

Die „Knutschkugel“ sorgt für leistbare Mobilität

Für viele Leute waren in den Nachkriegsjahren zunächst nur motorisierte Zweiräder erfüllbare Träume, an vollwertige Autos wie z. B. den Volkswagen - vielleicht auch wegen eines fehlenden Pkw-Führerscheins - war häufig nicht zu denken. Der frühere deutsche Führerschein IV galt jedoch auch für Kraftfahrzeuge bis 250 cm³ Hubraum. Diese Regelung nutzten findige Hersteller mit dem Bau von Rollermobilen wie dem Goggomobil oder dem Messerschmitt Kabinenroller. BMW hatte damals jedoch nur Motorräder und die Oberklassefahrzeuge des Typs 502/503 mit V8-Motoren im Angebot.

In Italien konstruierte Renzo Rivolta, der Firmenchef des Motorradherstellers Iso Rivolta ein Rollermobil in ungewöhnlicher Form: Die ISO-Isetta, welche 1954 vorgestellt wurde. Wie bei einem Kühlschrank klappte man bei diesem dreirädrigen Gefährt die Fronttür auf; schließlich soll das Unternehmen, früher Iso-Thermos benannt, damals solche gebaut haben. Das Lenkrad schwenkte mit der Fronttür nach vorn und zur Seite, und bot so einen guten Einstieg in den für zwei Personen ausreichenden Innenraum.

BMW stand damals wirtschaftlich auf sehr schwachen Beinen. Zeit für Planung und Konstruktion eines Kleinwagens blieb nicht, es gab nur eine andere Möglichkeit, den Lizenzbau. Auf dem Turiner Autosalon wurde man auf die Isetta aufmerksam und sah in ihr eine Chance. Nach Abschluss des Lizenzvertrages mit Iso wurde eine Isetta ins Werk geholt und die Konstruktion optimiert. Die Isetta bekam einen Einzylindermotor aus dem Motorradprogramm von BMW, umgebaut auf Gebläsekühlung und mit einer Starterlichtmaschine ausgerüstet.

Die BMW Isetta hat im Gegensatz zum dreirädrigen Original zwei Hinterräder. Die konstruktiven Änderungen sollten sich als Erfolg erweisen. Die Isetta konnte die Finanzkrise bei BMW zwar nicht abwenden, brachte aber immerhin einen Zeitgewinn. Am 5. März 1955 wurde sie der Öffentlichkeit zu einem Preis von 2.580,- DM vorgestellt. Die Fachpresse zeigte sich beeindruckt. Von April 1955 bis März 1956 wurde die erste Version der Isetta gebaut. Die Modelle „Standard 250“ und „Standard 300“ hatten eine große Panoramaheckscheibe, feststehende Seitenscheiben und zu öffnende Dreiecksfenster. Im Oktober 1956 kam die zweite Version, „Export 250“ und „Export 300“ auf den Markt. Sie unterschieden sich insbesondere durch eine Schiebefensterkonstruktion an den Seiten und durch eine kleinere Sicherheitsglas-Heckscheibe vom bisherigen Modell.

Die Isetta wurde zum Erfolg. Zwischen 1955 und 1962 wurden 161.728 Stück des **Motocoupés** verkauft. Diese Zahl wurde nur von einem einzigen Kleinwagen übertroffen: Dem Goggomobil der Hans Glas GmbH in Dingolfing.

Die Isetta gilt als eines der Symbole für den Wiederaufbau Deutschlands nach dem Krieg, sie ist Teil des „Wirtschaftswunders“.

Technische Daten

Motor:	1-Zyl. 250 / 300 cm³	Getriebe:	4-Gang + Rückwärtsgang
Leistung:	250: 12 PS / 5800 U/min 300: 13 PS / 5200 U/min	Leergewicht:	ca. 370 kg
		Nutzlast:	230 kg
Länge ü.A.:	2355 mm	Radstand:	1500 mm
Breite ü.A.:	1380 mm		
Höhe unbelastet:	1340 mm	Tankvolumen:	13 Liter
Höchstgeschwindigkeit:	85 km/h	Reichweite:	ca. 400 km

Quellen: Wikipedia, Internet

Details zu den Modellen:

Die Modelle sind dem Typ Export 300 nachempfunden, sie unterscheiden sich in der Farbgebung und einigen weiteren Details. Das Set besteht aus drei Modellen des Typs Rollmaterial und drei Modellen des Typs Immobilie.

Die Immobilien sind nicht beleuchtet, die Fahrzeuge als Rollmaterial mit Fahr- Brems- und Blinkerlicht ausgestattet. Die Rollmaterialien verfügen über drehende Räder, die Vorderräder lenken mit.

Alle Modelle verfügen über mit TexEx editierbare Kfz-Kennzeichentafeln vorne und am Heck.

Fred Fuchs – FF1

kon.ff1@sol.at