

Automontage in Schinznach Bad

## «Qualité Suisse»

Schinznach Bad, eine kleine Gemeinde im Aargau, wurde kurz nach dem zweiten Weltkrieg zu einem der grossen Automobilbau-Zentren der Schweiz. Doch warum ausgerechnet Schinznach Bad, dieses bislang verschlafene Nest im Aaretal?

TEXT\_TONI CONTE



Ein Verdeck wird eingepasst.

Am 3. Januar 1945 gründete Walter Haefner die «Neue AMAG Automobil und Motoren AG» mit Sitz am Utoquai in Zürich. Schon kurze Zeit später wurde es dort zu eng. 1947 bot sich in Schinznach Bad der Kauf eines Areals einer früheren Zementfabrik mit Fabrikationshallen an. Im gleichen Jahr erfolgte der Umbau und Schinznach Bad wurde das Importzentrum für alle Fahrzeuge der AMAG. Mitte der Fünfziger Jahre wurde dann auch das Gelände in Schinznach zu klein. Das Ersatzteilgeschäft wurde ausgelagert: Auf freiem Feld in Buchs bei Zürich entstand 1956 das Zentralersatzteillager der AMAG. Mitte der Sechziger Jahre war das Gelände in Schinznach Bad abermals an den Kapazitätsgrenzen angelangt, so, dass an der Eisenbahnlinie Deutschland-Italien im Birrfeld (AG) ein neues Auslieferungslager gebaut wurde. Am Standort Schinznach wurde aber nicht nur importiert, sondern auch montiert. Zwischen 1949 und 1972 wurden dort rund 30'000 ausländische Fahrzeuge komplett zusammengebaut. Die Montagetätigkeit er-

folgte in einer rechtlich eigenständigen Firma, der ASAG Automontage Schinznach AG, die wie die AMAG zur Walter Haefner Holding AG gehörte.

### Warum wurden Autos in der Schweiz montiert?

In der vom Krieg verschonten Schweiz war die Situation etwas anders als in der restlichen europäischen Automobilindustrie, die noch sehr von den Kriegswirren geschwächt war. Man wollte sich etwas leisten, die Nachfrage nach neuen Autos und das Geld waren da. Die englische und vor allem die amerikanische Autoindustrie konnten liefern. Doch was brachte ein Automobilhandelsunternehmen dazu, Fahrzeuge selber zu montieren? Wie häufig bei solchen Entscheidungen war der Fiskus Grund genug. Auf Komplettfahrzeuge aus den USA hatten die Schweizer Zollbehörden beinahe protektionistische Zolgebühren erhoben. Teilelieferungen hingegen waren sehr günstig, denn sie schafften Arbeitsplätze. Und so wurde aus der Not im

Laufe der Jahre eine Tugend, besser gesagt, ein Qualitätslabel. Die Fertigungsqualität der Rohkarossen, die besseren Ausstattungen, die Rostschutzbehandlung oder die zum Teil aus Schweizer Produktion stammenden Materialien machten die «Montage Suisse» so begehrt.

### Die Plymouth-Jahre

Die ersten zehn Montage-Jahre können als die «Plymouth-Jahre» bezeichnet werden. Bereits im ersten Montage-Jahr rollten 66 Fahrzeuge in Schinznach Bad vom Band, bis 1959 waren es über 7'100. Im Vergleich dazu eher bescheiden entwickelte sich damals die Anzahl Montagen anderer Marken wie Chrysler, DeSoto und Dodge. Anfang der Fünfziger war die Liefertreue aus Detroit sehr schlecht, da war man froh, dass zur Überbrückung und Auslastung auch über 500 Standard Vanguards gebaut werden konnten. Zudem wurden Ende der Fünfziger rund 1000 Einheiten des damals neuen, schnittigen Karmann-Ghia-Coupés in der Schweiz



Hart arbeiten kann ins Auge gehen. Deshalb verfügte die Automontage Schinznach AG über ein eigenes «Samariterzimmer» (oben).

Strassenkreuzer «made in Switzerland»: ein Plymouth Savoy (links).

montiert. Eher als Intermezzo kann die kurzfristige Produktion von Studebaker-Fahrzeugen ab 1959 bezeichnet werden. Der Konkurs der US-Gesellschaft verhinderte einen grösseren Erfolg.

#### Das Jahrzehnt der Valiants und Darts

Die «grossen Amischlitten» fanden bei der Schweizer Bevölkerung schon bald nicht mehr so starken Anklang. Europäische Alternativen waren kompakter und praktischer und der ebenfalls von der AMAG importierte VW Käfer hatte schon lange zum Siegeszug auf die Schweizer Strassen angesetzt.

Alternativen waren gefragt. Die Lösungen hiessen Anfang der 60er Jahre Chrysler Valiant und Dodge Dart. Zwei für damalige US-Verhältnisse kompakte Mittelklasselimosinen, angetrieben von Reihen-Sechszylindermotoren.

#### Konkurrenz im eigenen Haus – Das Ende

Gegen Ende der Sechziger Jahre verfiel die amerikanische Autoindustrie in Sachen Hubraum und Leistung wieder dem Gigantismus. Insbesondere die Schweizer Topographie war nicht gemacht für die amerikanischen «Muscle-Cars». So nahm das Interesse an den Valiants und Darts laufend ab. Gleichzeitig verfügte die AMAG mit den Modellen der von Volkswagen gekauften Audi NSU Auto Union AG plötzlich über ein neues, verbrauchsärmeres Angebot in der Mittelklasse und in der gehobenen Mittelklasse. Da die Nachfrage nach in der Schweiz montierten Fahrzeugen laufend abnahm, konnte die Automontage nicht mehr rentabel geführt werden. Die Montage in Schinznach Bad lief 1972 nach 29'227 Einheiten aus.