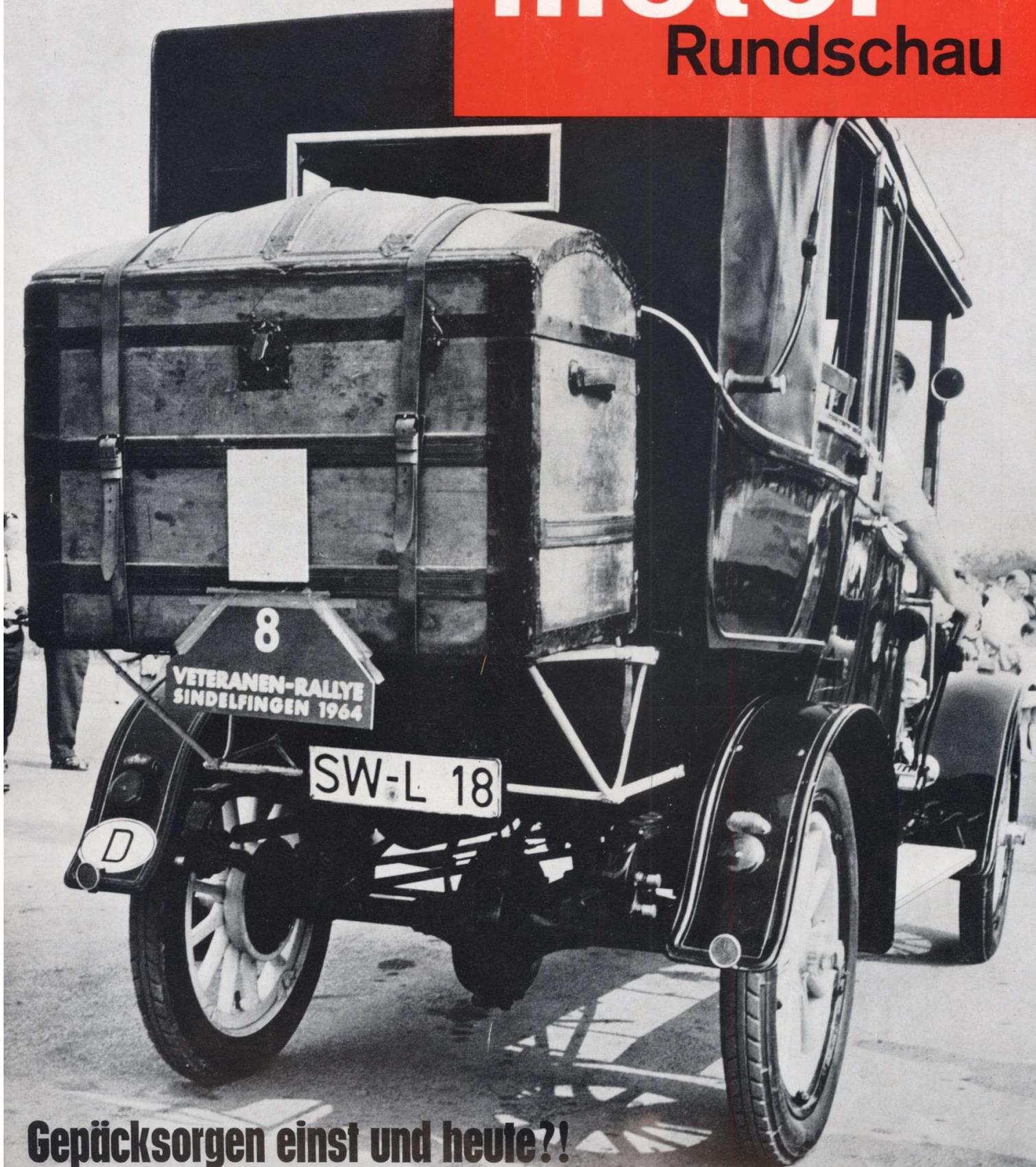


motor

Rundschau

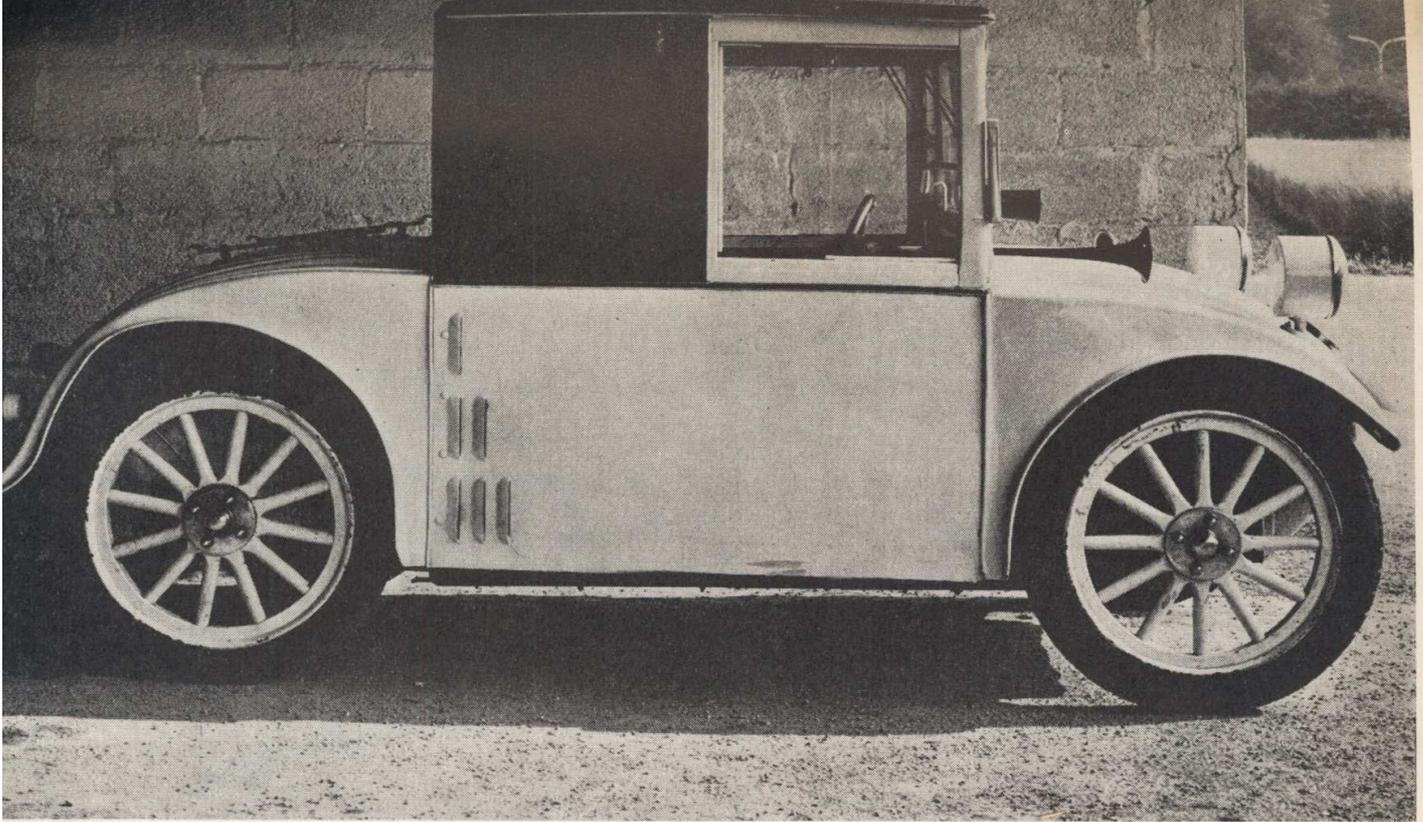


Gepäckssorgen einst und heute?!

15

10. August 1964
Frankfurt am Main
D 1074 D

**Kurz gefahren: Triumph 2000 —
Motorenbaukunst: Benelli — Getriebeautomaten — VW 1965**



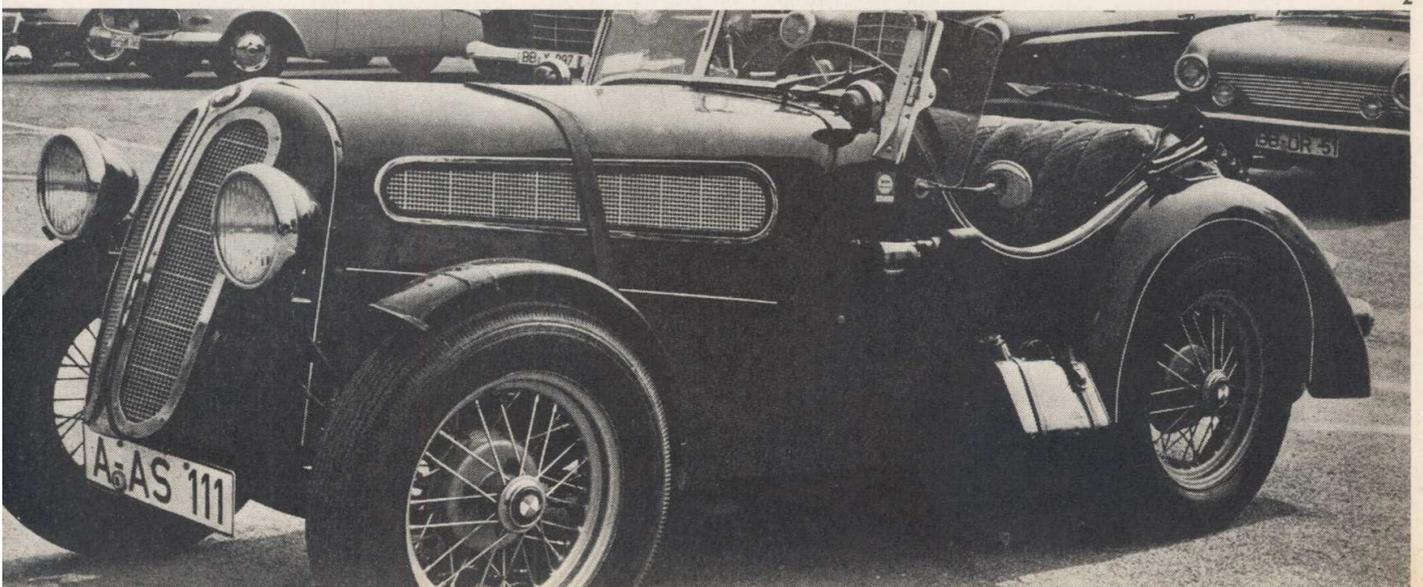
Begegnung mit der Vergangenheit:

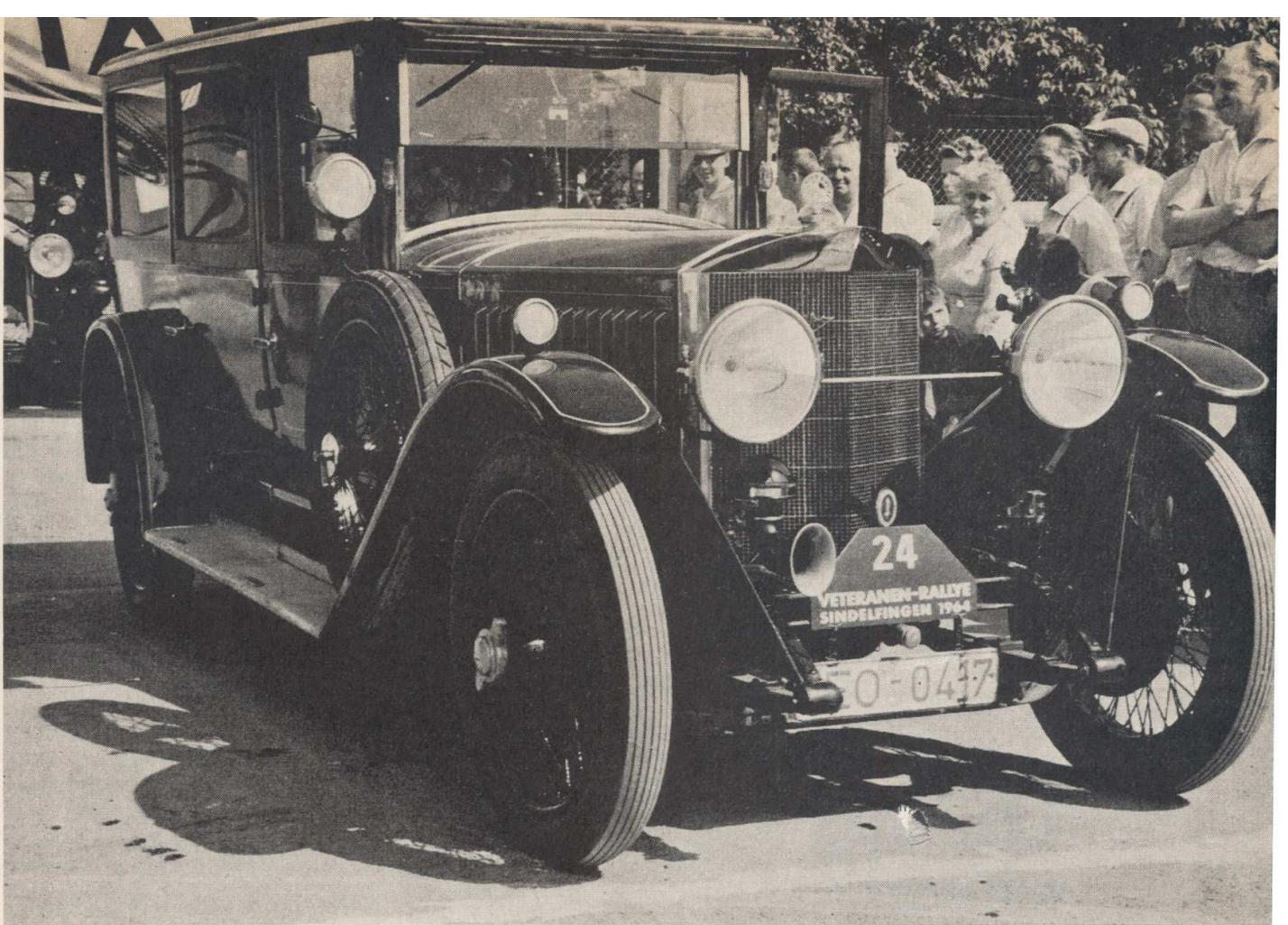
Automobil-Veteranenrallye Sindelfingen (II)

Im ersten Teil unseres Berichtes über die in Sindelfingen gezeigten Veteranen brachten wir einen Rückblick ins automobiler „Altertum“. Heute folgen einige moderne Vertreter dieser Zunft, die in der Zeit zwischen 1920 und 1930 gebaut wurden. Gerade damals schossen die Automobil-„Fabriken“ wie Pilze aus der Erde, um häufig noch schneller zu verschwinden. Viele Markennamen sind uns Jüngeren daher völlig unbekannt, manche aber haben die Zeiten überdauert. Wenn sie heute noch als Automobilproduzenten existieren, dann sind auch ihre Veteranen vor dem Vergessen sicher: führt Sie Ihr Weg z. B. einmal nach Stuttgart, dann nehmen Sie sich die Zeit, fahren Sie hinaus nach Untertürkheim und sehen Sie sich das Daimler-Benz-Werksmuseum an, ich glaube sicher, daß Sie diesen Ausflug nicht bereuen.

Allerdings kann man dort die Zeugen unserer automobilen Vergangenheit nur stehen sehen, während eine Veteranen-Rallye „lebende“ Veteranen zeigt. Wir können Ihnen das „Leben“ nur durch die Bilder Dr. Seiferts zeigen und hoffen, daß Sie daran Spaß haben.

Bild 1 zeigt Ihnen den Ahnherrn des modernen Kleinwagens, den auch heute noch gut bekannten Hanomag, genannt das „Kombi“. Er wurde 1925 auf der Berliner Automobilausstellung zum ersten Mal gezeigt. Das Auto hatte einen wassergekühlten ohv-Viertakter, einen Zylinder, 10 PS bei 2800 U/min und lief immerhin 75 km/h. Vor seinen Konstrukteuren kann man nur tief den Hut ziehen, denn ihnen gelang damals eine Konzeption, die noch heute ihre Gültigkeit hat: Heckmotor, Karosserie in Pontonform ohne extra aufgesetzte Kotflügel.





3

Wesentlich „moderner“, obwohl er im Grunde konventioneller ist, wirkt der auf **Bild 2** gezeigte BMW-Dixi-Sport, dessen Besitzer ihn mit dem Baujahr 1929 ausgab. Leider ist er nicht mehr so schön im Originalzustand, worauf schon die recht moderne Reifendimension hindeutet. Die außen angebrachte Ballhube und den vor dem linken hinteren Kotflügel angeschnallten Reservekanister hätte man sich sparen können.

Im Originalzustand und dazu noch sehr gut erhalten, präsentiert sich auf **Bild 3** ein Steiger, hier als viertürige Limousine aus dem Jahre 1922. Steiger war eine damals bekannte Automobilfabrik in Burgrieden bei Laupheim in Württemberg, die von 1920 bis 1926 existierte.

Der Wagen hatte einen Vierzylinder-Viertaktmotor, der bei einem Hubraum von 2,6 L, 72 mm Bohrung und 160 mm Hub hatte! Damit ist das einer der langhubigsten Personenwagenmotoren, die in neuerer Zeit gebaut wurden. Immerhin soll er 50PS abgeben haben, das sind etwa 19,3 PS/L. Ventilsteuerung über obenliegende Nockenwelle.

Ebenfalls wunderbar erhalten war dieser Rolls-Royce aus dem Jahre 1928, den **Bild 4** zeigt. Vier Türen, sechs Sitze, faltverdeck über den Fondsitzen. Unter der langen Motorhaube verbirgt sich ein kapitaler Sechszylinder. Ein Auto, das in so gutem Pflegezustand heute ein Wertobjekt ist!

B./S.

4

