JET AUF BESTELLUNG

In den großen Sport dringen Jetstars nicht vor, es sind reine Sport- und Spiel-Liebhaberwagen. Auf Wunsch bekommt man Jetstars mit Porsche-Motoren und Maico-Scheibenbremsen (*mot* 7/63). Und Otten ruht nicht.

Während in England eine ganze Anzahl von Kleinstfabrikaten die Tradition des individuellen Kleinserien-Sportwagens hochhalten, wobei es meist mehr um die Liebhaberei als ums Geldverdienen geht – die Herstellerfirmen verdienen ihr Geld mit anderen Produkten –, sind Idealisten solcher Art in Deutschland immer wieder an wirtschaftlichen Problemen gescheitert, schon im Planungsstadium. Nicht einmal A. W. Mantzel, der in Fach- und Liebhaberkreisen durch seine Zweitakt-Frisuren bekannt ist, konnte seinen geplanten Wagen verwirklichen.

Dabei geht es scheinbar doch nur um ein recht einfaches Problem: niemand denkt daran, wesentliche Motor- und Fahrwerksteile selbst zu produzieren, sondern es bieten sich aus Serienfertigungen die Grundteile an, aus denen man einen Kleinserien-Liebhaberwagen zusammenbauen könnte. Aber da kommen bei näherer Betrachtung Schwierigkeiten über Schwierigkeiten zusammen. Mit Unterstützung durch die Automobil-Werke oder auch nur mit Rabatten für die Teile ist nicht zu rechnen. Die Werke müssen fürchten, mit unzulänglichen Konstruktionen identifiziert zu werden. Tatsächlich lassen sich Teile, die nicht füreinander gedacht sind, schwer organisch zusammenfügen; scheinbar kleine Unstimmigkeiten bringen die Konstruktion aus dem Gleichgewicht, Entwicklungskosten werden astronomisch und der Kunde zahlt schließlich dei Zeche, nachdem er ohnehin schon eine ganze Menge zahlen mußte, denn in Kleinserien steckt viel Handarbeit, und die ist teuer. Ganz abgesehen von Risiken, die sich für die Ersatzteilbeschaffung der Teile ergeben, die nicht aus einem Serienwagen stammen, mindestens also die komplette Karosserie. Auch Veränderungen von Lenksäulenlage für niedrige Sportwagen-Karosserien kosten Geld usw. usw.

So steht die nüchterne Vernunft vor der Romantik, und der bunte Blumenstrauß von Kleinfabrikaten, der die englischen Automobil-Tabellen anreichert, bleibt uns versagt oder erspart, wie man's nimmt.

Hin und wieder sieht man Prototypen in der Zeitung, und es wird dazu berichtet, sie würden dann und dann in Serie gehen. Aber das ist meist das letzte, was man von ihnen hört. Mit – unseres Wissens – nur einer Ausnahme: Der Jetstar der Kleinstmarke MCA aus Bremen, ein Spider auf Volkswagen-Basis, hat es inzwischen auf über 200 Stück gebracht, und immer, wenn wir glauben, die Sache wäre eingeschlafen, hat unser norddeutscher Korrespondent doch wieder etwas aus Bremen zu melden.

Wir haben uns bis jetzt nicht mit dem Wagen befaßt, schon weil solche Autos runde 9 000.– DM und mehr kosten (billiger geht es nicht). Aber andererseits ist eben dieser Preis doch schon eine Lehre für die vielen Auto-Liebhaber, die sich mit dem Gedanken an ein solches Auto tragen.

Die Kunststoffkarosserie verlangt viel Handarbeit. Diese kostet Geld. 11 000.– DM ist schon ein heikles Preisniveau; für das Geld kann man gebrauchte Giuliettas und Porsches in bestem Zustand kaufen. Aber wie dem auch sei: bei MCA wurde aus dem Eigenbau-Hobby eine kleine Produktion. 200 Käufer in zwei Jahren ist bemerkenswert. Solche Anregungen wirken weiter.

Der Jetstar war ursprünglich nichts weiter als ein Volkswagen-Fahrgestell mit einer Spezialkarosserie. Das gibt es in den USA zum Beispiel als Devin-Karosserie seit vielen Jahren zu kaufen, auch äußerlich sehr ähnlich, wie sich aus der Unterbringung des hohen Motors im Heck und der ansonsten möglichst niedrigen Karosserieform von selbst ergibt.

Der 26jährige Bremer Ulrich Otten, Gebrauchtwagen-Händler und Autokonstrukteur aus Leidenschaft, hat sich aber mit der speziellen Karosserie nicht begnügt, sondern eine regelrechte Eigenentwicklung geschaffen; Rahmen aus Vierkantprofilen, Lenkung und Vorderachse vom Volkswagen 1200, Hinterradführung Eigenkonstruktion mit englischen Federbeinen. Und der Volkswagenmotor hat die Expreß-Doppelvergaser-Anlage und eine Sportnockenwelle amerikanischer Herkunft (Iskenderian); ca. 45 PS werden versprochen, und 145 km/h sind mit Sicherheit drin. Im Preis von 8 900.– DM sind Lenkschloß, Scheibenwascher, Drehzahlmesser, Öldruckmesser und Öltherm ometer enthalten. Gemessen an Preisen von Serienwagen mit ähnlichem Liebhaberreiz kommt man relativ billig weg, andererseits ist es eben doch nur eine Liebhaber-Konstruktion. In der Karosseriefertigung steckt inzwischen viel Können und Erfahrung. Die Kunststoffkarosserie braucht viel Handarbeit bei der Herstellung und lohnt deshalb für Großserien nicht. Bei Kleinfertigung ist sie rentabel, denn die Fertigungseinrichtungen sind einfach. Und der Kunststoff kann auch praktische Vorteile geltend machen: leichte Reparatur bei kleineren Beschädigungen, Stoß-Elastizität, kein Verrosten.

Aus dem Kunststoff-Karosseriebau hat es für den 14-Mann-Betrieb Auftrieb gegeben, als die Fertigung von Karosserie-Ersatzteilen für die Isabella zur aktuellen Frage wurde. Seit einiger Zeit baut Otten Kotflügel, Türen, Motorhauben und Gepäckraumklappen für die Borgward-Isabella aus Kunststoff, also nicht mittragende Teile, für die der Kunststoff sich gut eignet.

Fe/S

Bild rechts zeigt den neuen Jetkomet, wie der Jetstar (links) zeichnerisch sehr gelungen, Volkswagen-Fahrgestell, nebst Lenkung, Achsen, VW-Getriebe, Motor aufgebohrt, Ölkühler in der Fahrzeugnase, Transistorzündung usw. Mit Solex-Doppelvergaser und der (arg hohen) Verdichtung 1:10 sollen 54 PS und 160 km/h erreicht werden. Der Preis beträgt einschließlich Liegesitzen, Drehzahlmesser und Fanfare ca. 11 000.– DM. Für die Ausrüstung mit Porsche-Motoren und Scheibenbremsen muß man natürlich mehr bezahlen.

Der Alken: Ein Traumwagen zum Billigpreis

Alken und Devin – die Sportkäfer aus Amerika

Fahrzeuge mit Sonderkarosserien auf Käfer-Basis sind mittlerweile gesuchte Raritäten. Nur wenige Hersteller schafften den risikoreichen Sprung von der Einzelanfertigung zur Kleinserie. Zu den frühen Autos dieser Art zählen die beiden amerikanischen Modelle Alken und Devin D. Der Devin D war übrigens, wenngleich nur für relativ kurze Zeit, auch in der Bundesrepublik erhältlich.

Bereits in den 50er Jahren präsentierte die Alken Corporation in Venice im US-Bundesstaat Kalifornien eine dem damaligen Zeitgeschmack entsprechende Sonderkarosserie für den auch in den USA überaus populären VW Käfer. Der Alken war als zweisitziger, zweitüriger Roadster konzipiert. Die Karosserie bestand aus schlagfestem Duroplast und war, wie auch beim Käfer üblich, mit der soliden Bodengruppe verschraubt.

Auch nahezu alle übrigen Bauteile stammten vom Käfer, beispielsweise Räder, Achsen, Motor und Getriebe sowie Scheinwerfer und Armaturen. Fahrfertig wog der Alken nur rund 550 Kilogramm (Käfer: 720 kg). Es gab ihn als Fertigmodell und als Bausatz (Kit Car). Für den Umbau eines Käfers zum Alken-Roadster veranschlagten die Hersteller in blühendem Optimismus nur 16 bis 19 Stunden Arbeitszeit. Trotz des ansprechenden Stylings und der exzellenten Verarbeitungsqualität – so urteilte zumindest das US-Magazin „Road & Track" in einem zeitgenössischen Artikel – wurden insgesamt nur rund 50 Exemplare gebaut. Mangels Rentabilität wurde die Fertigung schließlich eingestellt.

Zu den gelungensten „VW Specials", wie sie in den USA heißen, gehört ein weiteres Auto, der Devin D. Der wahlweise als Bausatz und als Fertigmodell angebotene zweisitzige Roadster besaß im Unterschied zu zahlreichen anderen Sonderkarosserien auf Käfer-Basis ein eigens entwickeltes Chassis aus miteinander verschweißten Stahlrohren statt des normalerweise verwendeten und sehr viel preisgünstigeren Zentralrohr-Plattformrahmens des Käfers.

Von dem Rohrrahmen-Chassis einmal abgesehen, verwendete Bill Devin ausschließlich Käfer-Bauteile. Der Grund: Aggregate wie Radaufhängung, Lenkung, Motor und Getriebe waren wesentlich billiger als vergleichbare Baugruppen anderer Hersteller, was sich nicht zuletzt auch günstig auf den Kaufpreis auswirkte. Ein Devin-Bausatz kostete damals rund 1495 Dollar (ohne Käfer-Teile), das komplette Fahrzeug 2950 Dollar.

Der als „Ferrari des kleinen Mannes" bezeichnete Devin D. sorgte bei seiner Europa-Premiere auf dem Genfer Automobil-Salon im März 1960 für großes Aufsehen. Die ansprechende Sportwagen-Karosserie bestand aus glasfaserverstärktem Kunststoff (GFK), das Fahrgestell aus 2½-Zoll starken Stahlrohren. Der Motor und die Achsrohre zur Aufnahme der vorderen Federstäbe waren mit dem verwindungssteifen Rohrrahmen an den vorbereiteten Lagerstellen verschraubt. Die Längslenker für die Hinterachse stammten vom Käfer, aber statt der normalerweise üblichen Torsionsstäbe besaß der Devin D damals Schraubenfedern mit innenliegenden Stoßdämpfern. Neben einer geringfügigen Gewichtseinsparung brachte diese Maßnahme vor allem eine Verbesserung des Fahrverhaltens in Kurven.

Vorderradaufhängung und Lenkung wurden unverändert vom Käfer übernommen. Lediglich der Anstellwinkel der Lenksäule wurde verringert, die Säule selbst um einige Zentimeter verlängert. Auch die Bremsanlage sowie Felgen und Reifen stammten vom Käfer. Das Interieur war nach sportlichen Gesichtspunkten gestaltet. Die Innenverkleidung bestand aus Kunstleder, zwei Schalensitze sorgten für entsprechenden Sitzkomfort. Die Instrumentierung bestand im wesentlichen aus Tachometer, Drehzahlmesser, Öldruck- und Ölfernthermometer und einem hölzernen Dreispeichen-Lenkrad. Auch ein Sportverdeck war im Lieferumfang enthalten.

Zwei große in die Heckklappe eingelassene Öffnungen versorgten den Motor mit der nötigen Frischluft. Als Antriebsaggregat diente der serienmäßige luftgekühlte Boxermotor mit 1192 Kubikzentimeter Hubraum und einer Leistung von 34 PS bei 3600 Umdrehungen in der Minute.

Die Höchstgeschwindigkeit lag bei 130 km/h (Käfer: 115 km/h), die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h zwischen 18 und 19 Sekunden (Käfer: 33 Sekunden). Der Devin D war allerdings fast 200 Kilogramm leichter als der Käfer, daher die besseren Werte für die Beschleunigung. Fahrfertig brachte der Devin D nämlich nur 560 Kilo auf die Waage.

Auch in Deutschland gab es den Devin D, und zwar als M.C.A. Jetstar GT, als Jet-Komet in Coupé-Form von einem Bremer Unternehmen und unter der Original-Bezeichnung Devin von der Hubert Souren KG in Aachen. Im März 1967 kostete der von Souren als Bausatz angebotene Devin 5270 Mark. Auch komplette Fahrzeuge wurden angeboten. GUTE FAHRT-Leser Joachim Kindler war in den frühen 70er Jahren stolzer Besitzer eines Souren-Devin. Angeblich wurden in der Bundesrepublik mehr als 200 Devin-Bausätze verkauft. Genaue Angaben über den Verbleib gibt es leider nicht.

Hans Joachim Klersy

Der Devin: Sportlich mit einem Rohrrahmen