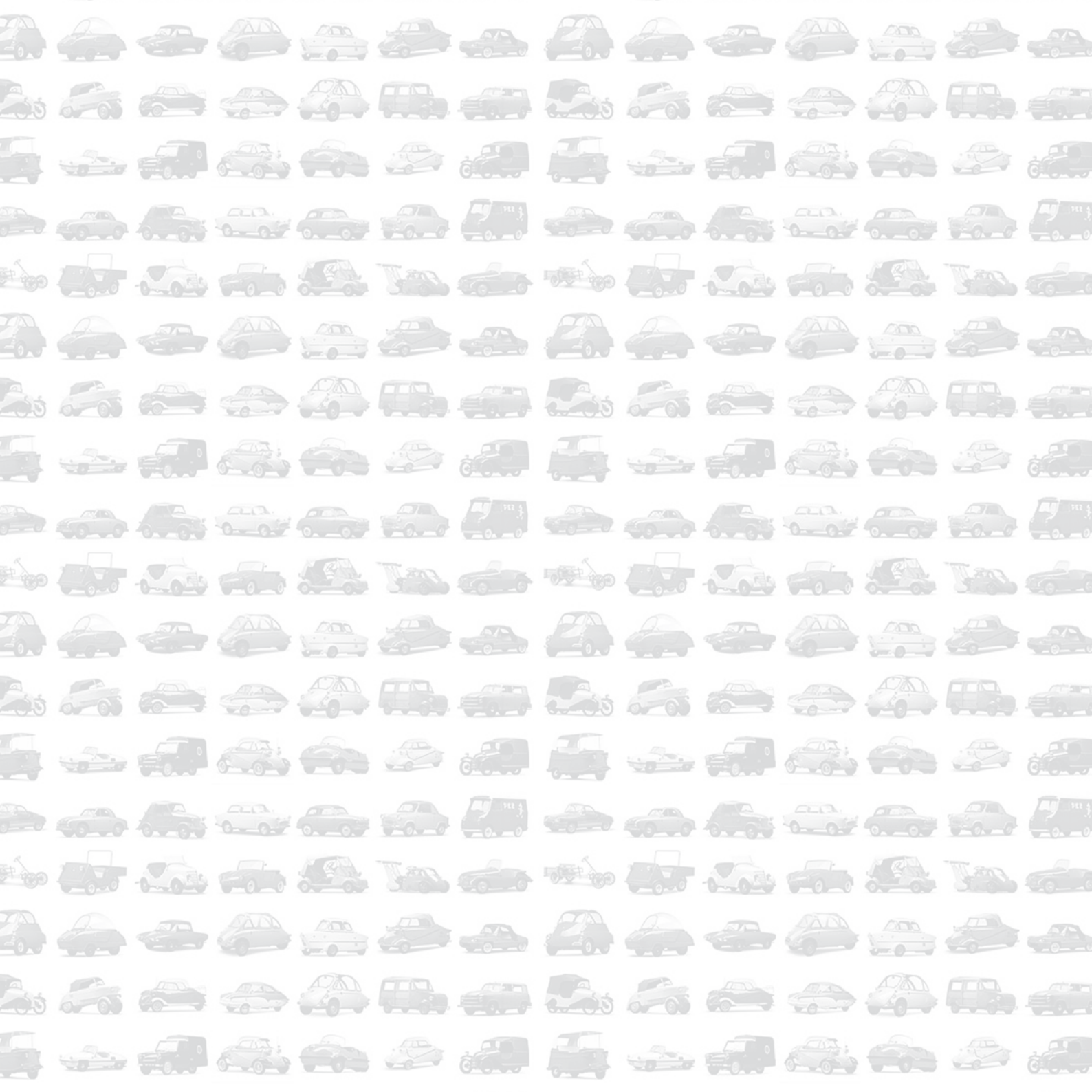


**ALLES  
BEGINNT  
KLEIN**





ALLES  
BEGINNT  
KLEIN



# «Alles beginnt klein»

Liebe Freunde des Pantheon – Forum für Oldtimer

Alles begann in einem langen Stau auf der Autobahn bei Zürich. Inspiriert von der Anfrage eines Oldtimer-Enthusiasten. Ein erstes Telefonat mit einem potentiellen Leihgeber von mehreren FIAT/NSU Weinsberg. Dann, immer noch am selben Ort stehend, ein längeres Gespräch mit Bernhard Taeschler, dem Präsidenten des Microcar-Clubs mit der Frage; gibt es genügend Kleinfahrzeuge, um die Fläche im Pantheon zu bespielen und hilfst Du mir bei der Umsetzung?

Die Antwort lautet: JA!! Mit tatkräftiger Unterstützung von Bernhard und dem grossen Sammler Hansueli Wartenweiler, fanden wir die unglaubliche Anzahl von 53 Microcars, die wir bis im Frühjahr 2023 ausstellen dürfen.

Die Umstellung der Sonderausstellung war diesmal auch logistisch eine Herausforderung. Innerhalb von fünf Tagen haben wir die umfangreiche Ausstellung über die Mobilität von Basel abgeräumt, dann 53 Fahrzeuge in der Schweiz eingesammelt, nach Muttenz transportiert, im Pantheon richtig sortiert, beschriftet und aufgestellt.



Ich danke sehr gerne allen Helfern, vor allem Bernhard Taeschler, den vielen Leihgebern, dem Fotografen Urs Gautschi und den Sponsoren, ohne sie kann man eine solche Ausstellung nicht realisieren. Ich wünsche Ihnen beim Besuch der inzwischen 28. Sonderausstellung und beim Lesen des Katalogs viel Vergnügen.

Herzlich  
Stephan Musfeld







## FRANKREICH

Solyto	125	ca. 1958	Wartenweiler Hansueli	S.14
Mochet	125	1947	Scheunenfund Pantheon	S.16
Mochet	125	1957	Mäder Yves	S.18
Mochet Luxe	125	1957	Mäder Yves	S.20
Rovin D2	425	1947	Wartenweiler Hansueli	S.22
Rovin D4	462	1951	Wartenweiler Hansueli	S.24
Acoma Mini Compesse	50	1975	Wartenweiler Hansueli	S.26

## ENGLAND

Invacar Mk 12	147	1967	Wartenweiler Hansueli	S.28
Peel Replica	98	1965	Wartenweiler Hansueli	S.30
Bond Mark A	197	1949	Wartenweiler Hansueli	S.32
Meadows Frisky	324	1958	Wartenweiler Hansueli	S.34
Bond Mk G	247	1962	Mäder Yves	S.36
Berkeley T-60	328	1959	Wartenweiler Hansueli	S.38
Berkeley B 95	700	1960	Hartmann Christian	S.40
Reliant Regal MK 1	600	1955	Wartenweiler Hansueli	S.42

## DEUTSCHLAND / deutsche Wurzeln

BMW Isetta	300	1959	Fitze Peter	S.44
Kleinschnittiger F	122	1954	Schwalder Philipp	S.46
Buckle Dart	400	1959	Hartmann Christian	S.48
Zündapp Janus	50	1957	Dubler Urs	S.50
Alta Lizenz S	200	1968	Wartenweiler Hansueli	S.52
Kroboth	175	1954	Wartenweiler Hansueli	S.54
Fuldomobil S4	191	1955	Wartenweiler Hansueli	S.56
Spatz	200	1956	Forster Heinz	S.58
BMW Isetta	298	1960	Pantheon	S.60
BMW	600	1958	Luder Heinz	S.62
Isetta Iso Espana	250	1955	Wartenweiler Hansueli	S.64
Heinkel 150	174	1956	Müller Charly	S.66
Messerschmitt KR	200	1962	Geissberger Max	S.68
FMR TG	500	1959	Taeschler Bernhard	S.70
Messerschmitt KR	200	1958	Eggimann Christoph	S.72
Goggomobil C TS	250	1968	Müller Josef	S.76

## ITALIEN / italienische Wurzeln

ACMA Vespa	393	1960	Wartenweiler Hansueli	S.78
Fiat Weinsberg	479	1959	Bösch Renato	S.80
Fiat Weinsberg Coupé	479	1960	Bösch Renato	S.82
Moretti Cita	350	1949	Cibien Silvio	S.84
Piaggio Auflieger	125	1961	Wartenweiler Hansueli	S.86
Fiat	500	1972	Pantheon	S.88
Willam Casalini Sulky	50	1977	Mäder Yves	S.90

## SCHWEIZ

Geissmann Eigenbau	350	1945	Saxer Rene	S.92
Rapid	350	1946	Verkehrshaus Schweiz	S.94
Strübi	250	1940	Jost Peter	S.96
Belcar Dreisitzer	191	1956	Meier Oliver	S.98
ZBR Diavolino	250	1985	Burkhalter Reto	S.100
Soletta Prototyp	748	1956	Ramseier Urs / SCR	S.102

## ÜBRIGE LÄNDER

David (Spanien)	345	1987	Wartenweiler Hansueli	S.104
Sebring-Vanguard Citicar (USA)		1974	Jäger Urs	S.106
Voisin Biscooter (Spanien)	125	1951	Rey Roger	S.108
Velorex (Tschechien)	250	1948	Schmid Franz	S.110
Subaru (Japan)	356	1968	Bundi Simon	S.112

## NEUERE FAHRZEUGE

FULU Limousine Elektro		2010	Wartenweiler Hansueli	S.114
Renault Twizy		2011	GARAGE KEIGEL Basel	S.116
Microlino		2021	Microlino AG Küssnacht	S.118
Citroën AMI		2022	Autohaus Wederich, Donà AG	S.120



# Microcars

(auch bekannt unter: Kleinstwagen, Bubblecars, Roller-mobile, Zwergenautos, Knutschkugeln, Schneewittchensärge, Menschen in Aspiq, etc.)

## Unsere Definition:

**3 oder 4 Räder, kürzer als 3 Meter, weniger als 500 ccm Hubraum, Baujahre 1947 bis 1965 (aber Ausnahmen bestätigen diese Regel!)**

Kleiner Rundgang:

Die Geschichte dieser Art von Fahrzeugen ist eng mit der Nachkriegsgeschichte Deutschlands verbunden, also vom Ende des 2. Weltkrieges bis zur Wirtschaftswunderzeit.

Die Herstellung von Automobilen war in Deutschland nach dem Krieg strengstens verboten. Der Treibstoff stand nur den Besatzungsmächten zu. Einzig die 1,7 Millionen Kriegsinvaliden kamen in den Genuss von gewissen Erleichterungen. Einfache Krankenfahrstühle oder Rollbretter durften in den zerbombten Fabrikhallen oder intakten Schuppen mit den spärlich vorhandenen Materialien gebaut werden. Der vormalige Messerschmitt-Konstrukteur Fritz Fend erkannte das Bedürfnis schnell. Als 1947 der Bau von 60ccm-Motorrädern wieder gestattet wurde, fanden die Motoren bald auch den Weg in die primitiven Verheerter-Vehikel. Fend baute bereits 1948 den Fend-Flitzer, ein kleines und leichtes Dreiradfahrzeug, das nur einer Person Platz bot.

Nach der Währungsreform 1948 gab es plötzlich besseres Material zu kaufen. Richtige Autos konnte sich noch kaum jemand leisten. Die Montagebänder der Vorkriegszeit waren unbrauchbar oder abgebaut. Der Traum vom verkleideten Motorrad keimte auf. 1949 gründete Gustav Kroboth seine Manufaktur in Seestall, wo die «Allwetteroller» bis 1955 in nur kleinen Stückzahlen gebaut wurden. Ab 1950 gab es den ultra kleinen, aber für 2 Personen zugelassenen Kleinschnittger mit einer leichten Carrosserie aus Aluminium und einem 125ccm-Motörchen, das mit einem Seilzug – wie beim Rasenmäher – gestartet werden muss.

Der Spatz ist eine Entwicklung von Egon Brütsch, einem Tüftler, der sich sehr gut mit Kunststoffcarrosserien auskannte. Nach den ersten Einsitzern, die Mopetta oder Zwerg hiessen, folgte der dreisitzige Spatz, später als Victoria-Spatz, angetrieben vom Sachs 200ccm-Motor. Brütsch fand auch in Wollerau einen Lizenznehmer, dazu aber später.

Eine grössere Anzahl Microcars produzierte Messerschmitt, später FMR (Fahrzeug- und Maschinenbau GmbH, Regensburg) mit dem Erfolgsmodell KR200, welcher mit einer Plexiglaskuppel, als Cabriolet oder als Roadster angeboten wurde. Die letzte Evolutionsstufe war der vierrädrige TgSOO, der aber nur rund 300 Mal gebaut und meistens im aufkeimenden Motorsport in einer eigenen Klasse eingesetzt und häufig geopfert wurde.

Die leichten Dreirad-Fahrzeuge, welche zum Kippen neigten, wurden mit zwei eng beieinanderliegenden Hinterrädern sicherer gemacht. Die Isetta von BMW war eine Lizenz der italienischen ISO-Isetta von Iso Rivolta mit Zwillingrädern, aber angetrieben durch einen BMW Einzylinder/4-Takt-Motor. Von 1955 bis 1962 wurden knapp 162'000 Exemplare gebaut, für den Export auch als Dreirad. Das Mutterhaus in Italien vergab weitere Lizenzen



für den Isetta-Bau nach Frankreich (Velam) und Spanien (Isetta Espania). Aus der gleichen Periode stammen die HeinkelKabinen, die etwas mehr Platz boten und auch als Dreirad oder mit hinterem Doppelrad lieferbar waren. Die Fahrzeuge der Marke Fuldamobil, die in Fulda in viel geringeren Stückzahlen gebaut wurden, waren qualitativ gut, aber eher doch hässliche Entlein. Aber auch die Fulda mobile wurden noch in Griechenland unter der Marke Alta weitergebaut, nachdem diese in Deutschland vom Markt verschwanden.

Mit steigendem Wohlstand stiegen die Ansprüche auf «richtige» Autos mit vier Sitzen und einem Gepäckraum. Das Goggomobil von Hans Glas wurde von 1955 bis 1969 in allen Ausführungen – als Limousine, Coupe, Cabrio und Leichttransporter – 285'000 mal ausgeliefert! Ebenfalls aus einem früheren Motorrad- und Roller-Werk stammte der Zündapp Janus, der auf einem Entwurf von Dornier basierte. Der Motor ist in der Wagenmitte und die Passagiere sitzen Rücken an Rücken. Nur 6900 Exemplare fanden aber einen Käufer. Die verlängerte und stärkere Isetta, der BMW 600, suchte ebenso nach dem Erfolg in diesem Segment von Fahrzeugen.

Die Zeit der Bastler und ihren Nischenprodukten war vorbei. So wurden am Schluss noch Lizenzen ins Ausland vergeben, wo die Rollermobile noch eine zeitlang weitergebaut wurden. Auch Messerschmitt/FMR verschiffte die übriggebliebenen Tiger-Motoren nach Australien, wo diese in einem ZETA verbaut wurden. Aus restlichen Goggo-Teilen wurde in Deutschland noch ein AWS Shopper und in Australien der Buckle Dart gefertigt. Auch die Heinkel-Kabine wurde unter dem Namen Trojan in England praktisch unverändert weitergebaut.

Die grossen Werke von VW, BMW, Opel, Ford oder Lloyd begannen mit günstigen, aber ausgewachsenen Fahrzeugen den Markt zu erobern und verdrängten so bereits anfangs der 60-Jahre die Rollermobile zunehmend von den deutschen Strassen.

Angespornt durch den doch bedeutenden Import der deutschen Fabrikate versuchten sich auch in der Schweiz ein paar Bastler oder Firmen das Glück im Bau von Kleinstwagen. Ein Einzelstück ist der 1945 in Dottikon gebaute Geissmann, welcher aus Komponenten von Vorkriegsfahrzeugen und viel Eigenarbeit zu einem fahrbaren Untersatz zusammengesetzt wurde und seither eine Strassenzulassung hat. Bereits 1940 entstand der Strübi als wetterfestes Motorrad mit seitlichen Stützrädern. Die Firma RAPID aus Dietikon, bekannt für die landwirtschaftlichen Motormäher, stellte 1946/47 eine Serie von 36 Fahrzeugen her, von denen zwei überlebt haben. Das Fahrzeug basiert auf einem Entwurf von Josef Ganz. Ein Einzelstück ist auch der erst 1956 entstandene Prototyp von Willi Salzmann aus Solothurn, genannt Soletta. Das Fahrzeug wurde 1956 am Genfer Salon vorgestellt und wartete mit interessanten Neuerungen auf. Eine Serienproduktion gab es nie.

Der mit dem gut tönenden Namen Belcar war ein unter Brüttsch-Lizenz in Wollerau gefertigter Flitzer, von dem nur ganz wenige Exemplare abgesetzt werden konnten. Drei Insassen haben nebeneinander Platz.

Erst 1985 wurde der Diavolino genannte Mini-Jeep, welcher auf dem italienischen Lawil basierte, mit einer Kunststoffcarrosserie aus Oberkulm lanciert. Das Projekt war erfolglos, obwohl der Wagen mit dem kleinen Motor auch ohne Führerausweis gefahren werden durfte. Hoffen wir, dass der neue Microlino von der Firma Microlino AG aus Küsnacht ein grosser Erfolg wird. Der Stadtfloh ähnelt zwar der Isetta, die Beweggründe für die Lancierung sind aber ganz andere: Kleines Stadtfahrzeug mit wenig Platzbedarf, elektrisch angetrieben. Sicher kein fahrbarer Untersatz für Kriegsversehrte!

In Frankreich gab es schon vor dem Krieg drei- und vierrädrige Kleinstwagen, welche sehr populär waren, weil sie ohne Führerschein gefahren werden durften. Die Produktion konnte nach dem Weltkrieg für den Heimmarkt rasch wieder aufgenommen werden, weshalb die bekanntesten Marken Mochet und Rovin schon bald in beachtlichen Stückzahlen gebaut wurden – aber kaum den Weg in die Schweiz fanden. Der Kleinwagen Vespa 400 wurde bei ACMA in Frankreich in ansehnlichen Stückzahlen gebaut, weil man dem vor der Lancierung stehenden FIAT Nuova 500 keine Konkurrenz machen wollte. Für den Schweizer Markt war der Cinquecento bestimmt, weshalb nur wenige Vespa 400 direkt importiert wurden.

Aus Italien stammen auch verschiedene Schöpfungen, welche aber nur selten den Weg in die Schweiz fanden. So war die ISO-Isetta – die Mutter aller Isetten – nur in Italien käuflich. Der Durchbruch der Italiener begann mit dem FIAT Nuova 500 ab 1957, der den Topolino ablöste. Von diesem Cinquecento gab es unzählige Varianten und Sondercarrosserien. Aus der Zusammenarbeit mit NSU in Mannheim, wo die NSU/FIAT gebaut wurden, entstanden auch einige auf dem Nuova 500 basierten Fahrzeugen mit Carrosserien von Weinsberg. Zwei schöne Exemplare sind in der Ausstellung. Der Moretti Cita hingegen war eine Eigenentwicklung des Kleinwagenwerkes Moretti.

Der Willam Sulky von 1977 war nur für den französischen Markt gedacht, aber in Italien gefertigt. Er war ursprünglich mit Teilen von Lambretta und dann aus einer Allianz mit Lavil hervorgegangen. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h schliesst sich die Geschichte von Behindertenfahrzeugen.

Auch in England entstanden in der Nachkriegszeit ulkige kleine Fahrzeuge, die aber eher als günstige Varianten zu den teuren englischen Limousinen anzusehen sind – oder eben auch für Invalide gedacht waren. Der Invacar ist «nomen est omen». Die Dreiräder durften mit einem einfachen Führerausweis gefahren werden. Marken wie Peel, die das wohl kleinste je produzierte Vehikel herstellte oder Bond und Reliant mit den leicht kippbaren Dreirädern sind längst verschwunden – ausser in Filmen mit Mr. Bean. Der ultimative Sportwagen des kleinen Mannes, der auch erschwinglich war, trug den Namen Berkeley, der als Dreirad oder mit vier Rädern angeboten wurde. Die Firma Meadows brachte mit dem Frisky einen äusserst anmutigen, lustigen Kleinwagen auf den Markt. Doch auch in England wurden diese skurrilen Kleinstwagen bald von «richtigen» Autos abgelöst ... dem Morris Minor folgte schon 1959 der bahnbrechend neue Mini.

Auch in weiteren Ländern wurden Rollermobile als günstige Alternative in kleinen Stückzahlen gebaut. Es waren meistens irgendwie carrossierte Motorräder, wie der tschechische Velorex mit seiner Kunstlederhaut über einer JAWA-Maschine. Aus Spanien stammen der David und der an einen Golfwagen erinnernde Voisin Biscuter – ohne jeglichen Schnickschnack. Der amerikanische Elektrokleinwagen Citycar von Sebring-Vanguard, immerhin 48 Jahre alt, ist schon fast ein Neuwagen in dieser Ausstellung.

Man wollte halt einfach mobil sein – und erschwinglich musste die Mobilität auch sein. Die Geschichte der japanischen Kei-Cars ist nochmals anders. Fahrzeuge mit weniger als 360 ccm waren steuerbegünstigt, weshalb alle grossen Marken, von Toyota über Mazda bis zu Honda solche Fahrzeuge für den Heimmarkt im Angebot hatten. Der Subaru 360 wurde von 1958-1971 gebaut und war das erste Grossserienmodell der Marke. Nur wenige dieser Kei-Cars fanden den Weg in die Schweiz. Umgekehrt aber freuen sich viele Sammler in Japan an europäischen Kleinstwagen!

In unserem Land gibt es eine beispiellose Vielfalt von Microcars weil diese – nicht zuletzt wegen dem Salon in Genf – aus allen Herren Ländern in den Testmarkt Schweiz geliefert wurden. Diese Spezies von Fahrzeugen verschwand in den 60er Jahren aus dem Strassenbild oder dienten höchstens noch als fahrbare, billige Untersätze von Studenten. Ich selber kaufte meinen ersten Messerschmitt KR200 1972 in St.Gallen – er war am Anschlagbrett der Migros für Fr. 260.– inseriert, notabene als Versehrtenfahrzeug!

1976 fand ein erstes Microcar-Treffen in der Schweiz am Hallwilersee statt. Dieses legte den Grundstein für eine Gruppe von Sammlern und Enthusiasten, welche die überlebenden Fahrzeuge dieser Klasse sammelten und seither liebevoll hegen und pflegen und den «Jööh-Effekt» dieser kleinen Lieblinge geniessen. Der Rollermobilclub Schweiz ist die richtige Anlaufstelle für alle Enthusiasten von Kleinstfahrzeugen.

*Bernhard Taeschler*







**AUSSTELLUNG**



# Solyto New Map

Produktionsjahre:	1956 bis 1959
Baujahr:	1959
Zylinder:	1
Hubraum:	125 ccm
Produktionsort:	Frankreich
Besitzer:	Hansueli Wartenweiler, Widen





Das New Map Microcar des bekannten Motorradherstellers war bei seinem Erscheinen im Jahr 1938 ein Novum, fand aber in der Nachkriegszeit durchaus Anklang. Mitte der 1950er Jahre produzierte New Map unter der Leitung von Robert Robin eine Reihe von Dreirädern wie den Solyto Utility Truck, den Sie hier sehen. Diese Fahrzeuge wurden in der Blechabteilung von New Map gebaut und hießen Societe Lyonnaise de Tolerie – daher der seltsame Name. Bis Anfang der 1970er-Jahre wurde der Solyto in drei Karosserievarianten angeboten – eine davon als Camper mit vier Fenstern im Heckabteil.

Es entstanden ca 4'000 Exemplare dieses Fahrzeuges, mit Motoren von Ydral und Ultima.



## Mochet CM 125 Luxe

Baujahr:	1947
Zylinder:	1
Hubraum:	125 ccm
Produktionsort:	Frankreich
Besitzer:	Pantheon Basel







Charles Mochet gründete 1924 das Unternehmen in Puteaux und begann mit der Produktion von Automobilen und Fahrrädern. Der Markenname der Kraftfahrzeuge lautete zunächst CM. 1930 endete die Automobilproduktion zunächst. Nach dem Tod von Charles Mochet im Jahre 1934 leitete sein Sohn Georges Mochet das Unternehmen.



Ab 1945 standen erneut Kleinstwagen, in Frankreich «Vélocars» genannt, im Sortiment. diesmal unter dem Markennamen Mochet. Die Einzylindermotoren von Ydral mit Hubräumen zwischen 100 und 175 ccm waren im Heck montiert. Die angebotenen Karosserien wurden im Lauf der Zeit überarbeitet, sodass sie unter anderem mehr Wetterschutz boten.



1958 endete die Automobilproduktion nach rund 3'000 hergestellten Kleinwagen. 1969 wurde das Unternehmen aufgelöst.

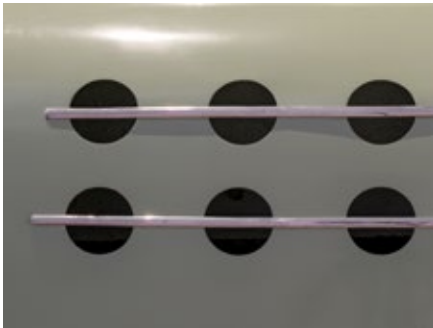




## Mochet CM 125 Y

Produktionsjahre:	1954 bis 1958
Baujahr:	1957
Zylinder:	1
Hubraum:	125 ccm
Produktionsort:	Frankreich
Besitzer:	Yves Mäder, Bern





Charles Mochet war der bekannteste französische Hersteller von Tretautos als praktisches Fortbewegungsmittel für Erwachsene. Er stellte sie von 1927 bis weit in den Zweiten Weltkrieg hinein her. Erst nach dem Krieg rückte Mochet von den Tretautos ab. Der CM-125Y wurde mit einer neuen, modernen Stahlkarosserie mit richtigen Türen, festen Seitenfensterrahmen und einem zurückklappbaren Stoffdach. Der Buchstabe «Y» im Namen stand für Ydral Motor. Frühe Modelle waren mit einem Seilzugstart ausgestattet, später wurde ein elektrischer Anlasser angeboten. Mit einem 125-ccm-Motor, war nun ein Führerschein erforderlich. Für diejenigen, die einen Führerschein hatten, wurde ein 175-ccm-Modell angeboten. Auf seinem Höhepunkt in den Anfang der 1950er Jahre stellte Mochet 40 Autos pro Monat her, aber als 1958 die französische Gesetzgebung geändert wurde, fiel die Motorgröße für das Fahren ohne Führerschein auf 50 ccm herabsetzte, ging der Kundenstamm für die langlebigen 125er Mochets drastisch zurück.

Im Jahr 1958 stellte Mochet die Autoproduktion ein, stellte aber noch viele Jahre lang Fahrräder mit verstellbaren Sitzen her.



## Mochet CM 125 Luxe

Produktionsjahre:	1950 bis 1953
Baujahr:	1953
Zylinder:	1
Hubraum:	125 ccm
Produktionsort:	Frankreich
Besitzer:	Yves Mäder, Bern







Charles Mochet setzte die Herstellung von Personenkraftwagen von 1925 bis zu seinem Tod im Jahr 1934 fort; sein Sohn Georges führte die Produktion bis in den Zweiten Weltkrieg hinein fort.



Die CM 125 Luxe wird von einem gleich großen 125-ccm-Motor angetrieben, um sich der Sans-Permis-Klasse anzuschließen. Das Auto war sehr beliebt, zum einen, weil man keinen Führerschein brauchte, und zum anderen, weil kein französisches Nachkriegsauto von Citroen oder Renault eine Wartezeit von mehreren Jahren hatte, im Gegensatz zu den sechs Wochen von Mochet.



Dieses Exemplar aus dem ersten Produktionsjahr hat die Bugpartie mit Flansch und Bolzen. Es hat eine primitive «hausgemachte» Lenkung. Der Benzintank dient auch als Verlängerung der Sitzlehne. Auf dem Höhepunkt seiner Karriere in den frühen 950er Jahren baute Mochet 40 Autos monatlich.





## Rovin D2

Baujahr:	1947
Zylinder:	2
Hubraum:	425 ccm
Produktionsort:	Frankreich
Besitzer:	Hansueli Wartenweiler, Widen





Raoul Pegulu de Rovin gründete 1921 das Unternehmen. Als Adressen sind nacheinander die Rue de Colombes 2 in Asnieres-sur-Seine, die Rue de Tilsit 32 in Paris, der Boulevard Brune in Paris und die Rue Haxo 9-11 im 20ten Arrondissement in Paris genannt. Zunächst stellte er Motorräder her. Eine Quelle nennt zusätzlich den Bruder Robert de Rovin. Nach dem Zweiten Weltkrieg war der Sitz in Saint-Denis. Im ehemaligen Werk von Delaunay-Belleville begann 1946 die Produktion von Automobilen. Der Markenname lautete Rovin. 1961 endete die Produktion.



## Rovin D4

Baujahr:	1951
Zylinder:	2
Hubraum:	462 ccm
Produktionsort:	Frankreich
Besitzer:	Hansueli Wartenweiler, Widen







Robert de Rovin und sein Bruder Raoul gründeten 1921 ihr Unternehmen in der Region île de France. Zuerst wurden Motorräder mit Zweitaktmotoren von 100 bis 250 ccm oder Viertaktmotoren mit 175 bis 500 ccm Hubraum eingebaut.



Auf dem Pariser Salon 1946 präsentierten sie einen Kleinwagen, den Prototyp ROVIN D mit einem Einzelscheinwerfer. Dieses Fahrzeug wurde für das folgende Jahr zum D2 überarbeitet.



Motoren wurden Einzylinder mit Hubraum 240 bis 275 ccm später Zweizylinder mit 425 bis 462 ccm im Heck angeboten. Dieses hübsche, relativ leise Auto verkaufte sich gut, sodass man die riesige ehemalige Delaunay Belleville-Fabrik kaufte.

Der Rovin war der in Frankreich am längsten gebaute Kleinwagen. Erst 1959 endete die Produktion.





# ACOMA Mini Comtesse

Produktionsjahre:	1972 bis 1980
Baujahr:	1975
Zylinder:	1
Hubraum:	50 ccm
Produktionsort:	Frankreich
Besitzer:	Yves Mäder, Bern





Das Unternehmen ACOMA stellte in Frankreich Kleinstwagen unter der Marke «Mini Comtesse» her. Beim ersten Modell handelte es sich um ein Dreirad bei denen sich das einzelne Rad vorne befand. Zwei zusätzlich montierte Räder ohne Bodenkontakt sollten das Umkippen in Gefahrensituationen verhindern. Für den Antrieb sorgte ein Moped-Einbaumotor von Motobécane mit 47 ccm Hubraum, der das Vorderrad antrieb.

Eine Besonderheit stellten die Türen dar: die linke Tür ist eine Flügeltür, im Dach angeschlagen, die in engen Parklücken nur wenig Platz benötigt, und die rechte Tür ist eine konventionell vorne angeschlagen. Aufgrund des geringen Hubraums dürften die Fahrzeuge in Frankreich ohne Fahrerlaubnis benutzt werden. Bis 1979 wurden rund 3'500 Stück produziert.



## Invacar Mk 12

Baujahr:	1967
Zylinder:	1
Hubraum:	147 ccm
Produktionsort:	England
Besitzer:	Hansueli Wartenweiler, Widen







1948 passte Bert Greeves mit Hilfe seines gelähmten Cousins Derry Preston-Cobb ein Motorrad für ausschliesslich manuelle Steuerung als Transportmittel für Derry an. Sie erkannten eine Geschäftsmöglichkeit für die vielen im 2ten Weltkrieg versehrten und wandten sich an die britische Regierung um Unterstützung zu erhalten. Das führte zu Gründung von Invacar Ltd.

Das britische Rentenministerium verteilte Invacars von 1948-1970 kostenlos an behinderte Menschen. Frühe Fahrzeuge wurden mit einem luftgekühlten Villiers-Motor mit 147 ccm angetrieben. Später wurden sie mit 4-Takt-Steyr-Puch-Motoren mit 500 oder 600 ccm ersetzt, was Spitzengeschwindigkeiten von über 130 km/h erlaubte.

Bis zum Produktionsende im Jahre 1977 wurde mehr als 50 Varianten produziert. Im März 2003 wurden alle Invacars im Besitz der Regierung wegen Sicherheitsbedenken zurückgerufen und verschrottet.



# Peel Replica

Baujahr:	1965
Zylinder:	1
Hubraum:	98 ccm
Produktionsort:	England
Besitzer:	Hansueli Wartenweiler, Widen





Der Peel Trident war das zweite dreirädrige Mikroauto, das von der Peel Engineering Company auf der Isle of Man von 1965 bis 1966 hergestellt wurde. Abgeleitet vom früheren Kleinwagen Peel P50 hatte der Trident ein durchsichtiges Bubble-Top und entweder zwei Sitze oder einen Sitz mit abnehmbarem Einkaufskorb.



Der gezeigte Peel wurde mit Originalwerkzeugen nachgebaut. Statt einem 50 ccm Rauchmotörchen wird er elektrisch angetrieben.





## Bond Mark A

Baujahr:	1949
Zylinder:	1
Hubraum:	197 ccm
Produktionsort:	England
Besitzer:	Hansueli Wartenweiler, Widen







Die erste Generation des Bond Mark A hatte eine selbsttragende Aluminiumkarosserie und wurde vom Techniker und Flugzeugingenieur Lawrence Bond konstruiert.



Die Hinterräder waren nicht gefedert, sodass die Reifen die einzige Dämpfung darstellten. Der luftgekühlte Einzylinder-Villies-Motor mit 122 ccm war auf der Vorderradaufhängung montiert und wurde mit ihr zusammen als eine Einheit gelenkt. Zunächst bestand die Lenkung aus Stahlseilen, die auf Spulen aufgewickelt wurden, später setzte man eine Zahnsektorlenkung ein. In England wurden 3-Rad-Fahrzeuge (ohne Rückwärtsgang) als Motorrad versteuert und durften ohne Führerschein gefahren werden. Die Bond Cars Ltd wurde 1970 von Reliant übernommen, die dann den «Bond-Bug» bis 1975 baute.





# Meadows Frisky

Baujahr:	1958
Zylinder:	2
Hubraum:	324 ccm
Produktionsort:	England
Besitzer:	Hansueli Wartenweiler, Widen





Geplant war ein Fahrzeug herzustellen, welches in der Dritten Welt erfolgreich verkauft werden kann. 1954 begann der Bau des Prototypen. Nach der Fertigstellung 1956 durchlief das Fahrzeug einen 7-tägigen, 14'500 km langen Test. Danach wurde klar, dass man die Karosserie unbedingt neu gestalten muss. Man beauftragte damit den Karosseriebauer Michelotti in Milano. Für das Projekt gründete man die Firma Henry Meadows Ltd. in Wolverhampton. Die Markteinführung sollte im März am Automobilsalon in Genf erfolgen, was zeitlich eine grosse Herausforderung bedeutete. Alfredo Vignale war ein Karosseriebauer in Turin, dessen Geschick und schnelle Arbeit bekannt war.

Zwei dieser Modelle wurden dann auch 1957 direkt von der Fabrik nach Genf geliefert. Sie waren die Sensation und die Autojournalisten standen Schlange um die Testwagen zu fahren. Die Erbauer wurden mit Aufträgen überschüttet. Man kaufte Komponenten für 200 Fahrzeuge aber in den folgenden Monaten wurden tatsächlich nur 20 Friskys hergestellt. Auf Grund der finanziellen Probleme wurde die Firma mehrmals verkauft und 1961 viel der Vorhang entgültig.



## Bond Mk G

Produktionsjahre:	1961 bis 1966
Baujahr:	1962
Zylinder:	1
Hubraum:	247 ccm
Produktionsort:	England
Besitzer:	Yves Mäder, Bern







Die Bond Car Ltd. begann 1949 mit der Fertigung wirtschaftlicher, dreirädriger Personenwagen, die Bond Minicar genannt wurden.



Geistiger Vater der Bond war der Flugzeugingenieur Lawrence Bond von der Bond Aircraft Co. Auch die sportlichen Berkelys entstammten seiner Idee. Sie wurden von einem Einzylinder-Zweitaktmotor von Villiers mit 122 ccm Hubraum angetrieben. Die Motoren befinden sich neben dem Vorderrad und drehen mit diesem mit. Kann «an Ort drehen». Die Karosserie bestand hauptsächlich aus Aluminium, einige spätere Modelle hatten auch Teile aus GFK.



Das Minicar wurde in verschiedenen Generationen gebaut; die letzte war der Mark G ab 1961. Es gab Cabriolets, Lieferwagen und Kombis. Insgesamt wurden in der 12-jährigen Produktionszeit 24'484 Minicar hergestellt.





## Berkeley T-60

Baujahr:	1959
Zylinder:	2
Hubraum:	328 ccm
Produktionsort:	England
Besitzer:	Hansueli Wartenweiler, Widen





Das Berkeley-Automobil war eine Zusammenarbeit zwischen dem Designer und Ingenieur Lawrence «Lawrie» Bond und der Berkeley Coachworks-Fabrik von Charles Panter, die zu dieser Zeit einer der größten Hersteller von Wohnwagen in Europa war. Es war ein ideales Projekt für Berkeley, das beträchtliche Fähigkeiten in der Verwendung von glasfaserverstärktem Kunststoff (GFK) entwickelt hatte und nach etwas suchte, um die Lücken auf dem sehr saisonalen Wohnwagenmarkt zu schließen.

Vom Dreiräder T-60 wurden als Coupé und Cabrio insgesamt 2'500 Exemplare gebaut. Der eingebaute 2-Zylinder Motor mit 328 ccm und 18 PS stammt von Exelsior. Der B95, ein Vierräder, wurde von einem luftgekühlten-Zweizylinder-Viertakt-Reihenmotor mit 692 ccm Hubraum angetrieben. Das gezeigte Fahrzeug, ein Ausstellungsstück vom Genfer Salon 1961, wurde von André Prince an der Schweizer Bergmeisterschaft eingesetzt und gewann 1960 2 Klassensiege.



## Berkeley Roadster B 95

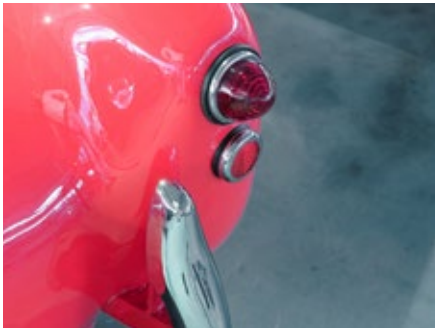
Produktionsjahre:	1956 bis 1960
Baujahr:	1960
Zylinder:	2 (Twin) luftgekühlt
Hubraum:	700 ccm
Produktionsort:	England
Besitzer:	Christian Hartmann, Windisch







Der Berkeley 895 ist ein Mini-Sportwagen, den der britische Hersteller Berkeley Cars von März 1959 bis Dezember 1960 als Nachfolger des B 90 Twosome baute. Neben dem B 95 gab es noch die stärkere Version Berkeley 8105. Vorder- und Hinterräder waren, wie beim Vorgänger, einzeln aufgehängt und hatten Schraubenfedern. Die Motoren hatten einen Lucas-«Bendix»-Anlasser und eine separate Lichtmaschine.



Die Karosserie der Wagen entsprach auch dem Vorgängermodell und war in drei Sektionen (Bodengruppe, Front, Heck) aus GFK aufgebaut. Geändert hatte sich gegenüber dem Vorgänger die Front, die nun höher war, um Platz für den größeren Motor zu bieten, einen größeren Kühlergrill und Scheinwerfer ohne die zusätzlichen, schrägen Abdeckungen zeigte. Der B 105 war bei gleichem Radstand und gleicher Breite um 64 mm länger als der B 95.





# Reliant Regal MK 1

Produktionsjahre:	1952 bis 1973
Baujahr:	1955
Zylinder:	1
Hubraum:	600 ccm
Produktionsort:	England
Besitzer:	Hansueli Wartenweiler, Widen





Die Reliant Motor Company wurde 1935 gegründet, als Tom Lawrence Williams zusammen mit E.S.Thompson den ersten Prototyp eines Fahrzeugs in seinem Garten baute. Zuerst bauten sie äusserst zuverlässige Lieferwagen. Es wird angenommen, dass Williams die Firma Reliant nannte, da einige der alten Raleigh-Teile, die er verwendete, den Anfangsbuchstaben R hatten und er daher einen Firmennamen brauchte, der mit demselben Buchstaben beginnt.



Bis in die Kriegsjahre 1940 produzierte Reliant weiterhin Fahrzeuge. Nach dem Krieg begann Reliant 1946 mit der Reproduktion von Fahrzeugen. 1952 beschloss Williams die Karosserie des Reliant zu modifizieren, um Platz für 4 Personen zu schaffen und soll wurde 1952 der Regal MK 1 im Earls Court ausgestellt.





# BMW Isetta 300 m. Wohnwagen Pelino

Produktionsjahre:	1957 bis 1962
Baujahr:	1959
Zylinder:	1
Hubraum:	300 ccm
Produktionsort:	Deutschland
Besitzer:	Peter Fritze, Stein AR







BMW hatte während des Zweiten Weltkriegs in den beiden Münchner Werken Milbertshofen und Allach überwiegend Motorräder und Flugmotoren gebaut. Nach Kriegsende 1945 konnte BMW die Pkw-Produktion nicht wieder aufnehmen, denn das in der sowjetischen Besatzungszone gelegene BMW-Automobilwerk Eisenach wurde enteignet und Teil der Sowjetischen Aktiengesellschaft Awtowelo.

Die Fahrzeugproduktion bei BMW begann 1948 mit Motorrädern. Das erste bei BMW nach dem Krieg neu entwickelte und ab 1952 hergestellte Auto, der als «Barockengel» bekannte BMW 501 mit Sechszylindermotor, war ein wirtschaftlicher Misserfolg, denn der Wagen war zu teuer. Bei der geringen Stückzahl deckte der Verkaufspreis von 15'000 DM (1952) nicht die Produktionskosten. Der Verkaufspreis entspricht inflationsbereinigt zum Jahr 2022 etwa 39'630 Euro. Die Knutschkugel BMW Isetta leistete einen entscheidenden Beitrag zur Volksmotorisierung und wurde schon bald als Freizeit- und Ferienmobil entdeckt.



# Kleinschnittger F 125 Roadster

Produktionsjahre:	1950 bis 1955
Baujahr:	1954
Zylinder:	1
Hubraum:	122 ccm
Produktionsort:	Deutschland
Besitzer:	Philipp Schawalder, Walliswil





Der Kleinschnittger galt zu seiner Zeit als fahrsicheres Fahrzeug. Er erreichte mit 6 PS eine Max. Geschwindigkeit von 70 km/h. Er wurde auch im Motorsport eingesetzt.



Beim Rally Lissabon-Madrid im Jahre 1953 belegte ein F 125 (Ilo-Motor mit 125 ccm) hinter einem Porsche 356 den 2ten Platz in der Klasse bis 1100 ccm. Der Kleinschnittger war ein preisgünstiges Fahrzeug und soll gemäss Anbieter nicht als Ersatz für ein Vollwertiges Auto gedacht sein, sondern lediglich den Motorradfahrer sicher auf 4 Rädern fortbewegen und ihm Schutz gegen Wind und Wetter bieten. Fast 3'000 Stück wurden produziert.



Die Marke geht auf den Ingenieur Paul Kleinschnittger zurück. «Klein und schnittig» war eine spätere Deutung des Namens.





## Buckle Dart T 400

Produktionsjahre:	1959 bis 1962
Baujahr:	1959
Zylinder:	2
Hubraum:	400 ccm
Produktionsort:	Australien
Besitzer:	Christian Hartmann, Windisch







Der Dart wurde ab 1957 von der australischen Buckle Motors Pty Ltd, einem bekannten Autohandelsunternehmen aus Sydney, auf Basis des Kleinstwagens Goggomobil von der Hans Glas GmbH aus Dingolfing in Bayern entwickelt. Er entstand nach einer Idee von Bill Buckle, der sich an den Erfolg des Goggomobils erinnerte, eine sportlich orientierte und schnellere Variante von diesem Rollermobil für ebendiesen Markt anzubieten. Dazu reiste Buckle nach Dingolfing, überzeugte Seniorchef Hans Glas von seiner Idee und erhielt von Ihm eine Lizenz zum Bau des Goggomobils in der von ihm erdachten Version. Als Name für das neue Auto wählte Buckle in Anlehnung an den beabsichtigten sportlichen Charakter des Zweisitzers die Bezeichnung Dart. Der Dart basierte auf der serienmässigen Bodenplatte mit den dazugehörigen mechanischen Komponenten der Goggolimosine.

Der kleine Roadster wurde wie die Limousinen von einem luftgekühlten Reihen-Zweizylinder-Zweitaktmotor mit 300 bis 400 ccm angetrieben. Der Goggomobil Dart stand von 1959 bis 1962 in den Preislisten. Bedingt durch den relativ hohen Preis war der Verkaufserfolg im Vergleich zur Limousine in Deutschland jedoch gering, sodass nur etwa 700 Fahrzeuge verkauft wurden.



# Zündapp Janus

Produktionsjahre:	1957 bis 1958
Baujahr:	1957
Zylinder:	1
Hubraum:	248 ccm
Produktionsort:	Deutschland
Besitzer:	Urs Dubler, Wohlen





Die Konstruktion des Janus geht auf den Prototyp «Dornier Delta» von Claudius Dornier, dem ältesten Sohn von Claude Dornier, zurück, an dem Zündapp die Produktionslizenz erworben hatte. Das Ungewöhnliche an diesem Rollermobil und der Grund, den Namen des doppelköpfigen römischen Gottes Janus zu verwenden, sind die Sitzposition und die Anordnung gleicher Türen an Bug und Heck.



Die Fondpassagiere saßen mit dem Rücken zur Fahrtrichtung, schauten nach hinten und hatten eine Bein- und Kopffreiheit wie in einem Mittelklassewagen. Der Mittelmotor war zwischen den beiden Sitzreihen unter einer einfachen Kiste eingebaut, was wenig zu einer genüsslichen Fahrt beitrug (Geruch, Abgase, Hitze etc). Zudem war der Motor aus der Zündapp Bella mit 250 ccm hoffnungslos untermotorisiert.



Die Auslieferung begann im Juni 1957, die Produktion wurde aber bereits 1958 nach Herstellung von nur 6'902 Exemplaren eingestellt.





## Alta A200

Lizenz Fuldamobil

Baujahr:	1968
Zylinder:	1
Hubraum:	200 ccm
Produktionsort:	Griechenland
Besitzer:	Hansueli Wartenweiler, Widen







Als anderorts die Fuldomobil-Produktion sich schon zu Ende neigte, klopfte der Grieche Georgios Dimitriadis in Fulda bezüglich einer Lizenz an. Die Fertigung der S-7 Modelle lief 1964 an, ab 1965 kamen in Piräus jedoch nur noch Teilesätze mitsamt Heinkel-Motoren an. Die griechischen Fuldamobile wurden unter dem Markennamen Attica verkauft, es gab sogar eine offene Cabrioletta Version, die man sich bei Fiat und deren 500 Jolly abgeschaut hatte. Nach etwa 100 Stück machte der Militärputsch 1967 dem Unternehmen den Garaus.

Der Lizenzvertrag wurde 1968 von der Firma Alta in Athen übernommen, die das S-7 nicht nur weiter baute, sondern gleich weiterentwickelte. Die Karosserie bekam ein Stufenheck verpasst, was den Passagieren im Fond mehr Kopffreiheit gönnte, aber auch das Ende der Ei-Form bedeutete. Auch die Heinkel-Bausätze wurden von Attica übernommen und weiterhin verbaut. 250 solcher Aggregate, die nach Griechenland gegangen sein sollen, geben ein Gefühl für die gewaltigen Stückzahlen. Bis in die 1970er Jahre hinein soll das eckige S-7 produziert worden sein, Konkretes ist jedoch nicht bekannt. Mit Alta war dann jedenfalls das letzte Kapitel in der Geschichte des Fuldamobils 1977 geschlossen.



# Kroboth

Baujahr:	1954
Zylinder:	1
Hubraum:	175 ccm
Produktionsort:	Deutschland
Besitzer:	Hansueli Wartenweiler, Widen





Das Unternehmen Fahrzeug- und Maschinenbau Gustav Kroboth stelle zunächst Motorroller her. Als die Nachfrage nach Rollern zurück ging, kam 1954 ein dreirädriges Rollermobil, der Kroboth-Allwetterroller auf den Markt.



Das Dreirad, zwei Räder vorne, ein Rad hinten, war ein offener Zweisitzer mit Verdeck und Einsteckfenstern. Die Karosserie hat einen Zentralrohrrahmen mit Querblattfedern vorne und hinten Blattfedern in Längsrichtung. Im Heck sass ein luftgekühlter Zweitakter von Fichtel und Sachs mit 175 ccm, einem Zylinder und neun PS. Die Windschutzscheibe stammt vom VW-Käfer.



In der Bauzeit von 2 Jahren wurden etwas über 50 Stück gebaut. Heute existieren noch 2 fahrbare Exemplare.





## Fuldamobil Alu S4

Baujahr:	1955
Zylinder:	1
Hubraum:	191 ccm
Produktionsort:	Deutschland
Besitzer:	Hansueli Wartenweiler, Widen







Bei dem Fahrzeug handelte es sich um Kleinstwagen mit anfangs drei, später vier Rädern. Im Laufe der langen Produktionszeit kamen verschiedene Ottomotoren erst von Zündapp, dann von Fichtel und Sachs (wie im Messerschmitt) zum Einsatz, die zwischen 6,5 und 10,2 PS leisteten. Anfangs bestand die Karosserie aus Sperrholz mit einem Überzug aus Kunstleder.

Ab 1952 wurde eine eckige, mit Aluminium verkleidete Karosserie verwendet; daraus resultierte der Spitzname «Silberfloh». Die Karosserie der ersten Fahrzeuge stammte von der Wohnwagenfirma Leibols. Ein Jahr später gab es eine stark abgerundete Verkleidung, die im Volksmund spöttisch als «Cellokasten» bezeichnet wurde. Ab 1957 verwendete der Hersteller Kunststoff statt Aluminium.

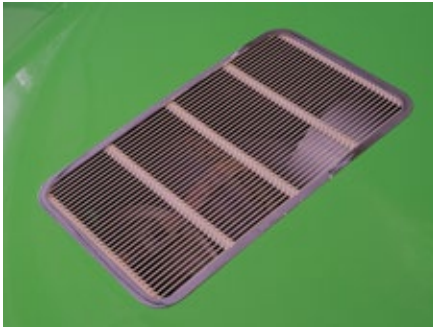
Das Fuldamobil war eines der ersten Autos mit einem negativen Lenkrollradius. Das Fuldamobil wurde auch von vielen anderen Herstellern in Lizenz gefertigt, teilweise auch im Ausland. Die Firma Nordwestdeutscher Fahrzeugbau (NWF) baute das Fuldamobil von 1954 bis 1955 in einer Stückzahl von 701 Fahrzeugen in Lohne (Oldenburg) mit JLO-Motor.



## Spatz 200 Cabriolet

Produktionsjahre:	1956 bis 1958
Baujahr:	1956
Zylinder:	1
Hubraum:	191 ccm
Produktionsort:	Deutschland
Besitzer:	Heinz Forster, Diessenhofen





Der Rennfahrer und Konstrukteur Egon Brütsch war ein Pionier im Bau von Kunststoff-Karosserien. Sein Bestreben war es, ohne kostspielige Blechpressen zu arbeiten und Fahrzeuge herzustellen, die leichter sind als solche mit herkömmlichen Aufbauten. 1954 entwickelte Brütsch den «Spatz», ein dreirädriges Mobil mit selbsttragender Kunststoffkarosserie.

Harald Friedrich, geschäftsführender Gesellschafter der Alzmetall P. Meier & Friedrich GmbH erwarb die Lizenz zum Bau des Spatz und gründete 1956 mit den Victoria-Werken als Partner die Bayrischen Autowerke GmbH (BAG).

Da die Konstruktionsweise des Spatz zu Rissen an der Karosserie führten, beauftragte Friedrich den ehemaligen Tatra-Konstrukteur Hans Ledwinka ein stabiles Chassis für das Fahrzeug zu konstruieren. Das Ergebnis war ein Zentralrohrrahmen und vier Räder. Trotz interessanter Konstruktionsmerkmale war der Verkaufserfolg des 3-sitzigen Spatz und auch des Victoria gering, sodass im Februar 1958 die Produktion eingestellt wurde.

Von allen Varianten wurden etwa 1'600 Stück gebaut, ganz zuletzt von der Segelflugzeugfabrik «Burgfalke».



# BMW Isetta

Produktionsjahre:	1955 bis 1962
Baujahr:	1960
Zylinder:	1
Hubraum:	298 ccm
Produktionsort:	Deutschland
Besitzer:	Privatsammlung







Nach Kriegsende 1945 konnte BMW die Pw-Produktion nicht wieder aufnehmen, denn das in der sowjetischen Beatzugszone gelegene BMW-Automobilwerk Eisenach wurde enteignet und Teil der Sowjetischen Aktiengesellschaft Awtowelo. 1948 begann die Fahrzeugproduktion mit Motorrädern. Das erste bei BMW hergestellte Auto war der Barockengel, ein wirtschaftlicher Misserfolg. BMW geriet Anfang der 1950er Jahre allmählich in eine Krise. Zeit für Planung und Konstruktion eines Kleinwagen blieb nicht, es gab nur eine Möglichkeit, eine Lizenz zu kaufen. Auf dem Turiner Autosalon wurde die Delegation von BMW auf die von Iso Rivolta entwickelte Isetta aufmerksam und sah in ihr eine Chance zum Überleben. Nach Abschluss des Lizenzvertrages mit Iso wurde eine Isetta ins Werk geholt, die Konstruktion verbessert und ein Motor aus dem Motorradprogramm von BMW eingebaut. Die Isetta hatte 4 Räder mit einer engen hinteren Spur. Für den Exportmarkt wurden auch dreirädrige Modelle gebaut, welche dann aber mit einer «Hofmann-Achse» wieder auf 2 nahe beieinander liegende hinteren Räder umgebaut wurden. Zwischen 1955 und 1962 wurden 161'728 Moto-coupés verkauft.



# BMW 600

Baujahr:	1958
Zylinder:	2 Boxer
Hubraum:	582 ccm
Produktionsort:	Deutschland
Besitzer:	Heinz Luder, Büren zum Hof





Nach Wiederaufnahme der Motorradproduktion 1948 und dem Neubeginn des Automobilbaus 1952 waren die mageren Jahre für BMW noch längst nicht überstanden. Zwischen der Isetta und den Luxuswagen von BMW klaffte eine Lücke. Der Kundenwunsch war ein günstiges, vierplätziges Fahrzeug.

Daraus entstand der BMW 600, die «grosse Isetta», mit einem fahraktiveren Motor. Das Auto kam aber zu spät und wurde eher schlecht verkauft. Rund 35'000 Stück konnten abgesetzt werden. Die Rettung für BMW kam erst mit der Neukonstruktion des BMW 700 ab 1959.



## Isetta Iso Espana 300

Baujahr:	1955
Zylinder:	1
Hubraum:	250 ccm
Produktionsort:	Spanien
Besitzer:	Hansueli Wartenweiler, Widen







Die von Iso Rivolta entworfene Isetta wurde in Deutschland durch BMW ab 1955 in Lizenz gebaut mit Motoren aus BMW-Motorrädern.



Zeitgleich wie in Italien, 1953, rollten bereits auch kleine runde Isettas aus einer Fabrik nahe Madrid. Sie waren baugleich wie ihre italienischen Originale.

Angetrieben waren sie von einem Alu-Einzylinder mit 250 ccm. Während sich in Italien Renzo Rivolta ab 1955 der Sportwagenproduktion zuwandte und die Produktion der Isettas endete, wurde in Spanien noch fast bis Ende 1959 produziert. Die Stückzahl lag bei nur ca 1'000.





## Heinkel 150 Kabinenroller

Produktionsjahre:	1956 bis 1958
Baujahr:	1956
Zylinder:	1
Hubraum:	173 ccm
Produktionsort:	Deutschland
Besitzer:	Charly Müller, Rapperswil-Jona





Die Heinkel Kabine ist ein Rollermobil, das 1956 als erster Pkw der Flugzeugfabrik von Ernst Heinkel herausgebracht wurde. Ein Prototyp war bereits Anfang 1955 gezeigt worden.



Das Dreiradfahrzeug hat einen gebläsegekühlten Einzylinder-Viertaktmotor mit 175 ccm mit 9.2 PS das seine Kraft über ein Vierganggetriebe an das einzelne Hinterrad weiterleitet. Der Wagen hat eine mittragende Karosserie mit Fronttür und serienmässigen Klappdach. Ein Meisterstück des Leichtbaus. Die Lenksäule ist fest montiert und schwenkt nicht wie bei der BMW Isetta mit der Tür nach aussen. Zwei Erwachsene und zwei kleinere Kinder haben in der Kabine Platz.



1957 wurde der Typ 153 nach 6'438 Exemplaren eingestellt, 1958 auch das Nachfolgemodell mit Doppelschmalspur Hinterrädern Typ 154 nach 5'537 Exemplaren. Die Produktionsanlagen wurden zunächst nach Irland verkauft und gelangten schliesslich an die britische Firma Trojan Limited, die diese Fahrzeuge noch bis 1966 baute.





# Messerschmitt KR 200

Baujahr:	1962
Zylinder:	1
Hubraum:	191 ccm
Produktionsort:	Deutschland
Besitzer:	Max Geissberger, Auenstein







Der Messerschmitt Kabinenroller war ein Roller-mobil des deutschen Konstrukteurs Fritz Fend. Die ersten Mobile nannten sich Fend Flitzer und wurden in Rosenheim hergestellt, bevor im Januar 1953 die Serienproduktion des KR 175 im Messerschmitt-Werk Regensburg (Regensburger Stahl- und Metallbau) begann.



Fend hatte seine «Flitzer» zunächst als Einsitzer mit drei Rädern für Menschen mit Behinderung entwickelt. Die anfänglichen Fahrradräder wurden mit der Motorisierung vorn durch stärker bereifte Schubkarrenräder ersetzt. Erster Käufer eines Fend Flitzers war ein Querschnittgelähmter aus Offenbach. Hersteller der ersten Fahrzeuge war die Fend Kraftfahrzeug GmbH mit Sitz in München.





# FMR TG500 Roadster

Produktionsjahre:	1958 bis 1962
Baujahr:	1959
Zylinder:	2
Hubraum:	494 ccm
Produktionsort:	Deutschland
Besitzer:	Bernhard Taeschler, Sarmenstorf





Der im Volksmund «Messerschmitt Tiger» genannte FMR Tg500 war die letzte Evolutionsstufe der bekannten Kabinenroller. Aus markenrechtlichen Gründen durfte er weder Messerschmitt noch Tiger heissen. Das Fahrzeug wurde nur in rund 300 Exemplaren gebaut. Genaue Produktionszahlen sind nicht bekannt.

Das nur 365 kg schwere Fahrzeug mit 20 PS eignete sich als Rennfahrzeug und wurde häufig in einer eigenen Klasse an Flugplatz- und Bergrennen eingesetzt. Entsprechend viele Exemplare gingen im Motorsport verloren.

Das vorliegende Exemplar hat 5 Vorbesitzer. Alexander Hampe aus Hamburg vereinte aus zwei Unfallwagen (Fahrgestelle 20646 und 20649) dieses Fahrzeug, welches 1984 vom jetzigen Besitzer in die Schweiz importiert und hier aufwändig restauriert wurde. Seither ist der weisse Tiger ein gerne bestaunter Micro-Car an in- und ausländischen Treffen, Bergrennen und gewann mehrere Preise.



# Messerschmitt KR 200 Cabriolet

Baujahr:	1958
Zylinder:	1
Hubraum:	191 ccm
Produktionsort:	Deutschland
Besitzer:	Anita und Christoph Eggimann, Belp





Ab dem 15. Januar 1957 wurden die Kabinenroller von der neu gegründeten Fahrzeug- und Maschinenbau Regensburg GmbH (FMR) weiterproduziert. Gesellschafter des Unternehmens waren der Konstrukteur Fritz M. Fend und der Fabrikant Valentin Knott.



Von 1957 bis 1961 wurde neben dem KR 200 auch der vierrädrige «FMR Tg 500» gefertigt.



Der KR 200 mit seinen vier Varianten KR 200 mit Plexiglashaube, Cabrio Limousine, Roadster und Sport wurde noch bis 1964 in immer kleineren Stückzahlen weitergebaut. Ab 1958 wurde er auch als Abholfahrzeug für Autohäuser und Werkstätten angeboten. Der Monteur, der einen Wagen zur Reparatur oder Inspektion abholte, fuhr mit dem Kabinenroller zum Kunden, montierte eine Abschleppstange an die Stoßstange des Kundenfahrzeugs sowie an ein Kupplungsstück an der linken Bremsankerplatte des Rollermodils, das durch diese Art der Befestigung gelenkt und führerlos hinterhergezogen werden konnte.

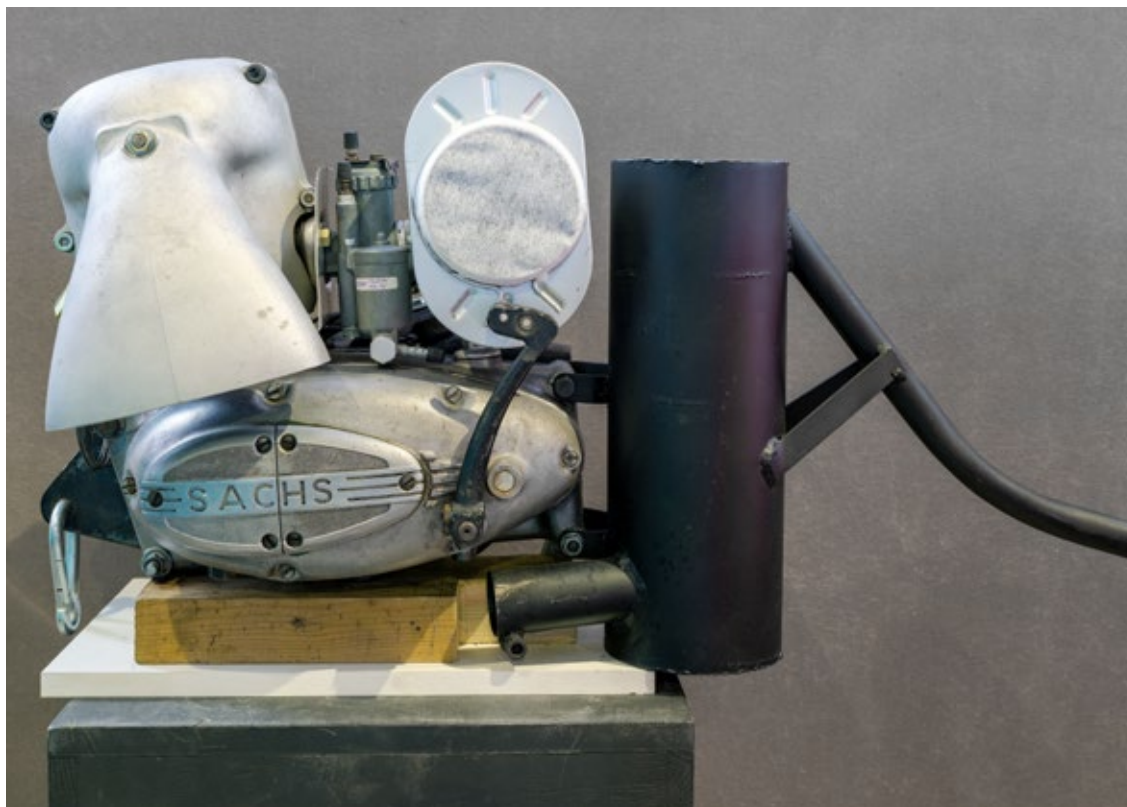


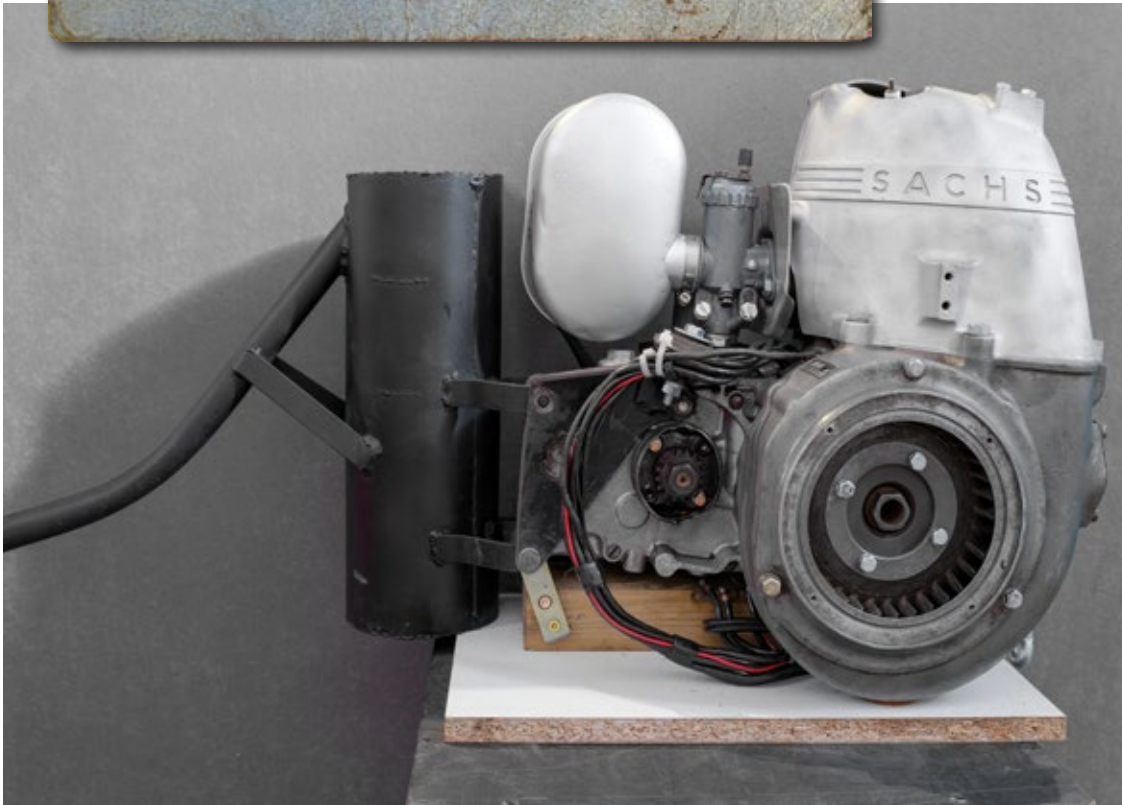




# Messerschmitt Sachsmotor 200-AZL-R

Baujahr:	1959
Zylinder:	1
Hubraum:	200 ccm
Produktionsort:	Deutschland
Besitzer:	Anita und Christoph Eggimann, Belp







# Goggomobil TS250 Coupé

Produktionsjahre:	1955 bis 1969
Baujahr:	1969
Zylinder:	2
Hubraum:	250 ccm
Produktionsort:	Deutschland
Besitzer:	Josef Müller, Mettmnenstetten





Als in den 1950er Jahren die Motorradhersteller in eine Krise gerieten, weil die möglichen Kunden zunehmend «ein Dach über dem Kopf» forderten, entwickelte der Landmaschinenhersteller Glas das Goggomobil.

Vorge stellt wurde der Kleinstwagen im Jahr 1954 auf der Internationalen Fahrrad- und Motorrad-Ausstellung (IFMA) in Köln. Serienfahrzeuge gab es seit anfangs 1955. Bereits am 2.1.1956 lief das 10'000ste Exemplar vom Band. Total wurde 280'728 Exemplare gefertigt. Das Urmodell war noch ein Minimalauto ohne jeglichen Komfort. So gab es erst 1957 einen zweiten Scheibenwischer und Kurbel- statt Schiebefenster.

Ab 1964 waren die Türen nur noch vorne angeschlagen, eine Änderung die von Gesetzes wegen erfolgte. Seit diesem Jahr standen ausser dem 250 ccm Motor auch Motoren mit 300 und 400 ccm zu Wahl. Die Firma Hans Glas wurde 1969 von BMW übernommen.



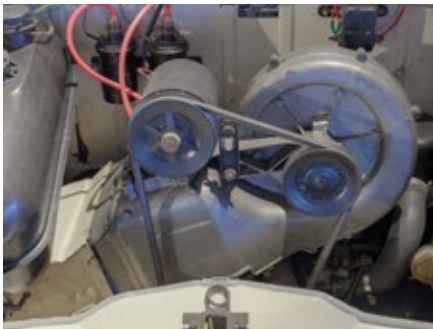


## ACMA Piaggio Vespa Car 400

Baujahr:	1960
Zylinder:	2
Hubraum:	393 ccm
Produktionsort:	Frankreich
Besitzer:	Hansueli Wartenweiler, Widen







Piaggio hatte während des Zweiten Weltkriegs Rüstungsgüter, aber auch Flugzeuge produziert. Als mit dem Kriegsende die Nachfrage nach Flugzeugen einbrach, sah das 1884 gegründete Unternehmen wie viele europäische Konkurrenten In der Produktion von zivilen Kraftfahrzeugen ein zukunftssträchtiges Betätigungsfeld.

Ab 1946 stellte Piaggio zunächst den Motorroller Vespa her, später auch den dreirädrigen Kleintransporter Ape. Die Entwicklung von Piaggios erstem vierrädrigen Personenwagen begann 1955. 1957 stellte Piaggio den Vespa 400 schliesslich auf dem Pariser Autosalon vor.

Zur gleichen Zeit zeichnete sich der baldige Produktionsbeginn des Fiat Nuova 500 ab, der in der gleichen Klasse wie Piaggios antrat. Im Hinblick auf den neuen 500 rechnete sich Piaggio für seinen 400 nur Aussenseiterchancen auf dem italienischen Markt aus. Stattdessen konzentrierte sich das Unternehmen von Beginn an auf Frankreich und Belgien als Hauptabsatzmarkt. Deshalb entschied es sich früh dazu, den 400 ausschliesslich im französischen Vespa-Werk Atelier de Construction des Motocycles et Automobiles (ACMA) in Fourchambault in Burgund zu produzieren. Zwischen 1957 und 1961 stellte Piaggio 30'076 Vespa 400 her.



# NSU/Fiat Weinsberg Limousette

Baujahr:	1959
Zylinder:	2
Hubraum:	479 ccm
Produktionsort:	Deutschland
Besitzer:	Renato Bösch, Ennetbaden





Fiat übernahm bereits 1929 von NSU deren Automobilwerk in Heilbronn. Der NSU/Fiat Weinsberg 500 mit seinen Typen Limousette und Coupé ist ein Fahrzeug auf der Basis des Fiat Nuova 500. Er war wie auch der Kleintransporter Neckar Pully eine Konstruktion der NSU/Fiat Karosserie Weinsberg.



Sie unterscheiden sich nur in der Gestaltung des Rückfensters: das Coupé hatte am Heck eine Panoramasscheibe; der Kopfraum über der Rücksitzbank reichte nur für kleine Kinder.



Die Limousette sah mit hinteren Seitenfenstern und steilerer, flach gewölbter Rückscheibe wie eine kleine Limousine aus, daher der Name. Vorgestellt hat NSU/Fiat den Weinsberg im März 1959. In der Bauzeit von 1959 bis 1963 wurden insgesamt 6'228 Fahrzeuge gefertigt.

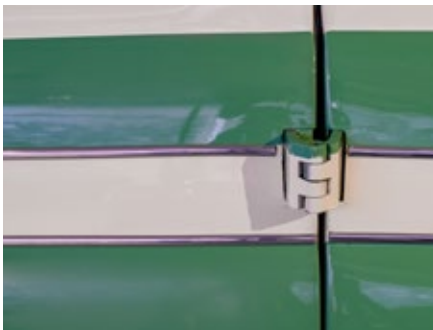
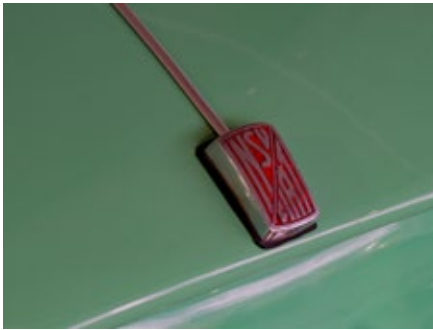




# NSU/Fiat Weinsberg 500 Coupé

Baujahr:	1960
Zylinder:	2
Hubraum:	479 ccm
Produktionsort:	Deutschland
Leihgeber:	Renato Bösch, Ennetbaden





Es wurden zwei Weinsberg-Ausführungen zum gleichen Preis von 3'840 DM einschließlich Heizung und Schiebedach (Weißwandreifen plus 50 DM) verkauft – das Coupe und die Limousette. Sie unterscheiden sich nur in der Gestaltung des Rückfensters: Das Coupe hatte am Heck eine Panoramasscheibe; der Kopfraum über der Rücksitzbank reichte nur für kleine Kinder (bis etwa 7 Jahre). Die Limousette sah mit hinteren Seitenfenstern und steilerer, flach gewölbter Rückscheibe wie eine kleine Limousine aus, daher der Name. Sie bot etwas mehr Kopfraum als beim Coupe, jedoch knapper als beim normalen Fiat 500 Nuova. Beide Weinsberg Modelle sind Zweisitzer mit zusätzlichem Raum für 2 Kinder oder Gepäck. In Fahrleistung und Fahreigenschaften entspricht der Weinsberg voll dem normalen Fiat 500. Die Tagesproduktion betrug 14 Wagen.





## Moretti CITA

Produktionsjahre:	1947 bis 1949
Baujahr:	1949
Zylinder:	2
Hubraum:	350 ccm
Produktionsort:	Italien
Besitzer:	Silvio Cibien, Yvorne





Der im Jahre 1904 geborene Giovanni Moretti hatte keine glückliche Kindheit. Nach dem Tod seines Vaters, da war er 8 Jahre alt, hat er mit dem Arbeiten begonnen. Er arbeitete dann bei der Firma ELETTRA, einer Motorradfabrik, wo er als 20-jähriger zum Vorarbeiter befördert wurde. Mit 26 gründete er dann seine eigene Firma und begann mit der Herstellung von eigenen Motorrädern.

1928 entstand das erste Auto. Auch nach dem Krieg, von 1947 bis 1960 wurden vom Chassis über die Motoren bis zur Karosserie alles selber entworfen und fabriziert. Speziell das Leichtbauchassis zeichnet den CITA aus. Ab 1960 wurden nur noch Karosserien meist auf FIAT Chassis hergestellt.



# Piaggio Auflieger

Baujahr: 1961  
Produktionsort: Italien  
Besitzer: Hansueli Wartenweiler, Widen





Ape (ital. Biene, auch als Vespacar bezeichnet) ist ein dreirädriger Waren- und Personentransporter des italienischen Herstellers Piaggio. Die Ape wird seit 1948 in Italien hergestellt. 1999 begann die Produktion von inzwischen 200'000 Fahrzeugen jährlich im indischen Werk von Piaggio Vehicles Private Limited in Baramati im Staat Maharashtra, die auch nach Afrika, Südamerika und in andere asiatische Länder exportiert werden.

Die Dreirad-Transporterserie kam ein Jahr nach der Vespa (ital. Wespe), auf den Markt. Der Urtyp der Ape von 1948 ist eigentlich eine Vespa mit Ladefläche mit einer Nutzlast von 200 Kilogramm. Die Ape A hat einen Vespa-Motor mit 125 ccm Hubraum unter dem Sitz. Sie hat aber im Gegensatz zu einigen Vespa-Typen eine 4-Gang-Schaltung.

1994 brachte Piaggio die Ape 50 Cross Country auf den Markt. Die 45 km/h schnelle Maschine ist mit Überrollbügel, Stoßbügel und Radiokonsole ausgestattet. Ab 1995 begann Piaggio mit dem Bau der Ape 50 TL5T, die sehr auffällig durch ihre 2 Frontscheinwerfer ist. Die älteren Modelle der Ape 50 hatten nur einen Frontscheinwerfer.



# Fiat 500

Produktionsjahre:	1957 bis 1975
Baujahr:	1972
Zylinder:	2
Hubraum:	499 ccm
Produktionsort:	Italien
Besitzer:	Pantheon Basel







Der Fiat 500 der Jahre 1957 bis 1975 war ein sehr erfolgreicher Kleinwagen des Kraftfahrzeugherstellers FIAT. Nachdem der Fiat 600 ab 1955 Nachfolger des alten 500 Topolino wurde, hielt das Fiat Direktorium die Entwicklung eines neuen Einstiegsmodells für notwendig.



Der damalige Chef der Pkw-Entwicklung, Dante Giacosa, entwickelte daraufhin den Fiat 500, der ab 1957 gebaut wurde. In Abgrenzung zum Topolino wurde er Nuova 500 genannt. Von 1957 bis 1977 wurden einschliesslich der Kombiversion Giardiniera und einiger Sondermodelle 3'702'078 Fiat 500 gebaut. Der «Cinquecento» wurde von Abarth oder Gianni aufgewertet und getunt. In Graz entstand auf der Plattform der Steyr-Puch.





# Willam Casalini Sulky

Produktionsjahre:	1969 bis 1980
Baujahr:	1977
Zylinder:	1
Hubraum:	50 ccm
Produktionsort:	Italien
Besitzer:	Yves Mäder, Bern





Casalini ist ein italienischer Leichtkraftwagenhersteller mit Sitz in Piacenza. Gegründet wurde die Firma 1939 und produzierte noch bis 1969 Mopeds neben Dreirädrigen Kleintransportern.

Seit 1971 wurde nur noch der dreirädrige Klein-Lkw «Sulky» mit einem 60 ccm Motor hergestellt. Zusätzlich zu seinen Klein-Pkw bietet Casalini aktuell noch den Klein-Lkw Kerry in 3 verschiedenen Varianten an. Der Vertrieb war in den Händen vom Lambretta.

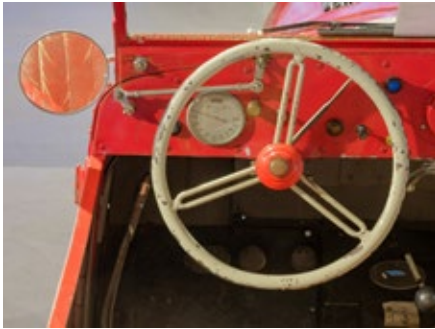
## HG Geissmann Cabrio

Baujahr:	1946
Zylinder:	1
Hubraum:	350 ccm
Produktionsort:	Schweiz
Besitzer:	René Saxer, Hägglingen





In den 40er Jahren baute Hans Geissmann seinen eigenen Kleinwagen welcher dann im Jahr 1943 fertig gestellt worden war. Auf einem speziell angefertigten Metallrahmen wurden die verschiedenen Komponenten; Radaufhängung, Karosserie, Motor, Sitzbank etc zusammengefügt und am Schluss entstand ein Kleinwagen der Marke GEISSMANN welcher Platz für 2 Personen bot.



Angetrieben wurde das Kleinfahrzeug von einem 350 ccm starken Zweizylindermotor. Nach der Fertigstellung deises Fahrzeuges fuhr Hans Geissmann täglich mit seinem Eigenbau zur Arbeit .





## Rapid Cabriolet

Baujahr:	1946
Zylinder:	1
Hubraum:	350 ccm
Produktionsort:	Schweiz
Besitzer:	Verkehrshaus Schweiz, Luzern





Das Kleinwagenprojekt Rapid war Bestandteil des schweizerischen Arbeitsbeschaffungsprogrammes der Nachkriegszeit. Und war auch der Versuch der heutigen Firma Rapid aus Dietlikon in das Automobilgeschäft einzusteigen. Er wurde mit dem bis heute einzigartigen im Heck platzierten Viertakt-Gegenkolbenmotor ausgerüstet. Dieser wiegt nur 32 kg und arbeitet äusserst vibrationsarm. Bis zum Produktionsende im Jahre 1947 wurden nur 36 Vorserienwagen gebaut.

Das wohl letzte verbliebene Exemplar ist in der Sammlung des Verkehrshaus Luzern.

# Strübi Einspurauto

Baujahr:	1950
Zylinder:	2
Hubraum:	250 ccm
Produktionsort:	Schweiz
Besitzer:	Peter Jost, Belpberg





Max Strübi, ein Tüftler und Konstrukteur, baute dieses Fahrzeug anfangs der 50iger Jahre in seiner Werkstatt in Oberuzwil Kanton Zürich. Seine Maschinenfabrik Strübi stellte unter anderem Käsekehrmaschinen her.



Strübi benutzte dieses Einzelstück bis 1954. Für Antrieb sorgte ein 2-Takt 2 Zylinder Ilo Motor mit 250 ccm Hubraum, einem 4 Gang-Getriebe und ein mittels Fussbedienung betätigten Einziehfahrwerks.





# Belcar Dreirad Dreisitzer

Baujahr:	1956
Zylinder:	1
Hubraum:	191 ccm
Produktionsort:	Wollerau ZH
Besitzer:	Oliver Meier, Zürich







Die schweizerische Firma Grünhut & Co aus der Gemeinde Wollerau bei Zürich wurde 1954 auf einen interessanten Kleinwagen aufmerksam, der zu dieser Zeit durch die Presse geisterte. Das Unternehmen hätte gerne eine Produktion des von Egon Brütsch «Kunststoffauto Brütsch 200» genannten Fahrzeuges in der Schweiz unter dem Namen Belcar aufgezogen. Nach erfolgreichen Verhandlungen erhielt A. Grünhut die Lizenz für die Produktion in der Schweiz. Nach langen Diskussionen kam man anscheinend zum Ergebnis, dass das schweizerische Unternehmen das Auto alleine neu entwickeln sollte.

Grünhut produzierte zunächst zwei Belcar Exemplare und bald darauf erhielt er auch die Strassenzulassung. Nach Wirren um nicht eingetroffenen Lieferungen und fehlender Finanzen blieb es bei den etwa zehn Fahrzeugen die zwischen 1955 und 1957 gebaut worden waren. Soweit bekannt, existiert heute nur noch dieser einzige Belcar.

# ZBR Diavolino

Produktionsjahre:	1984 bis 1986
Baujahr:	1985
Zylinder:	2
Hubraum:	250 ccm
Produktionsort:	Schweiz
Besitzer:	Reto Burkhalter, Obergerlafingen





Marcel Oswald präsentierte 1984 der Öffentlichkeit einen Nachfolger des 1980 eingestellten italienischen Lawil S3, einen fast baugleichen Buggy mit dem Namen Diavolino, zu Deutsch Teufelchen.



Die Produktion und Montage der Karosserieteile übernahm die Romay AG in Oberkulm. Den Vertrieb übernahm die ZBR Automobile AG. Als Motorisierung wurden die veralteten Motoren des Lawil S3 übernommen. Zum raschen Erfolg des neuen Modells trug neben der Überarbeitung der Front auch bei, dass das Fahrzeug in der Schweiz ab dem Alter von 16 Jahren gefahren werden durfte.



1996 verschlechterte sich die finanzielle Lage der Unternehmen auf Grund der einbrechenden Verkaufszahlen. Noch im selben Jahr wurde die Produktion des Diavolino aufgegeben. Den Diavolino gab es mit einem 125 ccm-Motörchen (limitiert auf 40 km/h) und einem 250 ccm-Motor mit einer Spitze von 80 km/h.



## Soletta 750 S

Prototyp	
Baujahr:	1956
Zylinder:	2
Hubraum:	748 ccm
Produktionsort:	Schweiz
Besitzer:	Swiss Car Register, Safenwil







Das Ingenieurbüro für Fahrzeugbau, Solothurn unter der Leitung von Willi Salzmann begann 1955 mit Studien für ein neuartiges Radaufhängungssystem für Fahrzeuge. Als die Entwicklung abgeschlossen war, wurde ein komplettes Auto mit dieser patentierten Elastik-Hinterachse entwickelt und 1956 auf dem Genfer Auto-Salon ausgestellt. Es war ein zweitüriger, viersitziger Kleinwagen. Die Karosserie wurde bei der Carrosserie Hess in Bellach hergestellt.

Zur rationellen Fertigung der Kunststoffkarosserie, die mit ihrem Stahlrohrskelett auf einem Plattformrahmen sass, war die Fahrertür hinten, die Beifahrertür vorne angeschlagen und die Front- und Heckklappe diagonal gegenüber Kotflügel gleich. Der luftgekühlte Zweizylinder-Boxermotor mit 748 ccm und 22 PS kam von den Condor-Werken. Der Motor war unter der Rücksitzbank angeordnet und trieb über ein Dreiganggetriebe die Hinterräder an. Es blieb bei diesem einen Prototypen.



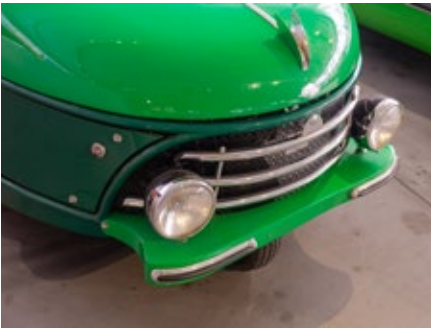
# David

Baujahr:	1987
Zylinder:	1
Hubraum:	345 ccm
Produktionsort:	Spanien
Besitzer:	Hansueli Wartenweiler, Widen





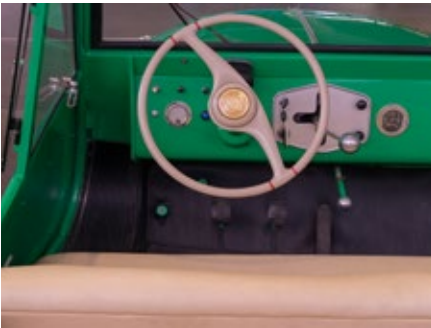
David war ein spanisches Unternehmen, das zwischen 1913 und 1923 und erneut ab 1951 in Barcelona Fahrzeuge herstellte.



Die von José Maria Armangué entwickelten Originalautos waren Fahrradwagen mit einem Einzylinder-Motor mit 6 bis 8 PS oder einem Vierzylinder mit 6 bis 12 PS, einem Riemen- und Riemenscheibenge triebe mit 16 Gängen und Vorderradbrem sen. Die Karosserien waren normalerweise offene Zweisitzer, aber auch dreisitzige und geschlossene Versionen wurden angeboten.



Die Produktion von Fahrradautos scheint 1923 eingestellt worden zu sein, aber das Unternehmen stellte weiterhin Taxikarosserien für die Montage auf Citroën-Chassis her, für die sie spanische Händler waren. Die Automobilproduktion begann 1951 erneut mit einer neuen Generation von 3-Rad-Leichtfahrzeugen, die von Einzylinder-Zweitaktmotoren mit 345 ccm und 3-Gang-Getrieben angetrieben wurden. Etwa 87 wurden gebaut.



# Sebring-Vanguard Citicar

Produktionsjahre: 1974 bis 1982  
Baujahr: 1974  
Elektrofahrzeug  
Produktionsort: USA  
Besitzer: Urs Jäger, Seon





Sebring-Vanguard Citicar war ein Pkw-Modell der US-amerikanischen Sebring-Vanguard aus Sebring (Florida). Bauzeit war von 1974 bis 1977. Das Fahrzeug und seine Varianten waren bis zum Erfolg des Tesla 2011 die meistverkauften Elektroautos in den USA.

Der Citicar war ein kleines Elektrofahrzeug, das ab 1974 unter dem Eindruck der Ölkrise von 1973 hergestellt wurde. Es gab drei Modelle. Das zuerst gefertigte Coupé war das kleinste. Angetrieben mit einem 1.8 kW Motor mit einem 36-V-Batteriepaket. Ab Dezember 1974 wurde ein 2.6-kW-Motor und einem Batteriepaket mit 48 Volt eingebaut. Es entstanden insgesamt 2'300 Citicars



# Avions Voisin Biscooter

Produktionsjahre:	1945 bis 1958
Baujahr:	1951
Zylinder:	1
Hubraum:	125 ccm
Produktionsort:	Spanien
Besitzer:	Fondation Hervé, Aigle







Nach dem Zweiten Weltkrieg nahm Voisin die Idee wieder auf und präsentierte 1949 auf dem Pariser Autosalon am Stand von Gnôme et Rhône ein Gefährt, das über zwei 60-Kubik-Motörchen verfügte und deshalb den Namen «Biscooter» trug. Stolze 1500 Bestellungen gingen noch auf der Ausstellung ein, doch Gnôme et Rhône wollte den Wagen nicht produzieren, weil unterdessen der Citroën 2CV und der Renault 4CV auf dem Markt waren.

Voisin fand in einer Gruppe katalanischer Industrieller doch noch einen Abnehmer – die Katalanen hatten das Gefühl, der Biscooter sei genau das Fahrzeug, das es brauche, um Spanien zu motorisieren. 1953 wurde die Auto Nacional SA gegründet, und noch im gleichen Jahr wurde der Biscooter auf dem Salon von Barcelona vorgestellt, angetrieben von einem Hispano-Villiers-Motor mit 197 ccm, der gewaltige neun PS stark war.

Sogleich wurde mit der Produktion begonnen, unter dem Namen Biscúter Autonacional Voisin. Gabriel Voisin kassierte – ansonsten hatte er nichts mehr mit dem Wagen zu tun. Der Biscooter war ein Erfolg, bis 1960 wurden immerhin etwa 12'000 Exemplare produziert.



## Velorex Fledermaus 250

Produktionsjahre:	1946 bis 1970
Baujahr:	1948
Zylinder:	1
Hubraum:	250 ccm
Produktionsort:	Tschechien
Besitzer:	Franz und Marianne Schmid, Arnegg





Im Jahre 1945 wurden die ersten Fahrzeuge vom Staat für invalide Offiziere gebaut. Zwischen 1945 und 1971 wurden knapp 15'000 dieser Autos produziert. Um Rohstoffe zu sparen und das Gewicht zu reduzieren, bestand die Karosserie der dreirädrigen Fahrzeuge aus beschichtetem Stoff (Jgellit). Der Wagen erreichte eine Höchst-geschwindigkeit von 85 km/h. Die Motoren stammten von Jawa (2 Zylinder 2-Takt).

# Subaru 360

Baujahr:	1968
Zylinder:	2
Hubraum:	356 ccm
Produktionsort:	Japan
Besitzer:	Emil Frey Classic Center







Der Subaru 360 war Ende der 1950er-Jahre das erste Grossserienmodell der Marke Subaru.



Die steuerbegünstigten Kai-Cars mit maximal 360 ccm waren in Japan die Volkswagen, die auch in die USA verkauft wurden. Technisch spielte der Winzling keine Vorreiterrolle: Sein luftgekühlter Zweizylinder-Zweitaktmotor sass im Heck und trieb die Hinterräder an.



Nicht zu unterschätzen ist aber seine Rolle bei der Motorisierung der japanischen Nachkriegsgesellschaft: Wie der Käfer oder der Fiat 500 machte der 2.99 Meter kurze Kleinwagen für japanische Durchschnittsverdiener den Traum vom eigenen Auto zur bezahlbaren Realität. Der kleine Subaru war das erste und am längsten produziert Kai-Car Japans und wurde bis 1971 gebaut.



Vor 3 Jahren wurde das Modell von der Japan Society of Mechanical Engineers als «industrielles Kulturerbe 2016» ausgezeichnet.





# Fulu Limousine

Baujahr:	2010
Elektrofahrzeug	
Produktionsort:	China
Besitzer:	Hansueli Wartenweiler, Widen





Das Unternehmen wurde 2000 im chinesischen Dezhou gegründet. Unter dem Markennamen Fulu wurden dreirädrige Automobile gefertigt, welche elektrisch angetrieben waren. Sie waren der Zeit voraus, fanden aber gleichwohl nicht den gewünschten Absatz.



2008 standen zwei Modelle im Sortiment. Der Fuxing hatte einen Ottomotor. Das andere Modell war der Xiaoguizu in den Ausführungen FL 3000 und 5000 E. Sie hatten einen Elektromotor mit wahlweise 3 kW oder 5 kW Leistung.



2014 wurde das Elektroauto am Auto-Salon in Genf präsentiert. Das Fz wog 780 kg und die Höchstgeschwindigkeit lag bei 40 km/h. Die Typenprüfung in der Schweiz haben diese Fahrzeuge nie geschafft.

# Renault Twizy

Baujahr:	2022
Elektroauto	
Produktionsort:	Frankreich
Besitzer:	Garage Keigel, Frenkendorf





Im Januar 2011 wurden die ersten serienreifen Einheiten des Twizys auf der Festival Automobile International in Paris vorgestellt. 2011 wurde die Serienproduktion gestartet.

Das Einsteigermodell ist der Twizy Urban 45 mit einer Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h. Dessen Elektromotor hat eine maximale Leistung von 4 kW (5,4 PS) über 30 Minuten und kurz zum Beschleunigen für wenige Sekunden eine Peak Leistung von 7,6 kW (10 PS) und ein maximales Drehmoment von 33 Nm. Die Version mit 8,5 kW (12 PS) die über 30 Minuten abgerufen werden können liefert mit seinem Drehstrom-Asynchron-Elektromotor kurz zum Beschleunigen für wenige Sekunden eine Peak Leistung von 12,6 kW (17 PS), wird in drei Ausstattungsvarianten (Urban, Color und Technic) angeboten und hat eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h, das maximale Drehmoment liegt bei 57 Nm.

# Microlino

Prototyp	
Baujahr:	2021
Elektromotor	
Produktionsort:	Schweiz
Besitzer:	Pantheon Basel







Auf dem 86. Genfer Auto-Salon 2016 wurde erstmals das Elektroauto Microlino vorgestellt, eine Wiederbelebung der BMW Isetta, welches von der Designwerk GmbH, der Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften (ZHAW) und dem Entwicklungspartner Tazzari entwickelt wurde. Der Microlino wird seit Mai 2022 mit dem italienischen Partner Cecom nach einer sorgfältigen Vorbereitung in Serie produziert. Im Sommer 2021 wurden ein Basispreis von 12.000 € und ein Gewicht von 513 kg, eine Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h, eine Batteriekapazität von 8 kWh und eine Reichweite von 125 km angegeben, mit größerer 14,4-kWh-Batterie 200 km Reichweite, im Winter 100 bzw. 160 km Reichweite.

Gegenüber der Bauweise des ausgestellten Prototyps und auch der BMW Isetta mit Stahlrohrrahmen soll die Karosserie nun wie die meisten Serienautos aus gepresstem Stahlblech hergestellt werden. In diesem Jahr wurde erste Fahrzeuge an Schweizer Kunden ausgeliefert.

# Citroën Ami

Baujahr: 2022  
Elektroauto  
Produktionsort: Frankreich  
Besitzer: Wederich Dona, Muttenz





Der Citroën Ami ist ein zweisitziges, elektrisches Leichtfahrzeug des Automobilkonzerns Stellantis. Das Fahrzeug wird in Marokko im PSA-Werk in der Freihandelszone von Kénitra gebaut.

Angetrieben wird der Ami von einem Elektromotor mit 6 kW Leistung und erreicht eine maximale Geschwindigkeit von 45 km/h bei einem Eigengewicht von 471 kg. Erstmals präsentiert wurde das Modell im März 2019 als Konzeptfahrzeug Ami One Concept auf dem Genfer Auto-Salon. Das serienreife Modell wurde am 27. Februar 2020 in der Paris La Défense Arena vorgestellt. In Frankreich begann der Verkauf im Juni 2020.

Ab 2023 wird der Ami auch in der Schweiz angeboten. Im August 2021 präsentierte Opel das Modell baugleich als Opel Rocks-e.











# *die* Mobilien





**MUSFELD AG**  
LIEGENSCHAFTENVERWALTUNG



# Impressum



© Editions Pantheon Basel, 2022

Telefon +41 61 466 40 66

[www.pantheonbasel.ch](http://www.pantheonbasel.ch)

**Idee und Konzept: Stephan Musfeld**

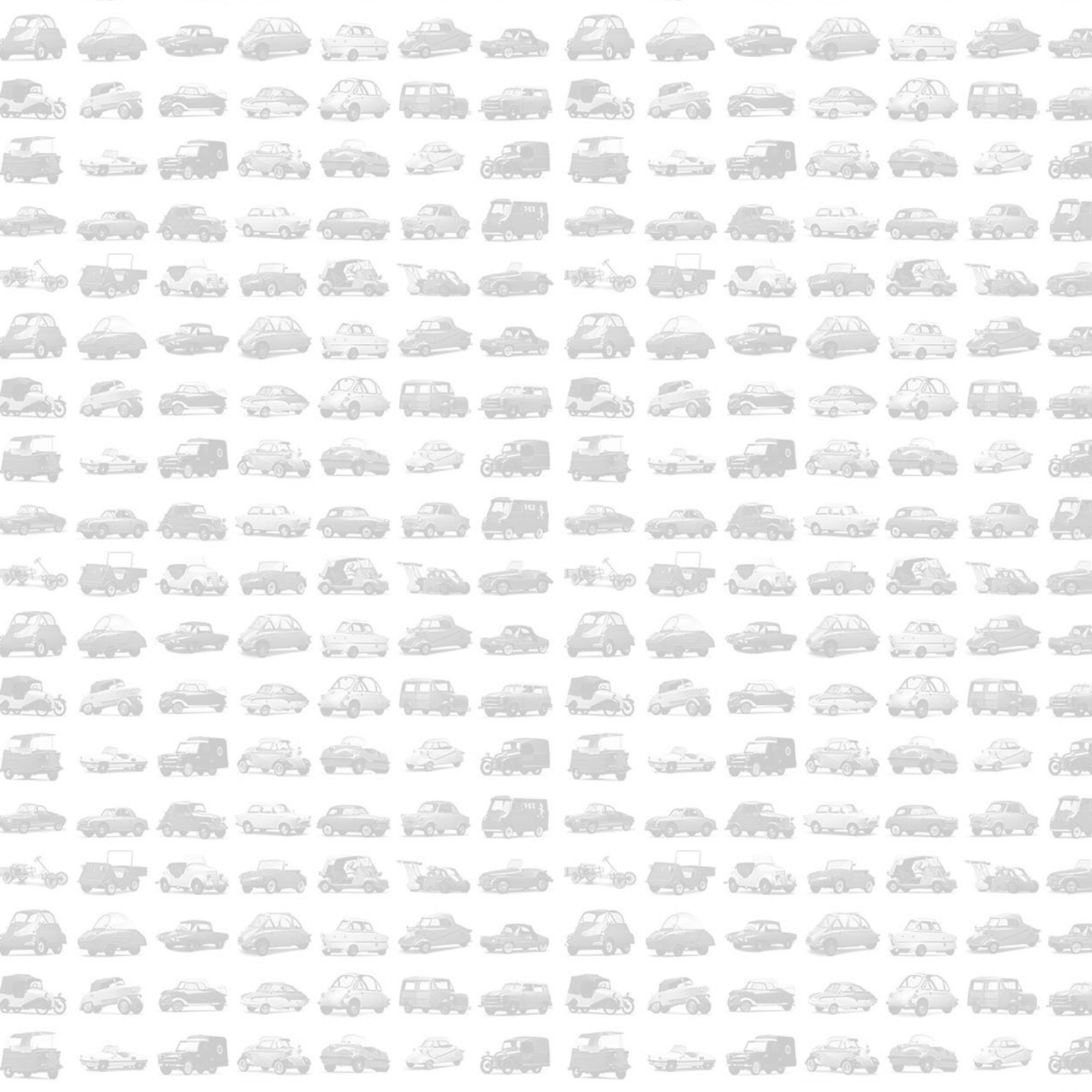
**Geschichtlicher Abriss: Bernhard Taeschler**

**Fotografien: Urs Gautschi**

**Gestaltung: Filip Wolfensberger**

Die detaillierten Quellen- und Urheberangaben  
sind erhältlich bei [info@pantheonbasel.ch](mailto:info@pantheonbasel.ch).

Alle Rechte vorbehalten; insbesondere bedarf  
jegliche Verwertung der expliziten Absprache mit  
Pantheon Basel Museum AG, Hofackerstrasse 72,  
CH-4132 Muttenz, [www.pantheonbasel.ch](http://www.pantheonbasel.ch)







PANTHEON BASEL  
*Forum für Oldtimer*

ISBN 978-3-906298-13-9