



Klein ist ein relativer Begriff: Goggo Coupé (rechts) neben Smart. Der «Putzling» von 1957 hat heute einen maximalen Showappeal. An der Tankstelle muss man sich auf längere Gespräche gefasst machen. Bilder: jw

Das Coupé im «Jö»-Format

SCHÖFTLAND. Hier sieht man mal, wie ein schmissiges Coupé aussieht, wenn es liliputerisiert wird, und man liest, wie sich ein Goggomobil aus dem Jahr 1966 fährt.

JÜRIG WICK

«Jö, isch dä herzig» ist das Mindeste, was man an der Tanke zu hören bekommt. Es ist so, wie wenn man mit einem jungen Hund spazieren geht; Kontakte entstehen zwangsläufig. So wenig Blech – und trotzdem können sich die Leute nicht sattsehen an dem «Putzling» namens Goggomobil TS 250 Coupé. «Nein, vorne gibt es keine Haube, dort ist der Fussraum.» – «Aha, und wie geht er denn so?» – «Genau 84 Stundenkilometer.» «Und von null auf

100... äh, ich meine die Beschleunigung?» Drinnen an der Kasse dann der sorgenvolle Blick, dass ihn draussen einer in die Tasche stecken und damit abhauen könnte.

OLDTIMER

Mehr Showappeal geht nicht. Damit müssen Sie sich abfinden, sehr geehrter Aventador-Fahrer. Wenn zufälligerweise ein Smart in die Szene fährt, wird offenkundig, dass «klein» ein relativer Begriff ist. Der Smart ist mit 225 Zentimetern zwar 80 Zentimeter kürzer, aber wesentlich breiter und höher und wirkt neben dem Goggo fast elefantös. Die geräumigere Goggo-Li-

mousine mit vier Sitzen ist sogar nur 20 Zentimeter länger als der zweisitzige Smart.

«Wie fährt er sich denn so?», fragt ein neuer Gast an der Zapfsäule. «Er fährt sich auch ohne Crashesensor, die Sicherheit wird über die vorausschauende Fahrweise angestrebt.» Die Hans Glas GmbH brachte das Microcoupé 1957 als Designvariante der Goggomobil-Limousine auf den Markt. Am «Wendepunkt der Lebensführung», wie es in der Goggo-Werbung hiess. In den Fünfzigerjahren war Goggomobil die bei Weitem erfolgreichste Marke unter den zahllosen Kleinwagenanbietern.

Zu Freddy Quinns besten Zeiten wurden damit anspruchsvolle Kunden avisiert, welche sich in Deutschland nicht über den Führerschein IV hinaus getrauten, aber begütert genug waren, sich etwas Besonderes zu leisten. Panoramaheckscheibe, angedeutete Heckflossen mit Anleihen von den Strassenkreuzern, eine zünftige Front mit Kühlermaskenattrappe und innen der modische Bandtachometer sowie zweifarbige Sitzpolster. Nicht zu vergessen die Zweifarbenlackierung.

Im Zuge des Fortschritts bekam das Coupé 1964 vorne angeschlagene Tü-

ren und Motorisierungen bis 20 PS. Das abgebildete Coupéchen ist ein Zwitter mit Jahrgang 1966, hat die neuen Türen, aber im Heck schuftet der 245 Kubikzentimeter kleine Zweitakter mit zwei Zylindern und 13 PS.

Das Infodisplay beschränkt sich auf den Geschwindigkeitsmesser, der gaukelt als höchstes der Gefühle immerhin 120 Stundenkilometer vor. Symmetrisch hübsch geraten ist der rechte Handschuhfachdeckel, wo man ein Radio installieren könnte. Als Staufächer bleiben immer noch zwei schön gearbeitete Kartentaschen in den Türen. Die Vordersitze haben tangäähnliches Format. Wenn man einge-

fädelt hat, überrascht der lange Weg der Kupplung; durchgestreckt erreicht das linke Bein fast das als Knautschzone dienende Ersatzrad.

Zwei Anlasserumdrehungen und «töfftöff, töfftöff». Zittrig und mit weisser Fahne meldet sich die gebläsegekühlte Maschine zur Arbeit.

460 Kilogramm gehen auf Wanderschaft. Als Herausforderung erweist sich die in ihrer Unexaktheit vollkommene Schaltung mit flach gelegtem H-Schema – erster Gang links oben, zweiter Gang rechts, dritter links unten, vierter rechts –, und der Rückwärtsgang ist ein weiteres böhmisches Dorf. Die Beschleunigung ist etwas unent-

schlossen und der Geradeauslauf dank der mutig im positiven Winkel aufstehenden Weisswandreifen ist es auch. Grösseres Ungemach ist aber kaum zu befürchten: 80 Newtonmeter maximales Drehmoment vermögen das Coupé kaum aus der Bahn zu werfen.

Tapfer bemüht sich das Schwachstromaggregat darum, Fahrt zu behalten, fühlt sich an wie ein verknoteter Gartenschlauch, wird jedoch selten zum Verkehrshindernis, weil man sich mit 137 Zentimetern Fahrzeugbreite brav auf den Fahrradstreifen verdrücken kann. Vor der Gartenbeiz zieht das Coupé dann wieder sämtliche Blicke auf sich.



Hübsch anzusehen: die Rückleuchten in den angedeuteten Heckflossen und das schlichte, symmetrische Armaturenbrett.

ANZEIGE



NEUWAGEN ZU SONDERKONDITIONEN



meier
GARAGE FLAACH

JETZT PROFITIEREN:

Mehr Style. Mehr Raum. Und voll im Trend: weniger Gewicht, weniger Verbrauch.

Mitsubishi Space Star 1.0 Inform

Neue 3-Zylinder-Motoren, 5 Gang, Stopp-Start-Automatik, 71 PS, Klimaanlage, ABS mit Bremsassistent, Airbags, Radio/CD/MP3 mit USB-Eingang, Verbrauch ab 4,0l/100km
Neupreis 13999.–, **Nettopreis 11999.–**

Gerne erstellen wir Ihnen eine Eintausch-Offerte. Leasing ab 2,9%

Besuchen Sie uns auf www.garage-meier.ch

Garage Otto Meier AG | Andelfingerstrasse 16 | 8416 Flaach | Tel. 052 305 30 30