

# COVC Monats - Gazette

Nummer 154 Februar 2022

Gegründet Februar 2004

Aktuelles, Interessantes, Informatives aus der Oldtimerszene



...warten auf billigeren Benzin

## Kleinst-Autos der 50er Jahre

Autos, die aussehen wie Kinderspielzeug: Mit Kabinenrollern, Mikromobilen und billigen Fahrmaschinen erfüllte sich für viele Menschen einst der Traum vom fahrbaren Untersatz mit Dach. Dieser Trend war sowohl im Reich der unbegrenzten Möglichkeiten, den USA, als auch im restlichen Europa zu verfolgen.

„Wer den Tod nicht scheut, fährt Lloyd“. „Wer das Leben über hat, kauft sich einen Goliath“ oder „Mach hoch die Tür-Auto“. Solche und noch mehrere Sprüche waren zu dieser Zeit, den 50ern, beliebt und aktuell.

Die Anschaffungskosten lagen gegenüber einem richtigen Auto um einiges niedriger, doch das erkaufen sich die



Besitzer eines Kleinstwagen meistens mit gewissen Einschränkungen in der Ausstattung. Irgend etwas fehlte bei den meisten Kleinstautos. Entweder besaß das Auto keinen Kofferraum, hatte keine Fensterheber, nur Vorwärts-Ganggetriebe oder nur eingeschränkte Türen. Statt des Lenkrades gab es bei vielen Typen auch nur einen Steuerknüppel (Lenker wie bei einem Motorrad) – und es stand nur wenig Platz zur Verfügung. Damals waren die Menschen nach dem Krieg auch nicht so wohlgenährt wie Heute und fanden daher Platz in den kleinen Fahrzeugen.

Die Anschaffungskosten gegenüber einem normalen Auto waren bedeutend billiger und die meisten Autos hatten einen 250 ccm Motorradmotor als Antrieb

und dadurch auch mit einem Mopedführerschein ohne Zusatzprüfung zu fahren.

Heute zählen die noch vorhandenen Kleinautos zu absoluten Raritäten und erzielen in Fach- und Liebhaberkreisen zum Teil exorbitant (2021 erzielte eine BMW Isetta in den USA 80.000 Euro und mehr) hohe Preise.



Kleinschnittger



Brüsch Mopetta



Fuldamobil



Pvenac 1958, ein Rad vorne, eines hinten und in der Mitte zwei Räder.



Reliant, den Dreiradler kennen wir auch von den Mr. Bean Filmen



Goggomobil bei der internen Endabnahme



Baldi BB5- 1973

Zu den beliebtesten Fahrzeuge zählt auch heute noch das Goggomobil aber auch die BMW Isetta, der Viktoria Spatz, der Zündapp Janus oder das Fuldamobil.

Leichtfahrzeuge sind keine neue Erscheinung, sondern gewissermaßen eine Rückkehr zu den „Rollermobilen“ und Kleinfahrzeugen der 1950er Jahre oder den früheren Cyclecars der 30er Jahre.



Standard Superior 1933, mit 400ccm Motor



Messerschmidt Kabinenroller



DER SPARSAME, SPORTLICH-SCHNELLE KLEINWAGEN



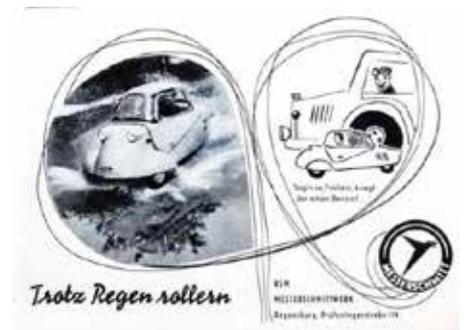
Trautwein Duofront, 1955



Viktoria Spatz



Mazda R 360



Das kleinste Auto der Welt aus den 60ern haben zwei Engländer wieder aufgelegt  
Es war das kleinste Auto der Welt – und diesen Rekord hält auch die Neuauflage. Zwei britische Jungunternehmer bauen den P50 (links) der Firma Peel nach. Seit Ende Mai ist er auf dem Markt.



haber älterer Mopedführerscheine zulässig war, blieben sie in dieser Marktnische erhalten.

Die Heutzutage angebotenen Fahrzeuge der Kleinstautos orientieren sich im Erscheinungsbild und Räderzahl im Wesentlichen am klassischen Auto. Die größten europäischen Hersteller sind Aixam, Ligier mit Microcar und Chatenet.



Frank Stronachs E-Auto, 2021

Und nun, rd. 70 Jahre später, Anfang September 2021 kommt „unser aller“ Austro-Kanadier Frank Stronach mit einem ähnlichen Konzept aber mit E-Antrieb...

Die verwendeten Bilder sind nur ein kleiner Teil der damals und heute am Markt befindlichen Kleinst-Autos.

Herbert Fischer

## Lichtverschmutzung

Der Begriff der Lichtverschmutzung (englisch light pollution), auch Lichtsmog, seltener Lichtverunreinigung genannt, bezeichnet die dauernde Abwesenheit völliger Dunkelheit in den davon betroffenen Gebieten der Erde und bewertet zugleich diesen Sachverhalt **negativ**. Die Vorgänge, die zu diesem Zustand führen, werden Lichtemission genannt. Dabei wird der Nachthimmel durch meist künstliche Lichtquellen zum Teil extrem aufgehellt, besonders wenn das Licht auch nach oben abgestrahlt wird. Das Licht wird in den Luftschichten der Erdatmosphäre gestreut, womit die Überlagerung der natürlichen Dunkelheit verbunden ist. Über Städten spricht man auch von deren Lichtglocke oder Lichtkuppel.

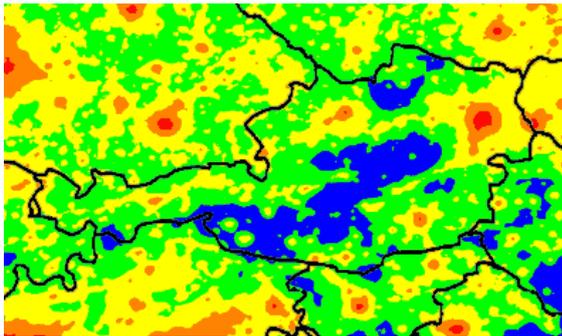
Der Mangel an Dunkelheit hat zahlreiche störende Einflüsse:

- auf die Flora und insbesondere als Insektensterben auf die Fauna. In den letzten zehn Jahren sind in Europa viele nachtaktive Insektenarten ausgestorben

und über 90 % der Tiere

- auf die biologischen Tag-Nacht-Zyklen vieler Tiere
- und zunehmende Schlaflosigkeit beim Menschen
- starke Beeinträchtigung astronomischer Beobachtungen des Nachthimmels. Beispielsweise ist die Milchstraße in Städten und deren Speckgürtel nicht mehr sichtbar.

Die als Lichtverschmutzung bewerteten Vorgänge sind eine spezielle Form der Umweltverschmutzung – insofern aber atypisch, weil durch fiktives Ausschalten aller künstlichen Lichtquellen nahezu völlige Dunkelheit entstehen würde.



In der höchsten Kategorie der Dunkelheit können bei klarer Sicht etwa 6500 Sterne mit bloßem Auge durchschnittlich guter Sehkraft erkannt werden, die als im astronomischen Sinne freisichtig („am Himmel gezählt“) gelten. Sie haben eine scheinbaren Helligkeit (Größenklasse) bis zu 6,8 mag. In stark lichtverschmutzten Städten sind oft im Normalfall nur mehr wenige Dutzend, oder gar keine Sterne mehr erkennbar.

Lichtverschmutzung beeinflusst bestehende Ökosysteme. So wie verschmutzte Meere, Böden oder Lufträume für viele Spezies nicht mehr bewohnbar sind, so hat auch die Verkleinerung von Gebieten, die während der terrestrischen Nacht nur von Gestirnen aufgehellt werden, vielfältige Folgen. Fachgebiet der Untersuchungen über die Auswirkungen von Dunkelheit auf Lebewesen ist die relativ junge Disziplin der Scotobiologie („Dunkelheitsbiologie“).

Pflanzen werden durch eine künstlich aufgehellte Umgebung in ihrem Wachstumszyklus beeinflusst: Was bei Zuchtplanzen in Gärtnereien durchaus erwünscht ist, kann für empfindliche Naturpflanzen zum Problem werden. So wurde bereits vielfach beobachtet, dass Laubbäume in unmittelbarer Nähe von Straßenlampen ihre Blätter verspätet verlieren, wodurch es wiederum zu Frostschäden kommen kann.

Die verbreiteten weißen Lichtquellen

mit hohem Blauanteil im Spektrum stellen ein erhebliches Problem für die Navigation oder Orientierung nachtaktiver Insekten und auch für Zugvögel dar.

Insbesondere die Auswirkungen von nächtlicher Kunstbeleuchtung auf Insekten sind gut dokumentiert. Untersuchungen aus dem Jahr 2000 zeigen, dass in Deutschland an einer einzigen Straßenlampe in jeder Sommernacht durchschnittlich 150 Insekten zugrunde gehen. Rechnet man das auf die ca. 6,8 Millionen Straßenlaternen auf deutschen Straßen hoch, sind dies jede Nacht über eine Milliarde Insekten. Zahlreiche andere Lichtquellen wie die Beleuchtung von Gewerbe- und Industriegebieten, Werbeflächen oder Privathaushalten sind dabei noch nicht berücksichtigt. Je größer die Wellenlänge des Lichts, desto geringer ist die Lockwirkung auf Nachtfalter.

Neben Insekten werden zahlreiche weitere Tierarten durch Lichtverschmutzung geschädigt. So beeinträchtigt nächtliches Kunstlicht beispielsweise die Orientierung von Zugvögeln und führt unter anderem dazu, dass Vögel in hell erleuchtete Gebäude fliegen und dabei verletzt werden oder zu Tode kommen (das sogenannte „Towerkill-Phänomen“).

Auf Inselarchipelen sind vor allem junge Seevögel wie Sturmtaucher oder Sturmschwalben durch Lichtverschmutzung gefährdet. Bei ihren „Jungfernflügen“ von den in Steilküsten gelegenen Bruthöhlen auf das offene Meer werden sie von starken künstlichen Lichtquellen angezogen, gehen desorientiert zu Boden und können nicht mehr abfliegen, da sie zum Starten eine erhöhte Position benötigen. Oft verhungern oder verdurst-



ten sie dann, werden überfahren oder von Prädatoren (lat. praedatio Beutemachen, Plündern, Rauben) getötet. Auf den Balearen lag der Anteil der zu Boden gegangenen Jungvögel am jährlichen Bruterfolg aber lediglich zwischen 0,13 und 0,56 %. Die Todesfälle sind daher nicht bestandsgefährdend, dennoch sollte in der Nähe größerer Kolonien durch bauliche Maßnahmen eine Beeinträchtigung verhindert werden.

Ebenfalls gut dokumentiert ist der negative Einfluss von nächtlicher Beleuchtung auf verschiedene Arten von Meeresschildkröten, deren Nachwuchs an einem zu hell erleuchteten Strand den Weg ins Wasser nicht findet und somit zur leichten Beute von Raubtieren wird. Auswirkungen auf zahlreiche weitere nachtaktive Spezies wie beispielsweise Fledermäuse oder Frösche wurden beobachtet, in den meisten Fällen von vermuteter Beeinflussung besteht jedoch noch weiterer Forschungsbedarf.

Die Auswirkungen auf die Chronobiologie des menschlichen Organismus (wie auch auf andere Tiere) sind ebenfalls noch nicht abschließend erforscht. Doch sind zunehmende Schlafstörungen unter den Stadtbewohnern sowie Störungen im Hormonhaushalt des Menschen (Tag-Nacht-Zyklus, Menstruationszyklus der Frau) bereits nachgewiesen bzw. Gegenstand aktueller Forschung. Weitere physiologische Störungen sind nicht auszuschließen – so veröffentlichte beispielsweise eine israelische Forschergruppe im Jahr 2008 Daten, die einen Zusammenhang zwischen der Stärke nächtlicher Kunstbeleuchtung, gegen die sich Betroffene nicht ausreichend durch technische Verdunkelungseinrichtungen schützen, und dem Risiko von Brustkrebserkrankungen nahelegen.

#### Empfehlungen zur Außenbeleuchtung

- Künstliches Licht nur
  - in dem Zeitraum, in dem es benötigt wird und
  - nur dort, wo es sicherheitstechnisch notwendig ist und dann
  - nur in der erforderlichen Intensität
  - Keine Anstrahlung von Bäumen und Sträuchern, sie sind Lebensraum von Vögeln, Insekten und anderen Tieren.
  - nur abgeschirmte Leuchten mit geschlossenem Gehäuse verwenden
  - die Oberflächentemperatur von Leuchten sollte unter 60 Grad C liegen
  - keine Abstrahlung über die Horizontale
  - Lampen mit geringem UV-Anteil im Spektrum
  - Reduzierung der Lichtpunkthöhe zur Verminderung der Fernwirkung auf Insekten

Besonderes Augenmerk muss auf sensible Lebensräume wie Trockenwiesen, Feuchtgebiete, Gewässer, Waldränder und allgemein auf Schutzgebiete gelegt werden. Hier ist die Artenvielfalt und damit das Gefahrenpotenzial durch Kunstlicht am größten.

Der „Österreichische Leitfaden zur Außenbeleuchtung“ bietet umfassende Anleitungen für die Planung einer umwelt- und menschenfreundlichen Außenbeleuchtung.

Der „Österreichische Leitfaden Außenbeleuchtung - Licht, das mehr nützt als stört“ ist sowohl als

Download als auch als gedrucktes Exemplar kostenlos erhältlich. Den gedruckten Leitfaden können Sie bei der Wiener Umweltanwaltschaft unter der E-Mail: [post@wua.wien.gv.at](mailto:post@wua.wien.gv.at) bestellen.

In Österreich betreut Frau Marianne Heinrich im Umwelt Bundesamt aktiv das Problem der Lichtverschmutzung:

Umweltbundesamt  
Spittelauer Laende 5  
A-1090 Wien  
[heinrich@ubavie.gv.at](mailto:heinrich@ubavie.gv.at)  
Tel.: (1)-31304-3020 Fax : -5400

Als ich unlängst Richtung Wien fuhr sah ich die enorm große hell erleuchtete, 30 Kilometer entfernte Lichtglocke, dies war unter anderem der Grund für diesen Artikel.

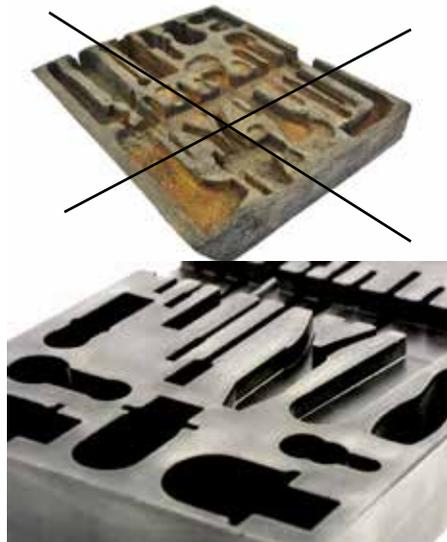
Sollten wir ein paar Lichter abdrehen, könnten wir auch bei ein paar E-Autos die Akkus aufladen... ohne an Atomkraftwerke klein und groß etc. zu denken.

Herbert Fischer

## Neue Gummiformen

Fast jeder Besitzer eines Rolls Royce, Bentley, Jaguar etc. hatte das Problem das das Bordwerkzeug nicht mehr vorhanden ist, die Gummiform für das Werkzeug entweder alt und brüchig oder gar nicht mehr vorhanden ist.

Ich erinnere mich noch bei meinem Bentley war's genau so nur damals war es sehr schwierig eine second Hand Form zu erstehen. Zig Telefonate und Fernschreiben bis man endlich um viel Geld eine Form in schlechten Zustand



erhielt.

Dies ist nun zu Ende IntroCar, London, hat die Gummiformen im Neuzustand!

Hallelujahhhhhhh

IntroCar, Units C & D, The Pavilions, 2 East Road, London SW19 1UW, England  
Tel. 0044 20 85462017

## Adler Rennlimousine 1938

Es war der Adler Trumpf für die damalige Zeit kein langsames Auto, doch die Verantwortlichen der Adler-Werke wollten mehr und so wurden zusammen mit dem Aerodynamik-Experten Baron Reinhard von König-Fachsenfeld auf Basis der Vorarbeiten (und Patente) von Paul Jaray eine windschlüpfige Rennsportkarosserie in Pontonform entwickelt, die so rein gar nichts mehr mit anderen Motorsport-Geräten jener Zeit zu tun hatte.

Insgesamt wurden sechs (andere Quellen sprechen von vier) Exemplare angefertigt, keines gleicht den ande-



ren. Angetrieben wurden sie von einem 1,55-Liter Motor mit rund 55 – 56 PS und sie boten zwei Leuten Platz. Ob dies den Begriff „Rennlimousine“ rechtfertigte, ist eine andere Frage, aber zumindest war der Wagen geschlossen, während fast alle Rennwagen jener Zeit ein offenes Cockpit hatte.

Mit dem 1,5-Liter-Motor ausgerüstet begab sich Adler mit der Rennlimousine im Jahr 1935 auf Rekordjagd und war in der Lage, die nur wenige Monate vorher erzielten Klassenrekorde von Peugeot in Montlhéry zu übertreffen. Dabei wurden

über 10.000 km zurückgelegt, was für jedes Wagenrad rund fünf Millionen Umdrehungen bedeutete. Insgesamt wurde dabei rund 36 Millionen mal gezündet. Über 4000 km fuhr der Wagen einen Schnitt von 128,4 km/h, über 10.000 km



betrug die Durchschnittsgeschwindigkeit eindruckliche 126,3 km/h und dies mit einem kleinen und keineswegs besonders starken Motors, ein eindrucklicher Beweis für die aerodynamische Effizienz des Wagens. Übrigens die normale Straßenlimousine fuhr mit gleichem Motor, 55 PS, ca. 120 km/h Höchstgeschwindigkeit.

Für das Jahr 1936 wurde der Adler Trumpf zu den 24 Stunden von Le Mans angemeldet, womit zum ersten Mal seit 1923 wieder ein deutsches Team in der Sarthe am Start gewesen wäre. Doch wegen Unruhen und Streik wurde das Rennen abgesagt.

Doch ein Jahr später klappte es. Drei Rennlimousinen standen am Start, ergänzt um einen Adler Trumpf Junior, der in der Einliter-Klasse startete. Zwei der Rennlimousinen wurden klassiert. Peter Graf Orssich und Rudolf Sauerwein fuhren auf den sechsten Gesamtrang und wurden als Klassenerste gewertet, Otto



Löhr und Paul von Guilleaume fuhren auf Platz 9 ein. Der dritte Wagen, mit einer anderen Lackierung, mit der die Dame Anne-Cecile Roseltier und Fritz Huschke von Hanstein musste aufgeben, nachdem ihnen die schwarze Flagge wegen unerlaubter Nachtankpraxis gezeigt wurde. Fritz musste daraufhin die enttäuschte Anne-Cecile stundenlang trösten ....

Gewonnen wurde das Rennen in Le Mans übrigens von einem Bugatti Type 57G Tank, welchen ebenfalls eine aerodynamisch optimierten Karosserie besaß, wenn auch mit offenem Cockpit.

Auch bei weiteren Renn- und Rekordeinsätzen zeigte sich der im Vergleich zur Konkurrenz der schwach mo-

torisierte Adler erfolgreich.

Durch die Kriegsjahre verlor sich die Spur der Adler Trumpf Rennlimousinen, nach dem Krieg aber tauchten sie wieder auf, zumindest teilweise.

Chassis "167 671", bei dem es sich gemäß Historiker Martin Schröder um den Le-Mans-Wagen mit Nummer 34, der 1937 auf Platz 9 gewertet wurde, handeln könnte, überlebte. Nach einem Unfall im Jahre 1938 soll die Rennlimousine im Werk mit einer modifizierten Front versehen worden sein und fortan als Ausstellungs- und Demonstrationsfahrzeug gedient haben.

Nach dem Krieg tauchte der Wagen in Ansbach im Norden Bayerns wieder auf und wurde mit Kennzeichen AB 549-85 für den Straßenverkehr zugelassen. Wenig später gelangte der Wagen nach Amerika und über Umwege in den Besitz von Joe Gertler, der sogar zwei dieser Rennlimousinen sein Eigen nannte. Schließlich wurde der Wagen in die Blackhawk-Sammlung integriert und restauriert, wobei einige nachträgliche Veränderungen rückgängig gemacht wurden.

Herbert Fischer  
Fotos: Sothebys, Wikipedia

## Alfa Romeo 1900

Alfa Romeo 1900 ist eine Automobil-Modellreihe des Unternehmens Alfa Romeo, die von Herbst 1950 bis Spätsommer 1959 hergestellt wurde.

Die von Orazio Satta Puliga konstruierte Stufenhecklimousine Berlina, die Basis für diverse Coupés und andere Varianten war, wurde im Oktober 1950 auf dem Automobilsalon in Paris vorgestellt. Sie war das erste neu entwickelte Modell des Unternehmens nach dem Zweiten Weltkrieg, sein erstes auf einer Montagelinie hergestelltes und sein erstes mit einer selbsttragenden Karosserie.

Auf einer verkürzten Bodengruppe mit Verstärkungen wurden elegante zweitürige Coupés sowie einige Cabriolets im Auftrag von Alfa Romeo von der Firma Touring hergestellt. Mit dem Modellwech-



Alfa Romeo 1900 SST - Touring

sel zur Super-Version wurden die Modelle überarbeitet und man unterscheidet deshalb eine erste und eine zweite Serie. Aber auch andere Automobil-Designer, wie z. B. Pininfarina, Zagato und Ghia stellten zweitürige Modelle als Cabri-



Alfa Romeo Sprint Touring



Alfa Romeo 1900 SS Berlinetta Zagato, 1955



Alfa Romeo 1900 SS Ghia



Alfa Romeo 1900 CSS Zagato



Alfa Romeo 1900 1955 Ghia

olets und Coupés auf der Grundlage des 1900er her. Als Typenbezeichnung erhielten diese Fahrzeuge das Kürzel 1900C für corto (kurzer Radstand) so-

wie den Zusatz „Sprint“ oder nur „S“. Die Spitzengeschwindigkeit lag bei 180 km/h. Ein Alfa Romeo 1900C Super Sprint kostete 1954 in Deutschland etwa 31.000 Mark, und damit rund 2.000 mehr als ein Mercedes-Benz 300 SL Flügeltürer. Insgesamt wurden 1.808 Sprint hergestellt.

Weitere Varianten waren der Geländewagen Matta sowie verschiedene Prototypen, wie die Disco Volante oder die Batmobile.

Anfang 1958 trat der Alfa Romeo 2000 die Nachfolge der 1900er-Reihe an, der ebenfalls als Berlina, Sprint und Cabriolet („Spider“) angeboten wurde.

Von 1960 bis 1962 wurde die 1900-Limousine unter der Bezeichnung IKA Bergantin von der Industrias Kaiser Argentina in Argentinien weitergebaut, allerdings ausgerüstet mit deren 2,5-Liter-Vierzylinder- oder 3,7-Liter-Sechszylindermotoren (Bergantin Super 6). Es entstanden dort 7.998 Fahrzeuge mit Vierzylindermotoren und 353 Super 6.

Herbert Fischer  
Fotos: Wikipedia

## Morgan Threewheeler

Der Morgan Threewheeler ist ein britischer Roadster mit zwei Vorderrädern, nur einem Hinterrad und einem Zweizylinder-Frontmotor. Henry Frederick Stanley Morgan (\* 1881 in Stoke Lacy Rectory, Hereford, † 1959) konstruierte den Prototyp in den Jahren 1908/09 und stellte sein erstes Modell, den einsitzigen „Morgan Runabout“, 1910 auf der Londoner Fahrrad- und Motorrad-Ausstellung der Öffentlichkeit vor. Obwohl es keinen Plan für eine Serienfertigung gab, war das Interesse an dem kleinen Wagen so groß, dass Morgan in neue Gebäude und Maschinen investierte und ihn produzierte. Bis 1952 wurde er mit nur kleinen Veränderungen gebaut.

Auf dem Genfer Auto-Salon 2011 präsentierte Morgan Motor eine moderne Neuauflage, die seit 2012 auf dem Markt ist. Dieser 3-Wheeler hat ein 5-Gang-Schaltgetriebe von Mazda, statt des anfänglichen Zweiganggetriebes ohne Rückwärtsgang und des späteren Dreiganggetriebes.

Im Frühjahr 2016 wurde eine Variante mit Elektroantrieb vorgestellt, die im Juli desselben Jahres in einer ersten Auflage auf den Markt kam.

### Morgan Threewheeler (1910–1952)

Die Morgan Threewheeler waren vorwiegend offene, zweisitzige Dreirad-Krafffahrzeuge mit einer Stahlblechkarosserie ohne Türen.

Der Rahmen bestand aus einem Zentralrohr und zwei zusätzlichen Längsträgern, mit denen die Karosserie verschraubt war. Die Vorderräder waren einzeln nach einem Patent von Morgan an Geradfürungen mit Schraubenfedern aufgehängt. Auf senkrechten runden Füh-

rungssäulen liefen Gleitbuchsen mit den Achsschenkeln. Zum Lenken konnten die Buchsen auf den Säulen verdreht werden. Sie stützten sich an Schraubenfedern ab. Eine ähnliche Konstruktion verwendete auch Lancia nach dem Ersten Weltkrieg. Hinten gab es eine Zweiarmlängsschwinge mit Vierteilelliptikfedern. Die Räder werden – trotz der schmalen



Form – wie in einem Pkw-Fahrwerk vertikal geführt; der Wagen neigt sich in Kurven etwas nach außen. Das Fahrzeug war wenig mehr als drei Meter lang und etwa 1,50 Meter breit.

Der Threewheeler wurde mit Motoren verschiedener Hersteller geliefert. Morgan selbst benutzte einen Motor von Peugeot für seinen Prototyp. Bis zum Ersten Weltkrieg wurden häufig Motoren von J.A.P., Blumfield und Precision verwendet und danach von MAG, J.A.P., Anzani und Blackburne. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden nur noch wenige Fahrzeuge gebaut, unter ihnen war eine größere, hauptsächlich für den Export bestimmte Anzahl mit Motoren von Matchless. Es war grundsätzlich ein langhubiger, entweder luft- oder wassergekühlter Zweizylinder-Viertakt-V-Motor mit zentraler Nockenwelle, der bei den meisten Fahrzeugen ohne Verkleidung vorn eingebaut



war und dadurch im Fahrtwind lag. Der Kühler war hinter dem Motor platziert. 1935 brachte Morgan den F4 und den F-Super auf den Markt. Diese Fahrzeuge hatten einen geschlossenen Motorraum mit Kühler vorn und einem seitengesteuerten Vierzylinder-Reihenmotor von Ford dahinter. Die gleichen Motoren wurden auch im Ford Modell Y (8 HP) und im Ford Ten (10 HP) eingebaut. Für diesen Umbau wurde der Radstand auf ca. 2514 mm (8 foot und 3 inch) verlängert. Eine im Zentralrohr laufende Antriebswelle übertrug die Kraft vom Motor an das vor dem Hinterrad eingebaute Getriebe.

Bis 1931 hatte der Threewheeler ein

Zweiganggetriebe ohne Rückwärtsgang mit einer separaten Antriebskette für jeden der beiden Gänge und zwei Klauenkupplungen zum Schalten. Ab 1932 hatten die Fahrzeuge Dreiganggetriebe und nur noch eine Antriebskette. Geschaltet wurde mit einem Hebel in Fahrzeugmitte. Am Anfang gab es zwei Außenbandbremsen am Hinterrad, ab 1923 waren auch seilzugbetätigte Bremsen an den Vorderrädern lieferbar. Später bekamen alle drei Räder Innenbacken-Trommelbremsen, wobei die Fußbremse mit Seilzug auf das Hinterrad wirkt, die Handbremse auf die Vorderräder, ebenfalls mit Seilzug.

Durch das geringe Leergewicht von etwa 410 kg bis 460 kg je nach Modell und Baujahr waren die Threewheeler schnell und erreichten mit einer Motorleistung von etwa 40 PS (29 kW) in serienmäßiger Ausführung eine Höchstgeschwindigkeit von etwa 130 km/h. Außer den offenen Sportzweisitzern baute Morgan den Threewheeler als Cabriolet mit Klappverdeck und Motorhaube, als Lieferwagen und als Viersitzer – zunächst mit zusätzlichen Sitzen für Kinder – sowie



ab 1935 mit geändertem Chassis, Ford-Vierzylindermotor und mit Türen. Die Sportmodelle waren ab 1932 wahlweise mit einer Tür oder zwei Türen lieferbar, was jedoch die Verwindungsfestigkeit der Fahrzeuge beeinträchtigte.

Ein Threewheeler von 1935 mit wassergekühltem Zweizylindermotor und zwei Sitzen kostete £ 105. Allerdings kostete ein viersitziger Austin Seven in der Grundausstattung nur £ 7 mehr. Trotzdem galt es wohl als großer Vorteil, dass die Threewheeler mit einem Motorradführerschein gefahren werden konnten und wie ein Motorrad besteuert wurden. Lediglich £ 4 Road Tax, die Kfz-Steuer Großbritanniens, für ein Jahr waren 1935 zu entrichten.

Bereits 1945 nahm Morgan die Produktion der Threewheeler wie auch die der vierrädrigen Fahrzeuge, wieder auf. Doch ein großer Absatz konnte nicht erreicht werden. In den sieben Jahren bis zur Produktionseinstellung wurden zum Beispiel vom F4 und F-Super noch 632 Fahrzeuge montiert. Das Ende kam mit dem Morgan Plus 4 von 1950. Die zunehmende Nachfrage nach diesem Typ führte 1952 dazu, dass die Produktion der Threewheeler eingestellt wurde, um die Stückzahl des Plus 4 vergrößern zu können.

3-Wheeler (seit 2012)

Äußerlich ähnelt die Neuauflage des 3-Wheelers von 2012 dem Original. Vorn ist ein Zweizylinder-V-Motor mit zwei Liter Hubraum und von Zahnriemen angetriebenen obenliegenden Nockenwellen eingebaut, dessen Auspuffanlage wiederum als Sidepipes ausgeführt ist. Hersteller ist S&S in Wisconsin, der Zulieferer von Harley-Davidson. Die Vorderräder sind nicht mehr an der für Morgan patentierten Achse mit Geradwegfederung, sondern an doppelten Dreiecksquerlenkern aufgehängt. Die aus Aluminium statt Stahlblech gefertigte Karosserie ist nach wie vor spartanisch: ohne Windschutzscheibe, ohne Türen, ohne festes Dach, allerdings mit zwei Überrollbügeln zum



Schutz der Insassen. Wie seit jeher wird auch der neue Threeweler von Hand gebaut.

Auf dem Genfer Auto-Salon 2016 präsentierte Morgan eine elektrische Variante des neuen 3-Wheelers. Im Juli 2016 brachte der Hersteller schließlich die erste Auflage des 46 kW (63 PS) starken 3-Wheeler EV3 auf den Markt. Diese UK 1909 Edition benannte Version entstand in Zusammenarbeit mit dem britischen Traditionswarenhause Selfridges und ist auf 19 Exemplare limitiert. Neben dem Fahrzeug gehören Fahrerstiefel, Handschuhe, Jacke, Schal und Regenschutz zum Gesamtpaket. Um ein Exemplar zu erhalten, muss der Kunde seinen Wohnsitz in Großbritannien haben und persönlich bei Selfridges anfragen.

*Text und Fotos: Wikipedia, Morgan*

## Pop-Up-Store »Curvistan« in München

Wer – wie unser eins – immer wieder neue spannende und atemberaubende Straßen – und vor allem Kurven sucht, der stößt irgendwann auf die „CURVES“ Magazine von Stefan Bogner, die dieses Jahr das 10-jährige Jubiläum feiern. Dar-

in sind die Straßen die Stars – spektakulär fotografiert und zumeist ohne Autos.

Unter dem Namen »Curvistan« eröffnete man mit Unterstützung von Porsche Deutschland und TAG Heuer am 26. Oktober im Glockenbachviertel in München einen neuen, temporären Treffpunkt für Sportwagenfreunde und Serpentinenfetischisten.

In der Nähe vom Gärtnerplatz, umgeben von kleinen Galerien, Lokalen und Boutiquen, wurde dieser »Curvistan« Pop-Up-Store – Galerie, Event-Space und Hangout in einem - eingerichtet. Man kann dort auch alle Ausgaben des Curves-Magazins und Bücher durchstöbern und natürlich kaufen.



Die ersten drei Wochen stehen in »Curvistan« ganz im Zeichen der Rundenzeit – Rennfahrerruhren wie die Heuer Monaco treffen auf den Porsche 908/48 von Steve McQueen. Im Anschluss dreht sich drei Wochen lang alles um die Porsche-Community: Von Luftgekühlt in Kalifornien bis Renndrive in Thailand wird hier die globale Familie gefeiert. In den letzten drei Wochen kann man im »Curvistan«-Hangout schließlich virtuell auf Reisen gehen – Stefan Bogner berichtet aus zehn Jahren »Curves« und teilt die schönsten Routen und Geschichten. Zu jeder der drei Themenausstellungen gibt es in »Curvistan« einen besonderen Porsche zu sehen.

Zufälligerweise hatten Lilly & ich einen München-Ausflug am ersten November Wochenende geplant, um Freunde zu besuchen. Nachdem ich den Beitrag auf der Classic Driver Website gelesen hatte, wurde gleich für Samstagvormittag ein



Abstecher nach »Curvistan« eingeplant

Für LeMans- & Steve McQueen-Fans war das Thema der ersten drei Wochen natürlich »Pflicht«, schließlich stehen diese im »Curvistan« ganz im Zeichen der Rundenzeit – Rennfahrerruhren wie die Heuer Monaco treffen auf den Porsche 908/48 von Steve McQueen, der für seinen LeMans-Film 1970 mit Kameras bestückt wurde und für die Aufnahmen im echten Rennen mitfuhr.



Die Geschichte dieses Wagens wäre eigentlich einen kleinen Beitrag in der Gazette wert – na mal sehen...

Schon allein dort im Store wirkt der 908/48 brutal – und brutal filigran. Eine leichte Karosserie auf einem Rahmen aus wirklich dünnen Rohrstäben, der auch den 3-Liter 8-Zylinder Boxermotor trägt – ergibt 350PS bei einem Leergewicht von 720kg.



Curves-Herausgeber Stefan Bogner war auch vor Ort und hat immer ein paar Anekdoten – und einen Espresso oder Bierchen – parat, wie z.B. alleine das Anstarten des Boliden beim Anliefern & Ausladen und mitten in den Münchner Innenstadt-Gassen ein Erlebnis war – auf jeden Fall auch für die Anrainer...

Der »Curvistan« Pop-Up-Store in der Corneliusstrasse 2 in München ist vom 26.10. bis 24.12.2021 jeweils von Dienstag bis Samstag von 11.00 Uhr bis 20.00 Uhr geöffnet.

*Christian Englisch*



2 X 2 CV



PS/

*„Man soll aufhören, wenn's am schönsten ist“ ...oft geschrieben, oft gesungen, oft zitiert, ...aber leicht, kann ich euch sagen, ist es nicht!*

*Ich habe die GAZETTE über 18 Jahre, anfänglich als Compagnon, später dann alleine gestaltet, Texte geschrieben und Bilder recherchiert, habe am Layout gebastelt, mit Software-updates des Layout-Programms gekämpft- bin am Ball geblieben!*

*Jetzt aber, mit mittlerweile 80 Jahren, mag ich es entspannter angehen.*

*Adieu an meine lieben COVC Freundinnen und Freunde!*

*Ich wünsche euch weiterhin viel Freude mit unseren Oldtimern*

*Adieu*

*Euer Herbert Fischer*

#### COVC Termine 2022

3. März	Clubabend
7. April	Clubabend
5. Mai	Clubabend
7. Mai	Saisonstart
2. Juni	Clubabend
1. September	Clubabend
6. Oktober	Clubabend
3. November	Generalversammlung
1. Dezember	Weihnachtsfeier

#### Inhaltsverzeichnis:

Kleinst-Autos der 50er Jahre	1
Lichtverschmutzung	3
Neue Gummiformen	4
Adler Rennlimousine 1938	4
Alfa Romeo 1900	5
Morgan Threewheeler	6
Pop-Up-Store »Curvistan« in München	7



SHOP

1190 Wien, Billrothstraße 21  
Tel.: +43 1 368 46 69

BÜRO

1010 Wien, Bartensteingasse 8  
Tel.: +43 1 408 90 77  
Fax: +43 1 403 55 38

#### Impressum

Herausgeber	COVC A-1190 Wien, Hackhofergasse 11a/4
Redaktion:	Herbert Fischer www.covc.at
Auflage:	50 Stück
Druck:	City Copy Service, A-1190 Wien