



Bei dem hier vorgestellten Fahrzeug

handelt es sich um eine Isetta 250 von 1962. Helmut Bannert, der die Bonaventura Classic Sammlung betreut, entdeckte in der Scheune eines seiner Kunden die Isetta. Das Auto war völlig zerstört und von einer dicken Staubschicht bedeckt. Helmut begutachtete es und obwohl der Wagen in einem desolaten Zustand war, war Helmut davon überzeugt, dass das Fahrzeug gerettet werden konnte. Das Besondere, die Isetta hatte bis dato nur einen Besitzer, also wurde das Fahrzeug gekauft, restauriert und der Bonaventura Classic Sammlung hinzugefügt.

BMW Isetta von 1962 – eine der letzten ...

Es verwundert vielleicht, dass in einer Fahrzeug-Sammlung, in der der Buchstabe »M« groß geschrieben wird, eine Isetta und auch ein BMW 700 Platz gefunden haben. Natürlich waren beide Modellreihen wichtige Bausteine, um den Konzern seinerzeit am Leben zu halten und das Portfolio nach unten abzurunden. Vorteilhaft waren sicherlich die ausgereiften Motorrad-Motoren, die besonders zur Geltung kamen.



Die Isetta in
Originallackierung
bei der Abholung.

»Obwohl der Wagen in einem desolaten Zustand war, war Helmut davon überzeugt, dass das Fahrzeug gerettet werden konnte.«

Aber was war eigentlich mit der ursprünglich in beige lackierten Isetta passiert?

Der Erstbesitzer kaufte den Wagen 1962 und nutzte ihn bis 1971 als Alltagsauto. Ab und an suchte er damit die umliegenden Bierkneipen auf. Auf dem Rückweg von einer nahegelegenen Wirtschaft fuhr er gegen einen Baum. Es war ihm nicht möglich, den Innenraum durch die vorne angeschlagene Tür zu verlassen. Die große Dachöffnung erwies sich als praktisch. Der Fahrer ging den Rest des Heimwegs zu Fuß und holte das Auto am nächsten Tag ab. Mit einem Traktor schleppte er die Isetta zum Hof und stellte sie in der Scheune ab. Vermutlich hatte er vor, den Wagen später zu reparieren, aber wie so oft kam es nicht dazu. Die Isetta verbrachte die nächsten Jahrzehnte in Vergessenheit. Der Kilometerstand war 22.000 km.

Im Rahmen der Restaurierung musste zunächst eine neue Tür besorgt werden. Die Karosserie wurde anschließend in Polen aufbereitet. Helmut Bannert kümmerte sich um den Motor und zerlegte diesen. Außer einem Ölwechsel und ein paar Kleinigkeiten war nicht viel zu tun. Nachdem die Türe eingesetzt und der Motor montiert war, konnte man

sich endlich ans Steuer setzen und einige Meter fahren – ein Meilenstein. Im Anschluss folgten Lackierung und Montage der Anbauteile.

Obwohl die Isetta ursprünglich beige lackiert war, erfreut sie den Betrachter nun mit einer klassischen, blau-weißen Farbgebung. Warum hat sich Bonaventura dazu entschieden, vom ursprünglichen Aussehen des Wagens abzusehen?

»Es ist ein so schönes Auto, dass es schade gewesen wäre, es in seiner mausgrauen Farbe mit braunem Interieur zu belassen. Bei der Wahl der Lackierung und der Polsterung habe ich mich an der Isetta, die früher im Showroom gegenüber des BMW Museums in München stand, orientiert. Sie entspricht der ursprünglichen Kombination im Isetta-Katalog. Die Isetta wird von einem 12 PS starken 250 cm³ Motor angetrieben, der auf dem Motor der BMW R25 basiert. Entgegen dem Anschein ist das Fahren des kleinen Autos nicht einfach. In den Händen eines ausdauernden Fahrers, dem der Lärm eines kleinen Motors nichts ausmacht, kann sie auf bis zu 85 km/h beschleunigen.«

Die vierrädrige Isetta 250 von 1962. Der 12 PS-Motor verfügt über 250 ccm.

Die Karosserie noch ohne die zu beschaffende Tür.

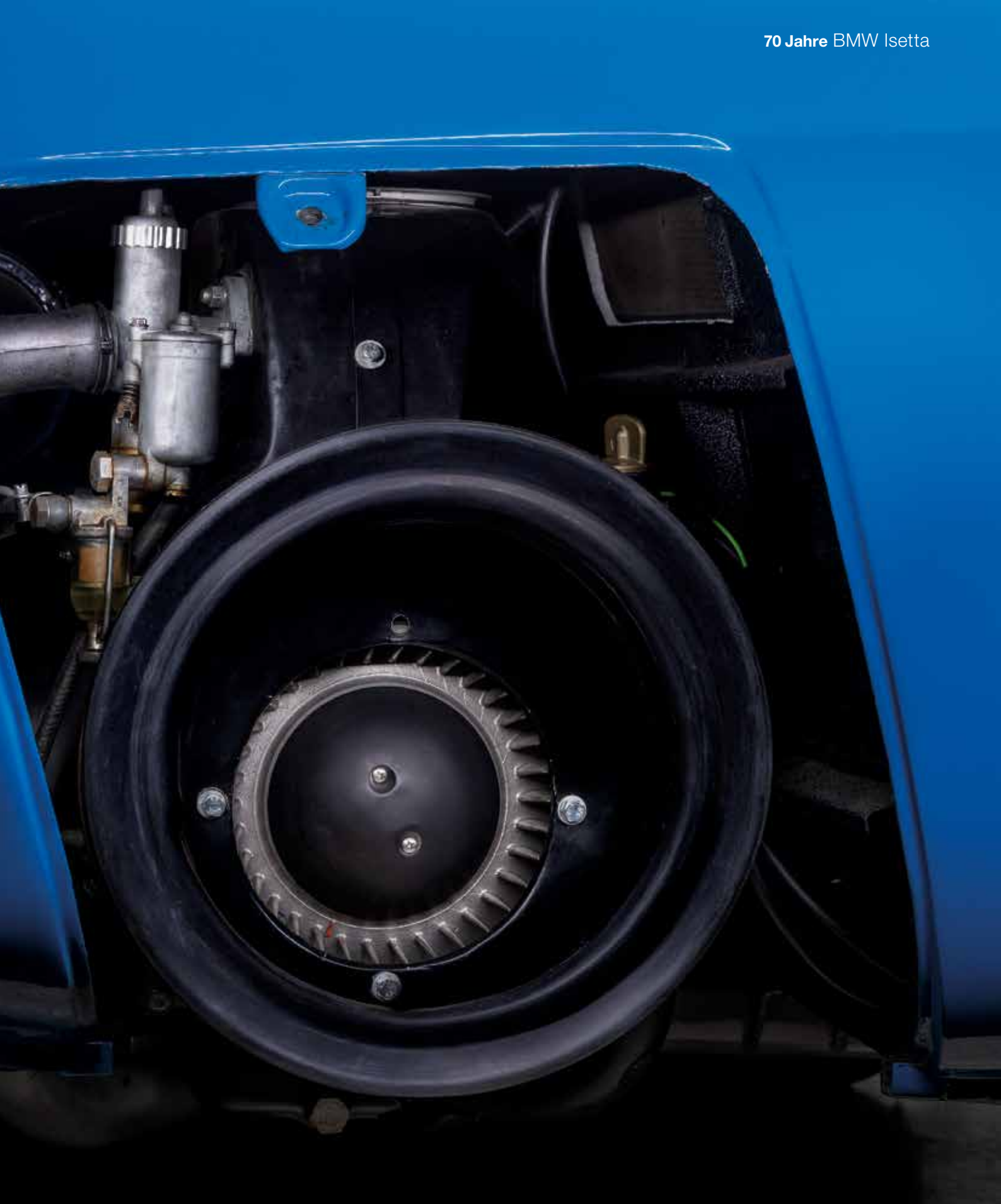


Die blanke Karosserie.



Der »Retter«
Helmut Bannert
vor der lackierten
Karosserie.





Detailaufnahme des Aggregates der Isetta 250.



Die hübsche Isetta von vorne ...

... und von hinten!

