

Aufgetauchte Zwergenwelt



MICRO-CAR-TREFFEN An der weltgrössten Zusammenkunft einstiger Kabinenroller und Rollermobile im Aargau gab es Trouvaillen zu sehen. Und sehr seltene Modelle.

ROGER GLOOR

Offiziell heissen eigentlich nur Japans steuer- und parkierbegünstigte Winzlinge Micro-Cars. In Europa sprach man in der Nachkriegszeit von Kabinenrollern, Rollermobilen oder einfach Kleinstautos. Um solche historische wie heroische Zwergenautos ging es am ersten Mai-Wochenende im aargauischen Wohlten anlässlich des 9. internationalen Micro-Car-Treffens.

Nach dem Zweiten Weltkrieg galt es, dem Geld- und Rohstoffmangel die Stirn zu bieten. Ein Grossteil der auf-

hol- und reisebedürftigen Bevölkerung musste sich zunächst mit dem Motorrad begnügen. Um ihr ein Dach über dem Kopf zu bieten, entwickelten findige Konstrukteure drei- und vierrädrige Kleinstvehikel, die ein Stück weit automobilen Komfort mit Motorradtechnik kombinierten. Dem Antrieb dienten somit überwiegend Zweitaktmotoren mit einem oder zwei Zy-

lindern und stets luftgekühlt. Manche dieser schnatternden und räuchernden Zwergenautos entsprachen der später viel bewunderten Mittelmotorbauweise.

HOCHBURG Deutschland wurde zur Hochburg dieser Fahrzeugsparte: Champion- und Kleinschnittger-Kleinstautos (ab 1950), Fuldamobil-Dreiräder, Messerschmitt-Ka-

binenroller und Meyra-Dreiradautos (ab 1953), Brütsch und Kroboth (ab 1954), Gogomobil (ab 1955), Heinkel und Hoffmann-Kabinen (ab 1955), Spatz und Victoria (ab 1956) sowie Zündapp (1957/58). Hinzu kam vom einzigen traditionellen Autohersteller der in Italien entwickelte BMW Isetta (ab 1955).

In Frankreich hiessen analoge Fabrikate Bernardet, Boitel, Deshais, Galy, Inter, Julien, Mochet, Reyonnah, Rolux, Rovin und später auch Vespa, und die Engländer hatten ihre Berkeley, Bond, Coronet, Frisky, Gill, Gordon, Larmar, Reliant, Scootacar

Alle vier Jahre wird die versunkene Welt der Micro-Cars ans Tageslicht geholt.

FORTSETZUNG AUF SEITE 26



- 1 Englischer Sportflitzer im Miniformat: Berkeley BA 60, 1957 (Anzani-Motor, 2 Zyl., 322 cm³, 15 PS).
- 2 Einsitzer bzw. mit Schlafanhänger: vorne Brütsch Mopetta, 1957 (Frontantrieb, 1 Zyl., 50 cm³); hinten BMW Isetta, 1959 (Viertakt-1-Zyl., 295 cm³, 13 PS).
- 3 Besonders klein und rar: Kroboth Allwetterroller, 1954 (Motor Fichtel & Sachs, 1 Zyl., 197 cm³, 10 PS).
- 4 Ein Ei kommt geflogen: Fuldamobil S4, 1957 (Ilo-Motor, 1 Zyl., 191 cm³, 10 PS).
- 5 Mit dem Türschloss auf dem Dach: Bond Bug 700 ES, 1972 (Reliant-4-Zyl., 701 cm³, 31,5 PS).
- 6 Charaktergesichter aus Österreich: links Felber Autoroller TL 400, 1954 (Rotax-Motor, 2 Zyl., 398 cm³, 15 PS); rechts Libelle Allwetter-Autoroller, 1954 (Rotax-Motor, 1 Zyl., 200 cm³).
- 7 In Berlin restauriert: Maico Champion, 1957 (Heinkel-Viertaktmotor, 2 Zyl., 396 cm³, 15 PS).
- 8 Vor einer Messerschmitt-Gruppe: links Rovin D2, 1948 (wassergekühlter Viertakt-Boxermotor, 2 Zyl., 425 cm³, 9 PS); rechts Fuldamobil S7, 1960 (Ilo-Motor, 1 Zyl., 191 cm³, 10 PS).
- 9 Der renntauglich Schärfste von allen: FMR Tg 500, 1959 (Sachs-Motor, 2 Zyl., 494 cm³, 25+ PS).



10



11



12

FORTSETZUNG VON SEITE 25

und Unicar. Zahlreich waren auch die zollgeschützt in Spanien gebauten Kleinstwägelchen, allen voran der Voisin Biscuter. Doch alle verschwanden über kurz oder lang wieder vom Markt, um ihren Platz den angestammten Autoherstellern und deren «normalen» Kleinwagen zu überlassen.

VERDIENSTVOLL Den Aargauer Micro-Car-Freunden

um Initiant Bernhard Taeschler ist es hoch anzurechnen, dass sie alle vier Jahre diese längst versunkene Welt der Minimalautos ans Tageslicht zurückholen und sie für ein Wochenende der verwöhnten Nachwelt vor Augen führen: mit ihren knatternden und luftbelastenden Töffmotörchen, ihren bescheidensten Komfortmerkmalen und dem kaum vorhandenen Insassenschutz. Angefangen hatte alles im Jahre 1972, als Bernhard

Taeschler zum Schrecken seiner Mutter in einem eben in St. Gallen für 200 Franken erstandenen Messerschmitt KR 200 des Jahrgangs 1956 nach Hause kam. Binnen kurzem infizierte er seinen Freundeskreis mit dem Kabinenroller-Virus, und 1976 fand am Hallwilersee das erste Treffen mit 50 Micro-Cars aus der Schweiz sowie 3 aus Deutschland statt.

Dem Ruf zum 9. Micro-Car-Treffen hatten Bernhard Taeschler – inzwischen Präsi-

dent des ACS Mitte (AG/SO/ZG) – rund 150 Besitzer aus ganz Europa Folge geleistet. Nebst (teils auf dem Anhänger hingebachten) Rollermodellen waren auch einige vollwertige Kleinautos mit von der Partie wie Fiat 500, Autobianchi, BMW 700, Gutbrod, NSU und – als einziger offizieller Micro-Car – jener Subaru 360 von 1968, den sich Walter Frey als Subaru-Importeur in seine Sammlung holen liess.

BEGEGNUNGEN DER SELTENEN ART

MARKEN Das grösste Kontingent stellten am 9. Micro-Car-Treffen die Messerschmitt mit 32 Meldungen (+10 FMR Tiger) und die BMW Isetta mit 22 (+6 BMW 600). Nachstehend ein paar Perlen aus dem Raritätenkabinett:

FMR Tg 500: Fritz Fend, Konstrukteur der Messerschmitt-Kabinenroller, hatte 1957 das Messerschmitt-Werk übernommen und die Fahrzeug- und Maschinenbau GmbH Regensburg gegründet. 1958 entstand das Topmodell FMR Tg (Tiger) 500 mit vier Rädern und bis 25 PS. Gemäss Bernhard Taeschler, der mit seinem Tg 500 sogar Oldtimerrennen fährt, werden für Topexemplare bis 80 000 Franken bezahlt.

Kroboth: Die meisten anderen Rollermodelle

bleiben dagegen auch für kleine Budgets erschwinglich. Oder sie sind so selten wie der in bloss 30 Exemplaren gebaute Kroboth-Allwetter-Roller (mit Verdeck und Einsteckfenster), von denen immerhin noch zwei erhalten sind. **Felber:** Von 1952 bis 1954 baute der Wiener Seitenwagenhersteller A. Felber rund 400 Felber Autoroller, ein Cabriolimousinchen mit zwei Einzelsitzen und unverwechselbar geformter Stahlblechkarosserie. Die Fabrikate Felber und Libelle fanden zu ihrer Zeit nicht einmal Eingang im Jahreskatalog der AR (wohl aber im neuen Buch «Alle Autos der 50er-Jahre»). **Libelle:** Die Zwergautos besaßen noch treffende Namen: So wie der FMR Tiger Taten gleich auf den Asphalt gekrallte Ausle-

geräder besitzt und der Zündapp Janus tatsächlich zwei Gesichter hat, so fällt bei der Libelle aus Innsbruck das nadellange Heck auf. **Berkeley:** Diese Marke wurde in England von einer Wohnwagenfirma hergestellt, und ihre Kunststoff-Sportwagenkarosserie zählte zum Attraktivsten, das die Welt der Kleinstautos zu bieten hatte. Zudem besaßen die Berkeley in ungewohnter Weise Frontantrieb. **Bond:** Diese Firma aus dem englischen Preston baute ausgewachsene Sportwagen und Mini-Car-Kleinstautos und als deren Ablösung ab 1970 den Bug; weiterhin mit vorderem Einzelrad, aber mit futuristischer Einvolumentkarosserie, deren Mittelteil zum Ein- und Ausstieg gesamthaft anzuheben war.

Inter: Wie der Messerschmitt war der Inter aus Lyon eine Schöpfung von Flugzeugingenieuren. Er besitzt einen Gyrostarter: Auf Knopfdruck bringt Batteriestrom den Dynamo auf Touren, worauf mit einem Hebel der Motor an den Dynamo angekuppelt und zum Laufen gebracht wird. Der Besitzer zeigte uns Fotos vom Rostwrack, das er neu aufbaute. **BMW Isetta:** Eine Probefahrt vor einigen Jahren verlangte Angewöhnung an die Schaltung. Allein auf weiter Flur wars lustig; im Verkehr fühlte man sich an den Rand gedrängt. Vermutlich würde man bei dauerndem Gebrauch Verfolgungswahn anheim fallen. 1956 kostete ein BMW Isetta ab 3550 Franken, während ein VW Standard für 5575 Franken zu haben war. **AR**

10 Mit Tandem- oder üblichen Parallelsitzen: v. Inter 175A, 1956 (Ydral-Motor, 1 Zyl., 175 cm³, 8 PS), dahinter Heinkel Kabine 150, 1957 (Viertakt-Eigenmotor, 1 Zyl., 174 cm³, 9 PS).

11 Michelotti- vs. Janus-Design: links Frisky Sports Convertible, 1958 (Villiers-Motor, 2 Zyl., 325 cm³, 18 PS); rechts Zündapp Janus, 1957 (Eigenmotor, 1 Zyl., 248 cm³, 14 PS).

12 Kantig-skurkil mit zwei Stützrädern: Mini Comtesse, 1974 (überraschte mit Elektroantrieb!).