

# Motor

Juni 1988  
DM 5,50

# 6

# Klassik

Das aktuelle Magazin für alle Freunde klassischer Automobile



3 Vergleiche: Die tollen 60er Jahre

**Ferrari** kontra **Maserati**

275 GTS

Mistral Spider

**Fiat** kontra **Alfa Romeo**

124 Spider

Duetto

**Opel** kontra **VW**

Kadett A

1200

000  
MIGLIA

Exklusiv: mit  
Stirling Moss  
im 300 SLR



Mit Vergnügen auf *Motor Klassik*-Dienstreise: Lancia Aurelia, „La Bella“, unterwegs im Schwäbischen. Ihr vornehmes Wesen färbt auf den Piloten ab: dezent-grauer Pullover oder besser noch blaues Jackett statt T-Shirt – nur so wird man der Primadonna gerecht.



# Ciao Bella

Report: Lancia Aurelia B 20 GT von 1956 im „Dauertest“.

Von D.-M. Conradt (Text) und H. D. Seufert (Fotos).



**W**enn ich ihre Tür hinter mir schloß, verwandelte ich mich zum italienischen Grande: Statt der Jeans war ich ihr meine besten grauen Flanell-Hosen schuldig. Ich fuhr sie oft mit Krawatte und achtete darauf, ordentlich rasiert zu sein. Den Scheitel zog ich mit besonderer Sorgfalt, und mein dunkelblaues Jackett holte sich endlich wieder ein paar Knitterfalten des Gebrauchs.

Die Kollegen erkannten mich nicht wieder: Ich untermalte Gesagtes mit schwungvollen Handbewegungen. Ich blätterte mit Hingabe in der italienischen *Motor Klassik*-Schwester „Ruoteclassiche“, und statt „geschäft“ sagte ich dezent „eccolo“. Kein Zweifel: Die Aurelia zog mich in ihren Bann – wie konnte es nur so weit kommen? ▷

Es begann damit, daß ein Verrückter (merke: In unseren Kreisen ist diese Titulierung ein Adelsprädikat) 1980 in „auto motor und sport“ eine Kleinanzeige las, die bei ihm erdrutschartig Erinnerungen bloßlegte. „Lancia Aurelia B 20 GT zu verkaufen“ stand da, und Peter Bazille, Motor-Journalist und Inhaber einer Restaurierungs-Werkstatt in Bonn, verrannte sich in die Idee, daß der Hamburger Inse- rent wohl nur einen gemeint haben könne: ihn nämlich.

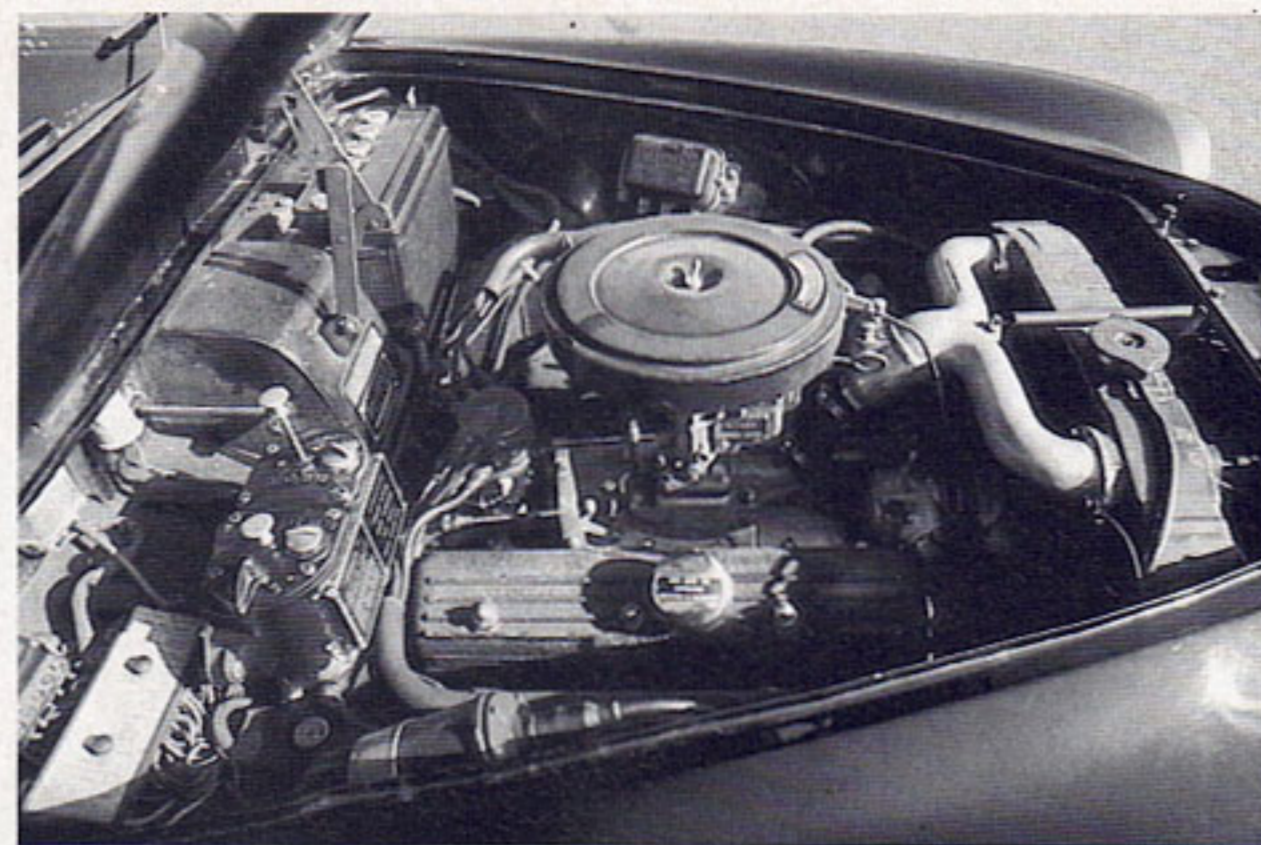
Schließlich war Klein-Peter bereits in den 50ern Aurelia gefahren – an der Seite seines Vaters. Und da eine ordentliche Erziehung wie diese den Menschen prägt, empfand sich der Rheinländer seitdem im tiefsten Innern als Lancisti. Es bedurfte deshalb nur des äußeren Anlasses, der Inkubationszeit jenes verheerende Fieber folgen zu lassen, das Sie als Leser dieses einschlägigen Blattes selbst mehr oder weniger erfolgreich zu bekämpfen haben.

Bazille verschrieb sich eine Radikalkur: Er kaufte, und er restaurierte – total, ohne Kompromisse, rücksichtslos zu sich selbst. Ich möchte es vermeiden, bei Ihnen (und bei mir) frisch vernarbte Wunden zu öffnen, erspare mir Details und verweise auf die (leider ausverkaufte\*) *Motor Klassik*-Nummer 2/1984, wo die Aurelia-Leidensgeschichte in epischer Breite dokumentiert ist.

Wie jeder richtige Enthusiast hortet der Lancisti natürlich auch eine Menge Papiernes, bedruckt mit Aurelia-Facts, mit Aurelia-Geschichte. So fand er es nur richtig, daß sich auch *Motor Klassik* in Ausgabe 10/1987 (die gibt's noch!) mit der Aurelia GT beschäftigte – wenngleich er kollegial an der Story etwas zu bemängeln hatte. „Man hat das Gefühl“, schalt er freundlich, „daß ihr die Aurelia gar nicht gefahren seit.“ – „Natürlich“, klärte ich ihn daraufhin ohne jeden Hintergedanken auf, „wir können den Besitzern ihre Klassiker ja nicht für einen Dauertest entreißen. Mehr als ein flüchtiger Eindruck, geprägt von äußerster Vorsicht, kann da in der Tat nicht vermittelt werden.“

„Gut“, entgegnete Bazille, „dann geb' ich euch mal meine Aurelia für ein paar Wochen.“ Und während ich darüber nachdachte, welches Aurelia-Teil ihm wohl so heftig auf den Kopf gefallen sein könnte (ich selbst würde meinen Klassiker nie und nimmer verleihen!), schlug er vor, uns sein Auto anlässlich der Mannheim-Veterama '87 zu übergeben. Ihm sei ohnehin erst kürzlich ein Radfahrer in die (stehende) Aurelia geknallt, da würde sie auch *Motor Klassik* überstehen.

So wurde die dunkelblaue Aurelia zur Attraktion des *Motor Klassik*-Standes in Mannheim, und ich fieberte dem Ende der Veranstaltung entgegen. Peter Bazille gab letzte Einweisungen („vor allem dar-



**Wohlklingender V6-2,5-Liter mit 118 PS, klassisches Cockpit mit Holz, Chrom und lackiertem Blech, duftende Ledersessel – „was für ein Auto!“**



auf achten, daß das Motoröl stets an der oberen Marke steht; dieser Hebel hier muß immer in gezogener Position stehen, er ist für den Druck in der Bremsanlage zuständig; und mit diesem Hebel läßt sich durch Ziehen nachlassende Dämpferwirkung vorn kompensieren“), derweil würfelten vier Motor Klassiker um eine Lancia-Mitfahrgelegenheit – die beiden Verlierer müssen Toyota fahren.

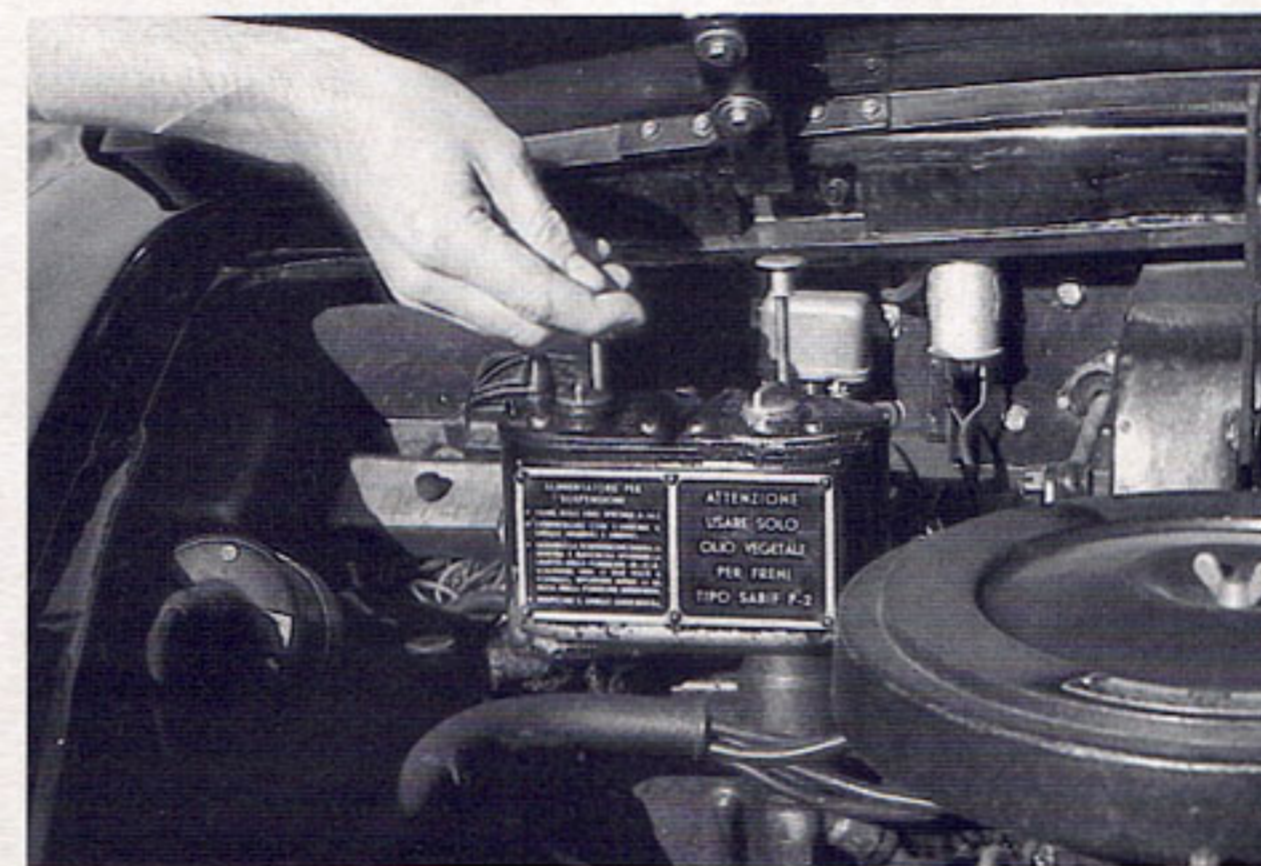
Fast spontan nimmt der 2,5-Liter den Dienst auf – mit verheerenden Folgen für den Geschäftsgang der Teile-Händlerschaft im *Motor Klassik*-Zelt. Denn alles, was soeben noch besichtigt, vermessen, gefeilscht und diskutiert hat, strömt nun da zusammen, wo der italienische Exote aus seinen beiden Endrohren markenschütternde Töne von sich gibt. Mein Gott – dieser Ton, dieses sonore, satte, etwas rauhe Bellen, was für ein Ton!

Vorsichtig rollen wir aus dem Zelt, das stehende Kupplungspedal folgt nach dem Auskuppeln nicht der Rückzugsbewegung des linken Fußes, sondern gleitet mit sanftem „Pfffff.“ in seine Ausgangslage. Später bedeutet dies, nach Schaltvorgängen stets etwas zu warten, bis wieder Gas gegeben wird, soll ein Schleifen der Kupplungsscheibe und ein Hochdrehen des Motors vermieden werden. Wir

mich aber offensichtlich damit abfinden, auf glattem Leder und einer Art schiefen Sitzebene stetig in Richtung Tür zu rutschen. An dem wunderschönen, filigranen Kunstwerk von Lenkrad finde ich Halt. Und beim Schalten wird man ohnehin aus der Reserve gelockt: Die Gänge der vorderen Ebene erfordern dank langer Wege des Mittelschalthebels (die Aurelia konnte mit Mittel- oder mit Lenkradschaltung geliefert werden) stets eine kleine Verbeugung. Um den Zweiten einlegen zu können, muß mein Copilot mit seinem Sessel ein wenig mehr nach hinten gleiten – der Fondpassagier beißt still die Zähne zusammen.

Phantasiewerte) und zählen zu den Schnellen. Wenn wir von Schleichern aufgehalten werden, kann ich mir ein Zurückschalten ersparen: Aus 2000, 2500/min zieht der knapp 120 PS starke V6 vehement ohne Verschlucker durch, kurzfristig gehe ich an das vom Besitzer gesetzte 5000/min-Limit (roter Bereich ab 5300/min), das rasant erreicht wird.

Bei Bruchsal überholt uns ein roter Testa Rossa aus der Schweiz, der Fahrer geht neben uns in die Eisen, fährt minutenlang parallel, die Insassen recken die Häuse. Dann schnellen ihre Daumen anerkennend nach oben, und mit grüßendem Hupen nimmt der Ferrari wieder



**Instruktionen vor dem Start: „Dieser Hebel (rechts) muß immer in gezogener Position stehen, mit diesem Hebel (links, wird gerade bedient) läßt sich nachlassende Dämpferwirkung vorn kompensieren.“**

Doch nachdem alle Voraussetzungen für ungehinderte Gangwechsel geschaffen sind, spielt das Lancia-Räderwerk seine Qualitäten aus: Nicht überaus leichtgängig, aber (angesichts des an der Hinterachse angeordneten Getriebes) bemerkenswert präzise lassen sich die vier Gänge sortieren – Alfa tat sich da Anfang der 70er mit der Transaxle-Alfetta zweifellos schwerer.

Im Veterama-Gewühle lerne ich die gute Übersichtlichkeit speziell nach vorn, die typisch italienische geringe Außenbreite und die schon beim Rollen befriedigend leichtgängige Lenkung schätzen. Zupass kommen mir da Erfahrungen mit dem zeitgenössischen Konkurrenten Alfa 1900 Sprint, an dessen Volant man deutlich heftiger zerren muß, und der auch weit höhere Betätigungskräfte für die Pedalerie fordert. Gemeinsam ist den beiden Italos indes der sehr begrenzte Radeinschlag, der Rangiermanöver zeitraubend und umständlich gestaltet. So bin ich erleichtert, die Enge des Ersatzteil-Marktes hinter mir lassen zu können, vor uns liegt die Weite der Autobahn Richtung Karlsruhe/Basel.

Ich gehe davon aus, daß sich die knapp fünf Liter Öl genügend erwärmt haben (auf Anzeigen verzichtete Lancia souverän) und gebe ihr die Sporen – was für ein Auto! Wir rollen mit rund 4000/min (der Tacho zeigt wegen falscher Übersetzung

Fahrt auf. Für einmal kann unsere Aurelia nicht mithalten – zumindest, was ihr Beschleunigungsvermögen betrifft.

Es fällt schwer, beschwingt und stimuliert vom Trompeten der schönen Italienerin, den Fuß vom rechten Pedal zu nehmen, wir peilen mit (errechneten) 160 km/h dahin, bei unerschütterlichem Geradeauslauf. Das Fahrwerk absorbiert geschmeidig Querrillen, Längsrillen bedürfen nur geringster Korrekturen am Lenkrad. Langgezogene, sehr schnelle Autobahnkurven werden mit einer Souveränität gemeistert, die bei GTs der 80er Jahre Anlaß zu Lobpreisungen wäre. Dieser 50er Jahre-Klassiker vermittelt auf der Autobahn ein Gefühl von Fahrsicherheit, das begeistert. Wir schauen uns entgeistert an und fragen uns, wo – bitte schön – der Fortschritt in den letzten drei Jahrzehnten stattgefunden haben mag.

Die Aurelia flößt uns Ehrfurcht ein, wir sitzen still und genußvoll bei Tempo 150 auf hellgrauem Leder – ich beschließe, ihr künftig meine Referenz zu erweisen und zuhause gleich meine Krawatte zu suchen. Am Abend rolle ich sie in die Garage neben den Alfa Sprint (siehe auch „Tagebuch“, Seiten 48/49), bleibe noch einen Moment sitzen und lasse die Pracht ihrer riesengroßen, chromgerahmten Rundinstrumente auf mich wirken – was für ein Auto!

Anderntags bringt sie mich ins Allgäu zu einem Termin. Den Alb-Aufstieg scheint sie dank kurzer Übersetzung und viel Drehmoment einzuebrennen, auf den

kleinen, verwinkelten Landstraßen hinter Ulm beweist sie, daß sie nicht nur Autobahnen entlangschnüren kann. Trotz ihres üppigen Radstandes von 2,65 Meter läßt sie sich vehement um Ecken werfen, dabei ganz sanft über die eingeschlagenen Vorderräder schiebend, ohne – innerhalb respektvoll gesetzter Grenzen – Unsicherheiten zu zeigen. Sie bremst und sie beschleunigt wie eine Junge, und sie heizt ihrem Fahrer mit grandiosem Auspuff-Konzert ein.

Dennoch: Bei solchen Fahrten werden Fortschritte aktueller Grand Tourisme am ehesten spürbar. Sie strengt an, die Aurelia, zügige Landstraßen-Hatzen sind schweißtreibend und fordern Kondition. Sie will gefahren werden, anstatt nur zu transportieren, sie fordert Hingabe, und sie beschert ihrem Piloten – wenn's hart auf hart geht – auch einmal zünftige Wasserblasen an den Händen.

Solche Touren rechtfertigen überdies die Möglichkeit, mit Hilfe einer Handpumpe im Motorraum den vorderen Stoßdämpfern neue Rationen Dämpferöl zuzuführen (offenes Dämpfersystem). Wann es soweit ist, spürt man als erstes in welligen Kurven, wo sie zunehmend ins Stadium verliert sie ihre zuvor gepriesene Richtungsstabilität und neigt vorn zu hüpfenden Versetzern – spätestens jetzt tut der Fahrer gut daran, den Pumpenhebel unter der Motorhaube zweimal (für links und für rechts) zu ziehen.

Immerhin: So wird der aktive Fahrer sensibilisiert, zur permanenten Überwachung seines Wagens gezwungen – und der Klassik-Enthusiast fragt sich insgeheim, ob es wohl richtig war, den Automobilisten mit Hilfe weitgehender Wartungsfreiheit moderner Autos in seiner Verantwortung für den Zustand seines Fahrzeuges abzustumpfen. (Die erschreckende Vielzahl mit falschem Luftdruck rollender moderner Wagen spricht jedenfalls dagegen.)

Auf der Rückfahrt werde ich beim Tanken (Durchschnittsverbrauch: rund 13 Liter Super/100 km) trotz deutschen Kennzeichens vom Tankwart sehr höflich italienisch angesprochen – es muß an meiner eleganten Erscheinung und an der aufgeschlagenen „Ruoteclassiche“ auf dem Beifahrersitz liegen. Dort hatte ich im Kleinanzeigen-Teil unter „Lancia“ die Aurelias angekreuzt, man darf ja wohl mal träumen dürfen.

Natürlich bestand Peter Bazille irgendwann auf Rückgabe seiner Aurelia B 20 GT. So schwelge ich heute statt in der Aurelia in Aurelia-Literatur. Und wenn ich dort die Namen ihrer Schöpfer, Francesco Di Virgilio, Antonio Capetti, Vittorio Jano, Revue passieren lasse, meine ich sie wieder hören zu können, mit ihrem sonoren, satten, etwas rauhen Bellen – amore mio, ciao bella ...

\*bitte keine Vorwürfe – Sie sind selbst schuld, wenn Sie *Motor Klassik* damals noch nicht gekauft haben.