

VOISIN

Wenn die Frage auf das „erste Auto“ kommt, denkt mann/frau sofort an deutsche Namen wie Benz, Daimler, Otto oder Horch. Sind wir doch (heutzutage) immer noch sehr stolz auf unseren Erfindungsreichtum, unsere „weltweit führende“ Automobilindustrie und die „überall hochangesehene Premiummarken“.

Nun, dies ist so falsch wie es nicht richtig ist.

Das „erste Auto“ wurde von einem Franzosen zu einer Zeit gebaut, da waren die genannten deutschen „Pioniere“ nicht mal geboren. Dieser Franzmann war ein gewisser Nicolas Cugnot, der 1769 einen Dampfwagen baute, das als erstes Automobil¹ gilt.

Ähnlich verhält es sich mit dem Flugzeug. Da werden als die Pioniere in den meisten Fälle spontan die Gebrüder Wright genannt.

Nun, auch in diesem Fall ist in Vergessenheit geraten, dass die Franzosen gleichauf waren - wenn nicht sogar um eine Nasenspitze schneller waren.

Bereits 1905 gründete Gabriel Voisin mit einem Partner ein Unternehmen zur Herstellung von Flugzeuge. Die Verbindung hielt nur ein Jahr, als der Partner von Voisin ausstieg und Gabriel mit seinem Bruder Charles die „Société des Aéroplanes Voisin“ gründete. Das erste Flugzeug wurde schlicht „Voisin Standard“ genannt.

Eines dieser Flugzeuge² erwarb der Rennfahrer und Unternehmer Henri Farman und modifizierte es. Mit diesem Flugzeug, „Voisin-Farman I“ genannt, flog Farman im Januar 1908 zum ersten mal einen geschlossenen Kilometer³ und gewann damit den ersten Grand Prix d'Aviation - und 50.000 damalige Franc.

Farman wird auch der erste Überlandflug zugeschrieben. Er flog im Oktober des selben Jahres von Chalons nach Reims, Distanz 27 Kilometer, in 20 Minuten.

In den Folgejahre wurden bei Aéroplanes Voisin verschiedene Modelle, von II bis XII.

Vom Voisin III wurden während des Grossen Kriegs ca 1.500 Stück gebaut, viele davon in Lizenz in Belgien Grossbritannien oder Italien.

¹ Liepedia formuliert es so: Das erste bezeugte und tatsächlich erbaute Fahrzeug, das nicht auf Muskelkraft oder einer anderen äußeren Kraft (wie z. B. Wind) basierte (und kein Spielzeug war).

² Also nicht nur ein Prototyp, sondern man kann fast sagen „in Serie gebaut“.

³ Start- und Landepunkt waren an der selben Stelle.

Nach dem Krieg verabschiedete sich Gabriel Voisin vom Flugzeug, wand sich dem Automobil zu und gründete das Unternehmen „Avions Voisin“.

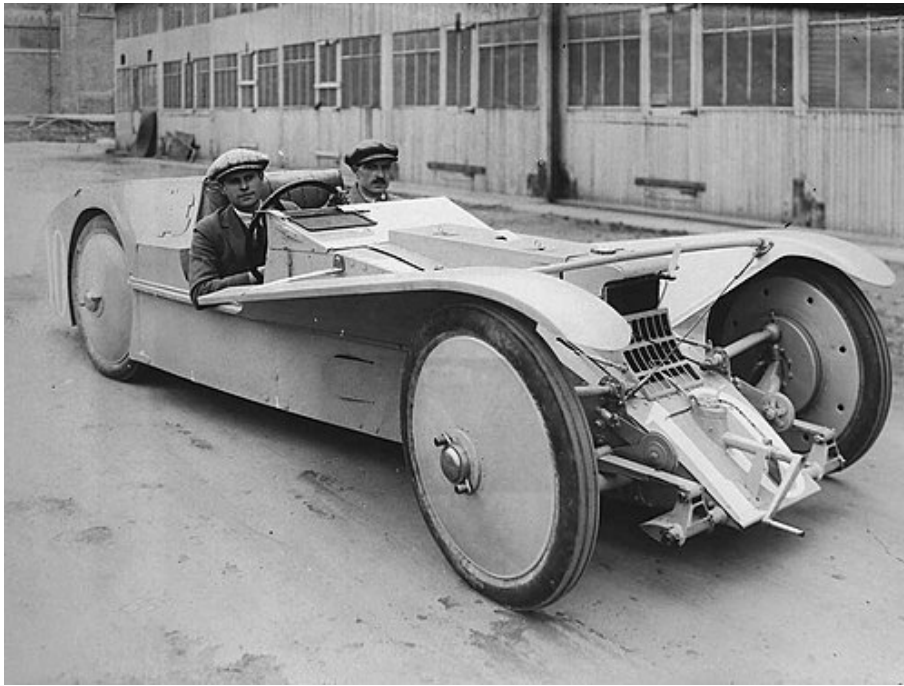
1920 erschien das erste Modell, der C1. Ein noch recht konventionelles Fahrzeug im Stil der Zeit.



Voisin war einer der ersten die schiebergesteuerte Motoren nach Knight-Lizenz verwendete. Bei diesen Motoren wird der Ein- und Auslass nicht über Ventile, sondern über sich drehende Scheiben oder Walzen gesteuert. Diese Motoren waren sehr lauf ruhig. Der Nachteil war druck- und Gasverlust, was in der damaligen Zeit einfach durch Hubraum ausgeglichen wurde.

Im Folge wurden die Fahrzeuge immer mehr geprägt von der Flugzeugherkunft des Konstrukteurs.

1923 baute er das erste Rennfahrzeug in Monocoque⁴-Bauweise, das Voisin Laboratoire.



Schon bald wurden die Fahrzeuge von Voisin im selben Atemzug wie Bugatti, Hispano-Suiza, Isotta Fraschini, Bentley und Rolls-Royce genannt.

Auf Wunsch vieler Kunden, entwarf Gabriel Voisin ein Kühlermas-kottchen⁵, das seine Fahrzeuge zieren sollte. Da er diese Art der Dekoration etwas albern fand, entwarf er etwas, das diese Lächerlichkeit zum Ausdruck bringen sollte.



⁴ Beim Monocoque ist kein Rahmen das tragende Teil, sondern die gesamte Aussenhaut hat tragende Funktion. Monocoque sagt man heute nur noch im Rennsport, bei Autos wird das „Selbsttragende Karosserie“ genannt.

⁵ „Bitte geben sie mir etwas Unverwechselbares, wie den Spirit of Ecstasy von Rolls-Royce...“

Er nannte sie „La Cocotte“ (Schmortopf) und es wurde zu einem unverwechselbaren Merkmal seiner Autos - und blieb bis Voisin 1939 die Produktion seiner Luxusautos einstellen.

Trotz der Tatsache, dass er Dekorationen wie die Cocotte nicht goutierte, gab es seine Fahrzeuge, auch dank seiner Kundschaft die etwas Extravaganz zu schätzen wusste, recht früh in „Art“ und „Dekoration“.

Zwar gab es im Laufe der Jahre und Baureihen auch recht konventionell aussehende Fahrzeuge, aber schon ab Mitte der 20er bekam man bei Voisin Automobile die die Mode der Zeit auf vier Räder übertrug - und zu dem führte, was einen Voisin ausmachte.

ArtDeko - und bei Voisin gab es davon die Volfettstufe.

Bilder sagen mehr als Wort, sagt man, also lasst Bilder sprechen:

Ein C4



Ein C6



Ein C20 in der Ausführung „MyLord Demi Berline“



Vollfettstufe auch beim Antrieb: ein V-12 mit fast fünf Liter Hubraum und gerade mal 120 PS. Bei dem Drehmoment des Motors hätte man auch das Getriebe weglassen können.

Ein C23



Da nur 6-Zylinder und popeligen 90 PS aus drei Liter Hubraum für das Klientel von Voisin vermutlich nur das Dritt- oder Viertfahrzeug an einem der Ferienhäuser, um „ein wenig mobil zu sein...“

Ein C25 in der Ausführung „Aerodyne“



Das riesige Dach des Aérodyne lässt sich auf Gleitschienen komplett nach hinten schieben. Zwar sind dann weder Kofferraum noch Tankeinfüllstutzen erreichbar, aber hey, „Form Follows Function“ ist eh völlig überbewertet. Geschmacksichere Menschen bevorzugen „Function Follows Form“.



Innen ging es geschmacksicher weiter.

„Ich hätte gerne etwas extravagantes. Können sie das liefern?“

„Aber Ja. Wir hätte da noch eine weitere Blauvariante.“



„Oder bevorzugen sie Rot?“



Für die, die keine Kinder transportieren mussten, oder denen ein Bugatti 57 Atalante etwas zu profan war, gab es den C27 in der Ausführung „Aerosport Coupé“



Einen „Aerosport“ gab es auch beim Nachfolger C28

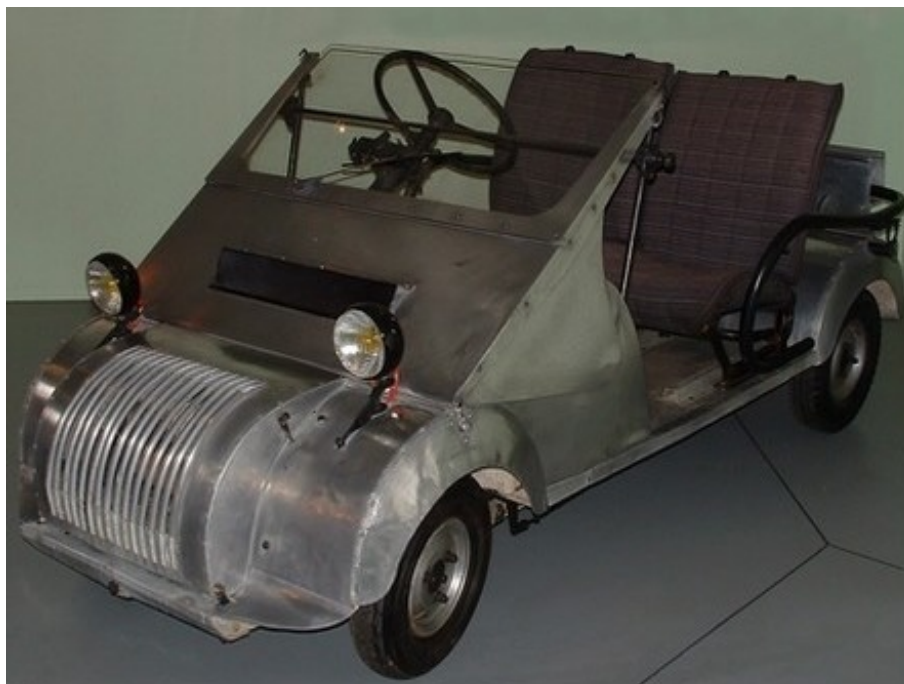


1939 war Schluss mit lustiger Extravaganz. Avions Voisin schloss seine Pforten.

Für die jährlich Bilanz war im Laufe der Zeit immer mehr rote Tinte von Nöten.

Schon in den frühen 1930er Jahren konnte Gabriel Voisin seine Konstrukteure nicht mehr ausreichend bezahlen, woraufhin ein junger kreativer Ingenieur namens André Lefèbvre kündigte. Er wurde von Gabriel Voisin an Louis Renault empfohlen, aber landete schließlich bei Citroën, wo er drei besonders bedeutende Automobilprojekte leitete: den Traction Avant, den 2CV und den DS. Dabei setzte er vieles um, was er von seinem ehemaligen Chef gelehrt hatte.

Nach dem zweiten Weltkrieg präsentierte Gabriel Voisin den C31. Einen spartanischen Kleinwagen mit einem 125 ccm-Motor von Gnôme und Rhône, der die Mobilitätsansprüche der frugalen Nachkriegszeit befriedigen sollte.



Aber es fand sich kein williger Produzent in seinem Heimatland.

In Spanien wurde er als Biscúter 100 erfolgreich (sort of...) gebaut und verkauft.