



Dieser Blitz-Mannschaftswagen von 1973 läuft heute bei Clubfreund Mattia Ferrari im Tessin

# Volles Programm

## Die bewegte Geschichte des Karosseriebauers Voll aus Würzburg

Die folgende Geschichte wurde gleich von mehreren Seiten angestoßen: Nils Kupetz \*3002 und Matthias Steckmann \*1973 haben im vergangenen Jahr einiges zur Historie des Ascona C Cabrios recherchiert, gefertigt bei Hammond & Thiede in Würzburg. Die ersten Cabrios trugen noch ein Typenschild von Voll, dem Unternehmen, aus dem Hammond & Thiede hervorgegangen ist. Doch während sich wenigstens einige Informationen über die Historie dieses Karosseriebauers auftreiben ließen, haperte es lange am Bildmaterial. Dann schick-



te Jochen Schramm \*1122 einen Stapel originaler Aufnahmen. Beteiligt an der „Ausgrabung“ war auch Henning Zaiss \*2604. Die Suche nach einem Titelbild führte schließlich über Eckhart Bartels \*100 zu Mattia Ferrari \*782, der einen Blitz-Mannschaftswagen mit Aufbau von Voll aufbewahrt und restauriert hat.

### Die Anfänge

Gegründet wurde das Unternehmen 1926 von Josef Voll als Reparaturwerkstatt in Würzburg. Wodurch die Aufnahme der Herstellung eigener Karosserien veranlasst worden ist, lässt sich nicht mehr nachvollziehen. Omnibusse wurden anfangs bei Voll gebaut, es folgten Sonderaufbauten

aller Art, teils in Kleinserie, teils als Einzelanfertigungen auf Kundenwunsch. Feuerwehren, Polizei und THW bestellten ihre Aufbauten bei Voll, wo aber auch Verkaufsfahrzeuge gefertigt wurden, Notarzt- und Geländewagen, Konferenzbusse und Wohnmobile.

### Vom Opel Blitz zum Ascona C Cabrio

Der Opel Blitz bildete eine tragende Säule des Voll-Programms, das neben Sonderaufbauten aller Art zeitweise auch die Lohnfertigung des Blitz-Fahrerhauses umfasst hat. Es ist wahrscheinlich, dass der Ende der sechziger Jahre kleiner werdende Marktanteil des legendären Lasters zu den Schwierigkeiten beigetragen hat, in die Voll schließlich geraten ist. Immerhin 518 Mitarbeiter standen dort im Jahr 1984 in Lohn und Brot, die Auslastung war gut, aber die Erträge gingen zurück. Im Folgejahr wurde Voll von der im englischen Dover beheimateten Ham-





mond Group übernommen. Heute würde man dieses Unternehmen als Finanzinvestor bezeichnen, doch die von Hammond vorgenommenen Weichenstellungen waren richtig und durchaus auf Nachhaltigkeit ausgerichtet: Wenn sich mit LKW-Aufbauten nicht mehr genug verdienen lässt, kommen eben PKW ins Programm, Cabrio-Umbauten auf der Basis des Opel Ascona C. Auch mit den unrentablen Herstellabläufen machte Hammond Schluss, die Fertigung wurde auf das rationelle Fließband umgestellt. Sechs Jahrzehnte nach Opel, Voll scheint ein sehr konservativ geführtes Unternehmen gewesen zu sein.

Schon im Juni 1985 wurde das eintausendste Cabrio ausgeliefert, bald sorgte der Bau des Corsa Spiders für die Firma Michalak für weitere Auslastung. Auf den ersten Blick etwas seltsam wirkt die Entscheidung, ab 1987 den konzeptionell dem Ascona ähnlichen Toyota Celica ebenfalls zum Cabrio umzubauen, doch dabei handelte es sich wie beim Corsa um Lohnfertigung. Auch den Porsche 928 haben die Würzburger aufgeschnitten, zur











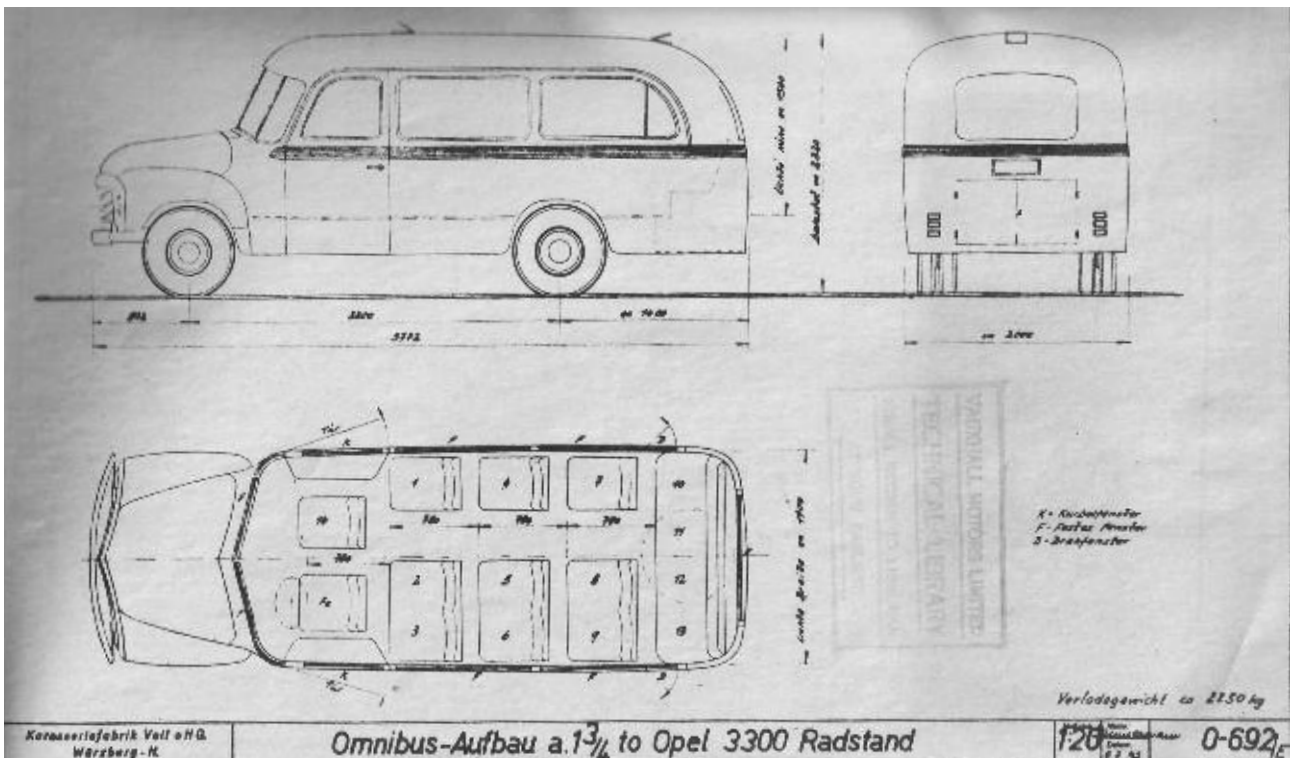
geworden wäre als der in Großserie gebaute MX-5. Mazdas Glück, Volls Pech, und auch der Absturz von Unternehmen wie Karmann oder Bertone findet seine Ursache wenigstens teilweise im Erfolg des japanischen Sportlers. Voll blieb keine andere Wahl als die Cabrio-Fertigung aufzugeben. 1991 kam es zu einer Massenentlassung. Die Sanierung schlug fehl, weil es nicht gelang, ein ausreichend ertragsstarkes neues Produkt am Markt zu etablieren. Voll versuchte es zuletzt mit Kühlfahrzeugen. 1992 endete die Geschichte der





Karosseriefabrik in Würzburg. Verwechselt wird Voll hin und wieder mit Voll & Ruhrbeck. Dieses 1920 in Berlin gegründete Unternehmen hat aber nie den Blitz eingekleidet, sondern nur PKW karosiert und nach 1945 den Betrieb nicht wieder aufgenommen.





Randalierende Studenten sollte der Blitz in Schach zu halten helfen, doch im Tessin gab es keine



Es lebt sich alles in allem problemlos mit dem Blitz, berichtet Mattia. Nur die Größe bereitet immer wieder Probleme beim Unterstellen, oft muss der Blitz draußen übernachten und schneit dann schon mal ein

### Ein Blitz von Voll heute

1973 wurde der Blitz in den Dienst der Tessiner Kantonspolizei gestellt, der auf unserem Titelbild zu sehen ist. Vermutlich unter dem Eindruck der 1968 in verschiedenen europäischen Städten einsetzenden Studentenunruhen orderte die Kantonspolizei gleich drei solcher Mannschaftswagen bei Voll, inklusive bei Bedarf zu montierender Schutzgitter für die Scheiben. Doch die Tessiner ver-

sprünge keine Neigung, Mannschaftswagen und Polizisten mit Pflastersteinen zu bewerfen, und so blieb das erste Leben des Blitz-Busses ein ruhiges. 1987 wurde er an einen Verein mit dem wohlklingenden Namen Croce Verde Bellinzona verkauft. Wörtlich übersetzt grünes Kreuz, es handelt sich um einen Rettungsverein. Dessen damaliger Präsident Mattia Ferrari \*782 den Mannschaftswagen

schließlich 1997 als Liebhaberstück übernommen und restauriert hat. Heute trägt der Blitz die Opel-Farben gelb und weiß. Seine vollständige Geschichte steht im Opel-Jahrbuch 2003.

Text: Stefan Heins \*1662  
Fotos: Archiv Jochen Schramm \*1122, Adam Ferrari \*3564





*Die Sitzbänke wurden neu bezogen, und die Fotoaufnahmen hat Boxer Darco bewacht*



*In den beiden Heckscheiben spiegelt sich die Schweizer Bergwelt*