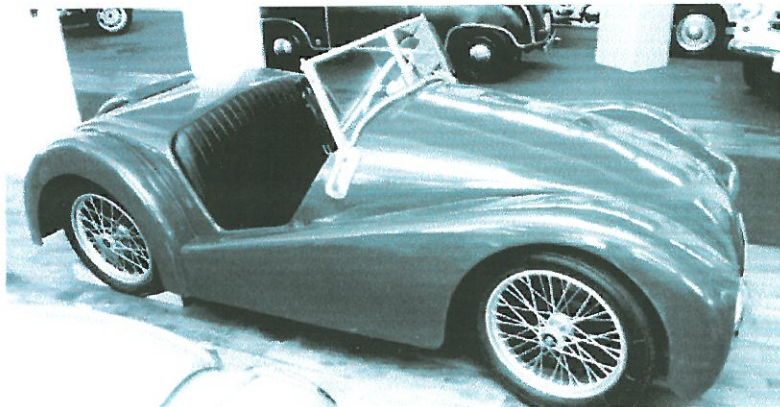


„Champion“ oder der „rasende Pantoffel“ - Kleinautomobilbau der Nachkriegszeit

Am 27. Mai 1950 erschien in einer Beilage der *Schwäbischen Donauzeitung* über den Automobilbau in Ulm folgende unscheinbare Notiz: „In Herrlingen bei Ulm besteht seit kurzem die erste württembergische Automobilfabrik für Kleinwagen, in welcher der Ulmer Automobilkonstrukteur Hermann Holbein nach jahrelanger zäher Entwicklungsarbeit den „Champion“ im Serienbau herstellt, der sich ob seiner Billigkeit schon zahlreiche Freunde erworben hat.“



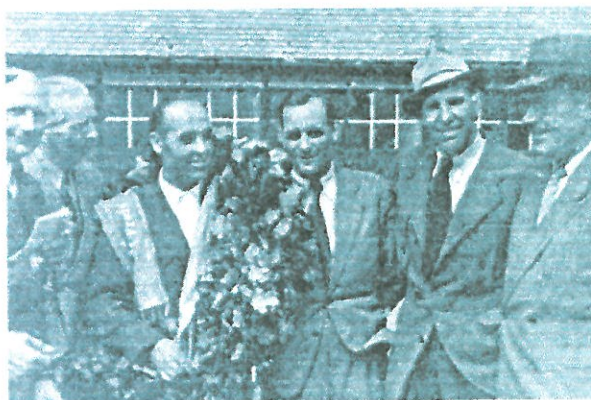
Einer der wenigen erhaltenen Champions im Automobilmuseum Engstingen

Was steckt hinter dieser kleinen Notiz? Wer war dieser Mann mit seinem „Champion“? Hermann Holbein, 1910 in Ulm geboren, stammt aus der bekannten Ulmer Firma Holbein, die bereits seit 1909 mit Autos Geschäfte machte. Er war leitender Versuchsingenieur bei BMW und erfand unter anderem auch die heute noch gebräuchliche Methode des Auswuchtens der Autoräder. Hermann Holbein kam während des Krieges nach Herr-

lingen, wo seine Frau das Haus an der Bergstraße 12 besaß. Der nach dem Krieg arbeitslose Konstrukteur plante, sich mit einem Konstruktionsbüro für Autos selbständig zu machen.

Geschickt, einfallsreich und erfinderisch baute er aus Teilen eines ausgeschlachteten BMW sein erstes selbstgefertigtes Auto - einen Rennwagen. In dieser Zeit allgemeiner Not für viele sicher nicht ganz selbstverständlich. Aber er hatte Erfolg mit seinem Wagen und gewann damit 1946 das bekannte Eggbergrennen. Der Preis waren damals sagenhafte 200 Reichsmark und ein zu großes Sporthemd, wobei das Preisgeld nicht einmal die Spritkosten deckte. Es war der Anfang einer erfolgreichen dreijährigen Karriere als Rennwagenkonstrukteur und Hobbyrennfahrer. 1947 gewann Hermann Holbein erneut mit seinem wiederum umgebauten BMW-Rennwagen haushoch das Eggbergrennen.

An der Rennstrecke hieß sein Wagen der „Bluebird von Ulm“.



Ernst Holbein (mit Siegerkranz) im Jahr 1947 nach seinem Sieg im Eggbergrennen

Holbein, der bereits nebenher an einem Roadster bastelte, der nicht viel kosten durfte, kam bei dieser Gelegenheit mit einem Ingenieur der Zahnradfabrik Friedrichshafen (ZF) zusammen. Dabei stellte sich heraus, dass die ZF bereits einen Prototyp ähnlich dem von Holbein geplanten Kleinwagen hergestellt hatte. Dieses Auto ähnelte in seinem Ansehen stark einem Pantoffel und wurde von einem Rasenmähermotor angetrieben. Nachdem der ZF-Ingenieur und Holbein diesen „rasenden Pantoffel“ über die Rennstrecke gejagt hatten, musste der Herrlinger neidlos feststellen,

dass es mit weit einfacheren Mitteln möglich war, ein

kleines Auto zu bauen, als er es ursprünglich geplant hatte. Da die ZF fürchtete, durch die eigene Fabrikation von Automobilen die Zusammenarbeit als Zulieferer mit den etablierten

Fahrzeugherstellern zu gefährden, erklärten sie sich bereit, mit Hermann Holbein einen Lizenzvertrag zum Bau eines Kleinwagens einzugehen. Damit war die Idee des Champion geboren.

Der Name kam übrigens von einem Motorrad, das kurz nach dem Ersten Weltkrieg in Radolfzell gebaut worden war. Allerdings musste Holbein an die ZF für diese Lizenz sofort einen erheblichen Betrag zahlen. Er verkaufte dafür seine drei Rennwagen und zwei Lastwagen, die er nach dem Krieg erworben hatte und mit denen er sich mit Transporten aller Art, u. a. auch Fahrten zur Trümmerentschuttung in Ulm, über Wasser hielt.

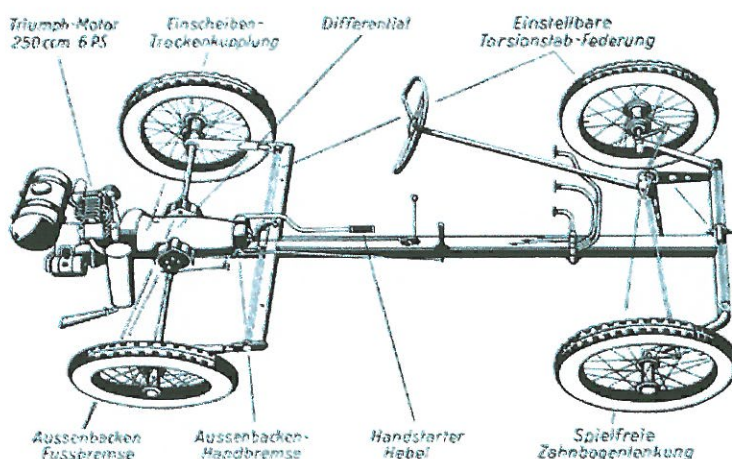


Herrlingen, Haus Bergstraße 12

1949/1950: 267 Kleinwagen in Herrlingen produziert

Am 12. Januar 1949 kam der Vertrag zwischen Hermann Holbein und der ZF Friedrichshafen zum Abschluss. Damit konnte die Produktion in Herrlingen beginnen. Bereits im Frühjahr entstand dann der erste Prototyp in seiner Werkstatt. Mit erheblichen Problemen, nicht nur bei der Materialbeschaffung, hatte Holbein zu kämpfen, der mit seinen zwei Mitarbeitern Tag und Nacht schuftete, sondern auch mit Nachbarn, die den Lärm in der Stille der ländlichen Gemeinde Herrlingen nicht gewohnt waren, und sich bei ihm beschwerten.

Dennoch stellte Holbein bereits am 20. April 1949 bei der ersten Reutlinger Automobilausstellung sowie bei der ersten Schwör- und Heimatwoche in Ulm nach dem Krieg seinen weiter entwickelten Versuchswagen Champion Ch 2 vor. Das brachte ihm nicht nur in der Fachpresse große Anerkennung, sondern weckte auch das Interesse tausender Besucher in den Ausstellungen. Die Produktion war jedoch noch nicht gesichert. Die Firma Kässbohrer ließ ihn trotz Intervention des damaligen Ulmer Oberbürgermeisters Dr. Theodor Pfizer mit dem Bau der Karosserien abblitzen. Diesen Part übernahm aber die Firma Böbel, die aus einer ehemaligen Flugzeugfirma entstanden war. Trotzdem gaben renommierte Firmen wie Bosch (Lichtmaschinen), Triumph (250 ccm Motor), Continental (Reifen) und die Turmuhrenfabrik Hörz in Ulm (Getriebe) ihre Zusagen, ihn zu beliefern. Selbst die Firma Porsche war auf diesen Wagen aufmerksam geworden, indem sie für ein angeblich bei ihnen entwickeltes Teil Lizenzgebühren bei der ZF, die Holbein weiter unterstützte, anforderten.



Die technischen Details des Champion

Endlich lief die Produktion einer kleinen Serie in der Herrlinger Halle an. Am 9. November 1949 übergab der stolze Firmenchef dem nicht minder stolzen Besitzer den ersten Champion Typ Ch 2. Der kleine Wagen hatte eine Höchstgeschwindigkeit von fast 75 km/h, und war vor allem für Führerscheinbesitzer der damaligen Klasse IV, die ohne Fahrprüfung zu erwerben war, höchst interessant.

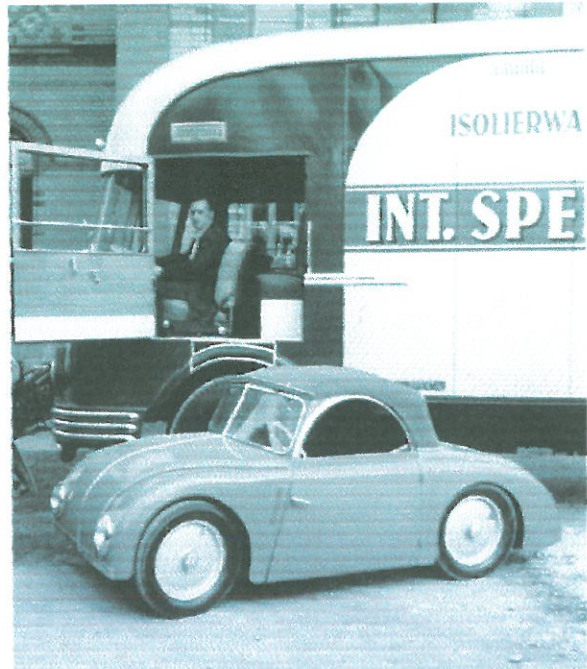
Wiederum war die Presse voll des Lobes.

Die *Schwäbische Donauzeitung*, die *Stuttgarter Nachrichten* und die *Schwäbische Post* lobten das kleine Auto in ihren Kritiken. Auch das internationale Interesse war sehr groß.

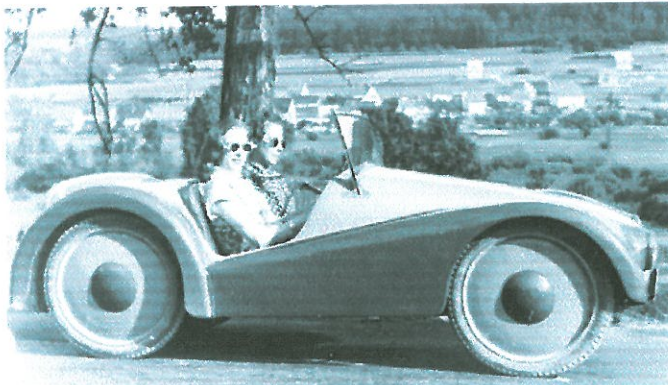
Eine schwedische und eine französische Firma wollten das Auto in Lizenz bauen, was Holbein aber ablehnte.

Bis April 1950 wurden 120 Fahrzeuge ausgeliefert, die gesamte Auflage des inzwischen wieder verbesserten Modells unter dem Namen Ch 250 betrug 267 Stück. Bei der Berliner Autoausstellung im Mai 1950 zeigte Hermann Holbein seinen Ch 250 und eine Cabriolimousinenversion Ch 400. Das große Publikumsinteresse zog natürlich auch andere clevere Geschäftsleute an. Unter anderem auch die Bielefelder Firma Benteler, hinter der das Kapitel des Backpulvermillionärs Dr. Oetker stand. Der Offerte dieser Firma konnte Hermann Holbein leider nicht widerstehen, und so wurde die Produktion nach Paderborn verlegt.

Dies war 1951 natürlich das Ende der Produktion in Herrlingen. In Paderborn schied Holbein nach diversen Querelen mit den Bankiers der Firma als Teilhaber aus. Die Firma war inzwischen in Champion Automobilgesellschaft umbenannt. Hermann Holbein blieb zunächst technischer Leiter, doch weitere Zerwürfnisse mit den neuen Inhabern ließen ihn dann endgültig aussteigen.



David gegen Goliath. Der Champion bei der Automobil-ausstellung in Reutlingen (Bild Stadtarchiv Reutlingen)



Der Champion im Blautal bei Arnegg

Angebots von Exportchef Pietro Bonelli bei Fiat an, der zwar 1954 schon endete, aber mit Erscheinen des legendären Fiat 500 wesentliche Züge des Konstrukteurs Holbein zeigte. Für seine Verdienste um diese Entwicklungsarbeiten erhielt Hermann Holbein in Rom den Ehrendokortitel verliehen. Endgültig verabschiedete sich Holbein nach seiner Gastrolle bei Fiat 1954 aus der Automobilindustrie und wurde leitender Angestellter im Rheinstahlkonzern.

Hermann Holbein starb im Alter von 78 Jahren. Weiterentwicklungen auf der Grundlage des Champions - unter anderem ein Viersitzer der Firma Maico - waren bis 1958 erhältlich. Insgesamt wurden bis zu 1958 fast 12 000 Fahrzeuge gefertigt, deren Geburtsstunde in einer kleinen Garage an der Bergstraße 12 in Herrlingen geschlagen hatte, und von denen nur noch ein Exemplar im Automobilmuseum Engstingen erhalten ist.

Dieser erste, nach dem Krieg in Serie gebaute Kleinwagen war für die damalige Zeit nicht nur in Fachkreisen eine Sensation, sondern zugleich auch ein Zeugnis für den Erfindergeist dieser Generation, um die Not der Nachkriegszeit zu überwinden.

Holbeins Beteiligung am Fiat 500

1953 nahm Hermann Holbein einen Beratungsvertrag für die Entwicklung eines Kleinwagens auf Grund eines lukrativen