

Beginn: Vor über 70 Jahren startete die AMAG die Automontage in Schinznach-Bad

Die Schweiz kannte eine eigenständige Automobilproduktion mit Martini, Turicum und weiteren Karosseriebauern. In der Schweiz wurden edle Marken mit edlen Karosserien versehen. In der Schweiz wurden aber auch ausländische Fahrzeuge komplett montiert. So wurde Schinznach-Bad, eine kleine Gemeinde im Aargau, vor über 70 Jahren zu einem der grossen Automobilbau-Zentren der Schweiz. 1947 bot sich in Schinznach-Bad der Kauf eines Areals einer früheren Zementfabrik mit Fabrikationshallen an, welche bereits vor dem Zweiten Weltkrieg Konkurs gegangen war und während der Kriegsjahre wurden die Hallen als Stroh- und Heulager für die Armee genutzt. Im gleichen Jahr erfolgte der Umbau in eine für damalige Begriffe moderne Kleinmontageanlage für Automobile. Zwei Jahre später, 1949, begann die ASAG (Automontage Schinznach AG) mit der Montage der ersten Plymouth- und Standard-Limousinen.

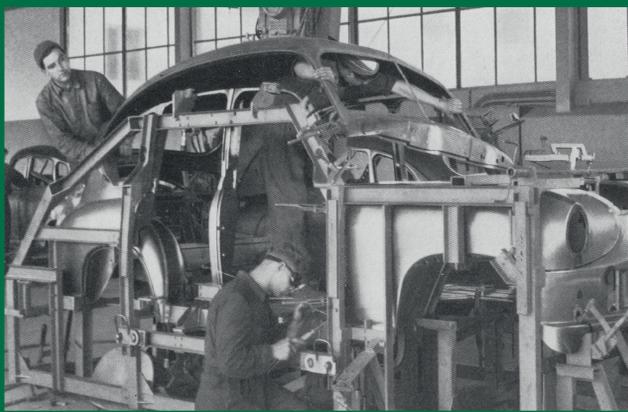
Doch was brachte ein Automobilhandelsunternehmen dazu, Fahrzeuge selber im eigenen Lande zu montieren? Wie so oft bei solchen Entscheidungen war der Fiskus Grund genug. Auf Komplettfahrzeugen aus den USA hatten die Schweizer Zollbehörden beinahe protektionistische Zollgebühren erhoben. Teilelieferungen hingegen waren sehr günstig, denn sie schafften Arbeitsplätze.



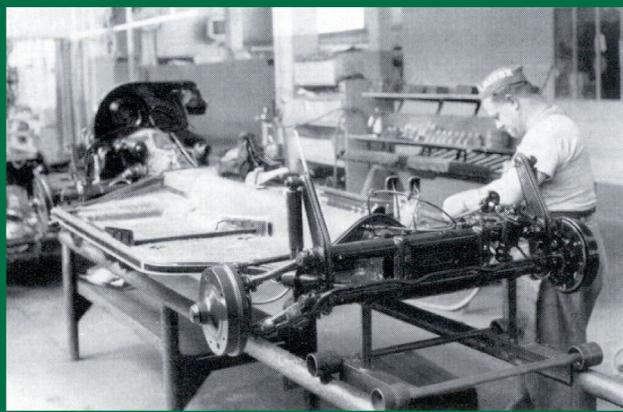
Die Automontage Schinznach AG im Jahr 1949.



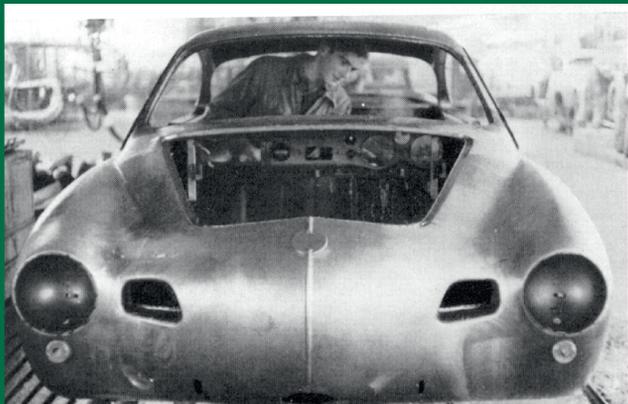
Der erste Bürotrakt in Schinznach-Bad steht bezugsbereit. Davor VW Käfer Typen des Jahrgangs 1949.



Karosserie Montage von Standard, Chrysler, Plymouth, Dodge und De Soto in Schinznach-Bad, ca. 1950.



Vorbereitungsarbeiten für die Montage eines VW Gia Karmann in Schinznach-Bad um 1958. Basis dafür war das Käfer Chassis.



Montagearbeiten am Armaturenbrett einer gelieferten Rohkarosserie eines VW Gia Karmann.



Vorbereitungsarbeiten für die Lackierung der Karosserien.

Automontage Schinznach-Bad AG – nicht AMAG

Auch wenn in der Wahrnehmung der Öffentlichkeit die AMAG in Schinznach-Bad Autos montiert hatte, so ist das juristisch nicht ganz korrekt. Die Montagetätigkeit erfolgte in einer rechtlich eigenständigen Firma, der ASAG Automontage Schinznach AG, die wie die AMAG zur Walter Haefner Holding AG gehörte. Aus der Not wurde im Laufe der Jahre eine Tugend. Was aus Kostengründen in Schinznach-Bad begann, entwickelte sich schon sehr schnell zu einem Qualitätslabel. Die Fertigungsqualität der Rohkarossen, die Rostschutzbehandlung, die Elektrik und die zum Teil aus Schweizer Produktion verwendeten Materialien waren deutlich besser als die Materialien, welche in der US-Fahrzeugproduktion in Detroit zur Anwendung kamen. Auch speziell für die Schweiz: «Montage Suisse»-Autos waren besser ausgestattet als ihre amerikanischen Vorbilder.

Willy Huter, einziger und langjähriger Direktor der Automontage Schinznach-Bad AG, brachte es schon in den Fünfzigerjahren auf den Punkt: «Die kleine Schrift «Montage Suisse», die wir auf allen von uns montierten Fahrzeugen anbringen, muss immer für höchste Qualität bürgen!». Im Jahr 1954 erfuhren alle Mitarbeitenden: «Vom allerersten Arbeitsgang an müssen die Facharbeiter in der Automontage sich bewusst sein, dass es ernst gilt und dass von der Qualität ihrer Arbeit der Verkaufserfolg, die Zufriedenheit der Kunden und die Sicherung der eigenen Existenz mit abhängen. Ein guter Mann hat seinen Stolz und seine Devise: «Ich pfusche nie!» – Der Plymouth «Suisse», man weiss es, zählt zu den besten Erfolgen auf dem Schweizer Markt.».



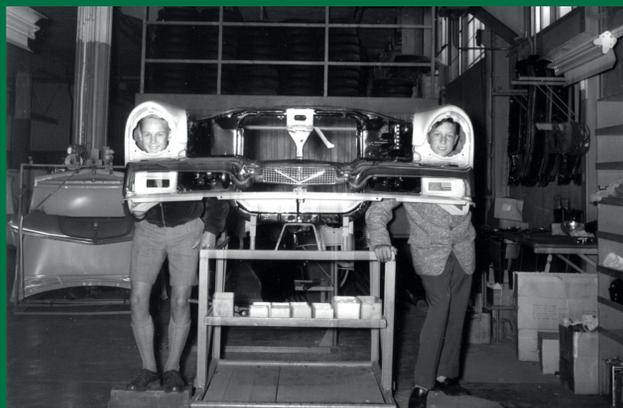
Willy Huter, Chef der Automontage von 1950 bis 1972.



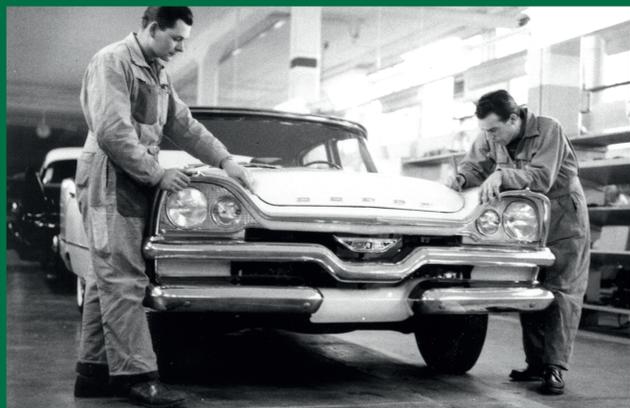
Montagehalle im Jahr 1957.



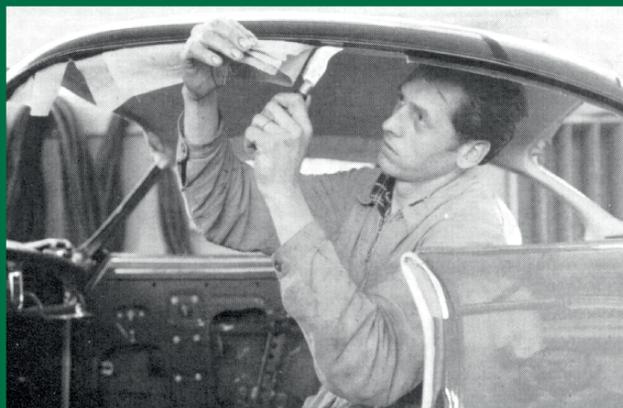
Chrysler Valiant 1959 «Made in Schinznach-Bad».



Neben der anspruchsvollen Arbeit blieb der Humor nicht auf der Strecke. Der Standort Schinznach-Bad war schon damals ein wichtiger Ausbildungsplatz für den Berufsnachwuchs.



Endkontrolle eines Dodge. Die Spaltmasse der «Montage Suisse» Dodge waren wesentlich präziser als die Spaltmasse der amerikanischen Originale.



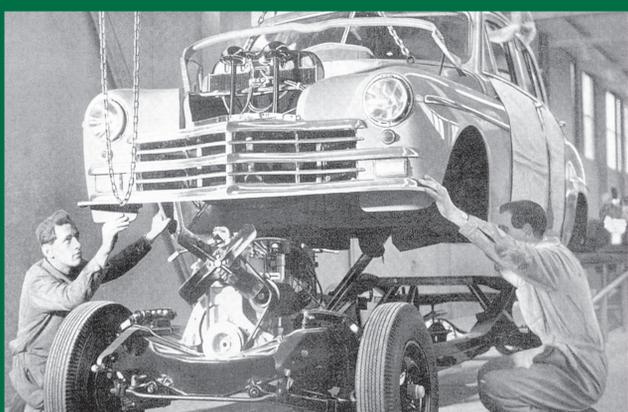
Exakte Dachhimmel Verklebung in geübter Handarbeit.

Die Plymouth-Jahre in der Automontage Schinznach-Bad (1949 bis 1969)

Die ersten zehn Montage-Jahre können als «die Plymouth-Jahre» bezeichnet werden. Bereits im ersten Montage-Jahr 1949 rollten in Schinznach-Bad 66 Plymouth vom Band. Bis 1959 wurden insgesamt 7 177 Plymouth gebaut. Im Vergleich dazu nehmen die 42 im Jahr 1951 produzierten Chrysler sowie die 252 von 1954 bis 1956 montierten DeSoto und die 270 von 1955 bis 1959 montierten Dodges eine kleine Rolle ein.

Erst ab 1967 wurde die Montage für insgesamt 216 Plymouth Barracudas wieder aufgenommen. Im Jahr 1969 rollte der letzte in der Schweiz hergestellte Barracuda vom Band.

«Das Amerikanerwagengeschäft ist in ein ganz neues Stadium getreten. Die Wagen sind länger, breiter und teurer geworden und daran muss sich die Kundschaft zuerst gewöhnen. Diese schönen und schnellen Wagen verkaufen sich nicht von selbst. Die Tendenz der heutigen Kaufinteressenten, auf Kosten des eigentlich ersehnten Komforts einen kleineren Wagen als den heutigen grossen Amerikaner anzuschaffen, muss überwunden werden.»



Der erste in Schinznach-Bad montierte Wagen war Ende 1949 ein zweitüriger Plymouth. Hier im Bild wird im Jahr 1952 die Karosserie eines Plymouth mit dem Chassis verbunden.



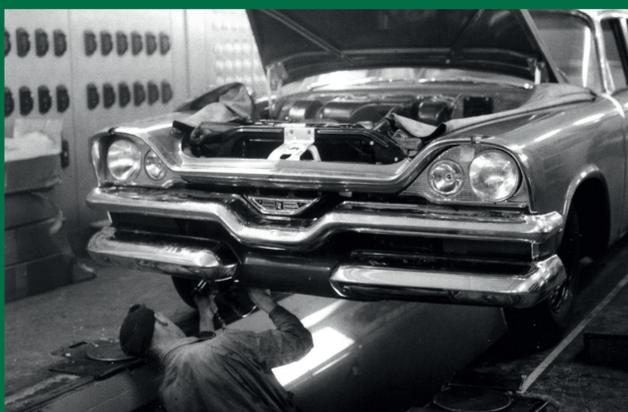
Während US-Teile ausgeladen werden verlässt ein Plymouth Savoy die Montagehalle.



Ein Dodge bei der Endabnahme.



Bei schönem Wetter wurden Sattlerarbeiten auch mal unter freiem Himmel ausgeführt.



Die letzten Montagearbeiten an einem Dodge.



Ein Plymouth Cranbrook von 1953.

Montage Standard Vanguard (1950 bis 1953)

Anfang der Fünfzigerjahre war die Liefertreue aus Detroit sehr schlecht. Da war man froh, dass zur Überbrückung und Auslastung auch über 500 Standard Vanguards gebaut werden konnten.

Bereits 1948 zeigte die AMAG am Automobilsalon in Genf mit dem Standard Vanguard, die erste Neuentwicklung der englischen Marke, die nichts mehr mit den Vorkriegsmodellen zu tun hatte. Der Vanguard war eine Entwicklung mit damals hochmoderner Pontonform. Innert kürzester Zeit gingen über 1000 Bestellungen ein – und kein einziges Fahrzeug konnte geliefert werden. Produktionsprobleme verhinderten eine rasche Lieferung – und als die ersten Wagen ein Jahr später eintrafen, waren sie mit einer Unzahl von Mängeln behaftet. So gelang es Haefner, die Engländer davon zu überzeugen, dass eine Schweizer Montage sinnvoll wäre.

Ab 1949 erhielt die AMAG dann Bausätze der Autos, die in der neueröffneten «Automontage Schinznach-Bad AG» fertig montiert wurden. So konnte die AMAG ein qualitativ besseres Modell als das Original anbieten. Doch die Vorbereitungsphase war steinig. So lieferte das Werk in Coventry alles falsch, was nur falsch geliefert werden konnte. Erst eine Überwachung der mit Montageteilen gefüllten Kisten im englischen Werk durch Mitarbeitende der AMAG brachte Abhilfe.



Ein Standard Vanguard verlässt die Montagehalle.



In der Spenglerei der Automontage wurden die Einzelteile von Hand zu einer fertigen Karosserie zusammengefügt.



Standard Vanguard in der hochmodernen Pontonform am Automobilsalon Genf.



AMAG und Kunden am Rundrennen in Erlen/TG mit Standards Vanguards.

Standard

«VANGUARD»

40 PS - 600 Devisen-PS
 Ölgebläsemotor
 Alle Vorrichtungen synchronisiert
 Sicherheits-Schaltung - Lenk- oder richtungsabhängig
 Hydraulische Lenkwerk-Steuerung
 Einzel-Vorderachsaufhängung mit Spindel- und Spiralfederung
 Hintere Ganzstahl-Karosserie
 Längslenker
 Höchstgeschwindigkeit: ca. 150 km/h
 Benzinspeicherbehälter: ca. 100 l (100 km)
 Klimaanlage - Heizung
 Eingebaute Lüfter (extra)

5/6 PLÄTZER

PREIS

FR. 10'520.-

NEUE AMAG ZÜRICH UTOQUAI 47

Generallieferant für die Schweiz

AMAG, Wilsch, Göttsch	BRUNO, G. Krieger	LAUBER, Garage des Heurietens	ST. GALLEN, J. Müller	ST. GALLEN, H. Müller
BRUNO, G. Krieger	BRUNO, G. Krieger	LAUBER, Garage des Heurietens	ST. GALLEN, J. Müller	ST. GALLEN, H. Müller
BRUNO, G. Krieger	BRUNO, G. Krieger	LAUBER, Garage des Heurietens	ST. GALLEN, J. Müller	ST. GALLEN, H. Müller
BRUNO, G. Krieger	BRUNO, G. Krieger	LAUBER, Garage des Heurietens	ST. GALLEN, J. Müller	ST. GALLEN, H. Müller
BRUNO, G. Krieger	BRUNO, G. Krieger	LAUBER, Garage des Heurietens	ST. GALLEN, J. Müller	ST. GALLEN, H. Müller



Die ersten 10 für die Schweiz bestimmten Standard werden, nicht ohne Tücken, über winterliche Strassen von Le Havre in unser Land anfangs Januar 1946 transportiert.

Montage VW Karmann-Ghia (1957 bis 1960)

Als Ende der Fünfzigerjahre die amerikanischen Fahrzeuge immer grösser wurden, war man in Schinznach-Bad dankbar, dass rund 1098 Einheiten des damals neuen, schnittigen Karmann-Ghia-Coupés in der Schweiz montiert werden konnten. Karmann liess bei Ghia in Turin ein Fahrzeug auf Käfer Chassis entwickeln. Obwohl der Direktor der Volkswagen AG grundsätzlich nie fremde Aufbauten auf der Käfer Plattform haben wollte, überzeugte das Ergebnis. Und im Unterschied zu allen anderen Karosseriebauern, die damals den Käfer optisch veränderten, erhielt Karmann grünes Licht – und vor allem die notwendigen Teile, um den Karmann-Ghia zu bauen. Der Karmann-Ghia wurde über die Volkswagen Organisation weltweit vertrieben.

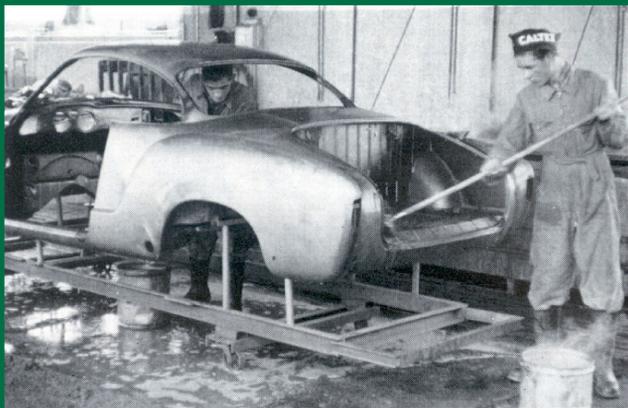
Als das Coupé 1955 der Öffentlichkeit präsentiert wurde, war die Reaktion so überwältigend, dass Karmann mit der Produktion gar nicht nachkam. Darum war man in Osnabrück – zur Entlastung des eigenen Werks – froh, dass die Automontage Schinznach AG freie Montagekapazitäten hatte. Während die Amerikaner komplett in Einzelteilen angeliefert wurden, lieferte Karmann komplette Rohkarossen in die Schweiz, die hier noch mit Türen und Hauben versehen wurden. Nach Korrosionsschutz und Lackierung fand in der Schweiz somit «nur» die Endmontage statt.



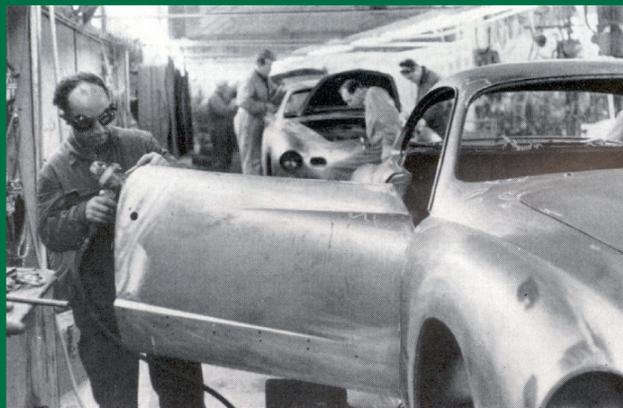
Die Karosserie und das Chassis eines Karmann-Ghia werden miteinander verbunden.



Die angelieferte Rohkarosserie wurde an vielen Stellen nachgearbeitet, um den hohen Qualitätsansprüchen der Montage in Schinznach-Bad zu entsprechen.



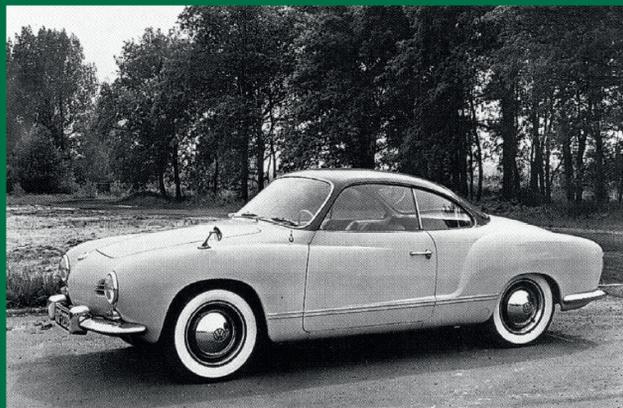
Die fertigen Karosserien wurden von Hand für das weitere Verarbeiten in der Lackiererei gründlich gereinigt.



Schon damals wurden Druckluft Schleifwerkzeuge für die Nachbearbeitung der Karosserie verwendet.



Nacharbeiten an einer von 1098 lackierten Ghia Karmann Karosserien.



Fertiger VW Ghia Karmann montiert in Schinznach-Bad.

Die Jahre im Zeichen von Valiant und Dodge Dart (1960 bis 1972)

Die Schweizer fanden die grossen Amis nicht mehr so praktisch, europäische Alternativen waren kompakter und zeitgemässer. Der ebenfalls von der AMAG importierte VW Käfer hatte schon lange zum Siegeszug auf Schweizer Strassen angesetzt. Alternativen waren gefragt. Die Lösungen hiessen 1960 bzw. 1961 Chrysler Valiant und Dodge Dart, zwei für damalige US-Verhältnisse kompakte Mittelklasselimousinen, angetrieben von Reihen-Sechszylindermotoren. Die AMAG positionierte den Valiant sogar als eigenständige Marke. Damit sollte klar gezeigt werden, dass der Valiant kein grosses «Amischiff» war.

Bis zur Einstellung der Montagetätigkeit in Schinznach-Bad wurden rund 14 000 Valiant gebaut. Der Dodge Dart, bautechnisch ein Schwestermodell des Valiant, brachte es auf rund 700 Einheiten. «Montage Suisse – Mehrwert durch Schweizer Montage» lautete der Werbespruch. Und wenn man die Bauzeit vom amerikanischen und dem Schweizer Fliessband vergleicht, mag da was dran sein: Die Amerikaner investierten 6 Arbeitsstunden in den Bau eines Valiant, die AMAG hingegen 148!



Exakte Handarbeit in der Automontage Schinznach-Bad 1962: Letzter Schliff vor der Auslieferung. Acht neue Plymouth Valiant verlassen täglich die kleine Montage.



Der Chrysler Ausstellungsstand am Genfer Autosalon 1962. Vorne die damals beliebten Plymouth Valiant und Dodge Dart, beide in Schinznach-Bad montiert.



Dodge Dart Werbeinserat aus dem Jahr 1964.



Dodge Dart 1970 kurz vor Ablieferung im Schauraum des Händlers.

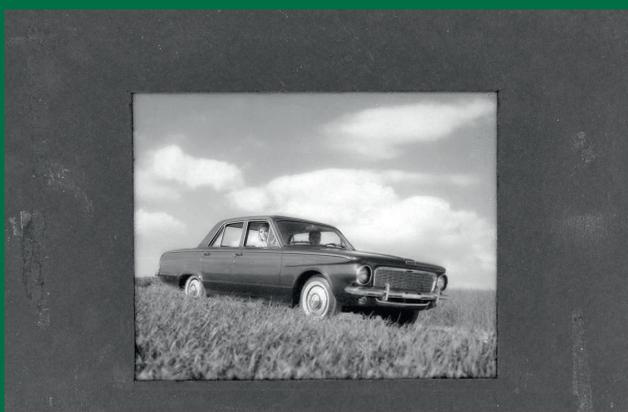


Foto aus dem AMAG Werbearchiv eines Chrysler Valiant.



Werbeinserat Chrysler Valiant 1959 «Ein Freudensprung des berühmten Tänzers und Paramount-Stars Fred Astair über den neuen Chrysler-Valiant».

Konkurrenz im eigenen Haus – Das Ende der Automontage Schinznach AG in 1972

Gegen Ende der Sechzigerjahre verfiel die amerikanische Autoindustrie wieder dem Gigantismus, diesmal in Sachen Hubraum und Leistung. Mit Verlaub darf wohl gesagt werden, dass die Fahrwerke und Bremsen dieser Fahrzeuge den Motorenleistungen nicht gerecht wurden. Insbesondere die Schweizer Topographie war nicht gemacht für die so genannten amerikanischen «Muscle Cars». So nahm das Interesse an den Modellen Valiant und Dart laufend ab. Gleichzeitig hatte die AMAG mit der von Volkswagen gekauften Audi NSU Auto Union AG plötzlich mit Audi 90, Audi 100 oder NSU RO 80 ein neues, verbrauchsärmeres Angebot in der Mittel- und gehobenen Mittelklasse.

Die Nachfrage nach in der Schweiz montierten Fahrzeugen schwächte sich stetig ab und die Automontage konnte nicht mehr rentabel geführt werden. Hatte die Montage in Schinznach mit einem Plymouth begonnen, so lief sie 1972 nach 29 227 Einheiten auch mit einem Plymouth, einem Plymouth Valiant, aus. Der Importvertrag für Fahrzeuge des Chryslerkonzerns lief noch bis 1980.

Jahr	Plymouth	Barracuda	Chrysler	DeSoto	Dodge	Valiant	Coupe	Dart	Dart HT	Demon	Studebaker	Standard Vanguard	Karmann	Total
1949	66	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	66
1950	348	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	170	0	518
1951	456	0	42	0	0	0	0	0	0	0	0	215	0	713
1952	825	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	113	0	938
1953	1'085	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	1'115
1954	1'055	0	0	96	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1'151
1955	1'199	0	0	144	12	0	0	0	0	0	0	0	0	1'355
1956	967	0	0	12	150	0	0	0	0	0	0	0	0	1'129
1957	587	0	0	0	72	0	0	0	0	0	0	0	138	797
1958	385	0	0	0	12	0	0	0	0	0	0	0	552	949
1959	204	0	0	0	24	0	0	0	0	0	312	0	288	828
1960	0	0	0	0	0	840	0	0	0	0	72	0	120	1'032
1961	0	0	0	0	0	996	0	648	0	0	72	0	0	1'716
1962	0	0	0	0	0	1'140	0	504	0	0	0	0	0	1'644
1963	0	0	0	0	0	1'248	0	672	0	0	0	0	0	1'920
1964	0	0	0	0	0	1'680	0	240	0	0	0	0	0	1'920
1965	0	0	0	0	0	1'200	0	432	0	0	0	0	0	1'632
1966	0	0	0	0	0	1'320	0	264	0	0	0	0	0	1'584
1967	0	24	0	0	0	1'392	0	192	0	0	0	0	0	1'608
1968	0	72	0	0	0	1'130	0	312	0	0	0	0	0	1'514
1969	0	120	0	0	0	1'006	0	240	0	0	0	0	0	1'366
1970	0	0	0	0	0	864	216	312	0	0	0	0	0	1'392
1971	0	0	0	0	0	564	264	360	72	0	0	0	0	1'260
1972	0	0	0	0	0	480	144	264	96	96	0	0	0	1'080
Total	7'177	216	42	252	270	13'860	624	4'440	168	96	456	528	1'098	29'227

Am Standort Schinznach wurden die Montagearbeiten eingestellt. In den Montagehallen befinden sich heute – nach mehreren Umbauten – eine grosse Werkstatt mit Spenglerei, Lackiererei und Ersatzteillager. Schinznach-Bad ist heute, nach bald 60 Jahren, noch immer ein wichtiger Standort der AMAG Gruppe – mit grossem Garagenbetrieb und dem Ausbildungszentrum des Importeurs.



AMAG Classic – Ihr Partner für Service und Reparaturen von Young- und Oldtimern aller AMAG Marken inklusive Fahrzeuge aus der Automontage Schinznach, welche zwischen 1949 und 1972 montiert wurden.



AMAG Schinznach-Bad heute – Ihr Mobilitätspartner für Personenwagen, Nutzfahrzeuge, Occasionen, Young- und Oldtimer, VW Camper und Zubehör, Fahrzeugaus- und aufbauten, Serviceleistungen, Karosseriereparaturen, Fuhrparkmanagement und AMAG Bistro Restaurant.