

# CLASSIC DRIVER

## Classic Mobil München

**Das Dutzend ist voll: Am 20. und 21. März 2004 findet - nun schon zum zwölften Mal - die Oldtimermesse CLASSIC MOBIL in der Olympiahalle München statt. Veranstaltungen dieser Art sind eine wichtige Quelle für Ersatzteilnachschub, Informationsaustausch und Anregungen, rund um das „rostigste Hobby der Welt“. Die CLASSIC MOBIL hat sich seit ihrem Start 1993 international als feste Größe etabliert.**



Dies kommt nicht zuletzt daher, dass Veranstalter Claus Müller selbst mit dem „Oldtimer-Virus“ infiziert ist. In allen Bereichen der CLASSIC MOBIL ist zu spüren, dass hier nicht nur eine x-beliebige Messe veranstaltet wird, sondern dass die Leidenschaft für historische Fahrzeuge im Vordergrund steht, es also vielmehr um die Sache an sich geht.

Die 12. CLASSIC MOBIL greift mit dem CLASSIC MOBIL SPECIAL wieder ein interessantes Thema auf. Im Focus steht 2004 erstmals ein sogenannter „Youngtimer“: Der VW Golf hat 30jähriges Jubiläum und erreicht nun den Status eines historischen Fahrzeuges und somit erstmals das Recht, mit einem H-Kennzeichen gefahren zu werden. Der Themenstand in der Arena, vom Golf GTI Club München e.V. initiiert und unterstützt von der MAHAG München, zeigt die Geschichte dieses Automobiles und ist sicher mehr als nur ein interessanter Anlaufpunkt für alle Golf-Fans.





Natürlich wird es Deutschlands größte Modellautobörse, die AUTO 1:X, Sammlerbörse für Modellautos aller Maßstäbe + Automobilia am Sonntag, 21.03.2004 im Pressebereich des Olympiastadions (kostenloser Shuttlebus) geben. Dies wird die Attraktivität des Münchner Klassiker-Wochenendes zusätzlich steigern. Der Eintritt zur AUTO 1:X ist übrigens für CLASSIC MOBIL-Besucher kostenlos!





Der „Classic Mobil SHOWROOM“, das Verkaufsforum für hochwertige Oldtimer und Sammlerfahrzeuge, exotische Sportwagen auch neuerer Baujahre, sowie historische Motorräder, hat sich in den letzten drei Jahren sehr gut entwickelt und findet wie gewohnt an beiden Tagen in der Kleinen Olympiahalle (erreichbar über die Arena) statt. Der Eintritt ist im Eintrittspreis enthalten.





Zahlreiche Clubaktivitäten runden das breitgefächerte Angebot der Aussteller ab. Auf dem Coubertinplatz, vor dem Eingang West, werden wieder zahlreiche Komplettfahrzeuge bis Bj. 1975 angeboten werden.



## **CLASSIC MOBIL SPECIAL 2004**

### **Cyclecars**

In den Jahren des Ersten Weltkriegs hatte sich das Automobil als Transport- und Fortbewegungsmittel bestens bewährt. Viele Fabrikationsbetriebe, die während des Krieges Militärfahrzeuge oder auch Flugzeuge hergestellt hatten, suchten nach Ende der Kämpfe nach anderen Märkten und nicht wenige beschlossen damals, in die Automobilproduktion auszuweichen.

Die ab 1919 sowohl in der Produktion als auch der Entwicklung des Automobils in Europa führenden Nationen England und vor allem Frankreich hatten schon damals die Idee, das Automobil zu einem Gefährt für jedermann zu machen, dessen Herstellung, Anschaffung und Unterhalt entsprechend kostengünstig sein sollte.

Anders als beispielsweise in Deutschland, wo das Automobil auch damals schon vorwiegend ein Luxus- und Repräsentationsprodukt für die Reichen und die „Upper Class“ war, suchte man bei unseren Nachbarn nach Möglichkeiten, die Breitenmotorisierung bzw. die „Motorisierung der Massen“ zu realisieren. Ein «selbstbewegliches Fahrzeug», in England damals noch weit verbreitet «horseless carriage», also „pferdeloser Wagen“ genannt, sollte möglichst für jedermann erschwinglich werden.

Natürlich war das mit den herkömmlichen großen, schweren und teuren Automobilen nicht zu realisieren. Deshalb entstand in England und Frankreich ab 1919 eine neue Bewegung, die in der Entwicklung kleiner, leichter und kostengünstiger Fahrzeuge die (richtige) Richtung angab. Und da die Vorstufe des Automobils in der Motorisierung logischerweise das Motorrad war, nannten die Engländer die neue Fahrzeugkategorie «Cyclecar», eine Zusammenziehung aus (Moto-) Cycle (Motorrad) und Car (Auto). Die Franzosen übernahmen diese Bezeichnung ohne Änderung, nur dass sie sie natürlich französisch aussprachen.

Nicht nur große Automobilhersteller wie Peugeot, Citroen, Mathis und andere, widmeten sich der Herstellung der „kleinen Wägelchen“. Vor allem die vielen, finanziell oft minderbemittelten, Hinterhoffabrikanten und Bastler auf beiden Seiten des Kanals befassten sich leidenschaftlich mit der Herstellung kleiner, oftmals sehr kurzlebiger und oft sehr skurriler Fahrzeuge mit drei oder vier Rädern. In England belegten Spötter diese „Hersteller“ mit dem Namen « Wire and bobbin brigade », etwa: „Draht und Strippe Fraktion“.....

Zusätzlichen Auftrieb gab dieser Bewegung die staatliche Unterstützung der Bemühungen um die Entwicklung der Massenmotorisierung. Sowohl in England als auch in Frankreich war die Herstellung, aber vor allem auch der Unterhalt, der sogenannten Cyclecars vom Staat steuerlich stark begünstigt, soweit die Fahrzeuge bestimmte Voraussetzungen erfüllten.

So wurde beispielsweise in Frankreich, dem aktivsten Land der Cyclecar-Bewegung, ein Fahrzeug dann als Cyclecar eingestuft, wenn es drei oder vier Räder sowie zwei Sitzplätze und einen maximal 1.100 ccm großen Motor hatte und ein Maximalgewicht im fahrbereiten Zustand (Reifen inklusive) von 350 kg nicht überschritt. Ein so beschaffenes Cyclecar war mit nur 100 Francs Jahressteuer belegt und damit einem Motorrad in der Besteuerung gleichgestellt. Bedingt durch das geringe zulässige Maximalgewicht war natürlich automatisch auch der Brennstoffverbrauch entsprechend gering, so dass ein derartiges Fahrzeug tatsächlich dem Betreiber nur minimale Unterhaltskosten verursachte und so ein Vehikel für viele erschwinglich machte.

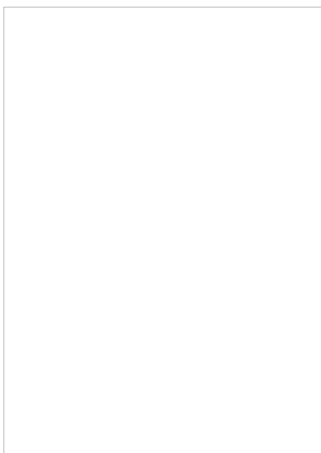
Um das maximale Gewicht der Cyclecar-Klasse nicht zu überschreiten, gingen viele Hersteller dazu über, gewichtsentscheidende Aggregate wie Anlasser, Batterien, Beleuchtung, Verdeck und Bremsen an den Vorderrädern (!!!) als nicht zur Grundausstattung zählendes und daher separat zu bezahlendes Zubehör anzubieten – der Beginn des Sonderausstattungs-systems der späteren Jahre.

Viele später bekannte Marken, vor allem Sportwagenmarken, gingen aus der ursprünglichen Cyclecar-Bewegung hervor, wie z. B. Morgan, Amilcar, Salmson, Rally, Derby oder Austin Seven, um nur einige zu nennen.

Die steuerlichen Begünstigungen für Cyclecars wurden in Frankreich bis 1929 beibehalten, die wirklich große Zeit der Cyclecars waren die Jahre zwischen 1919 und 1925, in denen einige der hübschesten Wägelchen dieser Zeit entstanden. Ab 1929 legten dann auch die ehemaligen Cyclecars stramm an Gewicht zu, da die Steuerbegünstigung wegfiel und dadurch mehr Raum für Komfort und Technik da war.

Obwohl man dann eigentlich schon von « Voiturettes » oder « Light Cars », vergleichbar etwa dem heutigen Begriff Kleinwagen oder Mittelklassewagen sprach, hielt sich der Begriff des Cyclecar noch lange Jahre und lebte in der Oldtimerszene in den letzten Jahren wieder auf, indem er heute überwiegend für kleine Sportwagen wie zum Beispiel Amilcar und Salmson verwendet wird.

Der Stand zum CLASSIC MOBIL-Thema Cyclecars befindet sich in der Eingangsebene und ist dem privaten Engagement von Christoph Hofbauer und seinen Freunden zu verdanken.



**Informationen:**

CLASSIC MOBIL MÜNCHEN

20. und 21. März 2004

Olympiahalle München

Samstag: 9 bis 18 Uhr

Sonntag: 9 bis 17 Uhr

**Eintritt:**

Erwachsene 12,- Euro

Kinder und Jugendliche bis 16 Jahre 5,- Euro

Kinder bis 10 Jahre in Begleitung sind frei

Familienkarte (2 Erwachsene + 3 Kinder bis 16 Jahre): 24,- Euro

**Weitere Informationen erhalten Sie [hier](#).**

**Veranstalter:**

CMCompanies GmbH  
Fürstenfeldbrucker Str. 12/Rgb  
D-82140 Olching  
Tel. 08142/580-690  
Fax 08142/580-692  
eMail: [info@classicmobil.de](mailto:info@classicmobil.de)

Fotos: Classic Mobil

**Galerie**







