da hat es auch noch die englischen Ford gegeben und die deutschen /P2: Cortina,
903 Anglia/ die deutschen Fords, ja, die wurden ja noch in der Statistik getrennt angeführt,
904 Ford England und Ford Deutschland, nicht? Aber Mercedes war /Hintergrundgeräusche/
905 das Glanzlicht am Markt. Und sind gekommen Volkswagen mit der breiten Abdeckung
906 im Wettbewerb mit Opel und mit Ford.

907 I: Und was auch interessant war, was auch angesprochen wurde von Ihnen, nämlich dass
908 auch VW eben die Vertriebsstruktur gehabt hat, auch das Werkstattnetz. Jetzt so aus Ihrer
909 Erinnerung heraus: Hat man da das Gefühl gehabt, dass der Käfer jetzt auch ein
910 österreichische Auto war unter Anführungszeichen, war das so der Volkswagen im
911 klassischen Sinne oder wie war das auch mit dem Puch 500...es gab immer schon
912 Fahrzeuge die in Österreich in der Kooperation mit Fiat produziert worden sind, aber der
913 Puch 500 war das erste /P2: teilweise auch technisch/ genau. Wie haben Sie das erlebt –
914 also beide – diesen Konflikt zwischen den/

915 P1: Der Käfer galt als das unverwüstliche Auto, ja. /P2: er läuft und läuft und läuft, er
916 säuft er säuft er säuft am Schluss, das waren dann die Scherze, nicht?/ läuft und läuft
917 /unverständlich P2: nein weil in den letzten Jahren dann hat der 1303 relativ viel
918 gebraucht, ja? Aber er läuft und läuft und läuft das war die Werbung, nicht?/ Ja, das war
919 die Werbung. Und der Volkswagen, in dem Fall der Käfer, war einfach das Auto, das
920 sagen wir am leichtesten erreichbar war käuflich, also vom Preis her, vom Nutzwert her
921 durch Luftkühlung und Heckantrieb, gerade hier in Österreich /P2: Aber das hat der Fiat
922 500 auch, wer waren die Käufer des Fiat 500? Der hat ja auch Heckmotor?/ Ja, nur der
923 Fiat 500 war im Vergleich dazu /P2: billig, noch für die armen/ bisschen billiger, aber
924 kleiner noch. /P2: Aber er war billiger, für die noch...für die, die sich keinen Käfer leisten
925 konnten/ Aber der Puch 500 hat nie diese Breitenwirkung gehabt, wie der Käfer. Der
926 Käfer hat schon ein bisschen mehr dargestellt, weil er auch ein bisschen mehr Platz
927 geboten hat, wenngleich der Platz...den kann man vergessen, nicht? Wenn man heute in
928 einem Käfer drinnen sitzt da glaubst du garnicht, dass man da überhaupt fahren hat
929 können. Ich habe viele Käfer besessen und ich habe jeden geliebt, nicht? Die Autos waren
930 einfach unverwüstlich. 29

931 P2: Interessant ist und das passt auch zu deinem Thema, dass sowohl die Marke VW, da
932 waren Sie ja involviert, also Fiat Österreich, also Puch quasi mit sportlichen
933 Eigenschaften und auch mit der Teilnahme am Motorsport das Image sozusagen für die
934 jungen Leute verstärkt hat. /P1 unverständlich/ Zasada Europameister mit dem Puch 500
935 oder 650 TR II und VW einer von Porsche Salzburg finanzierten, riesigen – da war ich ja
936 beim Kurier Rally-Reporter – Armada von VW Käfern die in Weltmeisterschaftsläufen
937 also manchmal auch gewonnen haben, nicht. Also das war dann schon ein, man hat da
938 schon das Image dann transferiert in die zu den jungen Leuten, die gesagt haben /nuschelt/

939 das ist ein tolles Auto. Nicht nur der Alfa oder der Porsche, der in anderen Sphären war.
 940 Stimmt das? Woher kam diese...?

941 P1: Ja der VW Käfer war der Kugelporsche.

942 P2: Ja aber wer hat das erfunden bei Porsche Austria? Diese...das war ja eine Österreich-
 943 Aktion...die VW Käfer-Teilnahme an den Rallys.

944 P1: Das war eine österreichische Aktion vom Ernst Piëch, der ist ein Sohn von der Louise
 945 Piëch gewesen, der das initiiert hat. Und zwar um die Sportlichkeit des Käfers auch
 946 darzustellen. Immer auch mit dem Gedanken, dass auch Porsche das System hatte. Und
 947 jetzt sag ich einmal: Die Verwandtschaft dieser beiden Fahrzeuge oder der Marken über
 948 die Familie Piëch, die war immer gegeben. Und die Tatsache, dass man, dass man den
 949 Käfer eingesetzt hat im Motorsport, war ja auch gleichzeitig eine Image-Brücke zu
 950 Porsche. Weil auch der Heckantrieb hatte...und man hat /P2: Und luftgekühlt!/ Und
 951 luftgekühlt, die selbe Komponenten war im Porsche drinnen. Und der Porsche als
 952 Sportwagen war überhaupt das Highlight für, für alle /P2: Porsche war der Inbegriff des
 953 Sportwagens/ war überdrüber, ja. Und es gab auch, wie soll ich sagen, entsprechend, wie
 954 soll ich sagen...Verwandtschaften, dass zum Beispiel Volkswagen auch Porsche
 955 finanziert hat im Motorsport, ja? Weil wenn Porsche im Motorsport stark unterwegs war,
 956 konnten man so quasi einen Image-Transfer ableiten auf Volkswagen.

957 P2: „Ich hab auch so einen, ich hab zwar nur einen Käfer, aber das ist ja auch schon so
 958 ein Sportauto oder Siegerauto!“ Nicht?

959 P1: Ja, wenn man einen Volkswagen hatte, das wussten nur die wenigsten, hat auch
 960 teilweise den Sportauftritt mit finanziert.

961 P2: Seit wann, also ab wann waren Sie bei Porsche, bei Porsche Austria? Seit welchem
 962 Jahr?

963 P1: 71.

964 P2: 71!

965 P1: Und die Rally-Käfer sind 72 oder sowas gekommen...aber es hat schon vorher auch
 966 Rallys gegeben.

967 32: 46 bis 34:00 geht es um die Rally-Einsätze rund um den Porsche 914.

968 P2: Der Transfer des Image von Porsche zu VW über sportliche Erfolge.

969 P1: Das war durchaus gewollt und gewünscht und es hat auch Unterstützung von VW
970 gegeben für Porsche im Motorsport – abseits von diesen familiären Verbindungen, die es
971 da gegeben hat. Porsche hat ja mit dem luftgekühlten und in seiner Sportlichkeit als
972 Fahrzeug sehr viel positiven Image-Transfer auf den Käfer gehabt...weil man dann ja
973 gesagt hat /Handy von P2 unterbricht das Interview/ man fährt die Selbe Technik wie der
974 Porsche.

975 I: Jetzt, weil wir gesagt haben, was mich auch interessieren würde: Gab es damals die
976 Bestrebung, weil es ist ja eben so gewesen dass es theoretisch ja auch dann irgendwann
977 einmal schon auch in den 50er-Jahren, aber in weiterer Folge dann auch Modelle unter
978 dem Käfer gegeben hat in verschiedenen Bereichen, da gab es ja auch diese Moped-Autos
979 – nennen wir sie jetzt mal so – Kabinenroller, und noch kleineres. Haben Sie jetzt aus der
980 Sicht des sozusagen Marktes... war für viele der Einstieg „Ok, Käfer ist die unterste
981 Grenze“ oder ist man noch unterhalb eingestiegen? Oder ist das jetzt ein Frage der
982 finanziellen Möglichkeiten? War der Käfer das Einstiegs-Auto für die meisten oder war
983 das dann schon etwas wo man sagt...wenn man die finanziellen Möglichkeiten hat, dann
984 später?

985 P1: Der Käfer war zweifellos das Einstiegsauto generell. /I: mhm/ Er hat nur...der Käfer
986 hat profitiert vom Image des luftgekühlten Heckantrieb: friert nicht, ja? Und im Winter
987 war der Heckantrieb besonders tauglich und das war natürlich in Österreich eine
988 Komponente, die natürlich sehr relevant war. Weil Österreich mit seiner Topografie hatte
989 natürlich gerade in dem ganzen Alpenbereich das praktischste Auto und das verlässlichste
990 Auto. Auch auf diesen Bergstraßen, die ja nur teilweise geräumt waren, hinauf zu fahren.
991 Der Käfer hat zum Haushalt gehört, wie der Hund. /I: mhm, und auch/ Es gab auch
992 interessanterweise die höchsten Marktanteile, die der Käfer in Österreich hatte, war in
993 Niederösterreich, Oberösterreich, in diesem Raum da Waldviertel und so weiter und in
994 den Gebirgsgegenden. Der ganze Bereiche dort bei der tschechischen Grenze, dort diese
995 Bezirke waren alle Käfer-Bezirke mit höchsten /unverständlich/.

996 P2: Und in Deutschland aber war der Käfer auch die Nummer eins.

997 P1: Der Käfer war die Nummer eins.

998 P2: Auch in Deutschland?

999 P1: Auch in Deutschland, ja. Die Positionierung des Käfers war in der Nachkriegszeit
 1000 einfach einzigartig. Der Käfer war ein Auto, dass man sich leisten kann, vor allem
 1001 verlässlich ist, du brauchst nichts. Mechanisch ist es ja kein Problem. Und das hat den
 1002 Käfer ausgezeichnet. Die Versuche, den Käfer dann in die Ära Golf so eingreifen zu
 1003 lassen, war /P2: Mexiko!/ war wichtig und richtig, ja. Nur war halt genau das umgekehrte,
 1004 nicht? Der Golf hat Frontantrieb, Frontmotor gehabt, und der andere hat Heckantrieb.
 1005 Und das musste man so quasi in den Köpfen festmachen, dass das genauso gut ist.

1006 P2: Das war die Schwierigkeit wo Fiala gesagt hat also da haben ein paar Verkäufer bei
 1007 den Meetings gesagt „huch“

1008 P1: Ja, aber der Golf war auch, war ein Jahrhundertauto.

1009 P2: Ja und das Ende des Käfers kam, weil er zu teuer produziert wurde, weil angeblich
 1010 hat man bei jedem Käfer, den VW erzeugt hat, hat man ja abgelegt. Woher kam das Ende?
 1011 Von den Kunden, dass die gesagt haben das Auto ist...woher? Der Abstieg?

1012 P1: Nein das Thema war, das war sicherlich die Frage der Sicherheit /P2: ja/ der Golf hat
 1013 einfach von seiner ganzen Konstruktion her natürlich sehr viel mehr...ah...Sicherheit
 1014 geboten, hat natürlich auch mehr Komfort geboten.

1015 P2: Ja, aber ich habe eher, also was mich interessiert: angeblich war ja die Zeit reif für
 1016 ein anderes Auto, nämlich dann den Golf. Aber man hat die letzten Tage des Käfers, das
 1017 hat sich schon abgezeichnet, Jahre vorher oder so? Wo der Vorstand in Wolfsburg gesagt
 1018 hat, wir müssen...man hat angeblich zulange...wer war denn der klassische, der das so
 1019 lange weitergezogen hat, den Käfer, man hat ja sehr viel Kritik auch gelesen in den
 1020 Zeitungen, in Deutschland, also der Käfer ist nicht mehr zeitgemäß. Kam das von den
 1021 Kunden auslösend oder auf Grund der Kostenstruktur?

1022 P1: Nein, man muss wissen, dass Volkswagen lange Jahre ja in den 50er-Jahren eine
 1023 Monokultur hatte, und das war der Käfer. Man hat aber parallel dazu schon auch weitere
 1024 Fahrzeuge gebracht, 1500er, 1600er /P2: Und dann den 411er, 412er/ Den 411er, 412er.
 1025 Da hat man versucht, mit der bestehenden Technik, luftgekühlt mit Heckantrieb /P2:
 1026 hinauf/ entsprechende neue Modelle aufzusetzen, um die steigenden Bedarfe in der
 1027 Kundschaft zu decken. Und das war für Volkswagen durchaus ok, der 1600er
 1028 /unverständlich/ den hat es gegeben mit Fließheck und mit Stufenheck, es ist gekommen
 1029 der /P2: Variant/ auch der Variant /P2: Kombi/ als da hat man schon alle

1030 Karosserievarianten ausgelotet, aber noch mit der bestehenden Käfer-Technik /P2:
 1031 Philosophie/ Und es war schon immer klar, dass der Käfer dauerhaft die
 1032 Abgasbestimmungen nicht mehr einhalten wird können. Das war genauso ein Thema für
 1033 Porsche.

1034 P2: Von den Kunden war, kam kein Einbruch kein gewaltiger, weil die ja auch
 1035 ausweichen konnten auf – wenn sie mehr Platz gebraucht haben – auf einen Variant oder
 1036 auf einen 1500er.

1037 P1: Wir haben zu Beginn der 70er-Jahre, der 1970er-Jahre, war der Käfer bis 74, 73 das
 1038 führende Auto in Österreich, meistgekauft. Dann hat es einmal eine kurze Zeit gegeben,
 1039 wie der Golf gekommen ist, dass der Opel Kadett /unverständlich/

1040 P2: Und da fällt mir jetzt ein und das war dann auch Ihr Beginn bei VW oder bei Porsche
 1041 Austria /von 41:39 bis 42:58 ein Gespräch technisches Gespräch über den NSU Ro 80/

1042 I: Aber reden wir vielleicht dann einmal auch mehr über das „Heute“, dass wir vielleicht
 1043 jetzt auch die Zeit ab den 2000ern oder so. Jetzt Ihrer beider Perspektive: Wie hat sich
 1044 das Auto verändert? Jetzt nicht nur aus der technischen Sicht, ja – weil das auch sehr
 1045 spannend ist – aber jetzt auch aus der gesellschaftlichen, aber vielleicht aus Sicht des
 1046 Marketings, aus der Werbung. Was hat sich verändert beim Auto?

1047 P2: Ab 2000 bis jetzt?

1048 I: Ja, ungefähr...nicht ab 2000 jetzt mein ich /P2: kontinuierlich? / genau, wir haben jetzt
 1049 ja viel gesprochen über die 50er, 60er, 70er bis dorthin sind wir jetzt ja auch schon
 1050 vorgedrungen, sondern jetzt für mich: Was ist jetzt anders, was hat sich geändert?

1051 P1: Ich möchte nochmal einhaken / Von 43:50 bis 44:25 wiederholt P1 exakt, was schon
 1052 zur Einführung des VW Golf als Technologiethema gesagt wurde/ Das Thema
 1053 Sicherheitsgurte, ja, war in den Anfang der 70er-Jahre noch ein großes Thema. Wir haben
 1054 eine Kampagne gemacht mit dem Käfer, entweder Sicherheitsgurte oder Schilling ins
 1055 Handschuhfach, die Wette hat das geheißen. Natürlich haben alle die Sicherheitsgurte
 1056 genommen. Das waren ganz entscheidende Perioden, wo man, wie soll ich sagen...für die
 1057 Sicherheit und...des Automobils viel beigetragen hat. /I: mhm/ Beispiel ESP: Eine
 1058 Entwicklung die von Bosch gekommen ist. /Von 45:19 bis 48:06 spricht P1 über die
 1059 Entwicklung des ESP/ Wir waren damals die ersten, die das serienmäßig eingebaut haben
 1060 und unsere Verkäufer haben gesagt: das kostet 2000 Euro oder 2000 Schilling hat das

1061 damals gekostet und man sieht es nicht, das kostet ja nur. Und dann war das plötzlich
1062 unabdingbar.

1063 P2: Deine Frage: Hat sich das Image oder die Image-Ansprüche der Kunden, haben sich
1064 die dann im Laufe der Zeit verändert?

1065 P1: Ich kann gleich eine Antwort geben drauf! Bis in die 70er, weit in die 70er-Jahre
1066 hinein, als Dogma „großes Auto, große Sicherheit“, „großes Auto, großer Luxus“,
1067 Mercedes, nicht? „Kleines Auto, wenig Sicherheit, wenig Luxus“. Und mit dem Golf hat
1068 Volkswagen alle Möglichkeiten, die es technisch gibt um die Sicherheit des Fahrzeuges
1069 zu heben, in einem kleinen Auto verbaut. /Von 49:26 bis 45 folgt eine Wiederholung von
1070 P1, welche Sicherheits-Features der Golf aufweisen konnte/

1071 I: Mhm, ich habe auch irgendwie das Gefühl, das sehr viel rund um diese Themen als
1072 gegeben angesehen werden, also das heißt wenn man das eben ein bisschen in der
1073 historischen Perspektive betrachtet, dann sieht man auch eben diesen Fortschritt, ja? Das
1074 es diesen wirklich gegeben hat. Und dieser Fortschritt bedeutet so und so viele Unfalltote
1075 weniger pro Jahr – also auch wirklich was Messbares. Und eben...auch ich aus meiner
1076 Position als Journalist heraus, klar, wir haben gerade ein großes Thema, alternative
1077 Antriebe und so weiter angeht, aber mir kommt halt vor, dass im Verhältnis zu dem, was
1078 in dieser gerade eben besprochenen Epoche passiert ist, zum Beispiel in den letzten 20
1079 Jahren eben weniger wirklich bahnbrechende Innovationen was die Sicherheit angeht
1080 passiert sind. Ist das dann auch etwas, was sich im Marketing widerspiegelt? Das man
1081 sagt eigentlich: Gut, wir können eigentlich gar nicht mehr schreiben, dass wir eine
1082 innovatives Sicherheitssystem wie ESP „Sicher (groß): Weil ESP“ – wir müssen
1083 irgendwas anderes finden, weil um Autos zu verkaufen schon mehr im Lifestyle-Bereich
1084 rundherum aufbauen muss, weil die technische Innovation /P2: oder im Umwelt-Bereich/
1085 genau, oder im Umweltbereich, weil die technische Innovation zum Beispiel in Sachen
1086 Sicherheit /P2: so ausgereizt ist, meinst du?/ Ist das auch Ihre Wahrnehmung, oder haben
1087 Sie da eine andere?

1088 P1: Nein, nein. Es stimmt natürlich, weil heute kann es sich kein Hersteller mehr leisten
1089 ein Auto zu bringen, dass vielleicht diese ganzen Crash-Bedingungen nicht erfüllen
1090 würde. Und so...wie soll ich sagen...die Elektronik hat natürlich sehr viel dazu
1091 beigetragen, dass Sicherheit demokratisiert werden konnte. Früher war nur: Großes Auto
1092 war sicher, kleines Auto war unsicher. /unverständlich/

1093 P2: Ich habe zwei Zahlen /unverständlich/ Im Jahr 1900...weiß ich nicht...war
 1094 das...68...also in der Zeit gab es in Österreich ungefähr, kann man dann genau
 1095 nachschauen 3000 Verkehrstote oder 2700 und jetzt waren 350 oder so. Also das heißt
 1096 ein Zehntel. Und es reklamiert natürlich alle das für sich, nicht? Die Politik sagt Alk-
 1097 Promille-Grenze, Gurtenanlegepflicht /P1: Geschwindigkeitsbegrenzungen/
 1098 Geschwindigkeitsbegrenzungen. Die Autoindustrie sagt, in allem richtig: technischer
 1099 Fortschritt, Knautschzonen, ABS, ESP, also jeder...ich glaub, dass das ein
 1100 Zusammenwirken ist, nicht? Auch kleine Autos sind sicher. Ein Puch 500 ist ja generell
 1101 abgebrannt nach einem Crash. Wirklich, ich habe Roßauer Lände gewohnt, eben als Kind,
 1102 und einmal in der Woche war ein schwerer auf einer Strecke von nur einem Kilometer.
 1103 Und als Kind bin ich immer runtergerannt, und war dann schwer beeindruckt, dass da die
 1104 zugedeckten Leichen lagen, das muss man sich einmal vorstellen. /unverständlich/ ist das
 1105 einem ja wurscht, aber wenn man sieben, sechs Jahre alt ist war das nur sensationell. Ich
 1106 bin runtergerannt und da ist schon die Polizei, der Käfer ist frontal mit einem Puch 500,
 1107 der 500 ist abgebrannt, nicht? Und der Käfer war nur so gestaucht. Und der Tote lag am
 1108 Boden zugedeckt. Na bumm. Und zwei Tage später hat es schon wieder gescheppert. Hab
 1109 ich beim Fenster hinaus geschaut. Roßauer Lände, eine noch nicht Einbahn,
 1110 Kopfsteinpflaster, wenn es nass war...wuh...

1111 P1: Also der größte Sicherheits...ah...Gewinn war das Thema ESP. ESP hat /P2: Aber das
 1112 war später als 50er-Jahre/ aber ESP war /P2: das war später, viel später/ jaja, ESP war so
 1113 in den 80er-Jahren, späte 80er-Jahre /P2: jaja/ ist das ESP gekommen und wir haben, wie
 1114 gesagt, es bei allen Modellen sofort serienmäßig genommen, obwohl es nur ein paar /P2:
 1115 die Reifenentwicklung ist auch besser geworden, aber gewaltig/ Ja, aber das ESP hat sich
 1116 erwiesen als jenes Element, dass den Fahrer „overrulen“ konnte, oder ein Fehlverhalten
 1117 des Fahrers ausgleichen konnte. Aber mit dem ABS konnte man auch schon bremsen
 1118 /unverständlich/ aber in einer schnellen Kurve bist du mit dem ABS trotzdem abgeflogen,
 1119 aber mit dem ESP nicht.

1120 P2: Wir haben dort in Hadersdorf...wo wir am Waldrand wohnen und ich hatte ja damals
 1121 Testautos, und meine Frau fuhr manchmal auch welchen. Und wenn es – bergauf –
 1122 wirklich geschneit hat, also richtiger Neuschnee, sind wir mit einem Audi 80, der
 1123 Frontantrieb hatte, mit den damaligen Reifen kaum raufgekommen. Mittlerweile mit
 1124 jedem Audi, Golf...mit auch...geht das. Also die Reifen waren ein gewaltiger /P1: die
 1125 Reifen haben sicherlich auch viel beigetragen/ Bis in das Ende der 60er-Jahre waren ja

1126 die Spikes quasi der einzige...das einzige Goodie, wo man gesagt hat, in den bergigen
1127 Gegenden muss man Spikes haben, nicht? Weil das gings besser bergauf.

1128 P1: Nein, ESP war eine Jahrhundertentwicklung.

1129 P2: Aber zu dem Image, weil du sagst, hab ich nur aus meiner privaten Erfahrung von
1130 Freunden, Bekannten, Familie und so. Das ist eine Entwicklung, die sehr interessant war
1131 in den letzten zehn Jahren, dass zum Beispiel die sogenannten Premium-Marken, also die
1132 klassischen Premium-Marken also Mercedes, BMW und Audi, Audi kam ja erst viel
1133 später dazu, das hat ja der Piëch, /P1: mit dem quattro, ja/ mit dem quattro und so...Audi
1134 war ja eine Hosenträgermarke in den 60er-Jahren. Hab man beim Audi noch an Auto
1135 Union, DKW und so /unverständlich/. Und mein Vater kannte einen Bankangestellten,
1136 und der hat einen Audi, wie hat denn der geheißen...Super 90 /P1: ja/ und da haben alle
1137 gelacht. Weil der war so stolz auf das Auto. Aber plötzlich war der Audi im Image immer
1138 besser geworden, also im Kopf. Und wissen Sie, was jetzt ist? Und das weiß ich aus vielen
1139 Gesprächen...es gibt viele Leute die sagen: ‚Ich will keinen Mercedes. Bitte wie schaut
1140 denn das aus, also so protzig.‘ Firmenmanager, die dürfen sich keinen Mercedes kaufen,
1141 aber einen Audi, obwohl der Audi genauso teuer ist. Das heißt es gibt Firmen, da darf der
1142 Prokurist keinen Mercedes haben. Das glaubt man nicht. /P1: unverständlich/ Aber der
1143 Audi hat es geschafft, trotz aller Kritik, diese die jetzt da waren und sind, aber der Audi
1144 hat ein, sagen wir, der Audi hat ein, ein..wie soll man sagen, ein Premium-Image, das
1145 funktioniert. /P1: Er hat das Premium ich sag einmal über den Slogan „Vorsprung durch
1146 Technik“/ Ja, aber warum hat er nie dieses sogenannte „BMW ist ein bisschen so auf und
1147 Mercedes ist so auf“

1148 P1: In erster Linie war das der quattro, in zweiter Linie war das /P2; Rallys, Sport auch
1149 und so weiter/ Sport, ja, und...ah...dass im Audi auch das Thema /unverständlich/ das
1150 waren alles Dinge, die zur Werterhaltung beigetragen haben, heute schaut ein Audi auch
1151 älteren Baujahrs schaut noch...

1152 P2: Aber warum hat eigentlich, warum ist der Audi, jetzt wo die...jetzt wo sozusagen...für
1153 viele ist das Auto schon pfui, für einige Kreise, Bevölkerungskreise, nicht? Für junge, für
1154 Grüne, nicht? Das wissen wir ja nicht? Schau mal die Leserbriefe an, nicht? /P1: hm.../
1155 Oder auch im Internet oder so. Aber der Audi ist, wie nennt man das denn so...?

1156 I: Sozial verträglich, trotz des Luxus?

1157 P2: Ja! Der Audi ist sozial verträglich geblieben und niemand stößt sich daran, aber wenn
 1158 jemand eine S-Klasse hat, sagt man wäh...das ist ja heute...obwohl der technisch und auch
 1159 vom Umwelt-Gedanken her..tolle Autos...aber der Audi hat es geschafft...

1160 P1: Er ist sozial verträglich.

1161 P2: Und dass er überhaupt vom Hosenträgerauto weg, durch die Technik zur Premium-
 1162 Marke wurde, das ist schon Piëch...das war ein Kunstwerk, dass man aus einem
 1163 schlechten Image ein tolles macht, das dann sogar noch überlebt vom positiven
 1164 Image...natürlich gibt es immer noch die, die Leute Mercedes und so...logisch. Aber ich
 1165 von Leuten, Firmen...Mercedes, das kann ich nicht...bist du wahnsinnig, was der Chef
 1166 sagt, wenn wir da Leute entlassen...kann man keinen Mercedes kaufen, Audi, kostet das
 1167 gleiche Geld.

1168 I: Jetzt bezogen auf Image, Prestige und Luxus, jetzt vielleicht bisschen wieder weg von
 1169 der Luxus...naja, ich meine mittlerweile gibt es ja auch kleine Audis, das ist ja auch
 1170 wiederrum so diese Sache, dass jetzt ja eigentlich diese Tendenz „von jeder Marke /P2:
 1171 ja/ gibt es alle Karosserieformen, ja? Das ist neu.

1172 P1: Wie soll ich sagen, es ist...vielleicht kann man es ja in einem Satz zusammenfassen:
 1173 „Technik ist demokratisiert worden.“ Man konnte alles, was technisch möglich ist /P2:
 1174 von oben bis unten/ kann man heute bis ins kleinste Auto bauen. /I: mhm/ Es ist nicht
 1175 mehr so, dass ein kleines Auto weniger Luxus hat, /P2: Audi A3/ sondern...durch die...wie
 1176 soll ich sagen...neue Technik, mit den Chips und allen diesen Dingen, kannst du alles was
 1177 im großen Auto verbaut wird und als Luxus verkauft wird, kannst du heute im kleinen
 1178 Wagen genauso haben. /I: mhm/ Der Unterschied ist nur mehr die Größe. /I: mhm/ Die
 1179 Größe des Fahrzeuges/

1180 P2: Es ist aber nicht mehr so, dass jemand der zum Beispiel einen wunderbar
 1181 ausgestatteten, tollen A3 hat...dass man sagt ‚der kann sich nicht einmal mehr einen A6
 1182 leisten‘, du brauchst kein großes Auto, vom Image geht ein kleines Auto auch, auch wenn
 1183 es technisch und vom Image...

1184 P1: Ich sage den für mich nachvollziehbar größten Image-Wandel hat Skoda gehabt. /P2:
 1185 ja, Skoda/ Skoda war in Österreich die Marke für /P2: No-go, ein no-go/ ein no-go, und
 1186 die meisten Verkäufe waren da an der tschechischen Grenze, weil da haben sie
 1187 offensichtlich die Werkstätten gehabt.

1188 P2: Piëch hat geschrieben, er wurde ja für verrückt gehalten, dass er das gekauft hat.

1189 P1: Gekauft hat schon vorher der...sein Vorgänger, der Hahn...aber der Ferdinand Piëch
 1190 hat das...hat sich...wie soll ich sagen...der Marke Skoda angenommen und in seiner...wie
 1191 soll ich sagen...Philosophie der /unverständlich/ integriert.

1192 P2: Naja, das war eine kommerzielle, geniale Idee, weil das die Kosten der Hersteller, der
 1193 Produktion/

1194 P1: Skoda ist...hat den größten Image-Wandel durchgemacht von allen Marken, soweit
 1195 wir es in unserer Generation mitverfolgt haben. Das war früher immer noch ein Fahrzeug,
 1196 dass für ein bestimmtes Klientel ok war, luftgekühlt und das war alles ok.

1197 P2: Aber eine schlechte Qualität hatten die Ost-Autos.

1198 P1: Ja, aber jedenfalls kein Produkt, mit dem man herumfahren kann als Prestige
 1199 /unverständlich/

1200 P2: Wann haben die das gekauft? 1988 oder?

1201 P1: 90...

1202 P2: 90, nach der Ost-Öffnung...

1203 P1: 89, 90 das hat damals der Hahn noch gekauft und der Ferdinand hat...das habe ich eh
 1204 schon mal erzählt bei geraumer Gelegenheit /1:03:07 bis 1:07:55 erzählt P1 über die
 1205 Präsentation des ersten Skoda Octavia 1996 unter der Regie vom Piëch und die damalige
 1206 Berichterstattung von Alles Auto/

1207 I: Darf ich das Gespräch noch einmal zurückholen, weil mich eine Frage noch
 1208 interessieren würde, und dann bin ich auch soweit eh schon mit meinen Leitfragen am
 1209 Ende: Wir haben jetzt dann extrem viel über den Golf gesprochen. Was ist eigentlich mit
 1210 dem Polo? Es ist interessiert, dass da in unserem Gespräch garnicht vorkommt – wir
 1211 haben über den Passat geredet und andere Modelle, die auch noch im Volkswagen-
 1212 Konzern /P2: nach unten/ genau, wir haben über Audi geredet...

1213 P2: /unverständlich/ ein Polo war ja ein quasi der abgespeckte Audi /P1: Audi 50/ Audi
 1214 50, es gab ja zuerst den Audi 50, der war ein kleines aber doch sehr feines, gut
 1215 ausgestattetes Auto, und der Polo war dann sozusagen die abgespeckte Version, nicht?
 1216 Von VW...

1217 P1: Ja, es war das Pendant von VW mit ein bisschen weniger Luxus /P1: und auch
 1218 Material-Qualität/ Nur das besondere bei dem Audi 50 /P2: Ich glaube der hieß nur Audi
 1219 50/ nur Audi 50, ja, war das Thema Leichtbau. Das war auch eine ganz dramatische
 1220 Veränderung in der Automobilentwicklung, dass man mit Leichtbau diese Fahrzeuge
 1221 entwickelt und dann zwar weniger Gewicht, aber mehr Stabilität /P2: weniger Verbrauch
 1222 natürlich/ weniger Verbrauch, das war...Hauptthema war Verbrauch zu dieser Zeit.

1223 P2: War der Audi 50 nicht vor dem Golf auf dem Markt?

1224 P1: Nein.

1225 P2: Nicht?

1226 P1: Nein, der ist danach gekommen.

1227 P2: Sicher?

1228 P1: Der Audi 50 war mein erstes Dienstauto...

1229 P2: 1971?

1230 P1: Das war 1973.

1231 P2: Na dann ist er aber vor dem Golf gekommen.

1232 P1: 1972.

1233 P2: Na aber der Golf ist erst 74 gekommen, der war vor dem Golf, ich sags ja! Audi 50
 1234 war vor dem Golf...

1235 P1: Nein, nein.

1236 I: Das müssen wir im Nachhinein recherchieren vielleicht /unverständliches
 1237 Durcheinanderreden/

1238 P1: Der Audi 50 wurde vorgestellt in Wien und da hat der Ferdinand Piëch die
 1239 Hinterachse dieses Audi 50 mit einer Hand gestemmt. /I: mhm/ vor den Journalisten, um
 1240 zu zeigen, dass Leichtbau nicht schlecht ist, oder Dings...sondern dass das sehr wohl mit
 1241 dieser neuen Technologie in der Karosserie-Technik einfach sehr viel mehr Gewicht spart
 1242 und jedes Kilogramm weniger im Auto heißt auch weniger Verbrauch. Und das war
 1243 immer das große ab den...ab den...Mitte...Anfang 80er-Jahre war das Thema Verbrauch
 1244 das erste Thema. Weniger Verbrauch ist die große Zielsetzung.

1245 I: Jetzt aus der Umwelt-Perspektive heraus, dass man den entsprechenden Abgas-Normen
 1246 nachkommt oder auch der Sicht von Kundinnen und Kunden, die sagen: Ja, passt wenn
 1247 die ein Auto anbieten, dass weniger Verbrauch hat, steigt auch gleichzeitig der Nutzwert
 1248 auf der anderen Seite?

1249 P1: Weniger Verbrauch war immer die Nummer Eins in der Entwicklung, jedes neue
 1250 Auto musste immer weniger verbrauchen, als das alte. /I: mhm/ Es war ja in der Vorzeit
 1251 überhaupt nie ein Thema, nicht? Über Gewicht hat man sich keine Gedanken gemacht,
 1252 ganz im Gegenteil – je größer und schwerer, desto sicherer hat geglaubt/

1253 P2: Sie haben Recht, Audi 50 ist ein paar Monate oder zwei Monate nach dem Golf, zwei
 1254 Monate also Golf Juni, Audi 50 August

1255 P1: Ja, weil der Golf war wenn man so will eine VW-Entwicklung und der Audi 50 war
 1256 schon eine Audi-Entwicklung.

1257 I: Und der Polo dann?

1258 P2: Der Polo kam ein Jahr später dann. /P1: kurz danach, ja/ kurz danach

1259 I: Aber auf Basis Audi 50.

1260 P2: Audi 50 und nicht...das heißt der Fiala hat müssen oder hat dann eine Audi-
 1261 Konstruktion bekommen um daraus einen...eigentlich nichts mehr zu machen.

1262 P1: Nein, das ist dann alles mit dem Ferdinand Piëch passiert, der im Prinzip gesagt hat,
 1263 es gibt ein paar Komponenten, die können bei allen Autos gleich sein. Ja? Und ob der
 1264 Hut jetzt so oder so ausschaut, ist wurscht.

1265 /von 1:23:45 bis 1:14:37 spricht nach einer Frage von P2 P1 über die Gleichteil-
 1266 Entwicklung von VW unter Piëch/

1267 I: Ok, einmal danke soweit. Es war sehr spannend. Ich habe jetzt noch eine Frage, die
 1268 tendenziell in diese Richtung geht, aber bin natürlich auch froh für allen möglichen Input.

1269 P2: Was in meine Richtung?

1270 I: Wir haben jetzt natürlich sehr – eh verständlich – sehr viel über das VW-Imperium, ist
 1271 natürlich auch sehr spannend mit Ihnen als Insider darüber zu reden. Ich habe noch eben,
 1272 weil es auch eben vorkommt, beziehungsweise ein Hauptaugenmerk drauf liegt, ich habe
 1273 es zum Teil eh schon angesprochen, aber wie gesagt das geht jetzt mehr in diese Richtung

1274 ist eben: Puch 500 haben wir schon erwähnt gehabt als österreichisches Auto, was in der
1275 österreichischen Autoentwicklung, Autogeschichte zumindest halt erwähnt werden muss,
1276 aber ich habe auch ein anderes Auto, neben denen über die wir schon gesprochen haben,
1277 nämlich den Mini. Was hat der Mini für einen Impact gehabt beziehungsweise für eine
1278 Bild gehabt, wie er auf den Markt gekommen ist?

1279 P2: Na eine technische Sensation – eine Kleinstauto mit viel Platz und toller Straßenlage,
1280 also das war mein erster...also da war ich noch nicht Journalist.../unverständlich/ na das
1281 war vorher, und die haben...Issigonis-Konstruktion...ich glaube quer eingebauter Motor
1282 /I: das, was sich später auch durchgesetzt hat/ Puch 500 /unverständlich/ da kann ja keiner
1283 sitzen, den Patleisch der hat sich hineingesetzt, weiß ich nicht, da hat Fiat, Puch, Steyr
1284 gesagt „Hansi du musst dich da hinein setzen damit die Leute sehen, sogar so ein Blader
1285 kann damit fahren“. Und der Mini war einfach eine...also ich war beim Bundesheer – wir
1286 waren ja miteinander beim Bundesheer, ohne das zu wissen – /zwischen von 1:16:25 bis
1287 1:17:46 reden P1 und P2 über ihre gemeinsame Zeit beim Bundesheer/

1288 I: Vielleicht reden wir darüber später weiter, weil das ist dann schon...

1289 P2: Ja, also der Mini hat, war eine Sensation, weil er ein Kleinstwagen war die der Puch
1290 500, wahnsinnig viel Platz hatte und eine tolle Straßenlage. Und...und British Leyland
1291 oder wer das damals war, die haben ja sofort einen drauf gesetzt fürs Sport-, fürs Sport-
1292 Image, nicht? Rauno Aaltonen und Paddy Hopkirk, die haben die Monte Carlo Rally
1293 gewonnen. Also auch hier die Schiene in den Sport als Image-Träger oder als Image...also
1294 die jungen Leute waren alle ganz begeistert damals, also das war schon der Umstieg
1295 meiner damaligen Freunde, die sich ihn halt nicht leisten konnten, aber mein Freund mit
1296 dem wir da Rally gefahren sind am Anfang aber erfolglos...der ist dann vom Puch 650
1297 TR auf einen Mini umgestiegen, also die Mama hat dann einen Mini gekauft, also ganz
1298 einen normalen Cooper /I: ok/ also das war es dann aus /I: Und wenn man sich jetzt dann
1299 den/ das war dann das Ende glaube ich der Karriere des Puch 500 schön langsam

1300 P1: Der Mini war deswegen auch sehr beliebt weil er die englische, eine englische Marke,
1301 dieses ein bisschen Noblesse und das auf klein /P2: und leistbar/ und leistbar /P2: und
1302 sportliches Image/ und man hat irgendwie dieses...wie soll ich sagen...dieses
1303 „sophisticated“ von den Engländern in diesem Auto wiedergefunden, ja? Er hat sich
1304 präsentiert als...durchaus auch als Fahrzeug für Frauen, das war ja lange Zeit ein
1305 Frauenauto auch /P2: Puch 500 war kein Frauenauto/ Nein, Frauenauto nicht. /P2: Ah

1306 geh, niemals!/ Also...Frauenauto war...ich mein Frauen waren überhaupt nicht präsent als
 1307 Autokäufer, /P2: die meisten haben ja gar keinen Führerschein gehabt/ das muss man
 1308 schon sagen, ja? Aber der Mini hat Frauen sofort so in dieses sportliche, leicht
 1309 sophisticated /P2: ja/ gekleidet und war vor allem für...nicht wohlhabend...aber für
 1310 Frauen, die im Beruf stehen und erfolgreich waren, /P2: ja/ für die war das Mini das
 1311 passende Auto. Die haben da mit dem Mini diese Schiene bedient und das hat sehr
 1312 funktioniert, also Mini und Auto war immer modern, /P2: und was sehr interessant/ fesch,
 1313 ja? Und ein bisschen...nicht...wie soll ich sagen...nicht dem Mainstream entsprechend.

1314 P2: Ja, aber was interessant ist, beide Autos der Fiat 500, der kam ja aus Italien, und der
 1315 Mini wurden in den letzten Jahrzehnten...oder...wieder ein Revival gemacht, ein durchaus
 1316 sehr erfolgreiches. Der neue Puch 500 seit 2007 und der Mini...ah...unter
 1317 BMW.../unverständlich

1318 P1: Die haben geschafft, dass es akzeptiert wurde ein kleines, nobles Auto durchaus
 1319 auch...für weibliche Kundschaften...

1320 P2: Beim Käfer hat das nicht so funktioniert, oder doch? Der Käfer wurde doch auch
 1321 recycelt...also nicht recycelt aber...

1322 P1: Mit dem Beatle meinen Sie?

1323 I: Ja, genau!

1324 P2: Naja der Beatle, ich meine auch VW hat aus dem Käfer einen modernen, den Beatle
 1325 gemacht, so wie Fiat den neuen 500

1326 P1: Ja, da haben sehr viele abgeschaut...

1327 P2: Was ist passiert beim Beatle?

1328 P1: Aber der Beatle war natürlich eine Marketing-Entwicklung in den USA, die haben
 1329 dieses Ding auch promoted natürlich in einer Weise...der Beatle war auch...den Käfer hat
 1330 man gekannt, ja? Käfer hat es gegeben früher, auch in Amerika, nicht? /P2: ja/
 1331 Durch...durch den neuen Beatle, ja, ist natürlich...sind unglaublich viele Leute auf dieses
 1332 Auto abgefahren, ja? /P2: In Amerika?/ In Amerika, ja! Ursprünglich wollte Volkswagen
 1333 dieses Auto nur in Amerika anbieten, ja? Das war ja geplant nur in Amerika. Wir haben
 1334 protestiert, wir haben gesagt wir wollen dieses Auto auch in /unverständlich/P2: Kann ich
 1335 mich noch erinnern/ In Amerika war der Rum da. Und vor allem das ganze Marketing

1336 rund um den Beatle war sowas von unglaublich perfekt, also es war jede Werbung vom
1337 Beatle in den USA war ein Smiley, ja? Und als wir den Beatle präsentiert haben, sind wir
1338 extra in die USA gefloge, weil in Europa wollten sie ihn gar nicht anbieten. Da haben die
1339 Leute auf der Straße applaudiert, wenn man da vorbeigefahren ist. P2: Wo? In Amerika?
1340 P1: Ja, in Kalifornien.
1341 P2: Ja, und was war dann...warum ist der in Österreich gehängt?
1342 P1: Nein, und wir haben gesagt, wir wollen das Auto in Österreich haben /P2: ja/ und da
1343 haben sie gesagt „gibt’s nicht“ und so weiter. Und durch unser Drängen und unsere
1344 Möglichkeit, beim Ferdinand Piëch intervenieren, ist das Auto auch in Österreich und in
1345 Deutschland eingeführt worden.
1346 I: Aber so richtig erfolgreich, so durchgeschlagen, wie zum Beispiel der Mini
1347 /unverständlich/
1348 P2: Fiat 500 hat er nicht, nein.
1349 P1: Nein, der Beatle war...der Beatle hat in Europa nie diese Image gehabt...ich muss
1350 auch sagen, es war von der ganzen Konstruktion her, wie das Auto /P2: Auch vom
1351 Styling, vom Design/ war nicht das was wir...es war Amerika. Und das ist auch im
1352 Wesentlich dann in Amerika auch geblieben...
1353 P2: Der Geschmack der Amis ist anders...
1354 I: Und jetzt noch meine Abschlussfrage: Was hat sich jetzt verändert. Wenn man jetzt die
1355 Erinnerung an das Aufkommen des alten, des ersten Minis hat, jetzt im Vergleich zu dem
1356 neune, was ändert sich, was hat sich geändert?
1357 P2: Na, da hab ich einen...na bin ich ja völlig verärgert gewesen...also...BMW hat ja dann
1358 diesen wirklich erfolgreichen und lieben und schönen...meine Tochter hat auch einen
1359 gehabt...haben sie dann vergrößert. Als sie...weil sie dann ja plötzlich auf der Platte, auf
1360 der Basis des neue BMW...wie heißt denn der kleine...ja natürlich...das ist ein
1361 Fronttriebler...der Mini ist optisch, ich kenne einen Verkäufer vom Denzel, die sagen...die
1362 Leute sagen „uh, der ist ja nicht mehr so putzig“ der ist ja...man hat den Mini vergrößert,
1363 weil man ihn auf die Plattform, die neue Plattform des BMW...wie heißt denn der, wie
1364 heißt der Frontriebler?

1365 I: Nein, es gibt schon...der 1er ist natürlich ein Frontriebler, aber das ist jetzt insofern
 1366 nicht ganz korrekt, weil das ist jetzt aktuell so, aber wie der erste BMW-Mini gekommen
 1367 ist mit Rover-Motor und so weiter /P2: Peugeot-Motor/ Ja, gab es auch...

1368 P2: Ja, das war ja die totale Erfolgsgeschichte...wie soll man sagen...verhunzt haben sie
 1369 das ganze ja erst vor ein paar Jahre, weil sie ja schon vor dem BMW 1er den Mini auf
 1370 diese Fronttriebs-Plattform gestellt haben.

1371 I: Ja, verstehe. Ok, das heißt Sie meinen den Unterschied zwischen dem wirklich ersten
 1372 BMW-Mini jetzt in den 2000er und dem jetzigen Modell das schon viel größer ist und
 1373 ganz anders wirkt/ P2: und daher kein Mini mehr ist, ein Maxi eher, du willst wissen den
 1374 Unterschied/ Generell jetzt zwischen der BMW-Ära...

1375 P2: Nein, also der neue Mini damals von BMW das war ein echtes Lifestyle-Objekt, der
 1376 neue. So wie eigentlich der Fiat 500, noch mehr Frauenauto, noch mehr Lifestyle als
 1377 Cabrio, sind ja beide als Cabrio zu kaufen. Ich hab ja auch einen Fiat 500 als Cabrio.

1378 I: Und zählt dann der Nutzwert auch noch? Oder geht es dann nur mehr darum „wie will
 1379 ich mich gesehen fühlen“? /unverständlich/ Weil man hat gesagt man hat den Mini früher
 1380 gekauft...da wollte man ja auch darinnen gesehen werden oder...einen Mini hat man ja in
 1381 den 60er nicht deswegen gekauft, weil er das praktischste und billigste Auto war, sondern
 1382 auch weil er eine gewissen/

1383 P2: Nein, er war technisch und praktisch schon ein gewaltiger Fortschritt zu dem
 1384 damaligen, automobilen Angebot. Weil ein Kleinstwagen mit so einem Platzangebot und
 1385 so einer tollen Straßenlage und auch...das war schon auch lifestylog auch, aber auch mehr
 1386 Nutzenwert.

1387 I: Und heute? Kauft man den Mini eigentlich, kauft man auch noch weil er einen
 1388 erweiterten Nutzwert im Vergleich zur Kleinwagen-Konkurrenz? Eigentlich nicht...oder?

1389 P2: Heute ist er ein Lifestyle-Auto, und der Fiat 500 auch, nicht?

1390 P1: Jaja, der Mini war...war ein Auto das natürlich besonders als...für moderne Frauen
 1391 angesprochen hat...dieses Auto nicht?

1392 P2: Und so ist es geblieben.

1393 P1: Und so ist es geblieben, ja. Und ich muss sagen: In der Hinsicht haben sie schon ein
 1394 bestimmtes Segment mit dem Auto gut abdecken können. Mini ist im Umfeld der kleinen

1395 Autos zweifellos jenes, wo man positiv...wo man das sehr positiv wahrnimmt. /P2: ja/I:
1396 mhm/ absolut, ja. Es gibt kleine Autos, wo man sagt...ja.../P2: Kia Picanto/ wofür, oder
1397 für was? Was soll das? Aber Mini hat das...hat das geschafft das Auto so zu stylen und so
1398 zu positionieren, dass es, dass es auffällig, auffällig, aber fiesches Auto...und praktisch...

1399 P2: Hättest du lieber einen Mini oder einen Toyota Yaris? Vielleicht einen Toyota Yaris,
1400 hat sieben Jahre Garantie oder irgendwas...

1401 I: Na gut, ja ok.

1402 P2: Das ist einfach fiesch, ja.

1403 P1: Heutzutage ist natürlich das Thema Lifestyle schon eine wichtige Komponente beim
1404 Kauf des Autos, nicht? /P2: ja/ Ein reines Nutzauto, ja, das nur den Nutzen erfüllte /P2:
1405 da gibt es unheimlich viele, die fahren sich alle gleich/ ja, aber das ist es nicht. Es muss
1406 heute schon...die kleinen Autos haben das Problem, klein heißt kleiner, weniger, billig
1407 und so weiter. Früher hat es auch geheißen weniger sicher, stimmt alles nicht mehr. Ah,
1408 aber...wenn du einen Kleinwagen erfolgreich positionieren willst, dann muss dieses Auto
1409 genau diese Komponenten haben wie der Mini darstellt. Das ist genau auf den Punkt.

1410 P2: Aber das schaffen die Japaner und Koreaner in unseren Breiten nicht, niemals, das
1411 geht nicht.

1412 P1: Nein, das ist genau das Gegenteil, nicht? Die bauen kleine Autos /P2: auch gute
1413 Autos/ ja, aber die vermitteln nicht /unverständlich/ Garconniere.

1414 I: Mhm. Auf der anderen Seite aber auch, wenn man sich das anschaut...der Mini, wie er
1415 gekommen ist, Ende der 50er, Anfang der 60er, es war genau eben auch die englische
1416 Noblesse...man merkt schon...ich versuche einfach nur mit dieser Fragestellung zu
1417 eruieren, gibt's da wirklich eine Veränderung oder.../

1418 P2: Mich persönlich hat damals als Jugendlicher nicht die...nicht die englische Noblesse,
1419 für mich war es sicher auch die Tangente zum Sport, nicht? Und dass er so gut auf der
1420 Straße liegt, dass er Rallys gewonnen hat. /I: also Fahrspaß eigentlich/ Unsere Jungen,
1421 meine Freunde und Studienkollegen, das war ein bisschen später, 19...Mitter 60er-Jahre,
1422 Mini war das...das...beim Bundesheer wo ich war...wo ich war...ich bin ja dann von der
1423 Stiftskasserne in die...nach Wöllersdorf gekommen, das war auch grauslich, und da hat
1424 einer gehabt einen Mini und wir sind dann nach Wien gefahren, der ist um die Ecke

1425 gefahren um die rechtwinkelige, na da war ich ja begeistert. /I: ok/ Und da haben wir
1426 gehört Paddy Hopkirk hat die ARC-Rally gewonnen oder /unverständlich/ aber das
1427 war...das englische hat uns nicht gestört. Bei anderen Autos hat das englische gestört die
1428 Kunden...dann bei uns.

1429 P1: Mini war...Mini war...das Auto war in sich schlüssig. So wie es dagestanden ist, so
1430 wie es ausgesehen hat mit den großen Scheinwerfern vorne. Es war irgendwie dieses
1431 englische...

1432 P2: Aber nicht diese spinnenden Engländer diese Autos...ob sie denn Mini auch...noch
1433 als Wolseley und Austin und Morris mit anderem Kühlergrill, das muss man sich einmal
1434 vorstellen...auch den nächstgrößeren...die haben dann...da gabs den Austin 110 als
1435 Austin, als Morris, als Wolseley...und der Wolseley hat einen Kühlergrill gehabt wie ein
1436 Rolls Royce, wirklich, England. Unglaublich.

1437 I: Na gut, ok, ich bin jetzt soweit sehr zufrieden, ich muss auch auf die Zeit schauen/
1438 P2: Frag noch, die Chance, wie schaut ihr Zeitfenster aus?

1439 P1: Ich hab kein Problem, ich muss nur mit dem Zug wieder nach /unverständlich/ fahren,
1440 /P2: naja, aber/ da geht jede Stunde einer.

1441 P2: Aso? Wirklich?

1442 I: Ok, dann sag ich einmal danke dann hör ich einmal mit der Aufnahme sozusagen auf,
1443 das waren eineinhalb Stunden jetzt, ja?