

Kleid-Genossen

Die schweizerische Carrosserie Worblaufen kleidete bis 1958 Autos ein



Worblaufen ist gar nicht leicht zu finden. Seit der kleine Ort in der Nähe von Bern vor ein paar Jahren eingemeindet wurde, taucht er in den meisten Straßenkarten gar nicht mehr auf. Für Fritz Ramseier jun. war die Liebe zu seinem Heimatdorf vor beinahe 80 Jahren so groß, dass er seine Firma nach ihm benannte: Die *Carrosserie Worblaufen* war auf den Entwurf und Bau hochwertiger Cabriolets und Coupés spezialisiert.

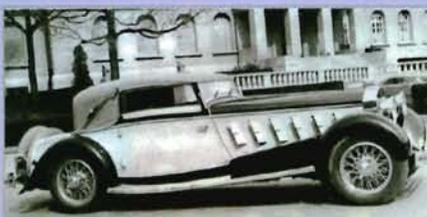
Als Fritz Ramseier-Scheidiger im Jahr 1900 seine erste Werkstatt eröffnete, musste er noch ohne elektrisches Licht auskommen – das gab's in Worblaufen erst 1908. Bis dahin hatte der Wagnermeister schon die eine oder andere



Zweifellos eines der schönsten Autos mit einer Karosserie aus Worblaufen: Mercedes SSK, im Jahr 1934 eingekleidet für Traktorenfabrikant Hans Hürlimann aus St. Gallen

Kutsche gebaut und instand gesetzt. Automobile führten in Ramseiers Auftragsbuch zunächst ein Schattendasein. Das war kaum verwunderlich, immerhin galten in einigen Kantonen seinerzeit noch generelle Fahrverbote für alles, was einen Motor hatte. Ramsei-

er-Scheidiger verdiente sein Geld schließlich mit Anhängern für die Landwirtschaft. Und er verdiente nicht schlecht: 1929 übergab er die Firma an seine Söhne Fritz jun., Hans und Ernst mit samt einem brandneuen Firmengebäude. Von nun an firmierte der Karosseriebe-



Der Isotta-Fraschini 8A war 1933 eines der ersten Autos mit Worblaufen-Karosserie



Viertürige Cabrios, wie den Bentley 4 1/4, elegant zu designen, erfordert besonderes Geschick



Worblaufen legte Wert auf ausgeklügelte Dachkonstruktionen und besaß mehrere Patente



Hätten Sie's erkannt: Unter dem Coupé verbirgt sich das Fahrgestell eines Healey 2,4 Liter



Gewollt oder ungewollt: Die Rückansicht erinnert an die britische Provenienz des Fahrgestells



Das MG YA Drophead Coupé war eines der kleinsten Autos der Carrosserie Worblaufen

trieb unter dem Namen „Fritz Ramseier & Cie. – Carrosserie Worblaufen“. Der damals 25-jährige Fritz jun. hatte das Sagen und war unbeschränkt haftender Gesellschafter. Der ebenso eigensinnige wie zielstrebige junge Mann hatte im väterlichen Betrieb zunächst eine Stellmacherlehre absolviert und anschließend beim renommierten Lkw-Bauer Saurer gearbeitet. Kaum hielt Fritz jun. in Vaters Firma die Fäden in der Hand, setzte der Wandel ein: Fritz kehrte Nutzfahrzeugen den Rücken und wandte sich Aufbauten für Automobile zu. Er war für Konstruktion und Formgebung verantwortlich. Seine Brüder leisteten tatkräftige Unterstützung: Hans war Karosseriebauer und Ernst – obwohl gelernter Konditor – meisterte alle kaufmännischen Belange des bis zu 45 Mitarbeiter zählenden Unternehmens.

Die alteingesessene Firma unter neuer Führung erwarb sich rasch einen tadellosen Ruf – trotz ungünstiger Vorzeichen: Der schwarze Wall-Street-Freitag vom Oktober 1929 hatte die Welt in ihre bis dahin schwerste Wirtschaftskrise gestürzt. Firmenpleiten, Massenarbeitslosigkeit und Verarmung breiter Bevölkerungsschichten waren auch in Europa die Folgen. Fritz Ramseier & Cie. hielt sich davon scheinbar unbeeindruckt. „Unsere Arbeitsweise: Gediegenheit“ war zugleich Werbeslogan und Firmenphilosophie. Menschen, die bei

Worblaufen eine Karosserie bestellten, hatten mit risikobehafteten Börsengeschäften offenbar nichts im Sinn. Im Jahr 1933 bekamen die schweizerischen Karosseriebauer Rücken- deckung vom Berner Bundesrat: Die Politiker erschwerten den Import ausländischer Fahrzeuge und erleichterten im Gegenzug dazu die Einfuhr kompletter Fahrgestelle. Mit dieser Maßnahme stärkte man erfolgreich das einheimische Handwerk, wie die vielen florierenden

Montagewerke und Karosseriebetriebe bewiesen. Warum die Schweizer unter diesen Umständen keine eigenständigen Autos bauten, bleibt indes ein ewiges Rätsel...

Carrosserie Worblaufen spezialisierte sich alsbald auf Cabriolets, die höchsten Ansprüchen genügten: Ein gut gefüttertes Klappverdeck und seitliche Kurbelfenster waren selbstverständlich. Außerdem musste jedes Verdeck so einfach zu handhaben sein, dass



Die Karosserie des Alfa Romeo 6C 2300B konnte es problemlos mit den Schöpfungen italienischer Blech-Couturiers aufnehmen



Französische Marken wie Delahaye waren in der Schweiz sehr beliebt. Diesen 135 M mit der Fahrgestellnummer 800415 versah die Fritz Ramseier & Cie. mit der 818. Worblaufen-Karosserie

Dieser in zwei
Blautönen gehaltene
Alfa Romeo 6C 2300B
ist eines von zwei
Cabriolets, die in
Worblaufen auf dem
Mailänder Fahrgestell
entstanden



selbst eine einzelne Person es mühelos öffnen und schließen konnte. Letzteres war Fritz Ramseier jun. ein besonderes Anliegen, dem er sich intensiv widmete. Mit Erfolg: Carrosserie Worblaufen erhielt ein Patent auf ein raffiniertes Scherenverdeck, das sich „einhändig“ bedienen ließ und heruntergeklappt vollständig hinter den Sitzen verschwand.

Die Palette der in Worblaufen eingekleideten und oftmals in kleinen Serien hergestellten Fahrzeuge war breit und reichte vom 1,8-Liter-Opel bis zum Bugatti T 57, wobei vor allem die in der Schweiz beliebten französischen Marken Citroën, Delahaye, Hotchkiss und Talbot Lago dominierten. Von der vierrädrigen Art-Déco-Skulptur namens Peugeot 302 mit seinen hinter dem Kühlergrill versteckten Scheinwerfern entstanden gleich mehrere Dutzend Fahrzeuge. Besonders stolz war Fritz Ramseier auf einen sehr sportlichen Mercedes SSK für Traktorfabrikant Hans Hürlimann sowie auf zwei herrliche Alfa Romeo 6C 2300B, darunter das in zwei Blautönen lackierte Exemplar auf diesen Seiten.



Besteller im Worblaufen-
Programm: Vom Peugeot
203 Cabriolet gab es
gleich mehrere Dutzend
Exemplare, obwohl die
selbsttragende
Karosserie es
Worblaufen nicht
leicht machte

Wie der Mercedes SSK und die wunderbaren Alfa Romeo vor, so zählten nach dem Zweiten Weltkrieg mehrere Delahaye zu den Höhepunkten von Fritz Ramseiers Schaffen. Wer die mächtige Motorhaube des Delahaye 135 M *Made in Worblaufen* hochklappt, stößt sofort auf eine Besonderheit: Die Haube lässt sich sowohl nach links als auch nach rechts öffnen. Ein ausgeklügelter Klappmechanismus

macht's möglich, verlangt jedoch nach Sorgfalt: Rastet beim Schließen die eine Seite nicht richtig ein, und öffnet man die Haube beim nächsten Mal zur anderen Seite, sind Lackierarbeiten unumgänglich, um die Spuren dieses Fauxpas zu beseitigen. Der dunkelrote 135 M auf diesen Seiten wurde 1947 produziert: Es ist eines von nur acht im Detail unterschiedlichen Exemplaren. Kundenwünsche wurden in die-



Die Schweizer kleideten die Lancia Aurelia B12 sowohl offen als auch geschlossen ein



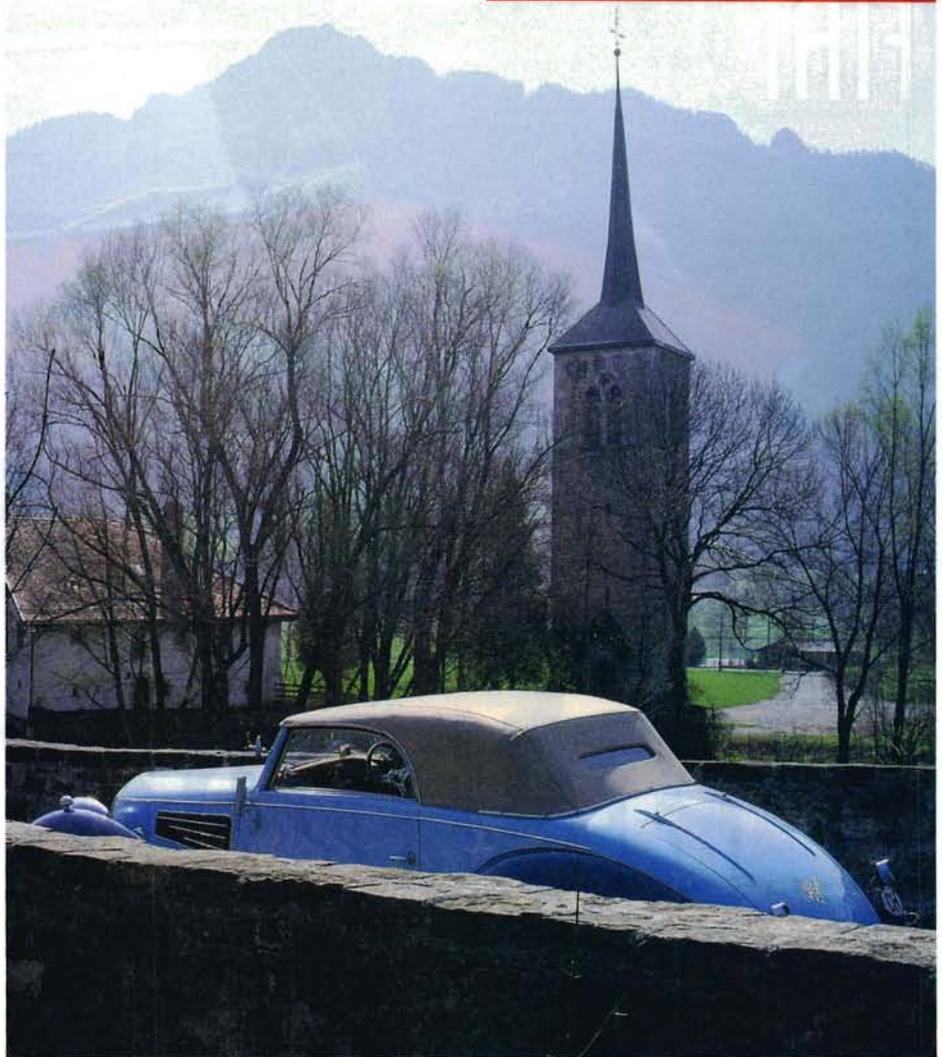
Konnte in Sachen Eleganz nicht mit Baur und Autenrieth mithalten: offener BMW 502



Die Worblaufen-Cabrios hatten nach dem Zweiten Weltkrieg nichts von ihrer Solidität eingebüßt

ser Preisklasse natürlich berücksichtigt: Wer in den späten vierziger Jahren allein 15.000 Schweizer Franken für das Chassis und weitere 20.000 für die Karosserie berappen konnte, durfte anspruchsvoll sein.

Für Leute mit etwas weniger Geld hielt Fritz Ramseier etwa ein MG YA Drophead Coupé bereit, das sich durch Kurbelfenster und ein solides Verdeck vom serienmäßigen, sehr offenen britischen Roadster unterschied. Die vierziger Jahre endeten pompös: Neben den acht erwähnten Delahaye baute Worblaufen einen Talbot Lago Record, einen Healey 2,4 Liter und einen besonders seriös wirkenden Bentley Mk VI, dem 1948 auf dem Genfer Salon viel Aufmerksamkeit zuteil wurde. Der Preis war nicht eben bescheiden: 55.000 Franken musste der Käufer des Mk VI anlegen, damals ein kleines Vermögen. Der Healey präsentierte sich übrigens als eines der wenigen Coupés, die in Worblaufen entstanden. Die Citroën 11 und 15 CV, der Jowett Jupiter, der Ford Vedette oder gar der viertürige Hotchkiss Grand Sport waren wieder für Worblaufen typische Cabrios. Der Bestseller des Worblaufen-Programms hieß Peugeot 203, von dem gleich mehrere Kleinserien aufgelegt wurden. Obwohl das beliebte Modell eine selbsttragende Karosserie hatte, was die Anfertigung von „Maßanzügen“ deutlich erschwerte, offerierte Fritz Ramseier seine attraktive Schöpfung recht günstig. Erfahrungen mit dem rationalisierten Einkleiden von Peugeots hatte er bereits vor dem Zweiten Weltkrieg mit den Modellen 302 und 402 gesammelt. Auch vom Alfa Romeo 1900, einem anderen Fahrzeug ohne separatem Chassis, entstanden zwischen 1952 und 1957 mehrere Ausführungen. Gleiches gilt für Lancia: Ende der vierziger Jahre fertigte Worblaufen eine Reihe von viersitzigen Cabrios, die auf der damals aktuellen Aprilia basierten. Mitte der fünfziger Jahre folgten pontonförmige Schöpfungen auf der Bodengruppe der Aurelia B12. Neben offenen Lancias gab es mindestens ein sehr elegantes und harmonisch geformtes Coupé. Zum Thema BMW 502 „Barockengel“ leistete Worblaufen ebenfalls zwei gelungene Beiträge, allerdings blieben sowohl Cabrio als auch Coupé Einzelstücke.



Vertrauenswürdig: Die italienische Diva aus dem Hause Alfa Romeo wirkt im schweizerischen Kleid durch und durch solide. Das Verdeck sieht so aus, als würde es jedem alpinen Schneesturm trotzen

Die Zeit der individuellen Aufbauten ging langsam, aber sicher dem Ende entgegen.

Nach und nach verlegte sich Ramseier auf Unfallreparaturen sowie Nutzfahrzeuge und konnte sich so bis ins Jahr 1983 behaupten. Fritz Ramseier starb zwei Jahre, nachdem er seine Firma geschlossen hatte. Das letzte maßgeschneiderte Automobil hatte das Dörfchen Worblaufen freilich schon viel früher verlassen: 1958 versah die Firma im Auftrag von Signora Di Mignano, einer exzentrischen Da-

me mit dynastischen Verbindungen zum italienischen Königshaus, einen etwas patinierten Rolls-Royce Phantom III mit einer neuen Außenhaut. Ob Fritz Ramseier jun. über diesen Auftrag so richtig glücklich war, ist allerdings fraglich: Die Signora verlangte ein mit Tigerfell-Imitat ausgeschlagenes Interieur.

Natürlich bekam sie es...

Text: Dieter Günther

Fotos: Thomas Frieser, VSCI, Archiv



Bayer mit Dach: Worblaufen versah auch einen BMW 502 mit einem gelungenen Coupé-Aufbau, den sein filigranes Dach auszeichnete



Worblaufen löste die schwierige Aufgabe, ein selbsttragendes Auto einzukleiden. Beim Alfa Romeo 1900 gelang dies mit Bravour