

das **AUTO**

**MOTOR
UND
SPORT**

Unverkäufliches
Werbeheft

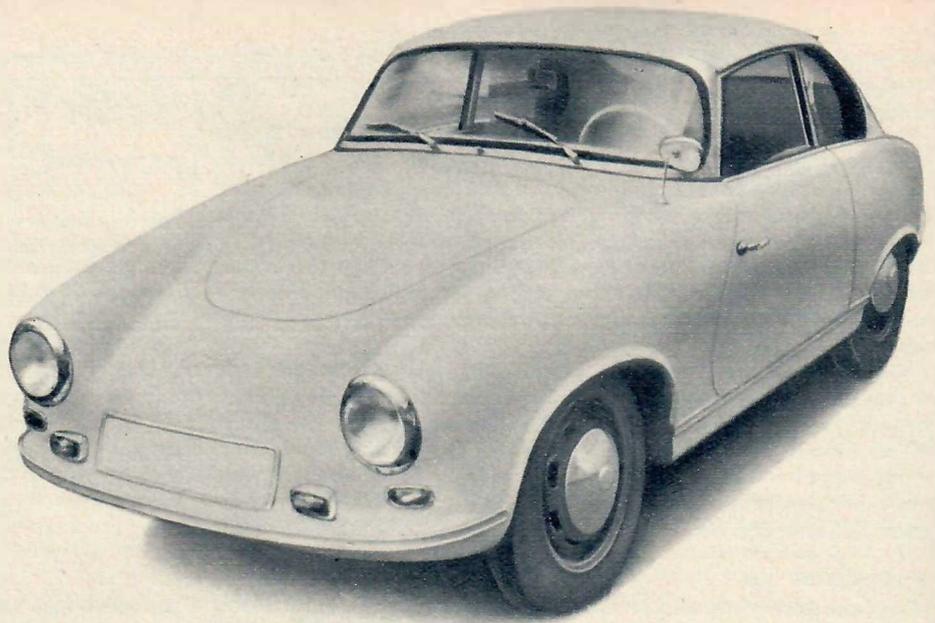


TEST FORD TAUNUS 17 M (SAXOMAT)
ALTER VOGEL, NEUE FEDERN: CONDOR
WER RUTSCHT, HAT MEHR VOM SCHNEE

HEFT 25
7. DEZEMBER 1957
POSTVERLAGSORT STUTTGART
DM 1.50

Alter Vogel, neue Federn:

Der Condor aus Schwäbisch Hall



Seit 1950 stolpert man im Stuttgarter Stadtverkehr bisweilen über einen porscheähnlichen Miniatursportwagen, dessen Markenzeichen, eine Schiffsschraube vor einem Autoreifen, auf seinen Urheber deutet: Hans Trippel, rühmlich bekannt als Schöpfer des Trippel-Schwimmwagens, weniger rühmlich durch seine kriegerische Aktivität im Bugattiwerk. Sein Sportwägelchen erregte zunächst um 1950 einiges Aufsehen, denn das nach Ankündigung eines Horex-Motors eingebaute Zündapp-Triebwerk - ein luftgekühlter 600 ccm-Viertakt-Boxermotor, wahlweise mit 18,5 und 26 PS - förderte erste Hoffnungen auf eine Ablösung des Motorrades durch ein ähnlich temperamentvolles Gefährt mit Dach. Der Trippel-Wagen enttäuschte jedoch voreiliges Vertrauen auf den immer wieder versprochenen Serienbeginn, und sein andauerndes Erscheinen auf Ausstellungen wurde bald nur noch als Kuriosum registriert, -zumal sich die Erkenntnis herumsprach, daß ein derartiges Auto sehr teuer sein mußte. Immerhin wuchs der zunächst winzige Wagen mit den Jahren ein wenig, er bekam 1954 statt der selbsttragenden Stahlblechkarosserie eine Kunststoffkarosserie auf Blechboden, und man nahm recht voluminöse Motoren in Aussicht, so den 850 ccm-Panhard mit wahlweise 42 und 52 PS. Nachdem es um diese letzte, unter dem Namen Marathon auf dem Pariser Salon 1954 vorgestellte Version auch wieder still geworden war, tauchte der Wagen zwar gelegentlich in Zeitungsnotizen auf - nun mit einem 750 ccm-Dreizylinder-Zweitaktmotor -, aber außer Herrn Trippel) glaubte wohl nie-

mand, daß noch ein ernsthafter Lizenz-Interessent anbeißen würde.

Nun sitzt aber doch wieder einer an der Angel: Das Fahrzeugwerk weidner OHG in Schwäbisch Hall, ein wohlrenommiertes und vielseitiger Betrieb - Anhänger, Lastwagen-Aufbauten, Ackerwagen und ähnliches, außerdem Borgward-, Goliath- und Fiat-Vertretun-

Heinkel-Dreizylinder-Zweitaktmotor (677 ccm) der „billigste Sportwagen auf dem Markt“ sein, aber für wenig über 7000 DM bekommt man das Goliath 1100-Coupe mit 55 PS, einen Fiat 1100 TV mit 50 PS und in der Klasse bis 750 ccm immerhin einen Fiat 600 mit 750 ccm-Abarth-Motor und 41,5 PS. Man mag sich diesen schnellen Autos gegenüber einen Erfolg von der sportlichen Form des Condor versprechen, muß jedoch auch den Markt der gebrauchten Porsche einrechnen - ganz abgesehen von Karmann-Ghia für neu 7500 DM und andererseits 20 PS-Goggomobil-Coupees für knapp 4000 DM. Allein diese Zahlen dürften illustrieren, daß sich der neue Typ gewichtigen Konkurrenten mit großen Namen und eingeführtem Kundendienst gegenüber sieht und daß ihn sein Preis notwendigerweise von jener vielleicht ergiebigen Käuferschicht trennt, die nach einem schnellen Wagen sportlichen Aussehens sucht, aber finanziell an den Rahmen der Kleinwagenklassen gebunden ist. Zudem wird sich der Condor mit dem Problem herumschlagen haben, daß man ihn nach Ansehen und Hubraum als Kleinwagen einstufen wird, während sein Preis ihn in die oberen Regionen der Mittelklasse versetzt. So bleibt als Chance der Export.

Muß man hier den Optimismus des Herstellers bewundernd zur Kenntnis nehmen, so stellten wir andererseits fest, daß die Fertigung jedenfalls mit einiger Großzügigkeit in Angriff genommen wird. Wir hatten Gelegenheit, die neuerrichtete Werkhalle zu betrachten, und wenn auch die Pressemitteilung, die Produktion habe bereits im Oktober begonnen, sich als recht übertrieben herausstellte (man rollte uns zu Ehren drei Zellen auf die im Bau befindliche Montagebahn), so trafen wir doch auf eine Atmosphäre schwäbischer Tüchtigkeit, die jedenfalls für die Arbeitsqualität -Gutes-hoffen +äst. t s rst nrcht leicht, aus einem ohnehin vielbeschäftigten 300 Mann-Betrieb eine Automobilfabrik zu machen, aber man muß dazu wenigstens viel Glück wünschen.

Über den Stand der Planungen eines Kundendienstnetzes konnten wir noch nichts in Erfahrung bringen. Dr. Paul Simsa

Einige technische Daten:

Motor: Wassergekühlter Dreizylinder-Zweitaktmotor im Heck, 677 ccm (66 x 66 mm), 32 PS bei 4500 U/min, 6,3 mkg bei 3200 U/min, Mischungsschmierung 1:40.

Kraftübertragung: Vollsynchronisiertes Vierganggetriebe, angeblocktes Differential, Gelenkwellen.

Radaufhängung: Einzelradaufhängung an Kurbeiarmen (längs liegend), vorn Parallelogramm-Führung, Federung durch Gummi-Elemente, auf Torsion beansprucht, Teleskopstoßdämpfer, Roß-Lenkung, hydraulische Bremsen 230 mm Ø, 722 cm², Reifen 4,80-15.

Maße: Außenmaße 3850 x 1520 x 1250 mm, Radstand 2040 mm, Spurweite vorn und hinten 1200 mm, Badenfreiheit ca. 200 mm, Wendekreisdurchmesser 8,5 m, Leergewicht ca. 650 kg.

Werkseitig gen. Höchstgeschwindigkeit: 140 km/st.

gen, Runderneuerungen, Lackierung, Großtankstelle, Rasthaus u. a. - hat den Mut, den Trippel-Wagen in etwas überarbeiteter Form in Serie zu nehmen. Wobei sich der Mut nicht so sehr auf den Wagen bezieht als auf die geplante Stückzahl von 400 Wagen monatlich und den angesetzten Preis: er soll „in der 7000er-Grenze liegen!“ Damit mag der Condor, wenn man so will, mit seinem 32 PS-

Links: Der Condor ist sehr niedrig, aber die Türöffnung reicht weit genug nach vorn. Allerdings sollte die Tür vor angeschlagen sein. Rechts: Das Armaturenbrett des Condor, rechts großer Handschuhkasten. Mit Passagierraum hinter den Sitzen kann man nicht rechnen, aber für Gepäck ist reichlich Platz.

