

BMW Isetta Das Fahrzeug des Wirtschaftswunders

Zu Beginn der 50er Jahre, als es den Menschen langsam wirtschaftlich wieder besserging, setzte ein Boom für motorisierte Kleinfahrzeuge aller Art ein. Fahrräder konnten mit winzigen Hilfsmotoren ausgerüstet werden, es gab Dutzende von Moped- und Motorradherstellern. Mit der deutlichen Verbesserung der Lebensbedingungen stiegen die Ansprüche an das Niveau der Fahrzeuge und das Bedürfnis nach „Wetterschutz“ wurde stärker. War man vor kurzem noch stolz ein Motorrad, eventuell mit Beiwagen zu besitzen, so wollte man jetzt nicht mehr schwere wetterfeste Kleidung tragen. Man wollte trocken und sauber von Ort zu Ort kommen.



Innerhalb weniger Jahre wurden die verschiedensten Kabinenroller und Kleinwagen für jeden Geschmack und fast jeden Geldbeutel angeboten. Dabei trieb der Erfindungsgeist manch seltsame Blüte. Man saß manchmal hintereinander in Tandem-Anordnung (Messerschmitt) oder sogar Rücken an Rücken (Zündapp Janus).

BMW hatte Anfang der 50er Jahre zwar wieder den Anschluss an den Automobilbau gefunden und auch als Motorradhersteller überlebt, doch die großen, teuren Wagen (BMW 501 „Barockengel“) verkauften sich nur in geringen Stückzahlen und ohne Gewinn abzuwerfen. Auch das Motorradgeschäft hatte seinen Zenit überschritten. Als Rettungsanker wurde, wenn auch widerstrebend, beschlossen, ein gut verkäufliches Klein-Automobil in das Produktionsprogramm aufzunehmen.

Aufgrund dieser späten Erkenntnis war die Zeit für eine eigene Neukonstruktion zu kurz, denn auch der Kleinwagenboom würde im weiterblühenden Wirtschaftswunder nicht ewig währen.

So machten sich BMW Ingenieure auf den Weg zu diversen Automobilausstellungen, um nach einem Kleinwagen zu suchen, der sich für eine Lizenzfertigung in München eignen würde. Dabei stieß man in Turin auf die ungewöhnliche Iso Isetta aus Mailand, die bisher auf dem Gebiet der Kühltechnik, aber auch mit Zweirädern erfolgreich war. Auf den ersten Blick sehr ungewöhnlich mit Fronttür, seitlich angeordnetem Zweitakt-Mittelmotor und hinterer Schmalspur, erkannten die BMW Ingenieure das Potenzial, das in diesem eiförmigen Mobil steckte.

Der laute und schwache Zweitakter ließ sich gut durch einen laufruhigen BMW Motorradmotor ersetzen und die Passagiere saßen in diesem winzigen Gefährt zumindest nebeneinander wie in einem richtigen Auto. Besonders originell war die Fronttür, die zusammen mit Lenkrad und Armaturenbrett öffnete, so dass die Passagiere quasi in das Fahrzeug „hineinlaufen“ konnten.



Es hatte nicht wenig Mut dazu gehört, sich für solch eine unkonventionelle Konstruktion zu entscheiden. Man wurde sich bald handelseinig und übernahm erste Musterfahrzeuge zur Weiterentwicklung in München. Als die erste

BMW Isetta schließlich im Frühjahr 1955 am Tegernsee der Presse vorgestellt wurde, war das Erstaunen groß. Optisch und technisch war das italienische Original bei BMW in vielen Details modifiziert und verbessert worden.

Andere Scheinwerfer und ein neuer Motordeckel veränderten die winzige Karosserie und der 12-PS-Motorradmotor mit 250 ccm versprach knapp über 80 km/h. Von der Öffentlichkeit wurde die skurrile BMW Isetta begeistert aufgenommen. Die Zeiten waren günstig für unkonventionelle Fahrzeuge und das italienische Flair trug zu Zeiten der ersten Reisewelle in den Süden nicht wenig zum Erfolg bei. Schon 1955 verließen nicht weniger als rund 13.000 Isettas die Fabrik in München. Während sich die Iso Isetta in Italien nur schleppend vermarkten ließ, stiegen die Verkaufszahlen in Deutschland im Spitzenjahr 1957 bis auf fast 40.000.

Inzwischen gab es auch eine „stärkere“ Variante mit 300 ccm und 13 PS, eine modernisierte Karosserie und Sondermodelle als Cabrio, Tropenversion und sogar Kleinstlieferwagen. Neben dem Glas Goggomobil wurde die BMW Isetta liebevoll „Knutschkugel“ zum erfolgreichsten Fahrzeug dieser Art nicht nur in Deutschland.

Die BMW Isetta, Weiterentwicklung eines italienischen Konzepts, wurde zu einem der erfolgreichsten Mobile des Kleinwagenbooms in den 50er Jahren.

Technische Daten

Kenngößen	BMW Isetta 250	BMW Isetta 300
Motor	Einzyylinder-Viertaktmotor (rechts hinter der Sitzbank, quer) mit Gebläsekühlung	
Hubraum	245 cm ³	298 cm ³
Bohrung × Hub	68 × 68 mm	72 × 73 mm
Leistung	12 PS (9 kW) bei 5800/min	13 PS (9,5 kW) bei 5200
Maximales Drehmoment	1,45 mkp (14 Nm) bei 4500/min	1,9 mkp (18,5 Nm) bei 4600/min
Verdichtung	6,8 : 1	7,0 : 1
Ventilsteuerung	untenliegende Nockenwelle, Stoßstangen und Kipphebel, Ventile V-förmig hängend	
Kupplung	Einscheiben-Trockenkupplung	
Getriebe	Vierganggetriebe (nicht synchronisiert) + Rückwärtsgang; Schalthebel links	
Hinterachsantrieb	querliegende Gelenkwelle und Duplexkette (nachstellbar)	
Aufbau	Ganzstahlkarosserie auf Rohrrahmen	
Radaufhängung vorn	geschobene Längslenker (Kurzschwingen)	
Radaufhängung hinten	Starrachse	
Federung	Schraubenfedern vorn, Viertelelliptik-Blattfedern hinten, Teleskopstoßdämpfer	
Spurweite vorn/hinten:	1200/520 mm	
Radstand	1500 mm	
Reifengröße	4,80–10"	
Bremsen	Trommelbremse; Fußbremse hydraulisch betätigt auf vier Räder wirkend, Handbremse mit Seilzug auf die Hinterräder (nur eine Bremstrommel)	
Lenkung	Spindellenkung, 2,5 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag	
Maße L × B × H	2285 mm bzw. 2355 mm × 1380 mm × 1340 mm	
Wendekreis	ca. 8,30 m	
Leergewicht (ohne Fahrer)	ca. 370 kg	
Zulässiges Gesamtgewicht	600 kg	
Höchstgeschwindigkeit	85 km/h	
Normverbrauch (lt. Werk)	3,7 l/100 km	3,9 l/100 km

Quelle: Wikipedia

Nach dem Muster der BMW Isetta gab es lokale Versionen in England, Frankreich, Spanien und sogar Brasilien.



ISO Isetta – Das italienische Original

Die **Iso Isetta** ist ein Rollermobil, das Iso Rivolta in den 1950er Jahren entwickelte und ab 1953 in Italien produzierte.

Die Isetta hatte eine Karosserie aus Stahlblech auf einem Rohrrahmen. Ihr Zweitakt-Doppelkolbenmotor mit 236 cm³ Hubraum leistete maximal 9,5 PS (7 kW) bei 4750/min. Seine Kraft übertrugen eine nasse Mehrscheibenkupplung, ein Vierganggetriebe ohne Rückwärtsgang, eine Gelenkwelle und eine gekapselte Kette auf die starre Hinterachse, die von viertelelliptischen Auslegerfedern und dem als Deichsel wirkenden Kettenkasten geführt wurde. Wegen der geringen Spurweite gab es kein Differential. Die vorderen Räder waren einzeln an geschobenen Schwingen mit Gummifedern und Reibungsdämpfern aufgehängt, die zum Lenken als Ganzes geschwenkt wurden (Dubonnet-Radaufhängung). Im Lenkgetriebe arbeitete eine Gewindestpindel auf eine Hülsenmutter, die über einen Umlenkhebel, eine Lenkstange und einen Lenkhebel auf die linke Schwingenlagerung wirkte. Die beiden Schwingenlager waren über die Spurstange verbunden. Die Trommelbremsen (hinten wegen des starren Antriebs nur eine) wurden hydraulisch betätigt.

Mille Miglia 1954: Tief in der Menge der Privatfahrer verbargen sich sieben Iso Isettas. Der Schnellste von ihnen kam an der 176. Stelle der Gesamtwertung ins Ziel. Die Fahrzeit von 22:04:52,000 Stunden hätte bei der ersten Mille Miglia 1927 zum siebten Gesamtrang gereicht.

Iso Rivolta stellte die Produktion Ende 1955 ein.



ISO Isetta Espania

Das Unternehmen Iso Motor Italia S.A. mit Sitz in Madrid begann 1953 mit der Produktion der italienischen Iso Isetta.

Es handelte sich ausschließlich um Fahrzeuge der italienischen Iso Isetta, wahlweise mit drei oder vier Rädern. Es wurde ein Einzylindermotor mit 236 cm³ Hubraum verwendet. Neben der üblichen Kabinenrollerversion wurde auch ein – 4-rädriger – Pritschenwagen produziert.

1959 endete die Produktion nach etwa 1000 produzierten Exemplaren.



„Isetta of Great Britain“

Zusätzlich entstand in Brighton ein Lizenzbau der BMW-Isetta als „Isetta of Great Britain“, wo auch Rechtslenker und Dreiradversionen regulär angeboten wurden.

Außerdem belieferte Brighton den skandinavischen Markt sowie Australien und Neuseeland.

Romi – Isetta



In den 1950er Jahren erwarb Américo Emílio Romo eine Lizenz zum Bau der Isetta. Ende 1956 begann die Produktion von Automobilen unter dem Markennamen Romi-Isetta.

Für die Romi-Isetta wurden einige Komponenten von Iso aus Italien importiert. Die Doppelkolben-Zweitaktmotoren mit 236 cm³ Hubraum und 9,5 PS Leistung kamen von Iso España aus Spanien. Die Getriebe wurden ebenfalls importiert. Romi fertigte die Karosserien. Ab 1959 kamen Rahmen, Fahrwerk und der Einzylindermotor von BMW aus Deutschland. Der

Motor mit 298 cm³ Hubraum leistete 13 PS. Dieses Modell wurde *300 de Luxe* genannt. Anfang Dezember 1961 endete die Pkw-Produktion. Insgesamt entstanden davon 3090 Fahrzeuge.



Vélam Isetta

Das Unternehmen aus Suresnes begann 1955 mit der Produktion von Automobilen. Der Markenname lautete Vélam.

Das einzige Serienmodell war ein Lizenzbau der Iso Isetta mit einigen Änderungen, die unter anderem die Scheinwerfer, die Stoßstangen und die vorderen Kotflügel betrafen. Für den Antrieb sorgte der Einzylindermotor aus der ISO Isetta mit 236 cm³ Hubraum und 10 PS Leistung.

1957 erschien die überarbeitete Version Écrin mit trapezförmigen Seitenscheiben und festem Dach. Die Länge des Fahrzeugs betrug 2,38 Meter.

Die französischen Rennfahrer Peslier und Bianchi stellten mit einem offenen Einsitzer auf Vélam-Basis, auf dem Autodrome de Linas-Montlhéry in der Klasse K bis 250 cm³ Hubraum einige Rekorde auf.

Es wurden 7115 Fahrzeuge gefertigt.



Microlino

Die Markteinführung eines der Isetta nachempfundenen Elektrofahrzeugs Microlino kündigte Micro Mobility Systems für 2018 an. Vorgestellt wurde das Rollermobil auf dem Genfer Autosalon 2016, dass die BMW Isetta im Retro Look baut.

[Zu den Bildern >>>](#)

R.S. 11.05.2019