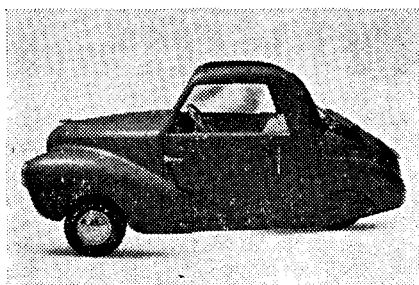
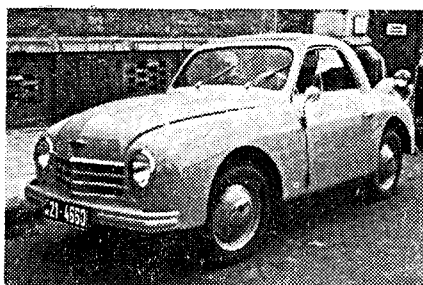


die auftauchten und über kurz oder lang wieder verschwanden



Wie Unkraut schossen nach dem Krieg in Italien die Kleinwagen aus dem Boden. Das Dreirad Atomo starb jung.



Auch ein Einspritzmotor konnte den an sich vernünftigen Gutbrod Superior nicht vor dem Ende retten. (Seifert)

Strassenzwerge abgeschlagen

Zu laut. Eine weitere Folge der zu kleinen Motoren ist ihre übermässige Geräuschkulisse, die sich mit derjenigen der Motorroller vergleichen lässt, die zum Teil ähnliche Motoren besitzen.

Zu teuer. Die Einsparungen, die bis zum Exzess getrieben wurden, genügten nicht, um die Verkaufspreise wesentlich unter diejenigen der normalen Klein-Viersitzer zu senken.

Verpuffte Genialität

Auf Prämissen, die sich in der Folge als falsch erwiesen, bauten Dutzende von Konstrukteuren auf. Einige unter ihnen brachten wirklich hervorragende und in der Geschichte der Technik bedeutsame Entwürfe und Ideen hervor. So gingen besonders französische Ingenieure, angespornt von der Gesellschaft «L'Aluminium Française» mit Raffinement hinter die Aufgabe, durch die Verwendung von Leichtmetall Gewicht zu sparen. Ja selbst die Idee des zusammengeballten Hecktriebblocks, die in den heutigen Kleinwagen millionenfach Urständ feiert, wurde in den zwanziger Jahren in Veröffentlichungen von Dipl.-Ing. Josef Ganz erstmals für Kleinstfahrzeuge vorgeschlagen. Das dornenreiche Problem der Federung leichtester Automobile regte Spezialisten

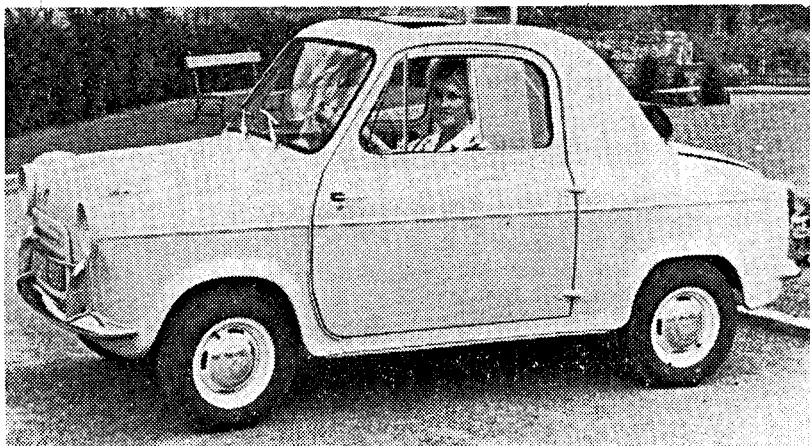
wie J. A. Grégoire und M. A. Julien zu neuen Ideen an. Aber das Fundament erwies sich als zu schwach, und von den Ideen profitierten schliesslich die Fabrikanten grösserer Wagen.

Der Kabinenroller

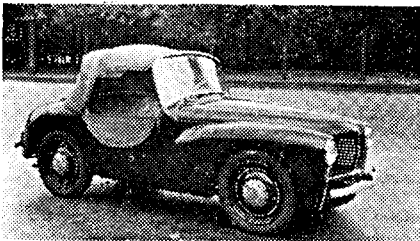
Eine Zeitlang schien es, als ob der Motorroller in seinem automobilen Gegenpart mit drei oder vier Räder einen dauernden Platz im Verkehr finden könnte. Hätte die Entwicklung den gleichen Weg nach mehr Raum, Komfort und Leistung eingeschlagen, den der Automobilbau im Grossen ging, so hätte der Kabinenroller vielleicht auch heute noch ein grosses Anwendungsgebiet. Aber nach vielversprechenden Ansätzen ist er auf seinem Niveau von 1957 stehen geblieben.

Die Zukunft? Ein neues Argument spornt zur Beschäftigung mit der Kleinstwagenidee an: Der Platzmangel im fließenden und ruhenden Stadtverkehr. Wenn es gelingt, die Anforderungen an ein kleines, vollgültiges Stadtauto auf einer Fahr- und Standfläche von rund 1,5 x 2 Meter zu verwirklichen, dann kann der Kleinstwagen — zum erstenmal in seiner schwierigen Geschichte — auf Morgenröte hoffen.

Zu klein darf auch der grosse Fabrikant nicht bauen



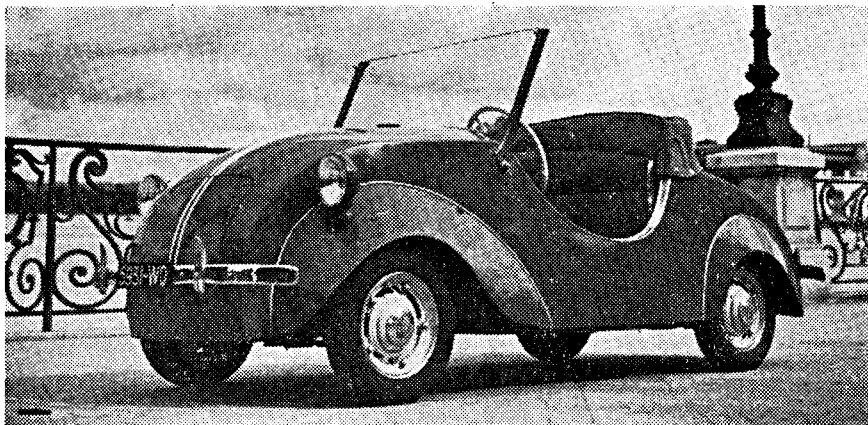
Vor wenigen Monaten ging auch die Rechnung des französischen Vespa-Kleinwagens nicht mehr auf. Der Rollerfabrikant Piaggio hatte übersehen, dass im kleinen Zweisitzer keine Zukunftsmöglichkeiten liegen. Oder erstet er in Deutschland wieder neu?



Recht nett wäre der kleine Zweisitzer der Chaousson-Werke gewesen. Auch über ihn wurde das vernichtende Urteil gefällt: Zu klein!

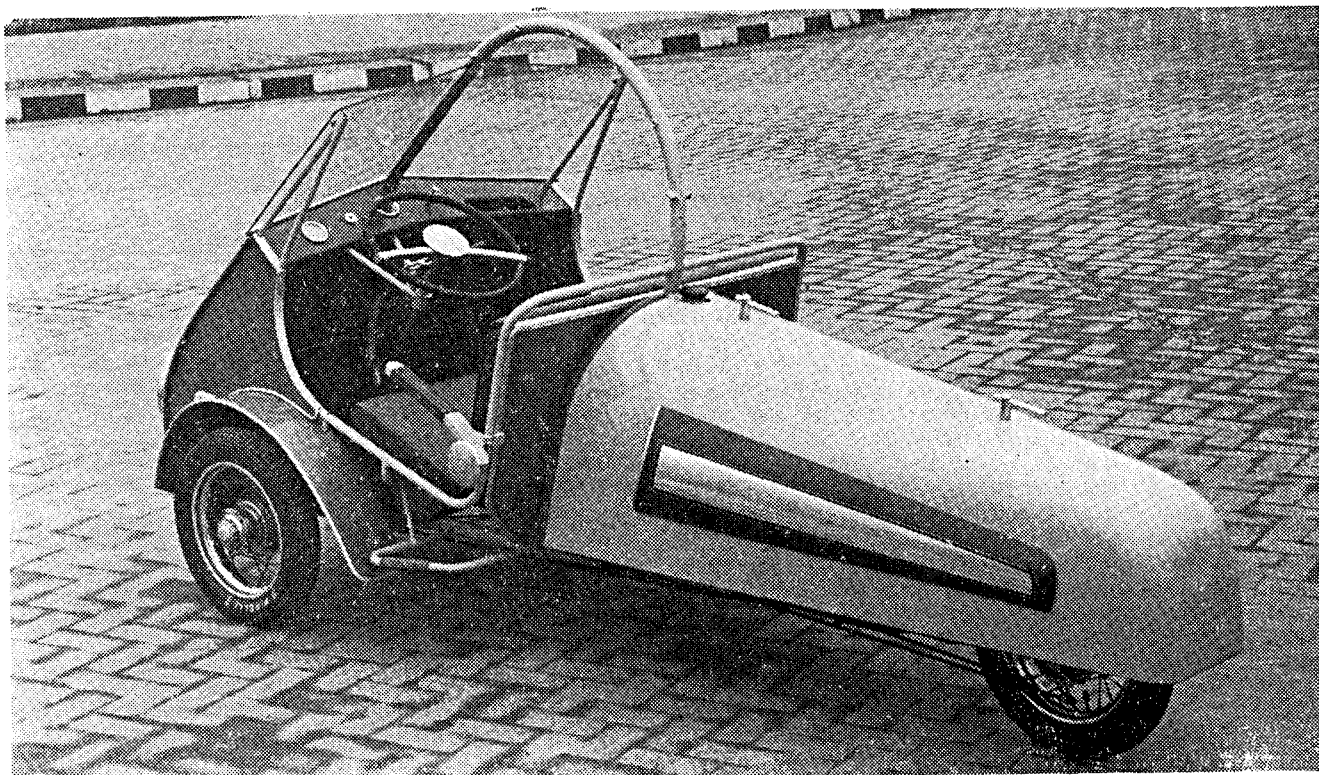


Spatzen in der Hand sind besser als Tauben auf dem Dach, aber Autos sind sie nicht. Das erfuhren die Motorradwerke Viktoria. (Seifert)

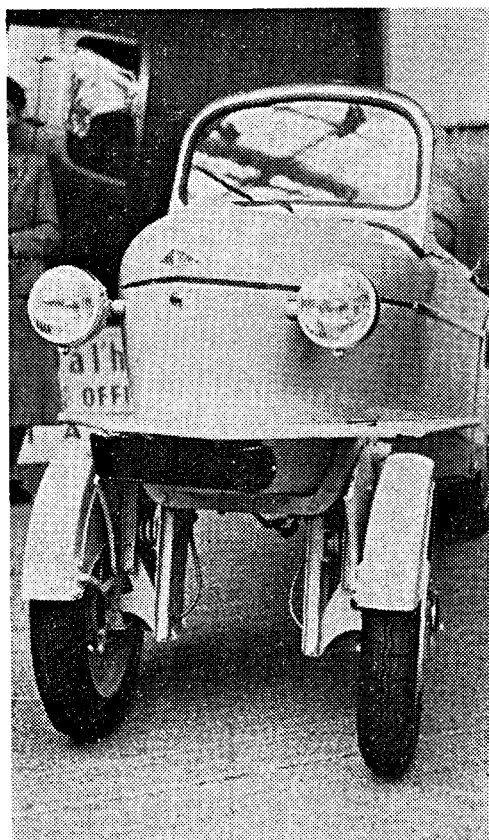


Zehn Jahre lang mühte sich der Pariser Fabrikant Robert de Rovin mit seinem Zweisitzer ab. Er brachte es auch zu mehreren Tausend von diesen Fahrzeugen, aber auch dieses zu kleine Fahrzeug musste schlussendlich den gültigen Naturgesetzen den längst fälligen Tribut leisten und verschwand sang- und klanglos.

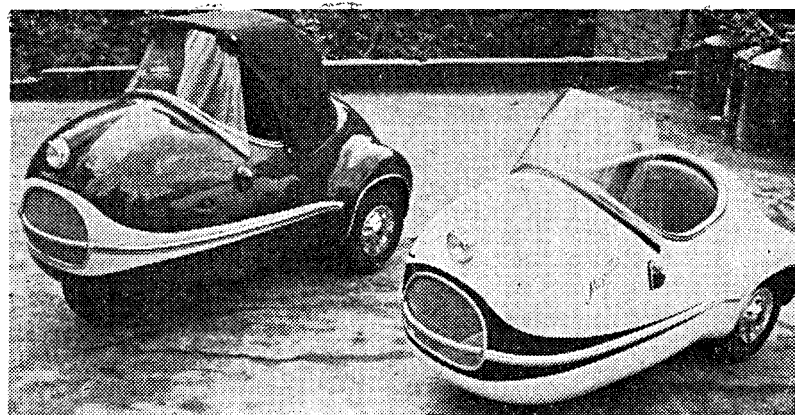
Keine Idee ist zu ausgefallen, keine Form zu verrückt, um nicht einmal für kurze Zeit Wirklichkeit zu werden



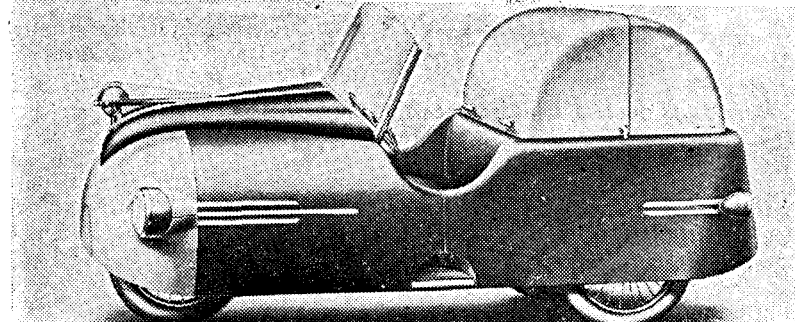
Kleine Libelle oder Libellula nannte ein mutiger Italiener seine Missgeburt, an welcher er allein Freude hatte. Den Ueberrollwagen haben ihm nachher die Rennwagenbauer abgequackt. Sonst hat dies skurrile Ding glücklicherweise keine Nachahmer gefunden.



Ganz schmal konnte sich der Reyonnah (Hannover hiess sein Vater) machen, wenn man ihn in einem schmalen Spalt versorgen wollte. Dorthin gehörte er auch. (Seifert)

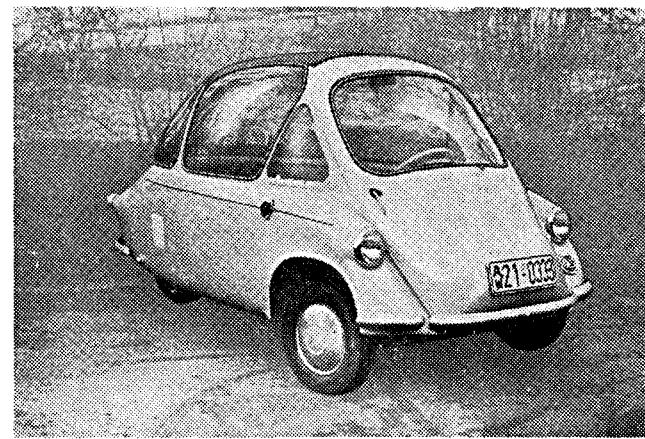


Wie Eier sahen die Einsitzer aus, die der unermüdliche Prototypenbauer Brüttsch als Mopettas bauen wollte. In Deutschland hatte er nicht mehr Erfolg als später in Frankreich und in der Schweiz.

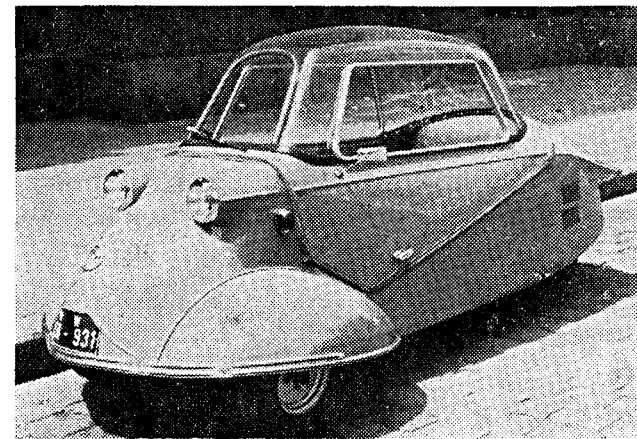


Der Marktkorb mit Deckeln im Heck des amerikanischen Comet von 1947 sollte die Frauenwelt in den USA dazu veranlassen, ihre Einkäufe mit einem solchen Miniaturgefährt zu besorgen. Die amerikanische Kleinstwagenwelle hörte auf, bevor sie recht begonnen hatte.

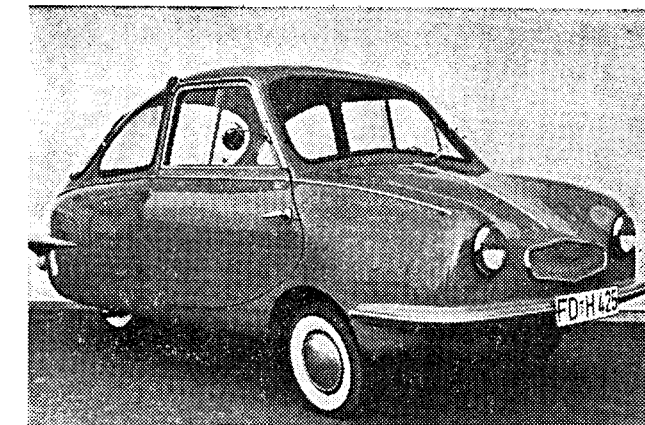
Die Ausnahmen bestätigen die Regel: Ein Quartett von Kleinwagen, das allen Angriffen getrotzt hat



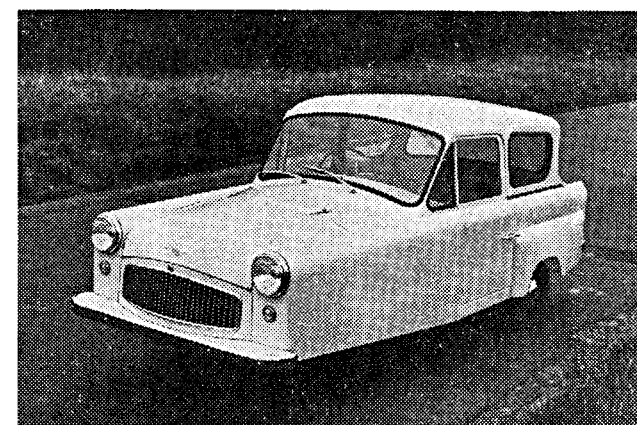
Die Heinkel-Kabine begann ihr Leben in einem bekannten deutschen Flugzeugwerk, das sich aber bald eines besseren besann und den Wagen mit den Fabrikationseinrichtungen nach Irland abstieß. Von dort wanderte er nach England aus und wird heute als Trojan weitergebaut.



Ein Kabinenroller reinsten Wassers war der von Fend konstruierte Messerschmitt, der eine treue, wenn auch kleine Gefolgschaft besitzt. Heute heisst er FMR und wird seit acht Jahren in fast unveränderter Form gebaut. Seine Vierradausführung verlangt mutige Fahrer. (Seifert)



Ein bewegtes Schicksal erlebte das Dreiradfahrzeug Fulda-Mobil, das einem englischen Unternehmer namens Nobel in die Hände geriet und der mit Hilfe der persischen Exkaiserin Soraya damit Karriere machen wollte. Vergeblich!



Nicht zu töten ist der englische Dreiradwagen Bond, der in seiner neuesten Ausführung sogar die modische schräge Heckscheibe anbietet. Nur Briten können sich in einem solchen Ding wohlfühlen.