



Die Knutschkugel – BMW Isetta 300 1959

Das Ding entzieht sich jeder Kategorisierung, sogar eine geschlechtliche Zuordnung ist schwierig. Eindeutig: SIE ist DIE Isetta, aber auch DER Kabinenroller und DAS Rollermobil, bzw DAS Motorcoupe, wie die offizielle Bezeichnung des Herstellers lautete. Sie – die Isetta - hat um ein Rad mehr als ein Motorrad (wovon sie den Motor hat), aber um eines weniger als ein Auto (wie ein solches

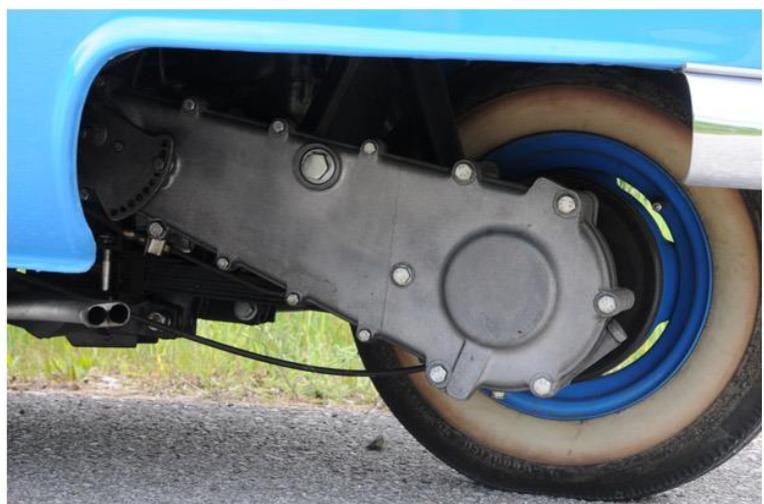
hat sie aber ein Lenkrad und eine Sitzbank), dafür zieht jedes einzelne der drei Räder eine eigene Spur. Der Vorteil dieser schwammigen Persönlichkeit: man kann mit einer Isetta an jeder Form von Oldtimerveranstaltung teilnehmen – egal ob für Motorräder oder Automobile - und man kann sich vor allem darauf verlassen, überall gern gesehen zu sein.



„Drei Räder“ bezieht sich auf die Österreich-Ausführung. Dreirädrige Fahrzeuge galten damals in der Alpenrepublik nämlich als „Motorrad“, ließen sich daher mit dem „A“ Führerschein bewegen. Durchaus ein Argument zu einer Zeit, die noch weit davon entfernt war, dass jedermann (die Betonung liegt auf „mann“) einen „B“ Führerschein für Automobile besaß. Die in Deutschland übliche Version der Isetta hatte hinten zwei Räder, eng aneinandergeschult, was ihr den Spitznamen „Schlaglochsuchgerät“ einbrachte. Das gilt für die Iso Isetta ebenso wie für den bayrischen Lizenzbau. Denn die „Knutschkugel“ ist eigentlich eine Italienerin. Enzo Rivolta - hierzulande wegen seines zweisitzigen Straßenflitzers Iso Rivolta bekannt – hatte zwei Ingenieure aus der Aeronautic beauftragt, ein kleinvolumiges Rollermobil zu entwerfen, für das er in den wirtschaftlich schwierigen Nachkriegszeiten Bedarf ortete. Pierluigi Raggi und Ermenegildo Preti kreierten die Iso Isetta, Preti verwendete dabei die Idee der seitlich angeschlagenen und nach vorn zu

öffnenden Fronttür, die er bereits zu Kriegszeiten an einem Lastensegler verwirklicht hatte. 1954 wurde das Rollermoped auf der Turiner Messe präsentiert, wo sie einigen Herren aus dem Management der Bayerischen Motoren Werke in München auffiel. Die waren auf der Suche nach einem Kleinfahrzeug, mit dem sie hofften, bilanztechnisch aus den roten Zahlen zu fahren. In diese heiße Zone hatte sie der „Barockengel“ gebracht, ein Automobil der Oberklasse, das sich in den frühen 50er Jahren nur schwer absetzen ließ. Ein preislich und herstellungstechnisch günstiges Familienfahrzeug musste her, mit dem Volkswagen wollte BMW aber nicht in Konkurrenz treten. Die Isetta – geeignet für Besitzer des weitverbreiteten Führerscheins der Klasse IV, der das Lenken von Fahrzeugen bis zu einem Hubraum von 250 Kubik erlaubte – schien dafür das geeignete Gerät zu sein, und mit dem Motor der R 25 hatten die Münchner auch das passende Antriebsaggregat, mussten also nur eine Lizenz für das Fahrwerk samt Kabine nehmen. Und so geschah es auch.



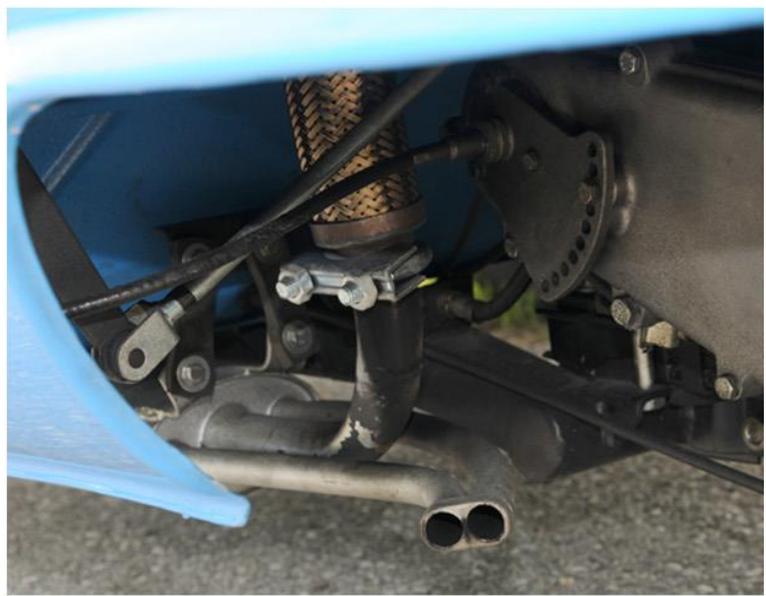


Die BMW Isetta kam 1955 auf den Markt, in zwei Varianten mit 250 und 300 Kubik. Der aufgebohrte Motor war in den Exportmodellen für Österreich Standard, weil dort ausländische 250er Motorräder ja mit einem Schutzzoll belegt waren. 12 PS leistete die leer 370 Kilo schwere „Asphaltblase“, 13 PS in der 300er Version – gut für 85 Kmh. Was ziemlich atemberaubend gewesen sein muss, wenn man die erreichte in einer rollenden Kugel, bei der man selbst der Airbag ist. Zwischen sich und der Vordertür befindet sich ja nur das Lenkrad, das mittels Scharnier so angebracht ist, dass es beim Öffnen mit der Tür und samt keuschem Armaturenbrett mitschwenkt. Falls sich der Einstieg nach einem „Buserer“ (an einen „Crash“ wollen wir gar nicht denken) nicht mehr öffnen lassen sollte, bleibt den Insassen noch die Möglichkeit, die Fahrgastzelle durch das Faltdach nach oben zu verlassen.

Angeblich ist das auch der Grund, weshalb die Isetta ein Faltdach (im Volksmund „Fetezendachl“ genannt) haben MUSSTE. Dieser These steht entgegen, dass spätere Versionen und auch der Nachfolger, der 600er (mit Boxermotor) ein festes Dach hatten, man sich aber von Spezialfirmen das Faltdach nachträglich einpassen lassen konnte. Im Laufe seiner Bauzeit von 1955 bis 1962 erfuhr die Isetta auch einige andere Änderungen – oder sagen wir Verbesserungen – wie zB Teleskopstoßdämpfer auch an der Vorderachse (das Hinterrad wird ja von einer gekapselten Schwinge geführt), seitliche Schiebe- statt der Ausstellfenster, eine Heizung und auch einen Rückwärtsgang. Gleich blieb das Konzept: auf einem massiven Stahlrohrrahmen sitzt

eine Karosserie, die durchgängig aus Stahlblech besteht. Hinter der vorne angeschlagenen Tür mit daran befestigtem Lenkrad findet man die spartanische Sitzbank, hinter der unter einer Verschalung der quer eingebaute Einzylinder-Viertaktmotor mit OHV Steuerung eingebaut ist. Dessen Getriebe stellt vier Gänge zur Verfügung, die vom Piloten mit der linken Hand sortiert werden – wobei der erste Gang ganz unüblich rechts unten, der vierte links oben liegt – eine Herausforderung, weil die Gänge nicht synchronisiert sind, also nach Zwischengas verlangen. Die Kraft gelangt über eine querliegende Kardanwelle und eine Duplexkette (sie läuft im Ölbad) an die Hinterräder, bzw an das Hinterrad bei der österreichischen Exportversion. Die braucht deshalb kein Differential, welches aber auch bei der vierrädrigen Variante nicht nötig ist, weil die Hinterräder so eng beieinanderliegen. Über dem Motor ist der Tank angebracht, der Benzinhahn kann aus dem Innenraum geöffnet werden. 13 Liter fasst der Topf, laut Hersteller sollte das für eine Reichweite von knapp 400 Kilometern gut sein. Das brauchte die Isetta auch, immerhin war es keine Seltenheit, dass ihre Besitzer die neugewonnene mobile Freiheit nutzten und damit zu Urlauben in den Süden aufbrach – was damals italienische Adria bedeutete. Die Campingindustrie lieferte dazu sogar einen winzigen, windschlüpfrigen Wohnwagen, der sich der Form der Knutschkugel anpasste. Damit das Gespann nach erfolgreicher „Besteigung“ der Alpenpässe auch sicher wieder hinunterkam, waren alle drei bzw vier Räder mit hydraulisch betätigten Bremsen bestückt. Die Räder folgten übrigens der gängigen Rollernorm mit einer Dimension von 4,80 x 10“.





Unsere Isetta ist ein österreichisches 300er Modell. Ein Familienmobil, das bereits von der dritten Generation bewegt wird – vom Zweitbesitzer weggerechnet. Erstbesitzer war ein Herr aus dem Bezirk Grieskirchen, der den Dreiradler im Jahr 1959 als Neuwagen bei Hans Geyrhofer gekauft hatte, einem Motorradhändler aus Wels. Der Erstbesitzer fuhr sie bis ins hohe Alter – so lange bis nicht nur er etwas wackelig auf den Beinen war, auch die Isetta schien nicht mehr die stabilste gewesen zu sein. Nachdem er es mehrmals geschafft hatte, sie in voller Fahrt umzukippen, entschloss er sich, sie lieber zu verkaufen. Karl Schmalwieser – ein Oldtimersammler aus der Nachbarschaft, welcher der Marke BMW durchaus Sympathien entgegenbrachte – erbarmte sich der heruntergekommenen Knutschkugel, und unterzog das verluderte Fahrzeug einer kompletten

Frischzellenkur. Ziemlich verbeult und verbogen sei sie gewesen, sagt der Karl, aber von erstaunlich wenig Rost befallen. Im Zuge der Restauration ersetzte er auch die unscheinbare braunrote Originalfarbe durch die bayrischen Landesfarben Weiß/Blau– was der Isetta sehr gut zu Gesicht steht. Ihrem Ruf als Familienfahrzeug wird sie nur insofern gerecht, als seine Enkelkinder immer gerne mitgefahren sind mit der Isetta. Aber halt immer nur eines auf einmal. Inzwischen ist es so, dass die Knutschkugel einen Platz im Museum von Karls Tochter und Schwiegersohn Bettina und Gerhard Rutzinger gefunden hat, bewegt wird sie aber bevorzugt von deren älteren Töchtern Lena und Irene, die seinerzeit als Passagier beim Opa noch kaum über die Fensterkante blicken konnten. So vergeht die Zeit!







