

# SEVEN FÜR ALLE

TEXT: STEFAN FRITSCHI FOTOS: PIRMIN RÖSLI

Kaum ein anderes Auto hat die britische Autoindustrie mehr beflügelt als der von 1922 bis 1939 produzierte Austin Seven. Für viele Menschen war er damals das erste Auto ihres Lebens, die Erfüllung eines Traums.



Die Autofabrik von Herbert Austin war für ihre grossen und teuren Wagen mit Vier- und Sechszylindermotoren bekannt. Dem Ausflug in tiefere Preisebenen mit dem zwischen 1909 und 1911 gebauten einzylindrigen 7 hp war kein Erfolg beschieden, und die Ein-Modell-Politik mit dem 20 hp nach dem Ersten Weltkrieg brachte Austin an den Rand des Konkurses. Der Hauptgrund war die 1921 eingeführte Hubraumbesteuerung von grossen Autos, die die Jahressteuer beim 20 hp von sechs auf 23 Pfund anschwellen liess. Es musste also doch wieder ein kleinvolumiges Auto her. Austins Idee war, jungen Arbeiterfamilien, die mit Sack und Pack auf einem Motorrad mit Seitenwagen allen Wetterunbilden ausgesetzt reisen mussten, ein erschwingliches Auto zu bieten. Allerdings konnte sich der zwischenzeitlich geadelte Sir Herbert Austin im Führungsgremium nicht durchsetzen. So finanzierte er die Entwicklung des neuen Seven aus seinem eigenen Vermögen, indem er mit Stanley Edge einen 18 Jahre alten Zeichner zu sich auf sein viktorianisches Anwesen Lickey Grange holte. Der Austin Seven sei deshalb so klein, weil er auf Austins Billardtisch entstanden sei, sagt die Legende. Eine andere meint, dass die Grösse auf die Grundfläche eines Seitenwagens abgestimmt sei, damit der frischgebackene Autobesitzer keine Garage bauen musste.

## Endlich weg vom Motorrad

Der Viertakt-Vierzylinder hatte anfangs einen Hubraum von 696 cm<sup>3</sup>, später von 747,5 cm<sup>3</sup>. Die Leistung betrug erst acht, dann 10,5 PS. Der Verkaufspreis war mit 225 Pfund nur etwa 30 Pfund höher als der für ein Motorrad mit Seitenwagen. In späteren Jahren sank er bis auf 130 Pfund. Der Erfolg war also vorprogrammiert. Bis zum Krieg entstanden etwa 290 000 Autos. Sie wurden nicht nur vom Arbeiter gekauft, sondern auch vom Sportfahrer, vom Arzt, vom Vertreter und als geschlossener Van auch vom Gewerbetreibenden. Der Seven erübrigte in England quasi über Nacht den Cyclecar, eine Mischung aus Motorrad und Kleinwagen. Bis zum Krieg entstanden über 40 offene und geschlossene Karosserievarianten. Sie hiessen Tourer, Saloon, Cabriolet, Sports, Coupe, Van, Chummy, Super Sports, Ulster, Speedy, Nippy, Ruby, Pearl oder

Austin Seven Saloon 1929, 747,5 cm<sup>3</sup>, 7,7 kW/10,5 PS, 31 Nm bei 2400/min, unsynchronisiertes 3-Gang-Getriebe, Hinterradantrieb • Verbrauch ca. 6 l/100 km, Spitze ca. 80 km/h • L/B/H: 1900/1170/1500 mm, Leergewicht ab 460 kg • Preis 1926 £ 165 (entspricht £ 8600/12 000 Franken), Wert heute ca. 12 000–16 000 Franken.



Wohnlich: Original-Stoffbezug auf Sitzen, Türen und Seitenwänden.

Schlicht: übersichtliches Cockpit; Lenkrad mit Hupknopf, Handgas und Zündverstellung.

sene Limousine war die teuerste Art, Seven zu fahren. Auch im Innenraum deutet der feine Bezug des Dachhimmels und der Seitenwände auf grossen Aufwand hin. Die offene Version brauchte weniger Material und war daher in der Produktion billiger.

Getriebe- und Hinterachsübersetzung Schluss sein. Wir belassen es angesichts des Greisenalters des Kleinen bei 60 km/h. Die Lenkung ist sehr «lebendig», sie macht, was sie will, und die 19 Zoll grossen und vier Zoll breiten Reifen fahren jeder Rille hinterher. Die beiden Starrachsen sind nicht sehr präzise geführt, alles ist überaus schlicht und preisgünstig gebaut, und bei jedem Bremsmanöver muss erst vorsichtig abgeklärt werden, wohin die Fuhre dieses Mal zieht. Wichtig ist, Zündung und Gas stets je nach Motorbelastung mit den Hebeln auf dem Lenkrad anzupassen. Die Kulissee der mechanischen Geräusche ist recht umfangreich. Aber Weltreisen unternahm der Seven sowieso nicht, die grossen Ferienkaravane kamen erst später. Da hatten die Engländer schon den Austin A30, 35 oder 40.

**Kostenoptimierte Technik**

Wie fährt sich der kleine Brite? Im Motorraum den Benzinhahn öffnen, Zündung auf spät, Handgas auf voll stellen. Ein Knopfdruck und der Motor läuft erstaunlich leise und vibrationsarm. Der rechts gelenkte Seven hat eine offene Schaltkulissee, das Schaltschema ist logischerweise spiegelverkehrt. Die Kupplung ist weich und kurz, Schalten erfordert Zwischenkuppeln oder -gas, weil die drei Gänge nicht synchronisiert sind. Die Beschleunigung erfolgt recht zügig, aber bei rund 80 km/h dürfte je nach



Brav: seitengesteuerter 10,5-PS-Motor mit Thermosiphonkühlung.



Swiss-Made: Scintilla-Winker mit Selbstrückstellung.



Alle vier: Die Räder werden rundum mit mechanischen Seilzugbremsen verzögert.



Kunstvoll: Der Auspuff wird elegant um die Brems-trommel geleitet.

20

Sechs-Volt-Gesellschaft: grosse Scheinwerfer, bescheidene Lichtausbeute.



Starthelfer: Der Anlasser sitzt im Fussraum auf dem Kardantunnel.



Opal. William Lyons' Seitenwagenfabrik baute den eleganten Swallow, der sich so gut verkaufte, dass Lyons in grössere Produktionshallen nach Coventry umziehen musste: die Basis der späteren Jaguar-Fabrik. Der Seven machte weltweit Karriere. In den USA wurde er von American Bantam gebaut, in Australien von Holden, in Frankreich von Rosengart und in Deutschland von Dixi, später von BMW. Auch frühe Datsun-Modelle glichen auffällig dem Seven, wobei die offizielle Lizenzierung angezweifelt wird.

**Sehr originaler «Testwagen»**  
Unser Exemplar von Emil Frey

Classics aus dem Jahr 1929 gehörte von 1946 bis 1991 dem gleichen Besitzer und ist trotz der irgendwann erfolgten Neulackierung sehr nahe am Urzustand. Insbesondere fehlen neomodische Details wie etwa die später vorgeschriebenen Blinker. Beleuchtete, aber nicht blinkende Winker zeigen, wohin es gehen soll. Sie stellen sich nach erfolgtem Abbiegemanöver selbsttätig zurück.

Die Türen wirken zwar gross, aber trotzdem müssen die Beine nachgezogen und in den Fussraum eingefädelt werden, der sich hinter dem Motor unter der Haube befindet. Wer auf grossem Fuss lebt, hat Schwierigkeiten,

Bremse und Gas einzeln zu treten. Die noch mit dem Originalstoff bezogenen Sitzschalen sind aber sehr bequem. Der Fahrersitz kann nur mit Werkzeug in der Länge verstellt werden. Zwei Erwachsene geniessen vorne sehr viel Bein- und Kopfraum, früher trug man schliesslich noch Hut oder hochgestecktes Haar. Schultern und Knie sind im schmalen Auto ständig auf Tuchfühlung, dafür ist die Übersicht aus der sehr nahe am Kopf stehenden Frontscheibe besser als im Sightseeing-Bus.

In den Fond gelangt man über den hochklappbaren Beifahrersitz, der dabei den Blick auf die im Boden versenkte 6-Volt-Bat-

terie freigibt. Hinten können nur Kinder passabel sitzen. Einen Kofferraum findet man nirgendwo. Die persönliche Habe kommt in den Fond oder die Hinterbänker müssen die Sachen auf den Schoss nehmen. Die Belüftungsmöglichkeiten sind sehr vielfältig. In den Türen sitzen je ein Kurbel- und ein Schiebefenster. Die Frontscheibe ist aufklappbar, und vor den Türen sitzen kleine «Rheumaklappen». Heizung gibt es hingegen keine.

Die Karosserie sitzt auf einem A-förmigen Chassis und ist in Buchenholz-Aluminium-Mischbauweise gefertigt. Das Dach ist mit Kunstleder bezogen. Alles wirkt solide, die Türen schliessen sauber und leicht. Die geschlos-

21