

Auto Bild **klassik**

KLASSIK

Das Magazin für Oldtimer und Youngtimer



KÄFER CABRIO

und die schönsten Oldtimer der **50er**



Seite 8

EXTRA DICK
Die **50.**
Ausgabe von **Auto Bild klassik**
EXTRA BUNT
EXTRA SPANNEND



Mercedes 220 S



Jaguar XK120



Porsche 356



Chevrolet Bel Air

50 Autos, die Sie lieben müssen



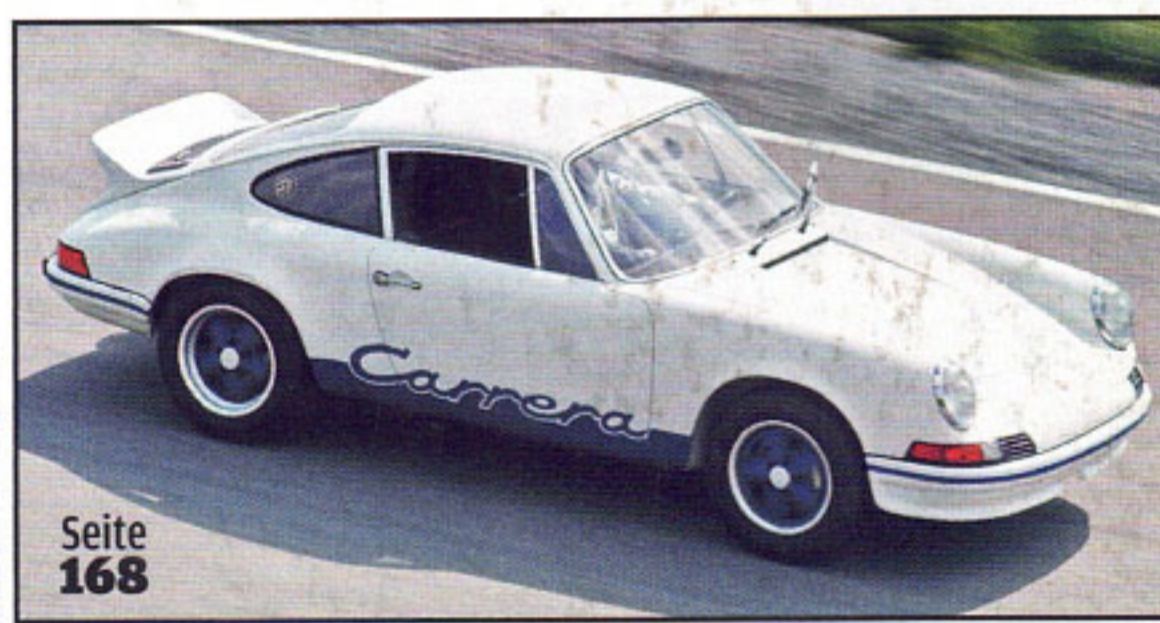
Unimog



Mini



BMW M5



Seite 168

Porsche 911 Carrera RS



VW Bus



Peugeot 205 GTI



Ford Mustang



VW Golf I



4 197435 104208

10

ZUBEHÖR
Die 50 schrillsten Teile
TOTAL VERRÜCKT
Jagd nach Gold



Seite 144



Seite 88

GROSSER REPORT
Die Kanzler-Autos



Seite 182

Durchgeknallt **50er** im Spaß-Vergleich

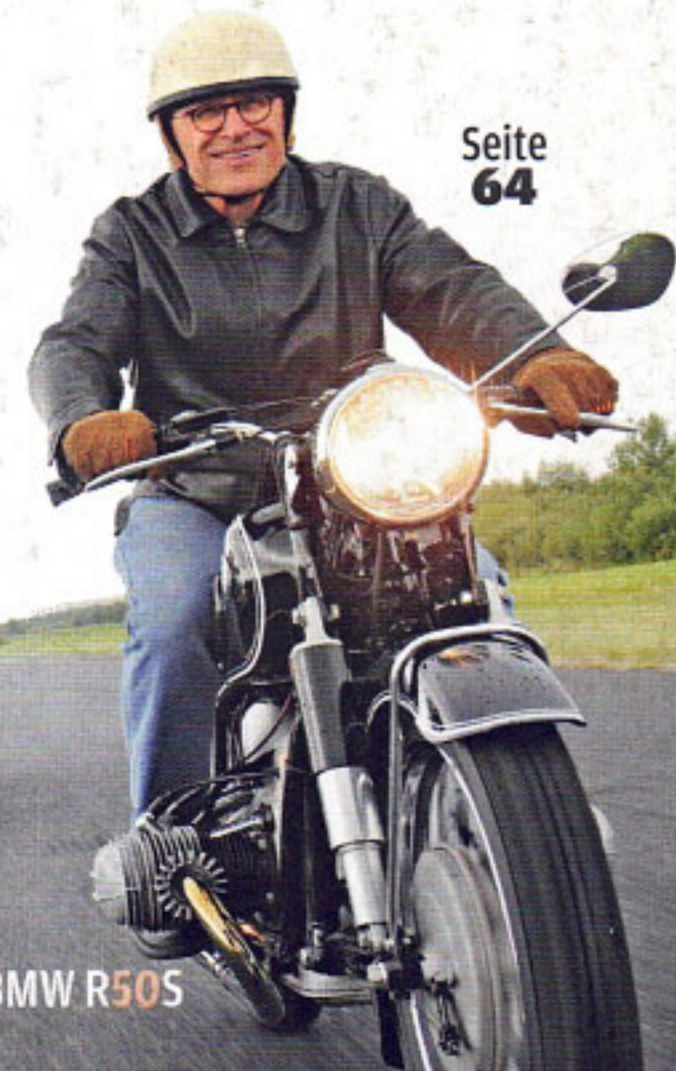


Trabant P50

Piaggio Ape 50



Audi 50



BMW R50S

Seite 64



Feierabendhaus Hürth-Knapsack

Beide sind Jahrgang 1957: Lancia Aurelia B20 GT und das Feierabend-Haus des Chemiekonzerns Hoechst in Hürth-Knapsack bei Köln. Es wurde vom Architekten Karl Hell als Kultur- und Veranstaltungshaus entworfen. Bemerkenswert ist die Glasfassade mit strahlenförmig verteilten Betonsträgern und das (hier nicht sichtbare) sattelförmige, an Stahlseilen aufgehängte Dach. Der Bau gilt – wie die Aurelia – als Meisterwerk der 50er-Jahre

La Strada dell'Amore



Nur reiche Kenner liebten die Lancia Aurelia von Anfang an, denn sie war sehr teuer, hatte dafür aber einen wundervollen Charakter

Die Lancia Aurelia B20 GT gehört nicht nur zu den schönsten Autos der 50er-Jahre, sondern auch zu den technischsten. Sie war ein Leuchtturm des Fortschritts mitten unter den Reihenhäuschen des Das-haben-wir-schonimmer-so-gemacht, und trotzdem: Lange Jahre wurde sie nicht richtig wahrgenommen, sie war krass unterbewertet. Das hat sich geändert, inzwischen liegen die Tarife bei 100 000 Euro und mehr. Wobei: Im Vergleich zu den baurnhaft derben Ferrari der Epoche sind das Peanuts.

Das schöne, schlichte Coupé stammt aus der Feder von Ghia-Chef Felice Mario Boano und wurde bei Pininfarina gebaut. Ich fahre die sechste und letzte Serie von 1957, mit hochmusikalisch röhelndem 2,5-Liter-V6, 112 PS stark, der mich im Geiste direkt nach Brescia auf die Startrampe der Mille Miglia schickt, um sie zu gewinnen – zur echten Mille, nicht dem Promi-Event von heute. 1951 wäre dem schwächeren Zweiliter-

Modell beinahe der Sieg geglückt, Bracco/Maglioli lagen bis kurz vor dem Ziel dank der grandiosen Straßenlage der B20 in Führung – doch auf den langen, finalen Geraden der Emilia-Romagna fing sie der 4,2-Liter-Ferrari von Luigi Villoresi dann doch noch ab. 1957, im Baujahr unserer Aurelia, saß allerdings der Zementunternehmer Carlo Pesenti am Ruder von Lancia, der mit Racing nichts am Hut hatte. Und zumindest sein Sohn pflegte Kontakte zur Mafia.

Die Aurelia war Gianni Lancias Meisterwerk, das heißt das seines Konstrukteurs Vittorio Jano. Als sie vorgestellt wurde, wischten sich die üblichen Verdächtigen von Europas Haute Voiture erst mal den Schweiß ab, denn ihre Kreationen mit Starrachsen, Blattfedern und schweren Rahmenchassis waren dagegen Altmetall. Und so fahren sie sich auch. Im Vergleich zu heutigen Autos sind die Kurveneigenschaften vieler Luxuswagen der 50er- und 60er-Jahre lausig, dazu ihre ▶



KLASSIKER der 50er-Jahre

FOTOS: K.-U. KNÖTH (3)

verquaste Bedienung, die unmögliche Sitzposition, die unwirschen Motoren. All das kann zwar romantisch sein, aber auch anstrengend.

Aurelia ist ganz anders: feinfühliges Lenken, völlig neutrales, direktes Benehmen in der Kurve, ohne Rudern und vorausseilende Verengung des Schließmuskels, fast wie heute. Nur die Bremse geht verdammt schwer, wogegen der Motor elastisch wie ein Gummiband zieht. Da ist kein Verschlucken, Husten, nur das Gas streicheln. Das Getriebe ist für heutige Gebräuche ein bisschen zu kurz übersetzt, auch wenn die V6 damals gern drehten und das auch aushielten. Aber einer 56-jährigen Aurelia mag man so hohe Drehzahlen nicht zumuten,

zumal wenn man weiß, dass der ganze Motor aus Aluminium besteht und die Legierungen von damals nicht der Weisheit letzter Schluss waren.

V-Motor überhaupt, ein Trommelwirbel, der erste Sechszylinder seiner Art. Ein Reihenmotor kam nicht in Frage, denn für Gianni Lancia und auch seinen 1937 mit 55 Jahren gestorbenen Vater Vincenzo musste ein Motor kompakt und leicht sein (der V6 wiegt nur 114 kg), gleichzeitig perfekt lauffähig. Daher wählte Lancia einen echten V-Motor, der heute diskriminierend VR-Motor genannt wird. Bei ihm hat jedes Pleuel eine eigene Kröpfung und durch den regelmäßigen Zündabstand einen seidenglatten Lauf. Anders als die Billig-V6, bei

denen sich zwei Zylinder eine Kröpfung teilen.

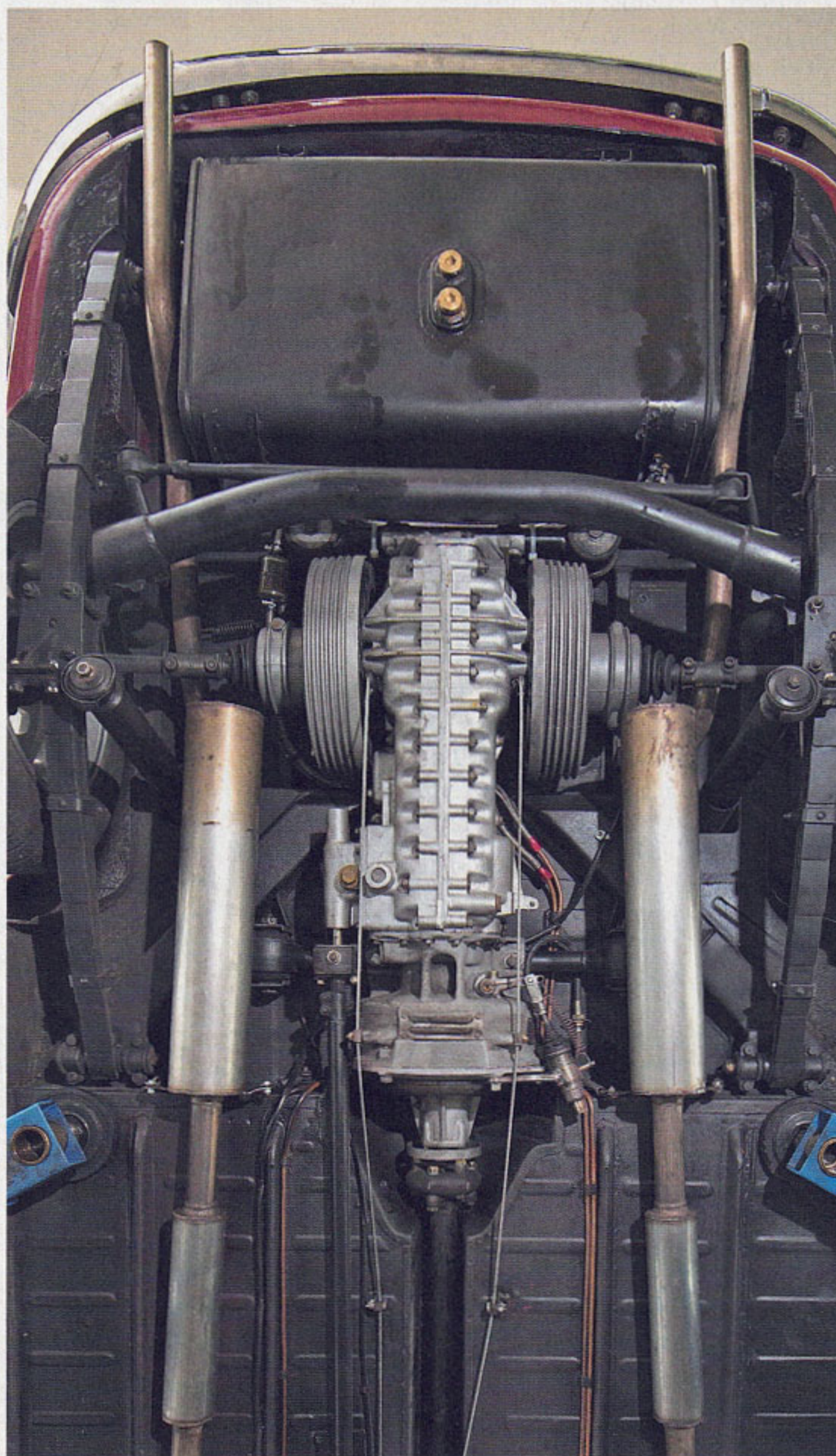
Zudem besitzt die Aurelia natürlich Radaufhängungen mit geringen ungefederten Massen. Vorn Schiebepullen, die Vorläufer der MacPherson-Federbeine, hinten zunächst eine Schräglenker-, ab der vierten Serie eine De-Dion-Achse, beide enorm fahrsicher. Dazu sind die Bremsen innenliegend; Borrani bot dazu Stahlräder mit Felgen aus Aluminium an. Ferner hat die Aurelia ein Transaxle-System mit Getriebe an der Hinterachse für perfekten Gewichtsausgleich. Überhaupt Gewicht: Hauben – und bei einigen Serien auch die Türen – sind aus Aluminium, Stoßstangen dito, ebenso sämtliche Zierleisten.

Die guten Fahreigenschaften lagen auch an den Michelin-X-Reifen. Die Gelehrten streiten sich noch, ob Citroën oder Lancia die Pioniere bei den Gürtelreifen waren, aber der Begriff X stammt von Lancia, denn Gianni duldet nur metrische Maße am Auto. Zollmaße waren ihm suspekt, weshalb der Michelin X der erste metrische Reifen der Welt wurde und das X (= römisch zehn) auf das Dezimalsystem verwies.

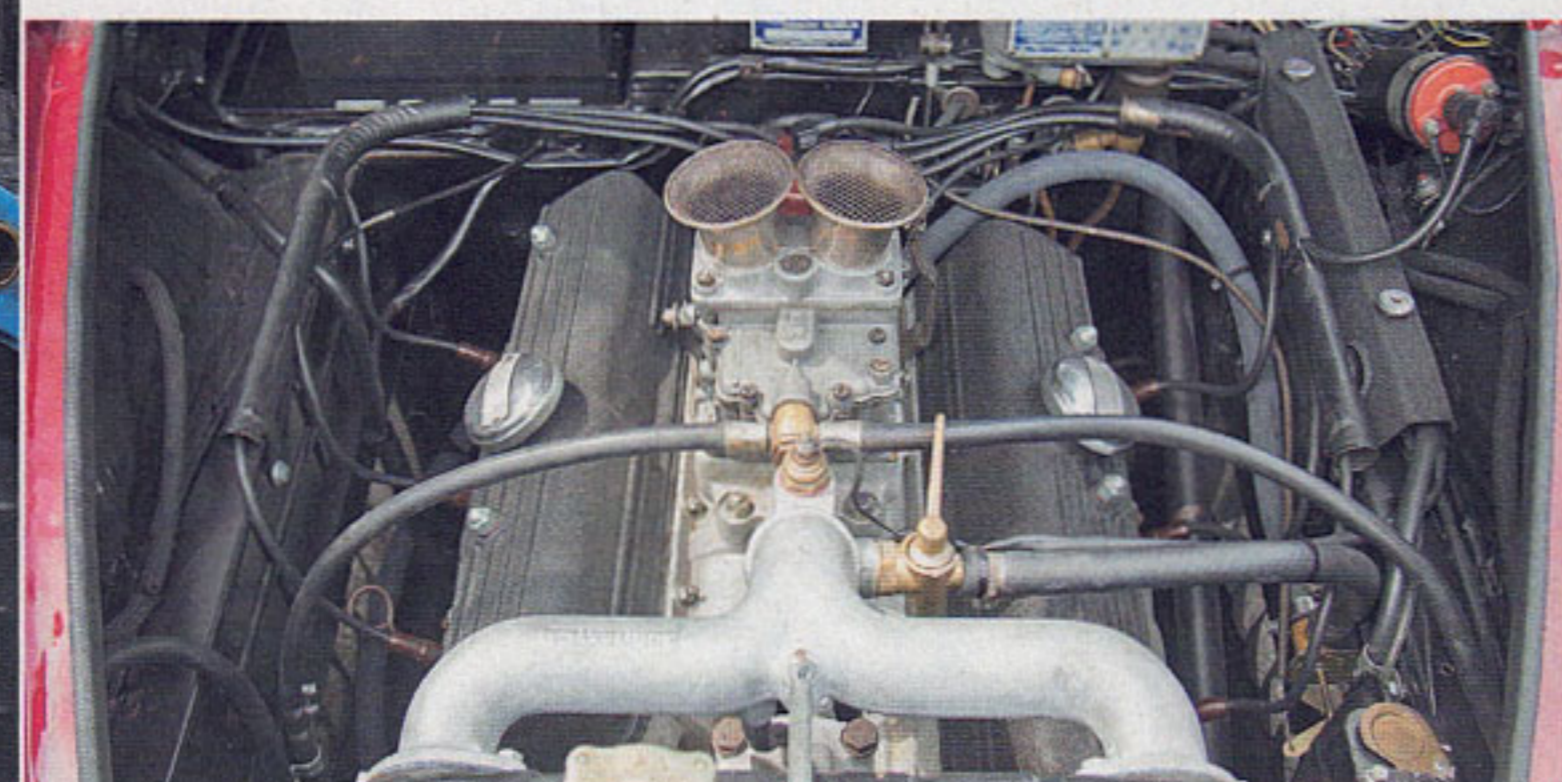
Die brillanten Details der Aurelia füllen Bücher, und doch gab es dieses Coupé nur 3871-mal. Das lag am Preis, zuletzt 28 700 Mark, für ein paar Hunderter mehr lieferte Mercedes einen 300 SL. Und der zeigte viel deutlicher als ein Lancia, wie reich sein Besitzer war. **Bernhard Schmidt**



Als anderen Autos spitze Flossen wuchsen, übte sich Lancia in asketischer Eleganz: schlichtes Blech-Cockpit, filigranes Lenkrad, aber wunder-volle Details wie die klappbare Fensterkurbel, damit man sich nicht stößt



Die rundliche Karosserie zeichnete Felice Mario Boano, der Ascher ist ein Wunderwerk der Feinmechanik, Highlights sind aber der Voll-Alu-V6-Motor und das Transaxle-Getriebe mit innenliegenden Bremsen (links)



TECHNISCHE DATEN

Lancia Aurelia B20 GT (1957)

Motor: V6, vorn längs • zentrale Nockenwelle, über Stoßstangen angetriebene hängende Ventile, ein Weber-Doppelvergaser • Hubraum 2451 cm³ • Leistung 82 kW (112 PS) bei 5000/min • max. Drehmoment 172 Nm bei 3500/min **Antrieb/Fahrwerk:** Viergang-Schaltgetriebe an der Hinterachse (Transaxle-Bauweise) • Hinterradantrieb • Teleskop-Federbeinachse vorn mit Schiebepullen, hinten De-Dion-Achse an Längsblattfedern, Panhardstab,



Teleskopstoßdämpfer, Schnecken-Rollen-Lenkung, hydraulische Trommelbremsen rundum, hinten innenliegend • Reifen Michelin X 165x400 • **Maße:** Radstand 2660 mm • L/B/H 4370/1540/1400 mm • Leergewicht 1050 kg • selbsttragende Karosserie • **Fahrleistungen/Verbrauch:** 0-100 km/h in 14,8 s • Spitze ca. 180 km/h • Verbrauch 13,0 l/100 km • **Neupreis:** 28 700 Mark (1957)

FOTOS: K. U. KNUTH (8), HERSTELLER (8), PRIVAT

- Alltagstauglichkeit ★★★★★
- Reparaturfreundlichkeit ★★★★★
- Ersatzteilversorgung ★★★★★
- Unterhaltskosten ★★★★★
- Verfügbarkeit ★★★★★
- Preisprognose ★★★★★

★ mangelhaft • ★★ ausreichend • ★★★ befriedigend • ★★★★ gut • ★★★★★ sehr gut

➔ PLUS/MINUS

Das fortschrittlichste Auto seiner Zeit (1951-58) zu besitzen, ist auch deswegen eine Freude, weil sich die Aurelia unerwartet gut fährt. Nachteilig sind natürlich die komplexe Technik, die umfangreiche Verwendung von Aluminium und die geringen Stückzahlen – wegen Verfügbarkeit und der Ersatzteile (s. u.). Auch dass Gianni Lancia von Zollmaßen nichts hielt, wird in der Praxis lästig, sobald man Auspuffrohre, Schläuche oder Rohrleitungen braucht. Der Alu-Motor ist robust, sofern er mit den richtigen Säften betrieben wird. Auf falsches Frostschutzmittel reagiert er allergisch, und allzu kalkig sollte das Wasser auch nicht sein. Daran sind viele V6 eingegangen.

➔ ERSATZTEILE

Sie sind rar, teuer und wenn, dann am ehesten in Italien zu finden, wo die meisten Aurelia fahren und auch heute noch zu kaufen sind. Experten: B&F Touringgarage in 53842 Troisdorf (Hauptstr. 183, Tel. 0 22 41-84 49 10, Ansprechpartner: Peter Bazille). Lancia selbst kümmert sich gar nicht. Da die Aurelia so selten ist, lohnt sich der kommerzielle Nachbau von Teilen kaum, und selbst der Austausch mit Teilen aus anderen Aurelia gelingt nicht immer, weil sich die Wagen wegen der vielen Handarbeit in Details unterscheiden. Weitere Quellen für Ersatzteile sind zum Beispiel Emporio Ricambi (www.emporioricambi.de) und Cavallito Turin (www.lanciaricambi.it). Im Zweifel helfen Spezialisten wie die Touringgarage weiter. Das wird allerdings meist kostspielig.

➔ MARKTLAGE

Solide Aurelia werden unter der Hand, oft auch auf Auktionen gehandelt. Was in Web-Portalen auftaucht, ist häufig qualitativ fragwürdig (besonders die Motoren). Spitzexemplare kosten um die 200 000 Euro. Der hinreißende Aurelia Spider mit Panoramascheibe bis zu einer halben Million.



Quelle: Classic Data. Preise für Autos in Zustand 2, d. h. gutem Zustand; entweder seltener, guter, un restaurierter Originalzustand oder fachgerecht und aufwendig restauriert; technisch einwandfrei und mit leichten Gebrauchsspuren.

➔ EMPFEHLUNG

Wenn da überhaupt differenziert werden sollte, dann sind am ehesten die erste und die vierte Serie gefragt, Letztere wegen der De-Dion-Achse. Aber natürlich hat auch die sechste Serie ihren Reiz, weil sie am ausgereiftesten ist. Noch begehrt als der B20 GT ist hingegen der B24 Spider.

➔ ADRESSEN

Clubs: Club Vincenzo, www.lancia-clubvincenzo.com; Lancia-Club Deutschland, www.lanciaclubdeutschland.de

Literatur: Paul Schinhofen: Lancia - Innovation und Faszination, 160 Seiten, Heel Verlag 2006, 10 Euro; Niels Jonassen/Simon Clay: Lancia Aurelia (engl.), Herridge&Sons, 44 Euro

➔ HISTORIE

Vincenzo Lancia baut von Beginn an fortschrittliche Autos, Sohn Gianni setzt das fort, indem er Ingenieur Vittorio Jano nach Kriegsende mit der Aurelia betraut. Sie besitzt Transaxle-Technik, die erste Schräglenkerachse (später eine De-Dion-Achse), den ersten Großserien-V6 (ein Werk von Fancesco De Virgilio), eine selbsttragende Karosserie. Dazu kommt die makellose Verarbeitung. Kurz: Lancia ist die Marke der gut situierten Kenner. Den Ruf will Gianni Lancia mit Rennerfolgen fördern, übernimmt sich jedoch. Als Kommunist stärkt er gleichzeitig die Gewerkschaften, die das ausnutzen. Zudem gibt's für Linke vom Marshallplan keine Aufbauhilfe nach dem Krieg. Der geniale Gianni muss auf Druck der Familie 50 Prozent an den Zementmagnaten Carlo Pesenti verkaufen, der ihn sofort feuert. Womit Ferrari das wird, was es heute ist: Der über seinen Rauschmiss vergrämte Gianni schenkt dem klammen Enzo nämlich aus Rache an Zementi-Pesenti kurzerhand seine brillanten D50-Formel-1-Renner. Damit wird Ferrari erstmals Weltmeister. Gianni geht indes nach Südamerika und lebt jetzt 88-jährig wieder in Europa, macht sich aber ganz rar.



Lancia Astura Coupé Von 1931 bis 39 gebautes Luxusgefährt mit V8-Motor



Lancia Aurelia Berlina Das Mutterschiff des Coupés in vergleichsweise plumper Form



Lancia Aurelia B24 Spider Pinfarinass Meisterwerk für den amerikanischen Markt



Lancia Flaminia Coupé Mit Noblesse und Spitzentechnik in die 60er-Jahre

KLASSIKER der 50er-Jahre