



Suchergebnisse: Karosserie

1904 – Ludwig Weinberger senior karossiert seinen ersten Motorwagen

München-Au * Ludwig Weinberger senior karossiert seinen ersten Motorwagen. Damals sind Automobile üblicherweise noch zweigeteilt: Es gibt einerseits das Fahrgestell mit Motor und Kühler - das Chassis - und dann noch die Karosserie als zweiten Bestandteil. Meistens werden beide Komponenten nicht vom selben Hersteller produziert, weshalb es den Beruf des Wagenbauers gibt. Eineinhalb Jahrzehnte lang gestaltet Ludwig Weinberger senior verschiedenste Fahrgestelle mit einzelgefertigten Aufbauten, ganz nach Wunsch des Kunden.

1926 – Der erste Bugatti Royale Typ 41 wird hergestellt

Molsheim * Der erste Bugatti Royale (Chassis 41-111) wird hergestellt. Die Konstruktion des Typs 41 führt Jean Bugatti aus, Ettore Bugattis Sohn. Wie damals im Luxuswagen-Markt üblich, liefert die Firma Bugatti nur das Rolling Chassis, also, das Fahrgestell mit allen Komponenten samt Motor und Kühlergrill, während die Gestaltung des Aufbaus unabhängigen Karosseriebauunternehmen überlassen wird. Ettore Bugatti behält jedoch die Kontrolle über sein Projekt, indem er die Lieferung des Chassis von seiner Zustimmung zum ausgewählten Karosseriebauer und zum Karosserie-Entwurf abhängig macht: Nur die angesehensten Firmen und die geschmackvollsten Aufbauten sollen für seinen Royale gut genug sein. Jean Bugatti zeichnet einige dieser Entwürfe.

1931 – Ludwig Weinberger jun. tritt in das väterliche Karosserie-Unternehmen ein

München-Au * Ludwig Weinberger junior, der zuvor sein Studium am Technikum in Köthen abgeschlossen hat, tritt in das väterliche Karosserie-Unternehmen in der Au ein. Fast gleichzeitig übernimmt Weinberger eine BMW-Vertretung. Seit dieser Zeit werden fast nur noch BMW-Fahrgestelle mit Aufbauten – häufig offene Zweisitzer – versehen. Bis zum Zweiten Weltkrieg entstehen etwa 300 Karosserien. Dr. Joseph Fuchs, der rennfahrende Chirurg aus Nürnberg, lässt sich von Ludwig Weinberger jun. einen Bugatti Typ 50 mit 4,9-Liter-Maschine karosserieren. Die schwarze Lackierung und die postgelb abgefassten Tür- und Seitenbänder lassen das ohnehin niedrige Zweitüren-Cabriolet noch gestreckter erscheinen. Die Gestaltung dieses Autos weist schon eine große Ähnlichkeit mit dem Bugatti Royale auf.



1932 – Ludwig Weinberger designet Dr. Joseph Fuchs' Bugatti Royale

München-Au * Ludwig Weinberger junior macht den Zwanzig-Mann-Betrieb in der Zeppelinstraße 41 in der Autowelt über Nacht berühmt. Der Nürnberger Modearzt Dr. Joseph Fuchs, der bereits auch einige Rennen mit kleineren Bugatti-Rennwagen gefahren ist, lässt in der Werkstatt in der Au sein Bugatti Royale-Fahrgestell (Typ 41) mit einer imposanten Karosserie versehen. Das Chassis 41-121 ist das erste Fahrgestell der Bugatti-Royale-Serie, das nur einen Aufbau erhält. Das Luxusauto erhält eine Cabriolet-Karosserie mit langer Motorhaube und knapp geschnittenem Fahrgastabteil. Das Auto wird mit einer schwarzen Lackierung, die auch die postgelb abgefassten Tür- und Seitenbänder aufweist, und hellem Verdeck ausgeliefert. Die Sitze werden mit grobporigem Schweinsleder bezogen. Die Kühlermaske und die Stoßstangen sind verchromt.

Drei Monate dauert die Herstellung der „Karosserie“, die etwa 7.000 RM kostet. Das Fahrgestell für das Auto der Luxusklasse war rund 75.000 RM teuer. Der Gesamtpreis entspricht dem Wert von mehr als acht Einfamilienhäusern.

1953 – Ludwig Weinberger gibt aus Altersgründen den Karosseriebau auf

München-Au * Der in der Zwischenzeit weltweit angesehene Auto-Designer Ludwig Weinberger gibt aus Altersgründen den Karosseriebau auf und zieht sich ins Privatleben zurück. Ludwig Weinberger hat - nach eigenen Angaben - insgesamt etwa zehn Bugattis und fast 300 BMW-Fahrgestelle karossiert. Das Anwesen in der Zeppelinstraße 41 bleibt auch weiterhin in Weinbergers Familienbesitz.

2. März 1965 – Lawinenunglück in Obertauern mit 37 Toten

Obertauern * Am Faschingsdienstag reißt zwischen Ober- und Untertauern eine Schneelawine einen Autobus mit 37 jungen schwedischen und finnischen Jugendlichen in den Abgrund. „Die Wagenkarosserie wurde im rückwärtigen Drittel aufgefetzt, Schneemassen wurden mit ungeheuerlicher Wucht in das Innere des Wagens gepresst und die unglücklichen Insassen buchstäblich einbetoniert. Man musste sie zum Teil mit Schweißbrennern aus ihrem Schneegrab befreien. Sie waren allesamt erstickt“, berichtet das „Salzburger Volksblatt“.