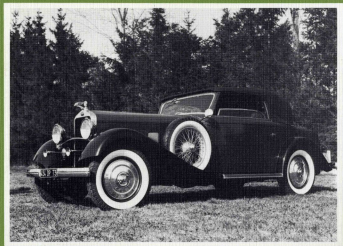


DIE GESCHICHTE DES AUTOMOBILS



AUTOMOBIL-VETERANEN-SALON
JÜRGEN VIKTOR MAYR
8883 GUNDELFINGEN/DONAU

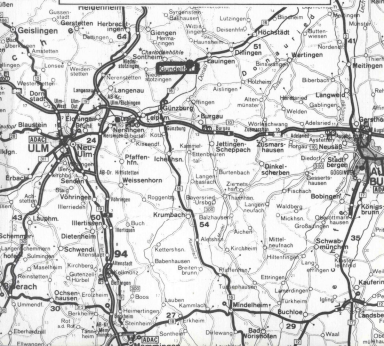
FAHRZEUG-KATALOG

AUTOMOBIL - VETERANEN - SALON

1972 ☆ 10 JAHRE ☆ 1982

JÜRGEN VIKTOR MAYR
8883 GUNDELFINGEN/DONAU -
ÜBER AUTOBAHN STUTTART-MÜNCHEN

- GEÖFFNET: OSTERN - MITTE OKT. TÄGL. 9-18 UHR
- INDIVIDUELLE FÜHRUNG FÜR JEDEN BESUCHER
 - AUTOMOBILE, DIE DER NACHWELT NUR IN EINEM EINZIGEN EXEMPLAR ERHALTEN GEBLIEBEN SIND
 - FAHRZEUGE VON HERSTELLERN, DENEN DAS KÖNNEN WICHTIGER WAR, ALS DER COMMERZ
 - AUTOMOBILE DER GRANDE MARQUE HISPANO SUIZA - DELAGE - TALBOT ect.



DIE GESCHICHTE DES AUTOMOBILS

HERAUSGEGEBEN VON:

JÜRGEN VIKTOR MAYR

8883 GUNDELFINGEN/DONAU

Die Geschichte des Automobils kann nur derjenige vernünftig beurteilen, der auch in der Lage ist, den Unterschied zwischen einem sv-Motor und einem ohv-Motor vernünftig zu beurteilen.

Der ohv-Motor mit "oben hängenden Ventilen" hat fast nur Vorteile: Er kann schlank und leicht gebaut werden, er ist drehfreudig und hat einen zylindrischen oder halbkugelförmigen Verbrennungsraum und damit eine optimale Verbrennung sowie Ausnutzung des Kraftstoffes.

Die Nachteile des sv-Motors mit "seitlich stehenden Ventilen", der nun endlich ganz der Vergangenheit angehört, waren dagegen gravierend. Er war ein breiter, schwerer Graugußklotz mit wesentlich schlechterem Wirkungsgrad. Der Verbrennungsraum ging oben um die Ecke und die Verbrennung sowie die Zylinderreinigung war dadurch so ungünstig, daß ein Teil des angesaugten Kraftstoffes unverbrannt wieder ausgeblasen wurde. Der einzige Vorteil dieses Motors lag in der billigen Herstellung.

Alle diese Nachteile des sv-Motors gegenüber dem ohv-Motor waren in den frühen zwanziger Jahren bereits hinreichend bekannt, sodaß sämtliche Automobilhersteller, die etwas auf sich und Ihre Kunden hielten, spätestens ab 1925 nur noch ohv-Motoren bauten und anboten. Zu den wenigen Herstellern, welche aus kommerziellen Gründen noch Jahrzehnte hartnäckig den primitiven sv-Motor weiter verkauften, gehörten z. B. Daimler-Benz, Opel, Ford und sonstige Amerikaner. Außerdem Peugeot, Renault und Citroen, also all diejenigen Firmen, welche mit ihren, in der Herstellung billigen, Produkten soviel Geld verdienten, daß sie sämtliche Wirtschaftskrisen und Kriege überdauern könnten.

Dies ist der Leitfaden für die gesamte Beurteilung von Automobilen und ihren Herstellern während der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts.

In den zehn Jahren, die mein AUTOMOBIL-VETERANEN-SALON besteht, wurde von Seiten des Publikums eine Frage am häufigsten und immer wieder an mich gerichtet: WELCHEN WERT HAT IHRE SAMMLUNG?

Genauso kommerziell orientiert wie diese Frage ist die gesamte Geschichte des Automobils schlechthin.

In den frühen Jahren des Automobils, als es noch galt, echte Pionierarbeit zu leisten, wuchsen bereits einige Herstellerfirmen zu Giganten heran, indem sie bewußt die in der Herstellung billigste Technik auf vier Rädern in Massen feilboten, auch an den Mann brachten und diesem "Mann" auch noch einredeten, das "beste Auto der Welt" erworben zu haben.

Gleichzeitig waren Tüftler am Werk, mit Einfallsreichtum, mit Können und Pioniergeist und konnten oft nicht einmal hundert Exemplare ihrer technischen Meilensteine auf vier Rädern verkaufen.

Kein Wunder, daß sich meine Geschichte des Automobils nicht mit den 08/15-Allerweltsautos befaßt, um welche ohnehin schon damals wie heute viel zu viel Wind gemacht wurde und wird, sondern um Automobile, die mit Können gebaut sind.

Zudem lag es auf der Hand, daß in den frühen sechziger Jahren, als ich mit dem Sammeln und Restaurieren historischer Automobile begann, daß zu dieser Zeit ein Fahrzeug, von dem weniger als hundert Stück gebaut wurden, eher vom Aussterben bedroht war, als ein Allerweltsauto.

Wäre ich in den frühen Jahren des Automobils Kunde gewesen, so hätte ich meine Neuwagen immer nach zwei Kriterien ausgesucht:

Interessante, einfallreiche Technik und Harmonie der Formen, kurz Automobile mit dem besonderen Pfiff.

In dieser Stilrichtung habe ich auch meine Sammlung zusammengetragen, die ich Ihnen auf den folgenden Seiten vorstellen möchte.

Natürlich habe ich längst nicht alles finden oder erwerben können, was in dieser Stilrichtung noch interessant gewesen wäre. So konnte ich z. B. keinen Vertreter der glanzvollen Firma Isotta Fraschini finden, wo bereits im Jahre 1905 Motoren mit obenliegender Nockenwelle und Königswelle gebaut wurden. Im Vergleich dazu wurden bei Daimler Benz noch im Jahre 1955, also 50 Jahre später, Serienwagen mit seitengesteuerten Motoren als "vollendetste Automobile der Welt" verkauft.

Auch konnte ich keinen Alfa Romeo Typ 159 aus dem Jahre 1939 finden, dessen Motor aus 1,5 Litern Hubraum sagenhafte 400 PS Dauerleistung hervorzauberte. Der vergleichbare Mercedes W 165 schaffte ganze 270 PS aus 1,5 Litern Hubraum und war doch damals wie heute mit der größeren Euphorie bedacht.

Auch von den märchenhaften Bugattis konnte ich keinen erwerben, denn einen Bugatti zu besitzen, ist Prestigesache und wo Prestige ist, ist auch Commerz, womit der Kreis wieder geschlossen wäre.

Aber was ich Ihnen auf den folgenden Seiten vorstellen möchte und was Sie alljährlich von Ostern bis Mitte Oktober in meinem Automobilm-Veteranen-Salon täglich 9 - 18 Uhr besichtigen können, ist auch nicht gerade von Pappe.

Jänner 1982

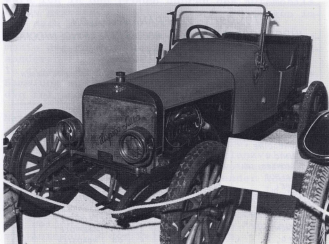
J. Mayr

AUTOMOBIL - VETERANEN - SALON
 JÜRGEN VIKTOR MAYR 8883 GUNDELFINGEN/DON.
 FAHRZEUGBESTAND

A - AUTOMOBIL M - MOTORRAD MS - MOTORRAD MIT SEITENWAGEN

E - EINZIGES NOCH BEKANNTES EXEMPLAR

	FABRIKAT	TYP	BAUJ.	ZYL.	LAND	KAROSSERIE	
A	HISPANO SUIZA	A 177	1907	4	E	ROADSTER	E
A	ROLLAND PILAIN	RP 5	1913	4	F	OPEN TOURER	E
A	GRÉGOIRE	132 B	1919	4	F	MODÈLE DE COURSE	E
A	UNIC 4	L 61 T	1925	4	F	OPEN TOURER	E
A	GEORGES IRAT	4A	1926	4	F	WEYMAN-LIM.	E
A	TALBOT	M 67	1927	6	F	LIMOUSINE	
A	OPEL	4/16	1927	4	D	ROADSTER	
A	HISPANO SUIZA	T 49	1927	6	E	SPORTSMAN COUPÉ	E
A	UNIC 8	RH 3	1930	8	F	CABRIOLET	E
A	DELAGE	D 8	1933	8	F	CABRIOLET	
A	SALMSON	S 4 DA	1935	4	F	CABRIOLET	
A	M G	TC	1946	4	GB	ROADSTER	
A	FERRARI	212 EXPORT	1952	12	I	GHIA-ALU 2+2	
A	VERMOREL	ZX SPORT	1923	4	F	ROADSTER	E
A	LANCIA	APPIA 07E	1957	4	I	ZAGATO-ALU 2+2	
M	LAURIN & KLEMENT	CCD	1904	2	CSR		E
M	NEANDER	1000 MAG	1929	2	D		
M	JMPERIA	500 SPORT	1929	1	D		
M	STANDARD	350	1930	1	D		
MS	VICTORIA	KR 6	1935	2	D		E
M	BMW	R 6	1937	2	D		
MS	BMW	R 75/3	1943	2	D		
M	RIEDEL	JMME R 100	1950	1	D		
M	ADLER	M 250	1956	2	D		



1907

LA HISPANO-SUIZA - BARCELONA - SPANIEN

Serie A 177

Wagen Nr. 247

MOTOR: 4 Zylinder, Bohrung: 80 mm,
Hub: 110 mm
Hubraum: 2212 ccm
seitliche offene Ventile,
Magnetzündung

KAROSSERIE: Offener 2-sitziger Roadster

CHARAKTERISTIK: Vorne keine Bremsen,
Karbonbeleuchtung von Tarrida
Barcelona, keine elektrische
Anlage, 4-Gang-Getriebe vom
Motor getrennt, Lederkonus-
kupplung.

Januar 1982

Im Jahre 1904 begann man in Barcelona unter Leitung des Schweizer Konstrukteurs Marc Birkigt bei La Hispano-Suiza Fabrica 'de Automoviles S.A. Autos zu bauen.

In den ersten Jahren hatten alle hergestellten Motoren einen T-Zylinderkopf. Der Kardantrieb war bei Hispano-Suiza von Anfang an obligatorisch. Ab 1906 ging man dazu über, die Hinterachse an $3/4$ -elliptik Federn aufzuhängen. Die ersten Motoren mit L-Zylinderkopf wurden ab 1907 eingebaut.

Und genau aus dieser Zeit ist der Hispano-Suiza mit Chassis und Motor Nr.247 meiner Sammlung. Er hat einen Motor mit L-Kopf, hinten $3/4$ -elliptik Federn, Holzspeichenräder mit abnehmbaren Felgenreifen für die Reifengröße $30 \times 3 \frac{1}{2}$.

Getriebebeschaltelhebel und Handbremshebel liegen außerhalb der Karosserie. Die Fußbremse wirkt auf die Transmission zwischen Getriebeausgang und Kardanwelle, während die Handbremse auf die beiden hinteren Räder wirkt. Der Tachometer wird über eine biegsame Welle von einem Zahnradpaar am Vorderrad angetrieben.

Mein Hispano-Suiza war nachweislich das 14-te Kraftfahrzeug, welches in Alicante unter dem Kennzeichen A-14 zum Verkehr zugelassen wurde. Er dürfte der älteste, noch erhaltene Hispano-Suiza der Welt sein.

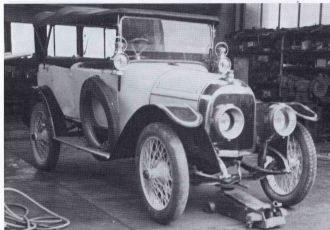
Die technische Gesamtkonzeption des Wagens ist äußerst robust und zuverlässig in allen Einzelteilen. Ein Automobil, wie es 20 Jahre später von den meisten Herstellerfirmen nicht besser oder fortschrittlicher gebaut wurde. So entspricht es zum Beispiel nach dem Stand der technischen Entwicklung mindestens dem Opel $4/16$ von 1927 aus meiner Sammlung und ist diesem sogar an Robustheit und Temperament weit überlegen.

Mit dem kleinen Hispano würde ich sogar an der Jubiläumsfahrt Peking-Paris teilnehmen, mit dem Opel 4/16, der erst 20 Jahre später gebaut wurde, niemals.

War der Opel 20 Jahre zurück, oder der Hispano 20 Jahre voraus?

Im Jahre 1907 hat man in sämtliche Einzelteile des Triebwerkes dieses Hispano's die Herstellungsnummer 247 eingeschlagen. So läßt sich heute feststellen, daß der Zylinderblock zwar schon siebenmal aufgebohrt wurde, daß es aber noch der Erste mit Nr.247 ist. Das Gleiche gilt für Kurbelwelle, Nockenwelle und alle sonstigen Teile, mit Ausnahme der Ventile und Kolben.

Kann man von einem Automobil noch mehr erwarten?



1913

ROLLAND & PILAIN - TOURS - FRANKREICH

Typ RP

Serie 5

MOTOR:

4 Zylinder sv 8/10 CV
1500 ccm, ca. 40 PS,
Magnetzündung

KAROSSERIE:

4-sitziger offener Tourer

CHARAKTERISTIK:

Vorne keine Bremsen,
Karbidbeleuchtung, keine
elektrische Anlage, 3-Gang-
Getriebe vom Motor getrennt,
Lederkonuskupplung, Rechts
gelenkt.

CHARAKTERISTIK:

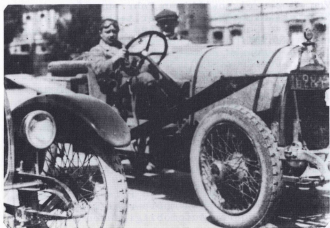
Vorne keine Bremsen, Leder-
konuskupplung, 4-Gang-Getrie-
be vom Motor getrennt, Rechts-
lenker, Schaltung außen lie-
gend.

Automobile vor dem ersten Weltkrieg waren nun mal Pionier-Entwicklungen und werden heutzutage ebenso bestaunt, wie beschmunzelt. Die Möglichkeit der Fortbewegung auf vier Rädern mit motorischer Kraft stand im Vordergrund. Längst nicht alle dieser Entwicklungen boten bereits ein gefälliges Äußeres, Fahrkomfort oder gar Bequemlichkeit. Das Fahren mit einem Automobil war immer noch ein Abenteuer.

Als eines der gefälligsten und ansprechendsten Produkte dieser Zeit erscheint mir dieser Rolland & Pilain mit seinem Messing-Spitzkühler, der offenen Torpedo-Karosserie und den eleganten Drahtspeichenrädern. Technik und Äußeres zusammen genommen, ein gelungenes Werk.

Allzu großer Erfolg war dieser kleinen Firma nicht beschieden, von 1906 bis 1931 hielt sie sich am Leben und hatte als einzigen spektakulären Höhepunkt den San-Sebastian-Sieg 1923 zu verzeichnen. Die Konstruktion dieses Siegerwagens mit seinen hydraulischen Vierradbremßen, den zwei oben liegenden Nockenwellen und den desmodromisch gesteuerten Ventilen beweist, daß diese Firma ihrer Zeit weit voraus und zu Höherem geboren war.

Umsomehr werde ich den Namen ROLLAND & PILAIN durch meinen, wahrscheinlich letzten erhaltenen Typ RP Serie 5 in Ehren halten.



1919

GRÉGOIRE - POISSY - FRANKREICH

Typ 132 B MODÈLE DE COURSE

- MOTOR:** 4 Zylinder sv
15 CV / 2300 U/min
Bohrung ϕ 70 mm, Hub 130 mm,
Hubraum 2000 ccm, ca. 67,5 PS
Batterie-Doppelzündung über
zwei parallel laufende Ver-
teiler
- KAROSSERIE:** Modèle de course -
Raceabout-Rennwagen für
Langstreckenrennen
- CHARAKTERISTIK:** Vorne keine Bremsen, Leder-
konuskupplung, 4-Gang-Getrie-
be vom Motor getrennt, Rechts-
lenker, Schaltung außen lie-
gend.

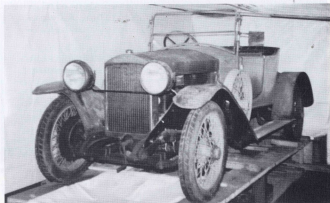
Von diesem eigenwilligen Fahrzeug mit seinem Messing-Nasenkühler und der technisch interessanten Doppelzündung fand ich in Südfrankreich lediglich das Chassis Nr.308 mit sämtlichen vorderen Aufbauten.

Das interessanteste jedoch war das erhaltene gebliebene Originalfoto des Wagens vom Erstbesitzer. Dieses Foto zeigt den Boliden im Jahre 1919 am Porte de Maillot, Paris beim Start zum Rallye de Rouen.

Getreu der Abbildung wurde der Wagen von mir wieder in seinen ursprünglichen Zustand zurückversetzt und dürfte in dieser Ausführung der einzige noch erhaltene auf der Welt sein.

Die Firma GRÉGOIRE baute in Poissy Automobile von 1903 bis 1924 und mußte wohl infolge der Übermacht anderer Automobilgiganten wieder aufgeben.

Erstmals nach der Restaurierung habe ich meinen Grégoire bei der Oberallgäufahrt 1980 eingesetzt. Er fährt sich hart und kraftvoll wie ein Traktor und wenn er mit seinen 130 mm Kolbenhub erst mal richtig in Schwung kommt, dann donnert er geradewegs zur Hölle. Ein unbeschreibliches Fahrgefühl.



1923

VERMOREL - VILLEFRANCHE - FRANKREICH

Typ ZX Sport

MOTOR: 4 Zylinder ohv, 8/16 CV
Hubraum 1700 ccm, ca.50 PS,
Magnetzündung

KAROSSERIE: 2-sitziger offener Roadster

CHARAKTERISTIK: Sportwagen mit gefälligem
Äußeren und erheblichem
Temperament.

Zu Beginn der zwanziger Jahre wurden einige technischen Details im Automobilbau so entscheidend verbessert, daß sie bis zum heutigen Tage Gültigkeit haben.

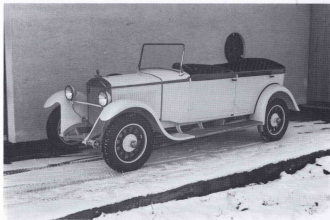
1. Jedes Automobil erhielt eine elektrische Anlage, Dynamo, Starter und elektrische Beleuchtung.
2. Das Getriebe wurde nicht mehr vom Motor getrennt angeordnet, sondern an diesen angeflanscht.
3. An Stelle der Lederkonuskupplung setzte sich die Scheibenkupplung durch.
4. Alle vier Räder und nicht nur die hinteren waren von jetzt an gebremst.

Alle diese Verbesserungen hat natürlich auch dieser Vermorel aufzuweisen. Bei diesem Typ ZX Sport handelt es sich um einen seltenen Vertreter einer für das Jahr 1923 höchst ausgefeilten Technik. Der äußerlich eher unscheinbar und brav aussehende Zweisitzer hat es faustdick unter seinem Blech.

Der kräftige Vierzylinder mit seinen ca. 50 PS hat bereits oben hängende Ventile, wie sich das gehört, um einen vernünftigen Verbrennungsraum und damit optimale Verbrennung zu erzielen.

Überaus kräftig und dem Temperament des Motors angepaßt, sind Getriebe und Kardangelenke ausgebildet. Wunderschöne, gerippte Bremstrommeln an allen vier Rädern sowie die eleganten Drahtspeichenräder selbst, runden den technischen Leckerbissen für Liebhaber-Augen ab.

Die Firma Vermorel baute in Villefranche von 1908 bis 1930 Automobile und gehört auch zu den Firmen, denen trotz großem Können ein durchschlagender Erfolg versagt blieb.



1925

GEORGES RICHARD - PUTEAUX - FRANKREICH

UNIC Typ L 61 T

MOTOR:

4 Zylinder sv, 11 CV,
Hubraum ca. 2000 ccm,
ca. 50 PS, Magnetzündung

KAROSSERIE:

Offener 4-sitziger Tourer von
ANSART et TEISSEIRE, 4-türig.

CHARAKTERISTIK:

Eleganter Reisewagen mit teurerer Ausstattung und gediegener Technik. Einschaltbarer Kompressor am Getriebe zum Aufpumpen der Reifen unterwegs.

Komfortabler Reisewagen.

Die Weymann-Karosserie war als besonders ruhig beritten, da sie keine Fahrgeräusche in den Innenraum übertrug.

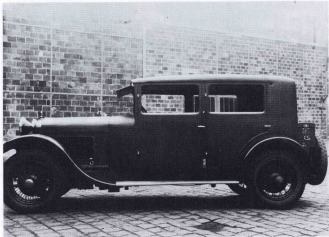
Diesen einst herrlichen Wagen fand ich 1965 in Nordfrankreich auf einem Schrottplatz in wahrhaft jämmerlichem Zustand. Die Karosserie hing in Fetzen und der Motor ließ sich keinen Millimeter bewegen.

Vier Jahre Restaurierungsarbeit waren nötig, um aus diesem Wrack wieder das entstehen zu lassen, was es einmal war. Dabei vertiefte sich zusehends der Eindruck, daß dieser Wagen von Anfang an eine Sonder-Ausführung speziell auf Wünsche des Kunden zugeschnitten sein mußte. Daher vermutlich auch der Buchstabe T hinter der Typenbezeichnung L 61 T.

Er ist linksgelenkt, in dieser Epoche in Frankreich nicht üblich, und auch die Holzspeichenräder mit Zentralverschluß kommen im übrigen UNIC-Programm dieser Jahre nicht vor.

So war dieser Wagen mit der Chassis-Nr. 119 wahrscheinlich schon damals einmalig, ist es jedoch mit Sicherheit heute in der internationalen Veteranen-Szene und daher für meine Sammlung wie geschaffen.

Bei Georges Richard in Puteaux wurden von 1904 bis 1939 Personenwagen gebaut.



1926

GEORGES IRAT S.A. - CHATOU - FRANKREICH

Typ 4A Serie 7

MOTOR: 4 Zylinder ohv, 11 CV,
Hubraum 1940 ccm, ca. 50 PS,
Batteriezündung

KAROSSERIE: 4-sitzige WEYMANN-Kunstleder-
Karosserie, 4-türig

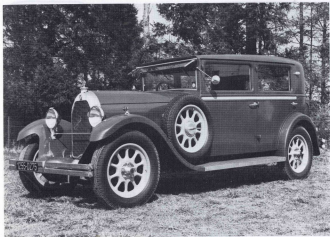
CHARAKTERISTIK: Herrschaftswagen mit Trennscheibe zwischen Vorder- und Rücksitzen, Vacuum-Servobremse am Getriebe, auf die Kardanwelle wirkend.
Komfortabler Reisewagen.
Die Weymann-Karosserie war als besonders ruhig berühmt, da sie keine Fahrgeräusche in den Innenraum übertrug.

Zu den heute unbekanntesten Firmen gehört wohl auch die Firma Georges Irat. Von ihren einstigen Erzeugnissen, wenn man vom 1100 ccm frontgetriebenen Sportwagen absieht, sind nicht viele der Nachwelt erhalten geblieben. So ist mir auch von diesem Typ 4A meiner Sammlung mit seiner Weymann-Kunstleder-Karosserie kein zweites, noch existierendes Exemplar bekannt.

Der irgendwann in die Tschechoslowakei abgewanderte Wagen kam in den sechziger Jahren wieder nach Deutschland zurück und war noch immer in völlig originalem und gutem Zustand. Der Wachsamkeit eines Sammlers ist es zu verdanken, daß er weitere Jahre in einer trockenen Garage erhalten blieb. Von diesem Sammler konnte ich ihn schließlich erwerben und damit meiner Sammlung das im Originalzustand besterhaltenste Fahrzeug hinzufügen.

Die Technik des Wagens ist überaus aufwendig und ausgefeilt. Der Motor hat selbstverständlich oben hängende Ventile. Der Motorraum weist so viel poliertes Aluminium auf, daß er an Schönheit und Aufwand nur noch von denen der Bugattis übertroffen wird. Die riesigen Drahtspeichenräder mit den gerippten Bremstrommeln verleihen selbst einer Limousine dieses Ausmaßes noch die nötige Eleganz.

Die mit Saugluft betätigte Servo-Bremse hatte dieser Wagen als einer der ersten seiner Zeit aufzuweisen und bestätigt damit ein weiteres Mal die technische Avantgarde, mit welcher französische Automobil-Hersteller ihre Wagen bestückten.



Dieser Talbot M 67 1927

TALBOT-DARACQ - SURESNES - FRANKREICH

Typ M 67

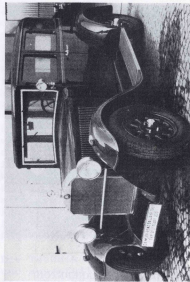
MOTOR: 6 Zylinder ohv, 11 CV,
Hubraum 1998 ccm, 40/50 PS /
3500 U/min, Batteriezündung

KAROSSERIE: 7-sitzige Limousine SEDAN,
4-türig.

CHARAKTERISTIK: Herrschaftswagen, meist mit
Chauffeur gefahren.

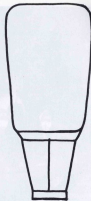


fließende Keilform



Karosserie von oben gesehen

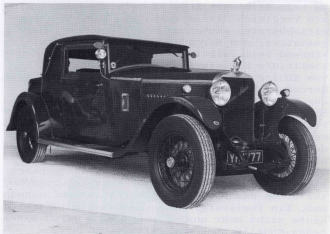
abgestufte Kastenform



Um beim Stichwort ELEGANZ zu bleiben, sei mir ein Vergleich dieses Talbot M 67 mit dem vergleichbarsten deutschen Modell dieser Jahre gestattet, dem Mercedes Typ 200 Stuttgart. Während beim Talbot, wie auf der Skizze dargestellt, die Karosserie in fließender Keilform vom Kühler bis zum Heck verläuft, war sie beim Mercedes abgestuft, was weder der Eleganz noch der Windschlüpfrigkeit diene.

Stellt man zusätzlich noch die Technik dieser beiden Autos gegeneinander zum Vergleich, so verdient ohne Zweifel die fließende Karosserie des Talbot gepaart mit dem temperamentvollen, oben gesteuerten Motor das Prädikat ELEGANT, während der Kastenaufbau des Mercedes gepaart mit dem drehunfreudigen, seitengesteuerten Motor schon das Prädikat PRIMITIV in Kauf nehmen muß. Ein Preisvergleich beider Wagen läßt sich heute nicht mehr anstellen, jedoch waren Mercedes-Modelle noch nie billig.

Diesen Talbot M 67 konnte ich 1970 in Mittelfrankreich von privater Hand erwerben, nachdem er leider schon einige Jahre unter freiem Himmel gestanden hatte und entsprechende Spuren aufwies. Nach zweijähriger Restaurierungsarbeit strahlt er heute wieder in altem Glanz.



1927

LA HISPANO-SUIZA - BARCELONA - SPANIEN

Typ T 49

MOTOR:

6 Zylinder ohc, 20 CV,
Hubraum 3744 ccm, ca. 90 PS,
obenliegende Nockenwelle
über Königswelle angetrieben,
Batterie-Doppelzündung,
pro Zylinder zwei Zündkerzen.

KAROSSERIE:

Sportsman-Coupe von Cooper
of Putney, London,
2 + 2-sitzig, 2-türig

CHARAKTERISTIK:

Eines der edelsten Automobile,
die es je zu kaufen gab.

Diesen drei Automobilen, welche ich auf den folgenden Seiten vorstellen möchte, habe ich in meinem Museum einen extra Trakt gewidmet, denn es sind dies drei der EDELSTEN AUTOMOBILE, die es jemals für Geld zu kaufen gab.

Jedes kleinste Detail ist mit solcher Sorgfalt konstruiert und aus Werkstoffen gefertigt, welche so gut wie nie kaputtgehen können.

Ein Hispano-Suiza pflegte niemals auf der Strecke zu bleiben und dies bedeutete einiges bei den Straßen- und Servicebedingungen der zwanziger Jahre auf Fernfahrt Paris-Madrid oder ähnlichen Entfernungen.

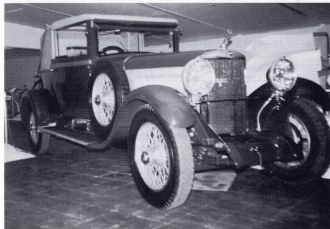
Wer als Automobilist dieser Jahre solche Fernreisen zu absolvieren hatte, der wußte recht bald, welchem Automobil er sich anvertrauen konnte, nämlich demjenigen, für dessen Bau das Beste vom Besten verwendet wurde. Und genau das brachte den großen Hispano's alsbald ihren legendären Ruf ein.

Ganz abgesehen davon, daß ein Motor mit optimaler Ventilsteuerung ein gutes Stück Weg mehr zurücklegt mit der gleichen Menge Kraftstoff, als ein seitengesteuerter. Ein Argument, welches bei Fernfahrten nicht uninteressant war und ist.

Als Beispiel für die Vorsorge zur Zuverlässigkeit dieser Wagen sei nur die Doppelzündung erwähnt. Jeder Zylinder ist mit 2 Zündkerzen bestückt, welche über zwei komplette, getrennte Zündanlagen versorgt werden. Jede Zündanlage besteht aus Verteiler, Spule, bis hin zur separaten Batterie und ist am Armaturenbrett zuschaltbar. Sind beide Anlagen in Ordnung und eingeschaltet, wird im Zylinder mit 2 Zündkerzen gleichzeitig gezündet, was natürlich die Verbrennung noch optimaler werden läßt. Tritt an einer Anlage tatsächlich einmal ein Defekt auf, so kann mit der zweiten Anlage trotzdem munter weitergefahren werden.

Mit der gleichen Akribie sind sämtliche Details bei einem Hispano-Suiza ausgebildet. Besseres kann man als Automobilhersteller seinen Kunden nicht mit auf den Weg geben.

Ein Hispano-Suiza ist für eine Laufzeit von hundert Jahren gebaut, was auch der kleine Hispano aus meiner Sammlung beweist. Er hat bereits 75 Jahre auf dem Buckel und fährt noch heute mit den Original-Triebwerksteilen, welche im Jahre 1907 die Herstellungsnummer 247 erhielten. Ist dazu noch mehr zu sagen?



1930

UNIC 8 - PUTEAUX - FRANKREICH

Typ RH 3 15 CV

- MOTOR:** 8 Zylinder in Reihe ohv,
Bohrung ϕ 65,5 mm, Hub 100 mm,
Hubraum 2694 ccm, ca. 70 PS,
Magnetzündung (Scintilla),
Doppelvergaser, 9-fach gelager-
te Kurbelwelle
- KAROSSERIE:** 4-sitziges Cabriolet,
2-türig (Werkskarosserie)
- CHARAKTERISTIK:** Eleganter Reisewagen für
höchste Ansprüche. Eines der
edelsten Automobile, die es
je zu kaufen gab.

Dieser Wagen ist besonders in technischer Hinsicht ein Superauto anno 1930 und genau wie der zuvor beschriebene Hispano-Suiza in jedem Detail mit Akribie und Können gebaut.

Der wunderschöne, schlanke Reihen-8-Zylinder-Motor ist eine Entwicklung der Firma Ballot und wurde in den großen Ballot Typ RH und in diesen Unic Typ RH eingebaut. Ein Triebwerk, welches keine Wünsche des technischen Enthusiasten offen läßt.

Die neunfach gelagerte Kurbelwelle besteht, ähnlich wie bei Bugatti-Motoren, aus einzelnen Kurbelscheiben, zwischen denen die einzelnen Kurbel- und Lagerzapfen eingepreßt sind. Eine Kurbelwelle also, wie sie bei Hochleistungsmotoren bis zu 10 000 U/min verwendet wurden. Die Ventile hängen selbstverständlich oben und werden über Kipphebel und Stoßstangen betätigt.

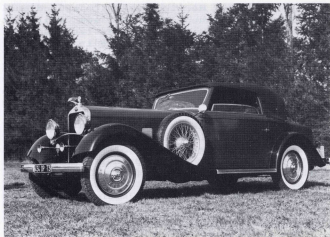
Der Zylinderkopf weist trotz seiner Länge nach 50-jähriger Laufzeit keinerlei Spannungsrisse auf. Ein Problem, welches bei verschiedenen Rolls Royce-Typen immer wieder auftrat. Der eleganteste Antrieb für Dynamo und Scintilla-Zündmagnet wurde hier verwirklicht, indem diese beiden Aggregate hintereinander liegen und von einer Welle angetrieben werden.

Die Wasserpumpe besteht aus massivem Messing und hat nach 50 Jahren keinerlei Korrossions-Schäden. Die optische Seite dieses Edel-Triebwerkes weist so viel poliertes Aluminium und Messing auf, daß bei einem Schönheits-Wettbewerb der Motorräume in Frankreich 1931 dieser Unic vor Bugatti den 1. Preis erhielt. Selbst der Keilriemen, welcher den Windflügel antreibt, sollte nicht offen sichtbar sein und würde unter poliertem Aluminium verkleidet.

Am Getriebe sitzt der in Frankreich bei edlen Wagen obligatorische Kompressor zum Reifen aufpumpen unterwegs. Und noch ein technischer Leckerbissen ist bei diesem Unic8 installiert. Eine Servo-Unterstützung beider Hauptbremswellen, welche durch Saugluft vom Ansaugkrümmer des Motors gespeist wird.

Zum Schluß noch eine Tatsache, welche diesen Unic 8 für heutige Veteranen-Liebhaber zum Super-Auto werden läßt. Der Wagen hat die Herstellungs-Nr. 12. Lt. französischen Automobil-Experten wurden wegen Absatz-Schwierigkeiten nur insgesamt 14 Exemplare produziert. Kein Wunder, daß nur zwei Wagen dieses Typ's der Nachwelt erhalten geblieben sind, einer in Frankreich und der zweite in meiner Sammlung.

Der für Raffinesen ließen sich nach genügend aufzählen. Doch die Technik des Wagens steht der Eleganz der Karosserie keinesfalls nach. Typisch 1930er Jahre war bereits die Hinterradführung an der Vorderachse über Querblattfeder. Der Motor (Vierzylinder) leistete 35 PS bei 3000 U/min. Die Höchstgeschwindigkeit betrug 120 km/h. Der Verbrauch betrug 18 l/100 km bei 90 km/h. Einmal um die Welt in 20 Tagen zu fahren war die ambitionierte Aufgabe, die sich Louis Delage, der Schöpfer dieser Frachtwagen, seinen Kunden für eine Höchstgeschwindigkeit seiner 5-Zylinder von 170 km/h. Der Wagen entspricht nicht, konnte sie ihm zur Verfügung zu geben.



1933

DELAGE - COURBEVOIE - FRANKREICH

Typ D 8

MOTOR:

8 Zylinder in Reihe ohv,
23 CV, Hubraum 4050 ccm,
ca. 120 PS, Batteriezündung,
Registervergaser

KAROSSERIE:

4-sitziges Cabriolet,
2-türig (Werkskarosserie)

CHARAKTERISTIK:

Elegantester Reisewagen seiner
Zeit. Eines der edelsten Auto-
mobile, die es je zu kaufen
gab.

Dieser 8-Zylinder Delage trägt nach meinem Geschmack nicht nur die eleganteste Karosserie seiner Epoche, sondern er ist die Krönung des Begriffes Automobil schlechthin.

Die Linienführung ist einmalig und sie wird zusehens harmonischer, je länger man die Karosserie betrachtet. So ist z. B. der Kühler der höchste Punkt der Gürtellinie und von da an fällt sie nach hinten bis zum Koffer leicht ab. Der Koffer selbst ist dabei voll in diese Linienführung integriert. Steht man direkt vor dem Wagen und läßt das Auge an der Motorhaube entlanggleiten, so setzt sich die seitliche Linie der Haube in der Windschutzscheibe fort, indem nämlich der Rahmen der Windschutzscheibe oben nicht schmaler wird, sondern breiter. Die gigantischen Kotflügel wirken keine Spur schwülstig, wie dies bei Horch- oder Maybach-Modellen meist der Fall war, sondern eben elegant.

Derlei Raffinessen ließen sich noch genügend aufzählen. Doch die Technik des Wagens steht der Eleganz der Karosserie keinesfalls nach. Typisch für fortschrittliche Automobile der 30er Jahre war bereits die Einzelradaufhängung an der Vorderachse über Querblattfeder. Desgleichen waren hydraulische Bremsen und eine Zentralschmierung ein Novum. Die Ölwanne des Motors ist mit Längsrohren durchsetzt, so daß der Fahrtwind zur Kühlung nicht nur an der Ölwanne außen vorbeistreichen kann, sondern auch mittendurch.

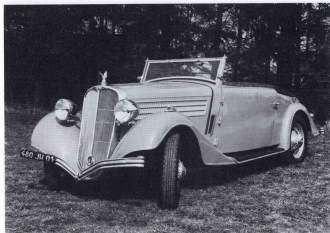
Am Armaturenbrett ist nicht nur der obligatorische Ölmanometer montiert, sondern auch ein Ölthermometer.

Louis Delage, der Schöpfer solcher Prachtexemplare garantierte seinen Kunden für eine Höchstgeschwindigkeit seiner 8-Zylinder von 130 km/h. Wenn ein Wagen dem nicht entsprach, konnte man ihn ans Werk zurückgeben.

Zum Schluß sei mir noch ein Wort gestattet zum deutschen Publikum angesichts solcher Perfektion an Eleganz und Technik.

Zum alljährlich stattfindenden Concours d' Elegance in Baden-Baden habe ich diesen Delage im Jahre 1980 nach eingehender Restaurierung vorgeführt. Er erhielt den sechsten Platz hinter allerlei altem Blech von protektionierten Besitzern. Ein weiterer Beweis, wie wenig Leute es in Deutschland gibt, die in der Lage sind, ein Automobil überhaupt zu beurteilen.

Niemand wird mir daraufhin verdenken können, wenn ich mit meinen Automobilen auf keine Ausstellungen mehr gehe, sondern sie nur noch in Gundelfingen zeige.



1935

SALMONS - BILLANCOURT - FRANKREICH

Typ S 4 D A

MOTOR: 4 Zylinder dohc, 10 CV,
Bohrung 76 mm, Hub 105 mm,
Hubraum 1900 ccm, ca.45 PS,
Magnetzündung, elektrisches
Cotal-Getriebe

KAROSSERIE: 4-sitziges Cabriolet,
2-türig (Werkskarosserie)

CHARAKTERISTIK: Eleganter Sport- und Reise-
wagen.

Dieser Salmson war zwar nur ein Mittelklassewagen mit sportlichem Akzent, aber was er als solcher zu bieten hatte, ist erstaunlich.

Die kühn geschwungene vordere Stoßstange, die fließende Form von Karosserie und Kotflügeln, das versenkbare Verdeck und die großen Türen, das ist hohe Schule des Automobilbaues und eine Meisterleistung des Monsieur Salmson, der außerdem noch einen klangvollen Namen als Flugzeugkonstrukteur hatte.

Wirft man einen Blick unter die Haube, so hat man ein Alfa-Romeo-ähnliches Edeltriebwerk vor Augen: Schlank, mit 2 obenliegenden Nockenwellen, Königswelle, viel Aluminium - eben ein echtes Vollblut. Und man begreift, mit wie wenig Material und damit Gewicht ein Triebwerk "ausgefeilt" sein kann, wenn man sich als Konstrukteur etwas einfallen läßt.

Wer nun glaubt, solch ein fein ziseliertes Edeltriebwerk eines Alfa oder Salmson sei für den Alltagsgebrauch nicht robust und standfest genug gewesen, der unterhalte sich mal mit alten Salmson-Fahrern oder nehme solch ein vierzig Jahre altes Triebwerk in Bezug auf Verschleißerscheinungen genau unter die Lupe. Solch ein technisches Kunstwerk war nicht etwa für Rennsiege gebaut, sondern für Jedermann zum täglichen Gebrauch.

Ich hoffe, durch den Text dieser Beschreibungen deutlich werden zu lassen, woher meine große Liebe zu französischen Automobilen kommt und würde mich freuen, wenn es mir gelänge, ein paar Denkanstöße weiterzugeben.



1952

FERRARI - MODENA - ITALIEN

Typ 212 Export

- MOTOR:** V 12 Zylinder ohc,
Hubraum 2500 ccm, 170 PS,
3 Weber-Doppelvergaser
- KAROSSERIE:** Ghia-Aluminium 2 + 2 hand-
getrieben
- CHARAKTERISTIK:** Sportwagen der Superlative
mit komfortabler Innenaus-
stattung

Keine Automobilsammlung ohne wenigstens einen Vertreter der frühen Nachkriegsjahre, obwohl diese Zeit aus historischer Sicht noch nicht weit genug zurückliegt. Also wenn schon ein Nachkriegsauto, dann eines der Edelsten.

So klangvoll und unübertroffen wie die Grande Marque der 20er und 30er Jahre BUGATTI, HISPANO-SUIZA, DELAGE, TALBOT, ISOTTA FRASCHINI und ALFA ROMEO waren, genauso klangvoll und unübertroffen ist FERRARI für die frühen Nachkriegsjahre.

Das immense Können, welches in der Technik dieser Vollblüter steckt, gepaart mit der geschmack- und gefühlvollen Formgebung von italienischen Karosserieschneidern ergaben einzigartige Kreationen.

Eines dieser Kunstwerke, noch dazu ein sehr frühes und seltenes konnte ich rechtzeitig an Land ziehen. Der Typ 212 Export mit der Chassis-Nr. 0.201 EL hat eine handgetriebene Aluminium-Karosserie von Ghia, welche noch den ersten Lack trägt und selbstverständlich einen soliden Rahmen. Für die Innenausstattung kam natürlich nur feinstes Leder in Frage.

Der überaus drehfreudige und kompliziert anmutende Zwölfzylinder-Motor ist robust wie ein Diesel. Ein Automobil also, das nicht nur für momentane Rennsiege zu gebrauchen war, sondern genauso gut als Sportwagen für finanzstarke Kunden.

Der Wagen kostete 1952 48.000 Schweizer Franken. Kein Wunder, daß nur ein paar Dutzend Exemplare verkauft werden konnten.

Meine Sammlung enthält noch weitere historische Automobile, die ich lediglich aus persönlichen Gründen aufbewahre. Einen Opel 4/16 von 1927, einen MG-TC, einen Lancia Appia GTE mit Zagato-Aluminium-Karosserie, einen Eigenbau für Flugplatzrennen mit einem 500 ccm BMW-Motor und einen Volvo Typ121 Combi, mit welchem ich fast alle historischen Fahrzeuge nach Gundelfingen transportiert habe. Der Wagen ist Baujahr 1963 und hat mit dem ersten Motor eine Fahrleistung von 500 000 km ohne Reparatur zurückgelegt.

Außerdem sind noch 10 Motorräder und einige Traktoren der Sammlung angegliedert, sofern sie technische Meilensteine darstellen. Bei den Motorrädern sind besonders hervorzuheben, eine Laurin & Clement 1904 mit flachem Lederriemen als Antrieb, eine Neander von 1929 mit 1000 ccm MAG-Motor und eine 750 ccm BMW von 1943 in Afrika-Ausführung.



Damit endet die Geschichte des Automobils, denn was sich im Automobilbau von ca. 1955 an durchsetzte, die selbsttragende Pontonkarosserie, führte schließlich zum heutigen "Wegwerf-Auto" und damit zum Ende der Automobilgeschichte schlechthin. Was in unseren Tagen auf vier Rädern angeboten wird, ist nur noch für eine maximal zehnjährige "Benutzung" konzipiert und fällt anschließend in sich selbst zusammen, ist also weder erhaltungswürdig, noch erhaltungsfähig.

So hat der Commerz der Geschichte des Automobils schon ihr eigenes Grab gegraben, noch bevor die natürlichen Brennstoffe dieser Erde erschöpft sein werden.



