



Wir hebeln am Kuhschwanz - Oldsmobile Curved Dash Model 6 C 1904

Der hier gezeigte Oldsmobile kann für sich in Anspruch nehmen, das erste in Großserie gebaute Automobil zu sein. Und auch die Meriten der Fließbandfertigung stehen eigentlich ihm zu, obwohl wir natürlich zugeben, dass Henry Ford das perfekter umgesetzt hat als Ransom Eli Olds. Dabei hätte alles ganz anders kommen sollen. Ransom Eli Olds war Sohn eines Industriellen, der sich selbst schon mit der Herstellung von Fortbewegungsmittel beschäftigte und Dampfmaschinen produzierte – unter Vaters Anleitung hatte der junge R. E. auch schon einen von Dampf betriebenen Motorwagen hergestellt. 1897 machte der Filius sich selbständig und gründete die Olds Motor Vehicle Company. Ziel des Unternehmens: die Konstruktion von Elektro- und Dampfmobilen. So richtig Dampf nahm die Firma aber nicht auf, bis 1900 entstanden lediglich Prototypen, in Summe gerade ein knappes Dutzend.

Und die verbrannten im März 1901 bei einem Großfeuer in den Werkshallen. Verschont blieb lediglich ein kleiner, von einem Einzylinder Benzinmotor angetriebener Zweisitzer. Ein noch

sehr an den Kutschbau angelehntes Vehikel mit Holzkarosse, das wegen seiner gewölbten Frontpartie „Curved Dash“ genannt wurde. Der Wagen bot keinerlei Komfort, aber er hatte eines, das ihn zu einem Verkaufsschlager machte: er war billig. 4,5 PS leistete der exakt 1564 ccm große Motor, und das bei nahezu mitzuzählenden 600 Umdrehungen in der Minute. 425 Einheiten konnte Oldsmobile noch 1901 absetzen, 2500 Stück waren es im Jahr darauf, und 1903 legte das Unternehmen aus Lansing, Michigan, bereits 4000 Stück auf. Der Werbeslogan des Unternehmens dürfte auf offene Ohren gestoßen sein: *„für einen Oldsmobile sind alle Straßen gleich.“*

1904 verpasste Olds seinem Verkaufsschlager ein Upgrade: das Modell 6 C leistete dank einem Holly Vergaser jetzt 7 PS aus 1931 Kubik, und statt der banalen Getriebbremse des Model R waren Bremsstrommeln an den hinteren Laufrädern montiert. Aber immer noch verfügte der Kutscher nur über zwei Vorwärts- und einen Rückwärtsgang, und immer noch lenkte er die Fuhre mit einer Stange statt einem Lenkrad. „Kuhschwanz“ wurde dieses Gestänge aufgrund seiner Form genannt.



Bereits 1905 sollte eine weitere Modellvariante folgen, wegen der sich Ransom Eli Olds mit seinem Finanzier Samuel Smith in die Haare geriet – und die Firma verließ. Unter Verwendung seiner Initialen R.E.O. gründete er ein Konkurrenzunternehmen, das Oldsmobile in den folgenden Jahren in Punkto Verkaufszahlen den Rang ablaufen sollte. Den Curved Dash gab es als Modell B bis 1906, dann folgte noch ein Jahr lang mit derselben Technik der Straight Dash, ohne die Wölbung an der Frontpartie. Mit ihm endete die Erfolgsgeschichte des Einzylinder-Oldsmobiles.

Der Oberösterreichler Franz Hofer besitzt zwei Oldsmobile Curved Dash Modelle, den hier gezeigten 6 C 1900er aus 1904 und einen 1903er Modell R. Der ist dadurch bekannt geworden, dass sein damaliger Besitzer, der Brite Richard Seys, mit ihm versucht hat den Großglockner zu bezwingen. Ganz ist ihm das zwar nicht gelungen, aber mit knapp unter 2000 Meter hat er einen Höhenrekord für diese Gattung Fahrzeug aufgestellt. Franz Hofer wollte Seys Vorhaben vollenden, hat dazu aber sein 1904er 6 C Modell gewählt. Mit Erfolg, wie man unter folgendem Link nachlesen kann:

[https://www.sn.at/wiki/Weltsensation:_Das_Oldsmobile_6_C_\(Baujahr_1904\)_hat_den_Gro%C3%9Fglockner_bezwungen](https://www.sn.at/wiki/Weltsensation:_Das_Oldsmobile_6_C_(Baujahr_1904)_hat_den_Gro%C3%9Fglockner_bezwungen)





