

# Motor

MIT  
**AUTOMOBIL**  
und Motorrad  
CHRONIK  
+ PRAXIS

Oktober 1987  
E 6525 E DM 5,50

# 10

# Klassik

Das aktuelle Magazin für alle Freunde klassischer Automobile



Zwölfzylinder-Klassik:

● Ferrari 250 GT

Volkswagen-Klassik:

● Fiat Topolino

Sportwagen-Klassik:

● Alfa TZ 1 und TZ 2

Coupé-Klassik:

● Lancia Gamma

Der Klassik-Multi: Fiat nach der Alfa-Übernahme

## Alfa 1900 SS

GT-Klassik:

## Fiat 8 V

## Lancia Aurelia GT

● Vergleiche ● Historien ● Beratungen

**Schaufenster**  
im Herbst 1987  
Was Klassiker bei Europas  
Händlern kosten





# Gruppo sportivo

Vergleich: Alfa Romeo 1900 SS, Fiat 8V und Lancia Aurelia B20 GT.

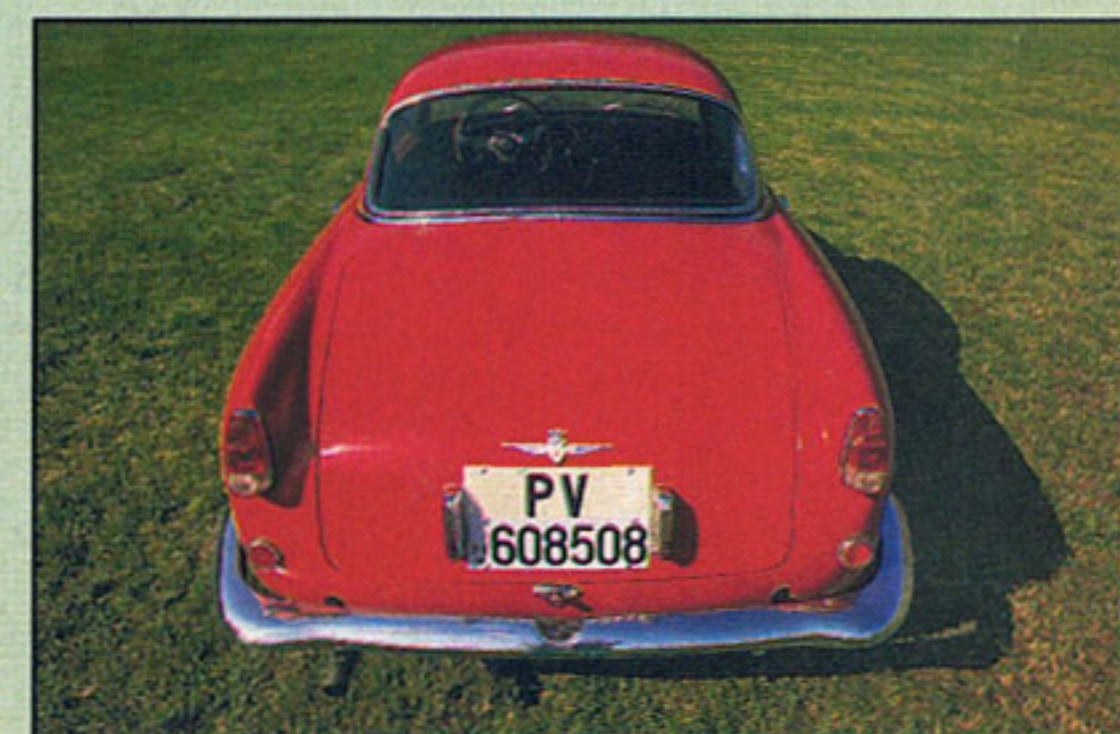
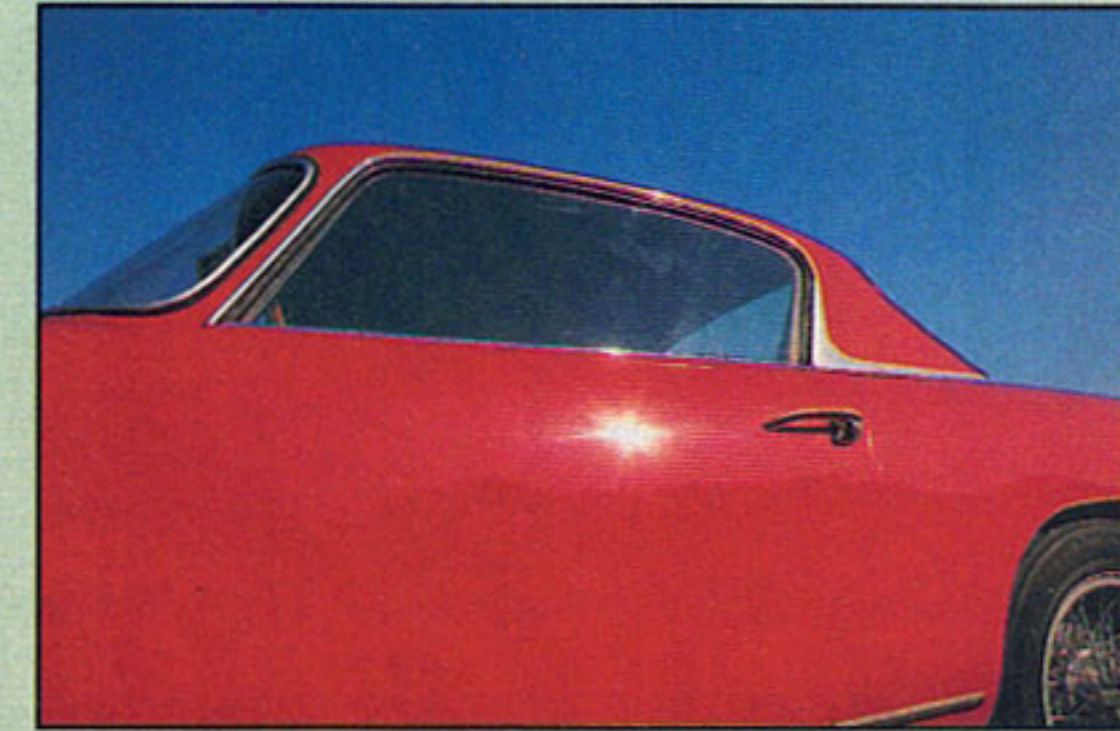
Von Hermann Ries (Text) und Hans-Dieter Seufert (Fotos). ▷



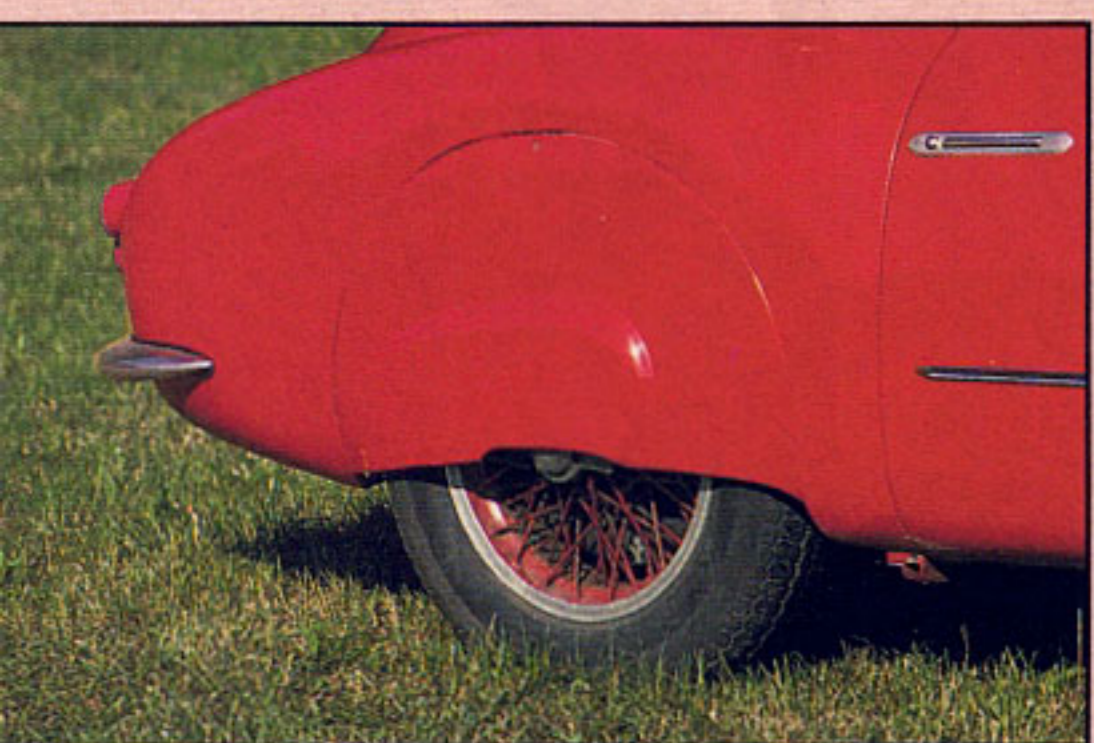
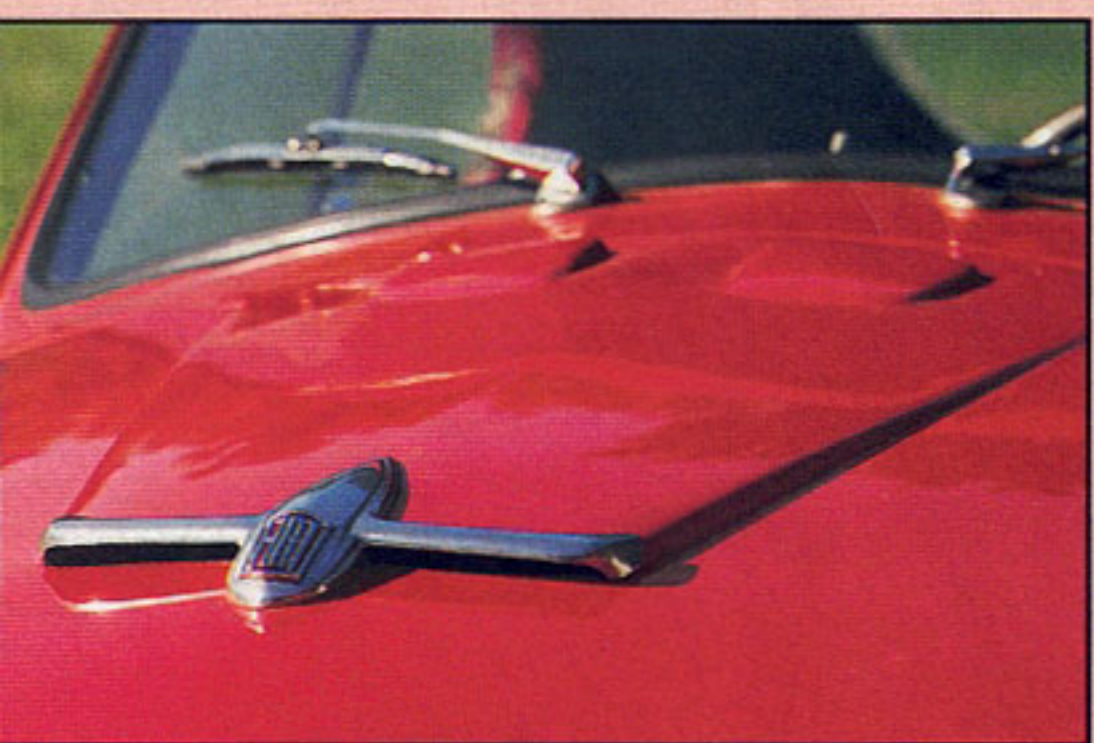


Der Beau von Alfa: Fast ein wenig zu schön und zu modern für die 50er Jahre hat Touring den Alfa Romeo 1900 SS der dritten Serie gezeichnet. Mit seiner glattflächigen Karosserie und der niedrigen Gürtellinie ist er seinen Konkurrenten aus den 50er Jahren, 8V und Aurelia GT, ein Jahrzehnt voraus – zumindest optisch. ▶

# Alfa Romeo 1900 SS







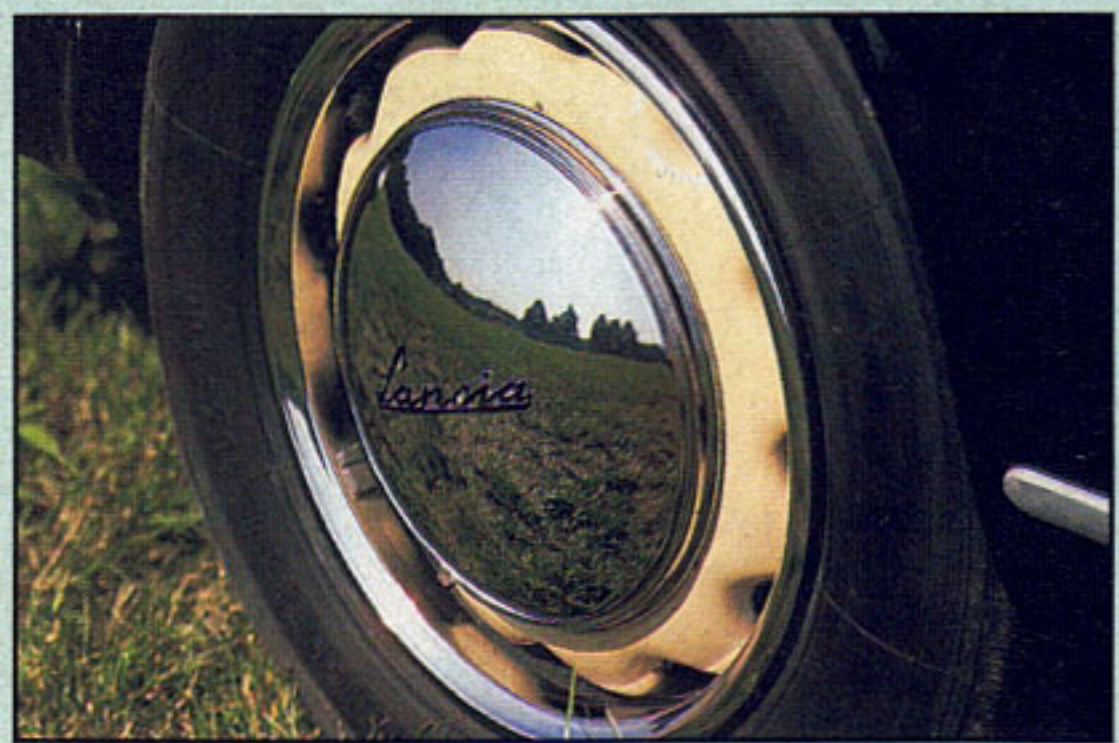
Der Macho von Fiat: So sehen Autos aus, die nicht genau wissen, ob sie ihre Kräfte auf der Straße oder auf der Rennstrecke spielen lassen sollen – lange Schnauze, stromlinienförmig zulaufendes Fließheck und muskulös gestylte Kotflügel. Schon im Stand deutet der Fiat 8V an, daß er als reine Fahrmaschine gedacht ist. ▷

# Fiat 8V



Der Salonlöwe von Lancia: In jeder Lebenslage und aus jeder Perspektive macht der von Pininfarina betont schlicht gezeichnete Lancia Aurelia B20 GT eine gute Figur. Er verkörpert jene typischen Gran-Turismo-Eigenschaften, die noch heute Gültigkeit haben – gleich gut zum gepflegten Reisen und zum wilden Rasen. ▷

# Lancia Aurelia B 20 GT





# A

Wie vor rund 35 Jahren: die schönsten GT-Klassiker der drei – damals noch – konkurrierenden Firmen Fiat, Lancia und Alfa Romeo (von vorne) im Parco di Monza beim *Motor Klassik*-Vergleich.

Das also ist die gefürchtete Hölle von Monza: ein riesengroßer Park mit ausgedehnten Grünflächen, herrlichem, altem Baumbestand, verträumten Alleen und mit einem kleinen Gestüt im Zentrum – eine norditalienische Idylle.

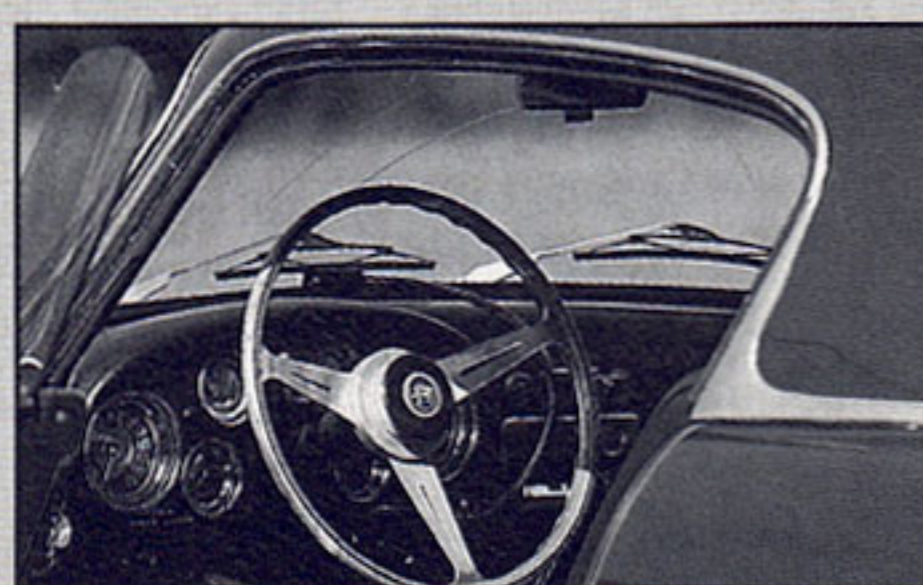
Kaum zu glauben, daß dies das Mekka Hunderttausender wildgewordener Ferrari-Fans sein soll. An diesem Freitag, es ist der 28. August, deutet jedenfalls nichts darauf hin, daß hier die italienische Rennsport-Seele wohnt.

Um neun Uhr morgens joggen ein paar figurbewußte Italiener träge die Alleen entlang, ein Rappe befördert seinen noch schlaftrunkenen Reiter über eine Wiese – auffällig ist allenfalls ein deutscher Personenwagen, der dreist in einer für Autos gesperrten Allee parkt. Vier Menschen stehen daneben und warten offensichtlich auf irgendetwas.

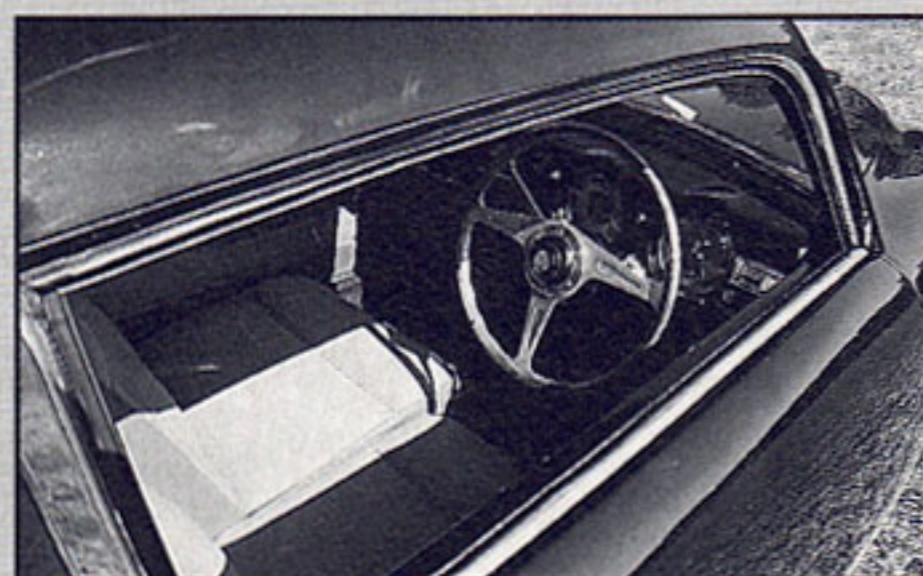
Es sind zwei *Motor Klassik*-Redakteure, ein Fotograf (kenntlich am mitgeführten Stativ) und Andreas Thurner, deutschstämmiger Alfa-Teilehändler aus Mailand. Nur ein paar Schnappschüsse von der Monza-Hölle zu machen – das kann nicht der Grund ihres Wartens sein. Und der Große Preis von Italien ist erst eine Woche später angesagt. An diesem Wochenende läuft lediglich ein kleines Formel 3-Rennen.

Der wahre Grund für die Anwesenheit der Klassik-Fans kündigt sich in der Ferne an. Erst verhalten, dann immer eindringlicher ist es zu hören – unverkennbar: Das kann nur ein V6-Motor sein. Ein solches Geräusch – es ist eine Mischung aus heiserem Bellen, kernigem Hämmern und sonorem Auspuffbrabbeln – kann nur einer von sich geben: der Lancia Aurelia B 20 GT. Der Gran Turismo macht schon gehörig Eindruck, bevor er überhaupt zu sehen ist. Einer der *Motor Klassik*-Redakteure reibt sich die Arme, um die Gänsehaut zu vertreiben. Frieren kann er eigentlich nicht, das Wetter ist herrlich,

# Alfa-Romeo 1900 SS • Fiat 8 V • Lancia Aurelia B 20 GT



Die verspielten Instrumente im Alfa-Cockpit sind schlecht ablesbar.



Im Lancia-Cockpit dominieren linksdrehender Drehzahlmesser und der Tacho.

und es ist der Jahreszeit entsprechend schön warm – der herannahende Lancia muß der Grund sein.

Als dann die schwarze Aurelia in Sicht kommt und vor dem Vierer-Team ausrollt, machen alle große Augen. Ein solches Auto fährt nicht nur einfach vor, eine Aurelia hat einen Auftritt. Mit ihrer schlichten, von Pininfarina kreierte Eleganz vergangener Zeiten, wirkt die Mitt-Dreißigerin immer noch – nicht nur auf Männer. Sie macht bei der Auffahrt vor dem Wiener Burgtheater eine ebenso gute Figur, wie bei der Mille Miglia. Ihre zeitlosen Formen werden noch begeistern, wenn sie die 50 überschritten hat.

Zugegeben, ein wenig bullig erscheint sie mit ihrer hohen Gürtellinie, den sanften Rundungen der vorderen Kotflügel, die fast schon ins pontonförmige übergehen, und den kleinen Fensterflächen. Das

dezent-auffällige Schwarz ihres Blechkleides macht ihre Linie jedoch schlank, und das schräg abfallende Heck gibt ihr einen geradezu maskulinen, vorwärtsdrängenden Touch. Keine Frage, die Aurelia ist ein optisch attraktives Auto.

Ob sie auch gegenüber ihren zeitgenössischen Konkurrenten aus Italien bestehen kann, das soll dieser Freitag zeigen. Thurner hat als italienischer Verbindungsmann auch die zwei passenden Vergleichskandidaten aus der Aurelia-Ära organisiert, den Alfa Romeo 1900 SS und den Fiat 8V.

Gerade jetzt, 1987, hat ein Vergleich der rassigen italienischen Coupés besonderen Reiz. Denn die Möglichkeit, drei ernsthaft in Konkurrenz stehende GT der Mittelklasse aus Italien unter die Lupe zu nehmen, ist ab sofort nicht mehr gegeben. Italien hat seit Anfang dieses Jahres nur noch einen großen Automobilkonzern, nachdem Fiat auch Alfa Romeo übernommen hat – Lancia gehört schon seit 18 Jahren zum Agnelli-Konzern.

Das war 1952 ganz anders. Damals stellte Fiat den 8V auf dem Genfer Salon vor und überraschte die Öffentlichkeit mit einem völlig neuen Sportwagen, der den ersten (und einzigen) Fiat V8-Motor unter der Haube hatte. Damals stellte sich auch die Marktsituation völlig anders dar als heute. Alfa, Fiat und Lancia waren noch echte Konkurrenten. Und es wurde hart um Marktanteile gekämpft – gerade bei den GT. Kein Wunder, daß Sportwagen-Fans unter drei Coupés mit fast identischen Eckdaten wählen konnten.

**„Der 8V kauert am Boden, bereit, vorwärts zu stürmen ...“**

Alle drei haben nur je zwei vollwertige Sitze unter ihrer attraktiven Coupé-Blechhaut, die Motoren mit jeweils rund zwei Liter Hubraum liefern (je nach Version) gute 100 PS (exakte Daten ab Seite 22), und alle drei sind rund 180 km/h schnell.

Bis jetzt ist allerdings nur der Lancia im Parco di Monza eingetroffen. Die beiden anderen GT lassen auf sich warten. Doch nicht lange, da kündigen Motorgeräusche in der Ferne den Fiat 8V an (es muß wohl der Fiat sein, denn der Alfa-Besitzer kann erst etwas später zur GT-Truppe stoßen). Die Motorgeräusche werden lauter, und das *Motor Klassik*-Team macht lange Gesichter. Der Fiat-Achtzylinder produziert Töne, die eindeutig nach Diesel klingen. Schrecklich!

Des Rätsels Lösung erscheint in Form eines Fiat Argenta Diesel, der den Acht-Vau an einer Leine hinter sich herzieht. Denn der Motor des Fiat-Sportwagens läuft nicht – symptomatisch für den schönsten Fiat-Sportwagen aller Zeiten (siehe auch Historie des 8V auf Seite 16). Sein Besitzer, Edoardo Tenconi aus Mailand, Spezialist für alte Fiat, hat seinem 8V die kranke Kurbelwelle entfernt, so daß der Sportwagen nur mit Hilfe eines Zugwagens mobil ist.

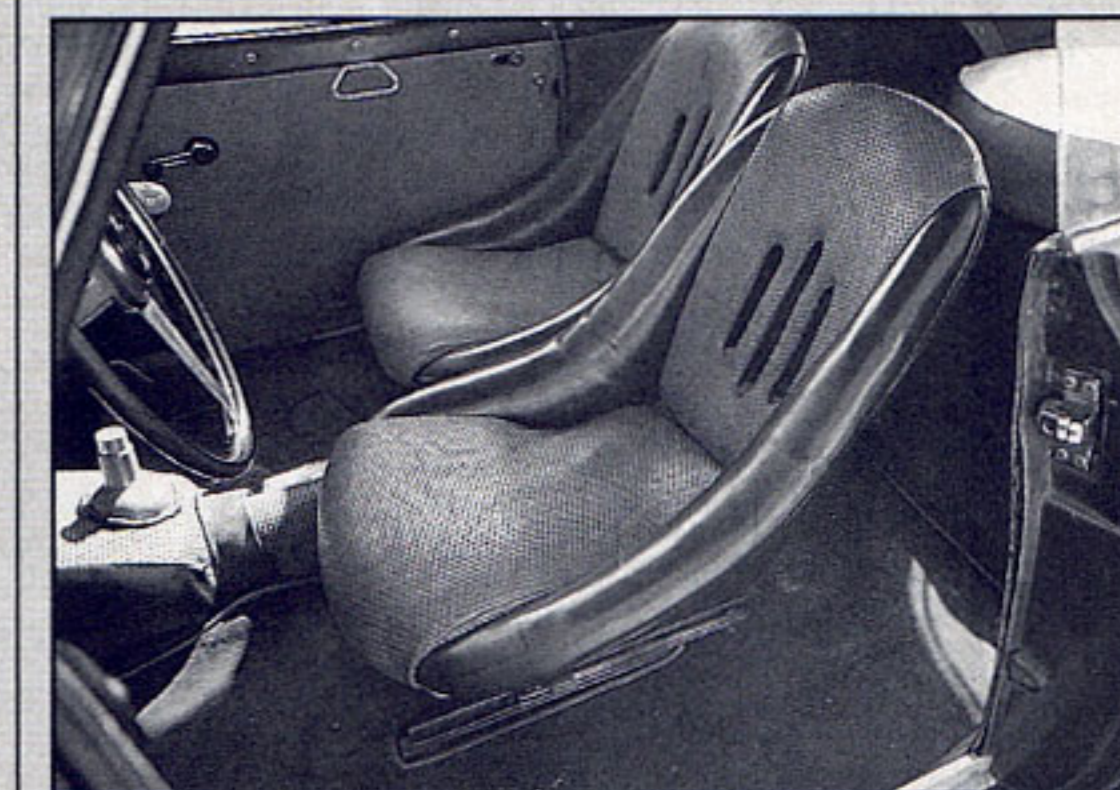
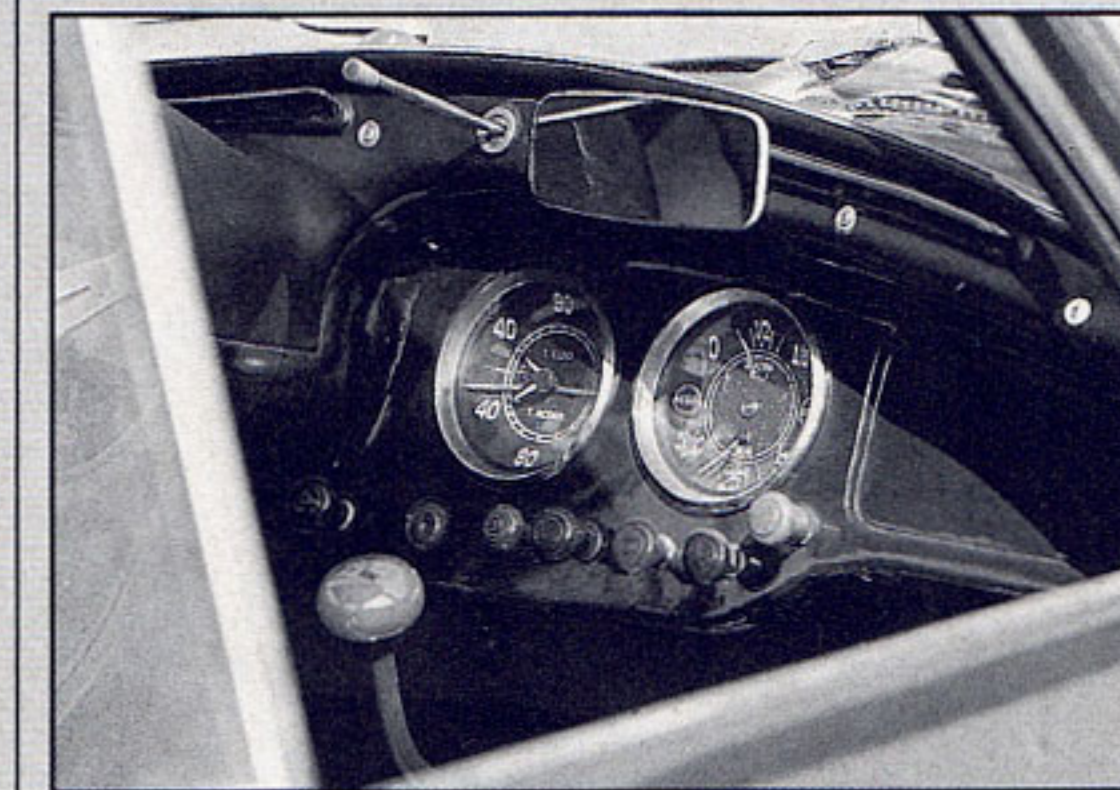
Sollte *Motor Klassik* wegen eines fahrfähigen Autos auf einen solchen Vergleich verzichten? Keinesfalls – das ist die einhellige Meinung. Denn die Möglichkeit, drei so seltene Autos an eine Stelle zur direkten Gegenüberstellung zu bekommen, die gibt es in den nächsten Jahren nicht so schnell wieder, zumal die Achtzylinder-Sportwagen von Fiat sogar in Italien sehr selten sind (Experten schätzen, daß es keine zehn dieser Raritäten von Fiat in Italien gibt).

*Motor Klassik* wird also ausnahmsweise nicht selbst erfahrene Fahreindrücke wiedergeben, sondern sich in diesem Heft auf die historischen Ergebnisse der Fachmänner von damals verlassen. Doch dazu später.

Vorerst steht der rote Fiat unter der Sonne von Monza neben dem schwarzen Lancia. Zwei Styling-Welten haben sich getroffen: Neben der Aurelia wirkt der Fiat mit seiner langen, flachen Schnauze grazil. Der 8V kauert am Boden, bereit, vorwärts zu stürmen; seine betonten hinteren Kotflügel mit den Radabdeckungen (Spats) müßten sich jetzt nur noch ein wenig wie Muskeln vor einer Höchstleistung zusammenziehen – die Illusion, ein startbereiter Gepard würde demnächst lospreschen, wäre perfekt.

Sprungbereitschaft, Aggressivität, maskuline Kraft und Vorwärtsdrang – das symbolisiert der Fiat-Sportwagen schon im Stillstand. Seine Schnauze mit dem (wegen des dahinter platzierten Ölkühlers und Wasserkühlers) überproportional groß geratenen Grill scheint jeden Moment zu packen zu wollen, zusammen mit dem sanft abfallenden Fließheck ist der Fiat schon im Stand optisch mindestens 180 km/h schnell.

Wenn jetzt die Maschine lief, könnte man den typischen Achtzylinder-Sound genießen: Nicht ganz so blubbernd wie ein Ami-V8 läuft der V-Motor mit einem Zylinderwinkel von 70 Grad, produziert aber unverkennbar Achtton-Musik (die *Motor Klassiker* konnten sich anhand des von Zagato karossierten Rosso Bianco-Exemplars in Aschaffenburg davon überzeugen). Er röhrt zu dem Bollern gekonnt, brabbelt schmatzend im Auspuff nach und untermalt das Ganze mit einer kräftigen Portion schlürfenden Ansaugergeräusches aus den beiden 36er Weber-Fallstromvergäsern. Eine unwiderstehliche Schwere im rechten Fuß befällt den mittlerweile triebhaften Betrachter.



Nüchterne Sachlichkeit im engen Fiat-Cockpit: direkt im Blickfeld Drehzahlmesser und Tacho. Damit der Fahrer genügend Ellbogenfreiheit hat, ist der Beifahrersitz zurückgesetzt.

Für welches Auto soll er sich entscheiden? Ist der weiblich-elegante Lancia mit dem männlich-kernigen Sechszylinder-Belfern das richtige Auto, oder macht der Macho-Typ mit dem achtzylindrigen Hirschröhren mehr Spaß?

Solche Gedanken werden hinfällig, als sich der Alfa 1900 SS aus weiter Ferne mit dem charakteristischen Ton aller Alfa-Doppelnockenwellen-Vierzylinder meldet. Andächtiges Schweigen herrscht in der *Motor Klassik*-Runde. Der Besitzer des 1900 SS, Roberto Ravetta, aus Corvino San Quirico (etwa 100 Kilometer von Mailand entfernt) angereist, hat die Auspuff-



anlage mit einigen Manipulationen versehen. So entläßt sein Alfa die verbrannten Gase durch das dünne Auspuffrohr am Wagenheck nahezu ungedämpft ins Freie – die italienische Polizia scheint so etwas enthusiastisch zu tolerieren.

Von Geräuschdämpfung kann hier keine Rede mehr sein, dafür aber um so mehr von Genuß. Die mechanischen Geräusche des Nockenwellen-Kettenantriebs gehen noch nicht ganz im Auspuff-Posaunenchor unter – das dürfen sie auch nicht, denn sie gehören zum Alfa-Sound dazu. Im Leerlauf brummt der 1900er mit Graugußblock bassig vor sich hin.

### „Wer den Alfa-Rhythmus begriffen hat, kommt bald ins Mitschwingen.“

Währenddessen stehen Fiat- und Lancia-Besitzer ehrfurchtsvoll vor dem Alfa und bewundern dessen schlichte Formen. Mit den großen Fensterflächen der dritten 1900er Coupé-Serie von Carrozzeria Touring in Mailand wirkt er gegenüber den beiden GT-Kontrahenten erstaunlich modern. Die Gürtellinie der in Handarbeit über ein Stahlrohrgestell gedengelten Alukarosserie (Superleggera-Patent) ist deutlich niedriger als bei den im direkten Vergleich bullig erscheinenden beiden GT aus Turin. Und trotz seiner üppigeren Abmessungen (siehe Daten & Fakten auf Seite 22) scheint der Alfa noch graziler.

Dagegen will das Armaturenbrett nicht so recht zum modernen Outfit des hübschen Touring-Autos passen, hier dominiert die Mode der 50er Jahre: Schwarzgold glänzende Instrumente leuchten dem Fahrer spiegelnd entgegen. Leider sind sie in puncto Ablesbarkeit ein klarer Rückschritt im Vergleich zu älteren 1900er Coupés der Serien 1 und 2\*: Tacho und Drehzahlmesser sitzen nämlich versteckt links und rechts unterhalb des holzummantelten Volants mit den polierten Aluspeichen, und nicht, wie es sich gehört, in der Mitte oberhalb der Lenkrad-Nabe.

Verspielt wirkt auch die Lenkradschaltung. Die aber fällt nach einiger Zeit nicht mehr unangenehm auf: „Das hervorragend synchronisierte und äußerst leicht schaltbare Getriebe macht das Schalten zu einer Lust“, vermerkte Hans-Ulrich Wieselmann in der „Motor Revue“, Heft 11/1954, über den 1900 SS. Und solche Lustgefühle kommen in dem Coupé häufig auf: Der Motor will durch oftmalige Gangwechsel bei Laune und Drehzahl gehalten werden. Erst ab 3000/min zieht er kräftig durch, schlürft dabei vernehmlich durch

seine zwei Solex-Doppelvergaser und jubelt ab 6000/min so richtig los. Er verträgt angeblich gut 6500/min und übersteht klaglos kurzzeitig sogar 6700/min.

Wer den Alfa-Rhythmus begriffen hat, der kommt bald ins Mitschwingen und lernt die Qualitäten des Fahrwerks kennen. Vergessen Sie aber vorher alles, was Sie über moderne Reifen und Fahrwerke wissen, vergessen Sie die Straßenlage eines Golf GTI und versetzen Sie sich in die Zeit, in der die Automobilisten aus dem automobilen Mittelalter den Sprung in die Neuzeit mit einzeln aufgehängten Vorderrädern wagten. Mit dieser Prämisse gilt Wieselmanns Feststellung: „Er liegt einwandfrei und tut unwiderruflich das, was die Lenkung ihm aufgibt.“ Kritik gab es lediglich an der starren Hinterachse, die vor allem auf schlechter Straße zum Trampeln neigt.

Besonderes Lob zollten die zeitgenössischen Tester dagegen der Bremsanlage des 1900er, die sich dem hohen Geschwindigkeits-Niveau (die „Motor Revue“ ermittelte seinerzeit 188 km/h als Höchstgeschwindigkeit) jederzeit gewachsen zeigt.

Gleiches gilt, wenn auch in jedem Punkt etwas anders nuanciert, für die Aurelia. Bei ihr durften Lancias Ingenieure spielen, technisch aufwendige Lösungen probieren und somit ein anspruchsvolles Auto für anspruchsvolle Fahrer auf die Räder stellen, das an das Fahrkönnen des Besitzers jedoch keine Ansprüche stellt.

Das Cockpit des Lancia bietet die Perfektion der 50er Jahre mit breiten, bequemen Sitzen, einer relativ begrenzten Rundumsicht und gediegener Salon-Atmosphäre. Passend zum gepflegten Ambiente im wohnlichen Innenraum offenbart sich das Leistungsverhalten des Lancia-Sechszylinders: Unauffällig stellt sich die Kraft ein, drückt einen schon beim Beschleunigen aus niedrigen Drehzahlen sanft in die breite Rückenlehne – der kompakt bauende Lancia V6 ist ein Muster an Kultiviertheit.

Kein Wunder, daß die Aurelia bei zeitgenössischen Testern einen nachhaltigen Eindruck hinterließ. Originalton Wieselmann: „Alles beim Gran Turismo geht leicht und mühelos (...), sozusagen aus dem Handgelenk und ohne großen Aufwand. Und ganz ähnlich ist auch das Fahrverhalten des Wagens: Durch seine weiche, sich an den Boden krallende Kurvenlage, die ein Wegwischen der Räder beinahe unmöglich macht, hat man gar nicht den Eindruck, besonders schnell zu fahren. Eine Kurvenneigung des Aufbaus ist praktisch nicht zu spüren, der Wagen gleitet und schwingt von Kurve zu Kurve, wenn man das richtige Zusammenspiel von Gasgeben und knapp bemessenem Lenkeinschlag erst einmal richtig im Gefühl hat.“

Dem ist nichts hinzuzufügen, außer der Randbemerkung, daß die Lenkung mit 2 1/5 Umdrehungen von Anschlag zu An-

schlag sehr direkt übersetzt ist, daß sie gut anspricht und überdies keinen großen Kraftaufwand erfordert.

Im Gegensatz zum Alfa 1900, bei dem alle Bedienungsorgane vergleichsweise schwergängig funktionieren, und der auch in Sachen Fahrverhalten aus heutiger Sicht einen schwerfälligeren Eindruck hinterläßt, kann die Aurelia als echter Vorläufer moderner GT-Wagen dienen, mit denen sich mühelos, ohne fahrerischen Einsatz, hohe Durchschnittsgeschwindigkeiten erzielen lassen.

So verwöhnt, gerät das Umsteigen in den Fiat-Achtzylinder wie der Sprung ins kalte Wasser. Durch die niedrigen Türen fädelt sich der Sportsfreund in ein enges Cockpit. Wer länger als 1,80 Meter geraten ist, kommt zwangsläufig mit dem Dachhimmel in Berührung und sitzt überdies in typisch italienischer Manier mit angewinkelten Beinen hinter dem groß bemessenen Holzlenkrad.

Die Instrumentierung zeigt schon optisch, was beim „Otto Vu“ (so die italienische Ausdrucksform für Acht Vau) wichtig ist: Geschwindigkeit und Drehzahl. Der halbrunde Tacho und der ebenso halbrunde Drehzahlmesser (der zeigt steigende Drehzahlen übrigens, wie im Lancia, gegen den Uhrzeigersinn an) sind die beiden dominierenden Instrumente.

Von seinem Schalensitz (der Fahrer sitzt, genau wie im Porsche 356, im Fahrzeug-Schwerpunkt) kann der relativ hoch thronende Pilot dazu eine faszinierende Aussicht genießen: Es ist der Blick auf die imposante Wagenfront. Zu beiden Seiten der sanft gewölbten Motorhaube erheben sich die bauchigen Rundungen der Kotflügel. Und zwischen diesem runden Rahmen fliegt einem die Straße entgegen. Man meint fast, in einem Rennwagen zu sitzen.

Lassen wir wieder Wieselmann zu Wort kommen, der den 8V im Winter 1952 in Italien ausgiebig testete: „Seinem Verwendungszweck entsprechend, ist das Auto nur auf Zweckmäßigkeit hin konstruiert: Man wird vergeblich nach einem Kofferraum oder übermäßigem Sitzkomfort für den Insassen Ausschau halten.“

Dafür entschädigt der Fiat mit anderen Qualitäten: „Noch größeren Eindruck als sein Temperament hat auf uns seine Straßenlage gemacht, die völlige Sicherheit, mit der er bei jedem Tempo zu fahren ist“, so Wieselmann, und: „Wir waren selbst überrascht, als wir wenige Minuten nach Übernahme des Wagens, und ohne die Absicht, auf der nicht allzu breiten Straße von Anfang an besonders schnell zu fahren, den Tachometer auf 190 stehen sahen, also ehrlichen 180 km/h! Das Kurvenfahren mit einem Auto, was wie dieses liegt und außerdem einen Zweiten, der bis 112, und eine Dritten besitzt, der

bis beinahe 160 reicht, bedeutet ungeübte Freude. Man hat, wenn man aus leichtem Schleudern heraus Gas gibt, immer so viel Drehmoment an den Hinterrädern, daß man das Auto gerade richten und mit leichtem Gegensteuern in die Gerade ziehen kann.“

Voraussetzung für das Vorhandensein von genügend Kraft ist aber fleißiges Schalten. Erst ab etwa 4000/min liefert der Achtzylinder richtig Kraft, darunter wirkt er müde – schon der Drehzahlmesser zeigt, daß „unten herum“ wenig kommt: Die erste Zahl lautet 2000.

Die Leistungscharakteristik des Achtzylinders stört aber keinesfalls, die Schaltbarkeit gerät zur reinen Freude. Die Schaltwege sind extrem kurz, der lange gekröpfte Schaltknüppel flutscht spielend in die gewünschte Position.

### „Der kompakt bauende Lancia V6 ist ein Muster an Kultiviertheit.“

Zu den weiteren erfreulichen Eigenschaften des Fiat-Sportwagens zählen außerdem der wegen des Nachlaufs der Vorderräder perfekte Geradeauslauf und das Rückstellmoment der exakten, aber mit 3 1/8 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag nicht sehr direkten Lenkung.

Wer jedoch Ansprüche an Komfort stellt, sollte sich ein anderes Auto suchen. Die – allerdings angenehmen – Motorgeräusche dringen ohrenbetäubend in den Innenraum, und die Federung kann längst nicht die Ansprüche eines vom Alfa 1900 SS oder gar von der Aurelia verwöhnten GT-Piloten befriedigen.

Während Alfa und Lancia die Forderungen an einen Gran Turismo erfüllen, nämlich schnelle, komfortable und luxuriöse Autos zu sein, mit denen sich gut reisen läßt, erfüllt Fiat ausschließlich die Forderungen, die man an einen Sportwagen stellt. Bei ihm heißt die Devise: Rasen statt Reisen.

Wie sehr der 8V beim Rasen in seinem Element ist, beschreibt sein Besitzer und Spezialist für den 8V und andere alte Fiat, Edoardo Tenconi: „Vor wenigen Jahren bin ich in Monza schneller durch die Lesmo gefahren, als ein Rudel Rennmotorräder, die gleichzeitig auf der Strecke waren.“ An jenem Freitag, als *Motor Klassik* im Parco di Monza fotografierte, lief der 8V jedoch nicht. Sobald ihn Tenconi wieder in Schuß hat, wird *Motor Klassik* einen ausführlichen Bericht nur über diesen Wagen bringen.

Versprochen ist versprochen.

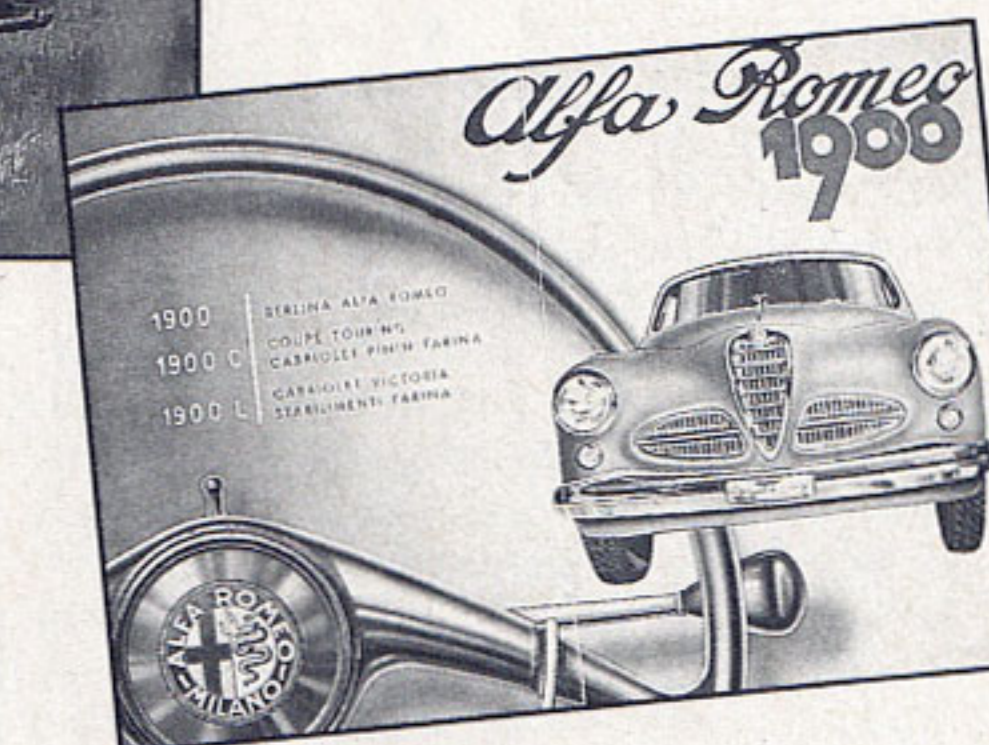
# Technik • Fakten

## Chronik

### Alfa



Gegenüber der ersten Serie des 1900 S (links) hat die zweite Serie deutlich größere Fenster. Das auf dem Prospekt angekündigte Pininfarina-Cabrio wurde nur in 88 Exemplaren gebaut, die Bezeichnung C steht für „corto“ – „kurzes“ Chassis.



Da hatte sich „das Auto, Motor und Sport“ aber gehörig getäuscht. In Heft 4/1951 veröffentlichte die größte unabhängige Autozeitschrift Europas ein Modellfoto eines rassigen Coupés mit der Bildzeile: „Alfa Romeos neuer Dreiliter mit 120 PS und 180 km/h Spitze, eine Weiterentwicklung des 1900.“

Der italienische Korrespondent des Auto-Blatts hatte in der Gegend um Mailand fürchterlich schnelle 1900er Alfa mit normaler Limousinen-Karosserie gesehen – damals existierte das hübsche Touring Coupé auf der Basis des 1900 noch nicht – und schloß aus deren Tempo, daß es sich um eine getarnte Weiterentwicklung des Sechszylinders 6C 2500 (sei Cilindri duemilicinquecento = Sechszylinder Zweitausendfünfhundert) handeln müsse. Bestärkt wurde er in seinem Glauben durch gezielt von Alfa verbreitete Gerüchte, ein Dreiliter-Sechszylinder sei in Vorbereitung.

Als der Italien-Korrespondent der deutschen Auto-Zeitschrift zu seinem Wissen noch ein Foto eines Alfa-Coupés (einer Studie des 1900 S) auf den Tisch bekam, lief er den Alfa-Gerüchteköchen ins offene Messer: Das Coupé auf dem Foto sah aus wie eine leicht modernisierte Version des berühmten Touring-Modells „Villa d'Este“ auf der Basis des 6C 2500.

Klar, das mußte der neue Dreiliter sein. Ganz falsch lag der Berichterstatter allerdings nicht mit seiner Vermutung, es

handele sich bei den schnellen Prototypen um eine Weiterentwicklung des Sechszylinders. Tatsächlich arbeitete unter der Motorhaube des Neulings ein veränderter 6C-Motor – ihm fehlten allerdings zwei Zylinder.

Der Name des auf vier Zylinder gekappten 6C-Derivats: 1900, oder italienische „Millenove“. Den gab es aber schon serienmäßig in der 1900er Limousine, die im Oktober 1950 der Presse vorgestellt wurde. Dort leistete der Vierzylinder mit einem Solex 33PBIC-Vergaser 80 PS, für das neue Coupé bestückten die Alfa-Techniker den Vierzylinder mit einem Weber-Doppelvergaser 40 DCA 3 und brachten ihn auf 100 PS.

Auf dem Turiner Salon 1951 stellte Alfa das bei Carrozzeria Touring in Mailand gefertigte neue Coupé dann endlich der Öffentlichkeit vor, unter dem schlichten Titel „1900 Sprint“. Um das Coupé in der

\**Motor Klassik* hält sich an die Einteilung nach Fusi, der 3 Touring-Serien unterscheidet, Marshall teilt in vier Serien ein.



Touring-Bauweise nach dem Superleggera-Prinzip bauen zu können, mußte das Fahrgestell des Ausgangsprodukts, eben der 1900er Limousine, geändert werden. Der 1900 war bekanntlich der erste Alfa mit selbsttragender Karosserie, ein Verfahren, nach dem sich keine Superleggera-Karosserie bauen läßt. Also mußten die Alfa-Techniker eigens einen Plattformrahmen auf Basis des 1900 konstruieren, auf den dann bei Touring das Stahlrohrgesippe als Stütze für die Aluhaut der Superleggera-Karosserie geschweißt wurde (und der auch anderen Karosserien als Basis für phantasievolle Spezialvarianten diente).

Drei Jahre nach seinem Erscheinen erhielt der Sprint einen Zusatz: 1900 Super Sprint hieß das Auto fortan. Allerdings ist die Typbezeichnung 1900 beim Super Sprint irreführend. Mittlerweile waren die schlimmsten Folgen des Weltkriegs vorbei, Alfa konnte langsam beginnen, mit eigenen Maschinen, Werkzeugen und italienischen Rohstoffen zu fertigen. Für den Vierzylinder bedeutete das unter anderem: Alfa mußte die Kolben nicht mehr aus England (Hepolite) beziehen, wo die Kolben nach Zollmaßen gemessen und gefertigt werden. Gegenüber den „englischen“ Kolben, die mit Durchmesser von 82,55 Millimeter (= 3,25 Zoll) aufwarteten, konnte Alfa den 1900 mit Hilfe von Mahle- und Mondial-Kolben zum ursprünglich geplanten 2000er wachsen lassen. Der hatte eine Bohrung von kontinental anmutenden 84,5 Millimetern bei einem gleichbleibenden Hub von 88 Millimetern, was einen Gesamthubraum von 1975 cm<sup>3</sup> ergibt. Dennoch beließ es Alfa bei der ursprünglichen Typbezeichnung 1900 – „millenove“ klingt eben zu schön.

Die Leistungsangabe von 115 PS bei 5500/min ist übrigens eine glatte Unterbreitung, denn bei 6000/min leistete der Vierzylinder stramme 10 PS mehr. Statt der ursprünglichen Weber-Vergaser hatte der SS jetzt wieder Solex (40 PII) montiert. Weber war mittlerweile von Fiat übernommen worden – das könnte der Grund für den Markenwechsel zu den diffizil justierbaren deutschen Vergasern gewesen sein, denn schließlich lagen Alfa und Fiat damals noch im Konkurrenz-Clinch.

Noch vor Einführung des Super Sprint gab es die erste formelle Änderung der ersten 1900 Coupé-Serie. Touring verpaßte dem Coupé niedrigere Türen, sie reichen unten nicht mehr in die Seitenschwellen hinein, sondern enden schon mit der Schmucksicke an der Flanke. Außerdem erhielt das Coupé andere Türgriffe: Die alten herausklappbaren Klinken im Stil des 300SL wurden durch konventionelle Griffe ersetzt.

Die nächste Änderung kam mit dem Zweiliter und war optisch signifikanter. Alfa-Historiker Luigi Fusi bezeichnete die

„Neuen“ deshalb als Tipo 2. Auffälligstes Merkmal sind die deutlich vergrößerten Fensterflächen, die geänderte Front mit Zusatzscheinwerfern in den waagerechten, tropfenförmigen Öffnungen neben dem auffälligen senkrechten Alfa-Grill und die Chromverzierungen an der Sicke unterhalb der Türen.

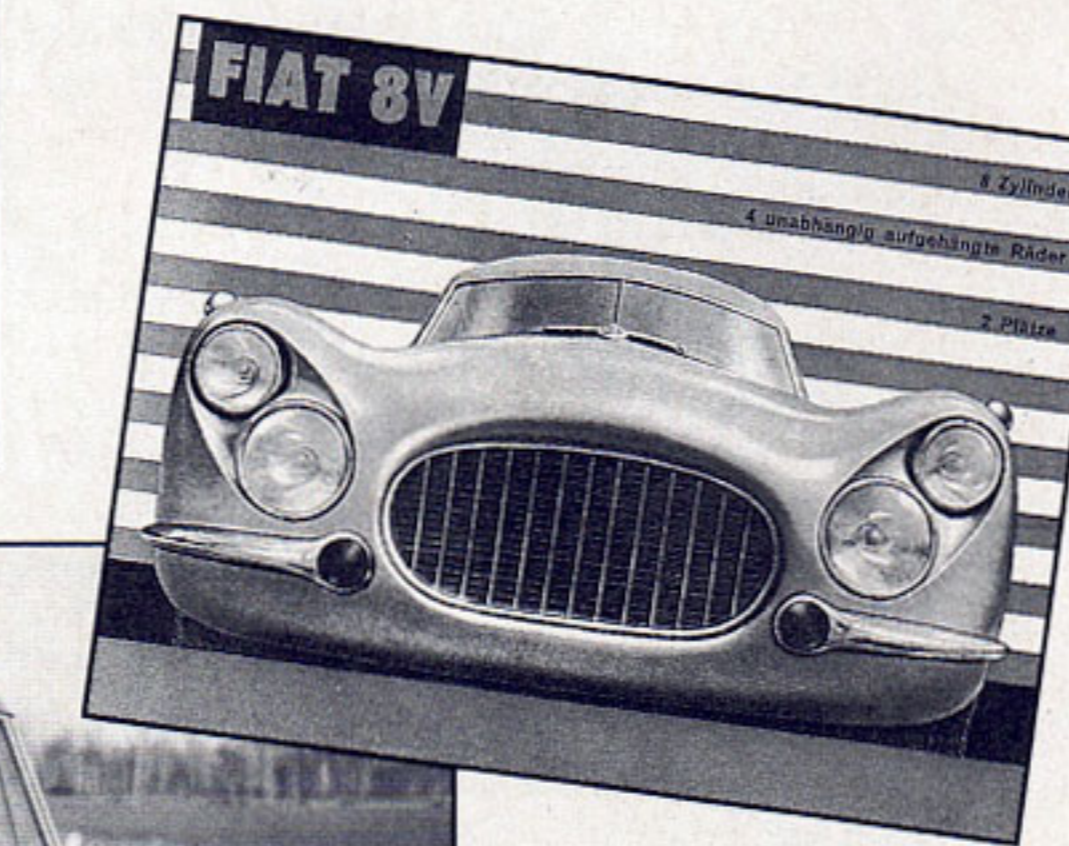
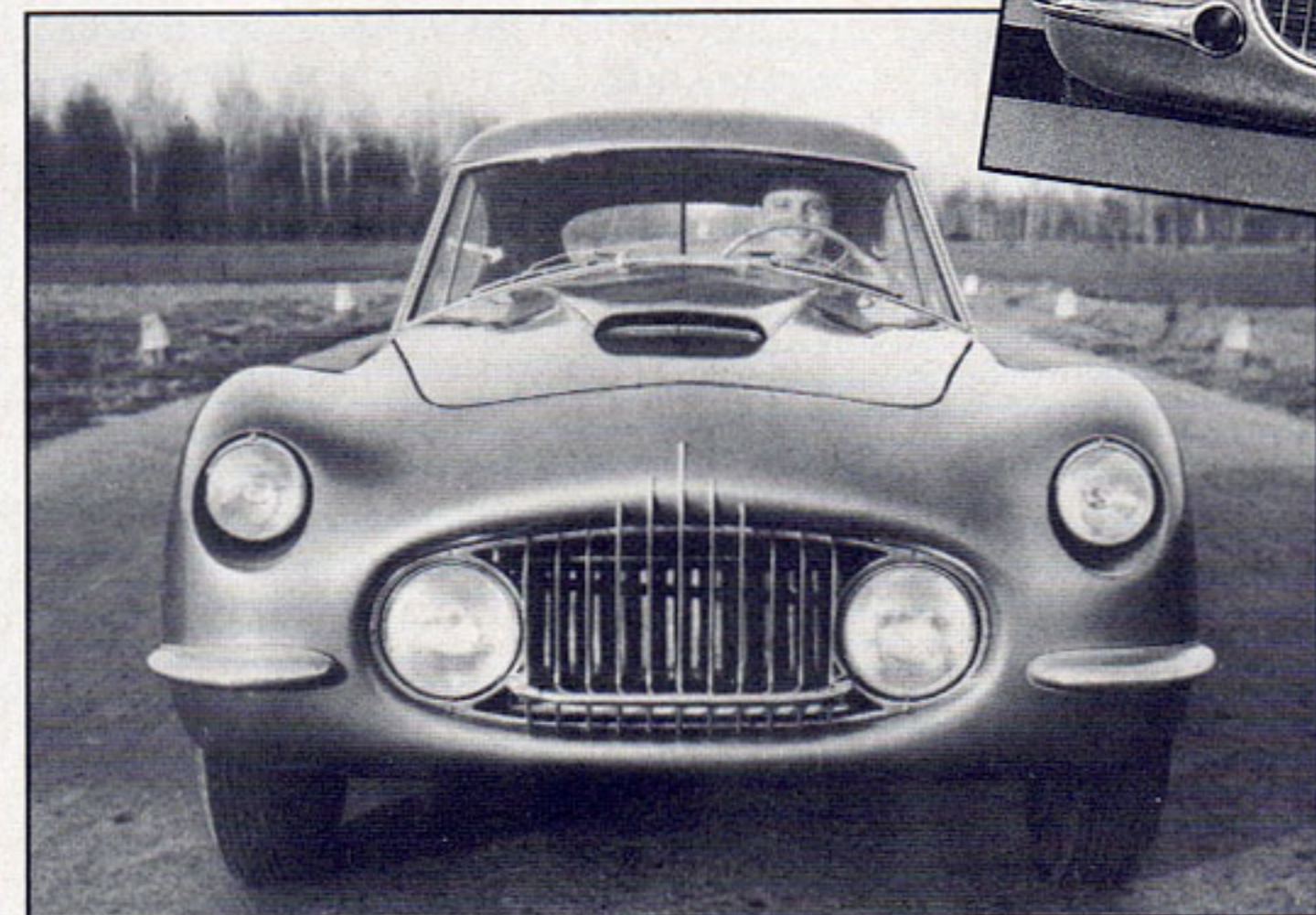
Mit dieser zweiten Serie entfernte sich Touring stilistisch vom „Villa d' Este“, der den ganzen Charme der Vorkriegs-Alfas ausstrahlte.

Als Touring 1956 die dritte und letzte Serie (Tipo 3) des Super Sprint vorstellte, brachen auch stilistisch schon die 60er Jahre an (siehe *Motor Klassik*-Vergleichsexemplar). Der Super Sprint der letzten Serie hat mit seiner geglätteten Schnauze, den flächigen Flanken und den großen Fenstern schon sehr viele Stilmerkmale der von Bertone gestylten Giulietta Sprint (und mehr noch des von Pininfarina gezeichneten Giulietta Spider).

Deren Erscheinen bedeutete schließlich das Ende des hierzulande 24 980 Mark (1957) teuren, gegenüber einem 300SL nur rund 4000 Mark preisgünstigeren 1900 Sprint. Die Alfisti kauften sich fortan das neue, kleinere, 36 Prozent billigere und handlichere Auto. 1958 wurden noch 15 der hübschen Super Sprint hergestellt, 1959 gab es eine letzte Zuckung mit sechs 1900-Limousinen mit Alfa-Serienkarosserie dann war Schluß.

## Fiat

Das Spielzeug der Ingenieure“ – so bezeichnet Graham Robson den Fiat 8V in seinem 1984 erschienenen Buch „The Fiat Sports Cars“ den „Otto Vu“ (italienisch für Acht Vau). „Das Auto, Motor und Sport“ sah die Sache in dem Bericht über den Genfer Salon 1952 deutlich erster: „Nachdem Fiat als letzte der drei großen italienischen Firmen zum Sportwagenbau zurückgekehrt ist, läßt sich auf



Nur die ersten 34 Fiat 8V hatten die links im Bild gezeigte Schnauze. Noch 1952 wurde die Frontpartie, wie auf dem Prospekt ersichtlich, mit „Chinesen-Augen“ geändert.

diesem Gebiet unschwer eine rasche Fortentwicklung voraussagen. Alfa Romeo muß einiges tun, um mit dem schönen 1900 C den Vorsprung zurückzugewinnen, den Lancia mit dem Aurelia GT erungen hat, und Fiat als größter italienischer Konzern muß seinem V8 von Hause aus viel mitgeben, wenn er mit den beiden mithalten soll.“ Beide haben recht.

„Das Auto, Motor und Sport“ hat – vorausschauend – eine schöne Motivation für diese *Motor Klassik*-Titelgeschichte geliefert, und Graham Robson hat den V8 – rückblickend – richtig eingestuft. Denn – leider – ist der erste und bis heute einzige Fiat-Sportwagen mit Achtzylinder V-Motor nie über das Stadium eines Versuchswagens, eines Spielzeugs für die Fiat-Ingenieure herausgewachsen.

Nur 114 fahrbare Exemplare wurden auf die rund 120 in der Fiat-Versuchsabteilung hergestellten Fahrgestelle gebaut. Die meisten Wagen (nach Angaben des holländischen Fiat-Experten Wim Oude Weernik rund 90 Stück) bekamen damals die Original-Fiat-Karosserie, wie auf diesen Seiten gezeigt.

Der Rest wurde von Vignale, Zagato und Ghia eingekleidet. Einige der 8V-Karosserien wurden sogar von ihren Besitzern demontiert und nachträglich durch Einzelanfertigungen, in der Mehrzahl von Zagato, ersetzt.

So ist auch zu erklären, daß nach Aufstellungen des *Registry of Italian Oddities* (3205 Valley Vista Road, Walnut Creek, CA 94598, USA) heute noch 27 Zagato Coupés, elf Ghia Coupés und sechs Vignale 8V bekannt sind. Daneben sollen noch 22 Wagen mit Original Berlinetta-



## Reinhold Messner und seine Rolex überleben, wo Leben unmöglich scheint.

Wenn man einen Bergsteiger fragt, wen er für den erfolgreichsten lebenden Alpinisten hält, fällt fast automatisch der Name Reinhold Messner.

Reinhold Messner fordert ein Bergsteigen „by fair means“: keine Sauerstoffgeräte, keine Bohrhaken, keine Hochträger.

„In unserer Zeit hat die Technik das Klettern überholt“, sagt er. „Doch ich will mit meinen eigenen Kräften klettern, mit meinen Ängsten und Hochgefühlen.“

Reinhold Messner bestieg als erster den Mount Everest ohne Sauerstoffgeräte. Im absoluten Alleingang erklimm er den Gipfel

des Nanga Parbat. Den K 2, den zweithöchsten Berg der Welt, bezwang er in einer Kleinexpedition mit Michel Dacher in Rekordzeit.

1980 wagte Reinhold Messner etwas, was andere „Wahnsinn“ nannten: den Everest-Aufstieg von Norden, von Tibet aus. Im Alleingang. Und das unter den ungünstigen Witterungsbedingungen der Monsunzeit.

Tagelang kletterte Messner in der Todeszone. Ohne Sauerstoffgeräte, ohne Partner, ohne einheimische Träger, ohne die Hoffnung, gerettet werden zu können.

Doch auf seine Rolex Oysterquartz wollte und konnte er auch

diesmal nicht verzichten. „Ohne eine genaue und absolut zuverlässige Uhr da oben zu sein, das wäre Wahnsinn“, sagt Reinhold Messner. „Meine Rolex ist eine Lebensversicherung, wenn es ums rechtzeitige Biwak, die Gipfelrast oder den nächtlichen Aufbruch geht. Das alles erfordert ein exaktes Timing. Und für mich gibt es keine bessere Uhr.“

Reinhold Messner und seine Rolex – beide funktionieren auch in 8848 m Höhe, bei 40 Grad unter Null und ohne künstlichen Sauerstoff ausgezeichnet.



DER ROLEX OYSTERQUARTZ DATEJUST CHRONOMETER. IN STAHL MIT GOLD KOMBINIERT ODER EDELSTAHL. MIT EINBEZOGENEM ARMBAND. ROLEX UHREN GMBH, BAHNHOFSTRASSE 1-9, 5000 KÖLN 1. SCHREIBEN SIE UNS. WIR SENDEHN IHNEN PROSPEKTE.







re wurden gebaut), so daß die Aurelia bedenkenlos als völlig neues Design-Muster gelten konnte.

In ihrer Karriere über sechs Serien machte die GT-Version der Aurelia ein ständiges Wachstum durch. Die Karosserie der ersten beiden Serien bis 1953 war 4280 Millimeter lang, die 3. bis 6. Serien maßen mit anderen Stoßstangen und trotz kürzerem Radstand (2650 statt 2660 Millimeter) 4370 Millimeter.

Die Maschine wurde laufend stärker. Die erste Serie brachte 75 PS bei 4500/min auf die Hinterräder, bei der 2. Serie waren es schon 80 PS bei 5000/min. Der große Schritt vorwärts kam bei der 3. Serie. Die Aurelia hieß mittlerweile B20 GT 2500 und hatte einen Sechszylinder mit 2451 cm<sup>3</sup> unter der Haube, der in der 3. und 4. Serie 118 PS bei 5300/min lieferte (in der 5. Serie: 110 PS, in der 6. Serie: 112 PS). Für die anspruchsvolle Technik der Aurelia – neben dem aufwendigen Motor gab es Raffinessen wie die Transaxle-Bauweise und ab der 3. Serie eine DeDion-Hinterachse – mußten die Lancia-Kunden tief in die Tasche greifen: 1951 kostete die Aurelia B20 GT rund 2 600 000 Lire, hierzulande waren 27 470 Mark (1954) fällig.

Dafür gab es allerdings ein Auto, das sich ohne große Veränderungen auf Rennstrecken tapfer schlug und die Konkurrenz häufig sogar deklassierte. Im Jahr

ihrer Vorstellung gewann die Aurelia bei den 24 Stunden von Le Mans die GT Klasse bis 2000 cm<sup>3</sup>, bei der Mille Miglia fuhren Giovanni Bracco und Umberto Maglioli einen sensationellen zweiten Platz hinter dem viel stärkeren Ferrari 4400 von Luigi Villorosi heraus. 1952 gewann eine Aurelia die Rallye Sestriere, und im Juni stand Aurelia-Fahrer Felice Bonetto bei der Targa Florio auf dem höchsten Podest.

1954 war ein Aurelia-Sieg bei der Rallye Monte Carlo fällig, Gesamtsieg bei der Rallye-Sestriere, 1955 wieder Gesamtsieg bei der Sestriere-Rallye, und selbst 1958, im letzten Produktionsjahr, gewann eine Aurelia GT die Rallye Akropolis – mit Gigi Villorosi hinter dem Lenkrad. Dazu kommt eine lange Liste von Klassensiegen – bei fast jedem Rennen, bei dem die Aurelia antrat, war sie erfolgreich.

Kein Wunder, daß sich auch die Prominenz gern mit dem hübschen Auto aus Turin schmückte. Prinz Rainer von Monaco hatte einen, und sogar Gary Cooper ließ sich mit einem B24 fotografieren. Der B24, das war die Spider-Version der Aurelia, von Pininfarina 1954 mit leichter Hand schwingvoll gezeichnet. Die italienische Zeitung „Motore“ bejubelte das Auto als „comodo, veloce, elegante“ (bequem, schnell, elegant). Dennoch verkaufte Lancia keine 100 Exemplare – das ist aber eine andere Geschichte.

## Quellen & Informanten

### Die Clubs:

- Club klassischer Alfa Romeo Fahrzeuge e.V., H.J. Jaspert, Untere Lichtenplatzer Straße 83, 5600 Wuppertal 2, Telefon (02 02)62 21 21;
- Alfa Classic Club e.V., Jürgen Kummer, Sauerbruchstraße 31, 5657 Haan/Rhld., Telefon (0 21 29)5 20 47;
- Alfaclub e.V., H.J. Döhren, Postfach, 6531 Guldental, Telefon (0 67 07)5 31;
- Alfa Romeo Club Freiburg e.V., Bernd Tritschler, Hurstweg 35, 7800 Freiburg, Telefon (07 61)44 33 30;
- Alfa Romeo 1900 Register, Peter Marshall, Mariners, Courtlands Av., GB-Esher, Surrey, KT10 9HZ, England;
- Fiat Raritäten Club e.V., Am Teimenort 18, 4630 Bochum 7, Telefon (02 34)23 03 01;
- Lancia Club Deutschland e.V., Sekretariat, Am Eichwald 8, 6350 Bad Nauheim 5, Telefon (0 60 32)8 28 27;

### Die Spezialisten:

- Alfa**
- D. Spriesterbach, Am Obersthof 5, 4030 Ratingen 6, Telefon (0 21 02)6 75 56;
  - Peter Marshall, Adresse siehe oben;

### Fiat

- Edoardo Tenconi, 52, Viale F.lli Casiraghi, I-20099 Sestoban Giovanni, Milan, Italien;

### Lancia

- Peter Bazille, B&F Touring-Garage, Hauptstraße 105, 5210 Troisdorf-Spich, Telefon (0 22 41)4 63 77;

### Die Literatur

- Alfa Romeo 1910-1982, Sergio Puttini/Luigi Fusi, Automobilia, Mailand 1982;
- Alfa Romeo 1900 Sprint, Edizioni della Libreria dell'Automobile, Mailand;
- Alfissimol, David Owen, Osprey Publishing, London;
- Touring Superleggera, Carlo Anderloni/Angelo Anselmi, Edizioni della Libreria dell'Automobile, Mailand, 1983;
- Lancia, 1907-1983 und Catalogue Raisonné, Alfio Manganaro/Ferruccio Bernabo, Automobilia, Mailand, 1983;
- Fiat Sports Cars from 1945 to the X 1/9, Graham Robson, Osprey Publishing, London, 1984;

### Die Wagen:

- Alfa Romeo 1900 SS, 3. Serie, Fahrgestell-Nummer 1900 10140, Baujahr 1955, Besitzer: Roberto Ravetta, Corvino San Quirico, Italien;
- Fiat 8V, Fahrgestell-Nummer 103, Baujahr 1952, Besitzer: Edoardo Tenconi, Mailand;
- Lancia Aurelia B20 GT 2500, IV. Serie, Fahrgestellnummer B20-3314, Baujahr 1954, Besitzer möchte nicht genannt werden.

**Anmerkung:** Ein Motor Klassik-Vergleich kann kein direkter Vergleich der zufällig für die Fotos rekrutierten Exemplare sein, sondern lediglich ein Vergleich der durch die Foto-Autos repräsentierten Typen, weil Motor Klassik bei der Auswahl der Testwagen vielfach auf Zufälle angewiesen ist, was deren Baujahr und Zustand betrifft.

# T

## Preise

# Alfa

Wie viele Touring-Coupés vom Alfa 1900 gebaut wurden, weiß kein Mensch genau. Bei Touring gibt es keine Unterlagen, und Alfa hat zwar ein Verzeichnis, wie viele 1900 C-Fahrgestelle gebaut, nicht aber, wie viele davon an welche Karosseriefirmen geliefert wurden. Übrigens bezieht sich das C nur auf das Fahrgestell, es steht für „corto“ – kurz – und bezeichnet den Plattformrahmen des 1900 S und 1900 SS mit 2500 Millimetern Radstand anstelle der 2630 Millimeter der Limousine. Die in der Literatur verwendeten Typenbezeichnungen 1900 CS/CSS hat es offiziell nie gegeben, sie werden aber immer wieder verwendet.

Jedenfalls taucht die Bezeichnung häufiger auf als echte Coupés auf dem deutschen Markt. Hierzulande dürften keine 20 der 1900er mit der Superleggera-Karosserie existieren. Experten schätzen, daß es in Italien von den insgesamt 1803 auf dem Corto-Fahrgestell gebauten Coupés keine 20 Prozent mehr gibt. Die Chance, ein solches Auto zu finden, ist hierzulande also gleich Null, in Italien sehr gering. Trotz der relativ kleinen Zahl an 1900 Coupé-Überbleibseln liegt der Preis noch in vertretbaren Regionen. In der Kategorie zwei gelten rund 35 000 Mark als Einstandspreis, Dreier-Exemplare gibt es für rund 20 000 Mark und für Vierer-Coupés sind rund 12 000 Mark zu kalkulieren.

# Fiat

Hat Ihnen der Fiat 8V aus der Titelgeschichte gefallen? Wollen Sie einen kaufen? Vergessen Sie's.

Von den in der Literatur erwähnten 114 gebauten Otto Vu sind dem Register (Anschrift siehe Historie 8V) rund 70 Autos bekannt, in allen Zustandsformen. Und alle sind in festen Händen.

Eine geringe Chance, an eines der bildschönen Coupés zu gelangen, existiert allerdings. Der tödlich verunglückte Rennfahrer Lorenzo Bandini soll – so Gerüch-

# echnik • Fakten

te – in den 50er Jahren einige 8 V gekauft haben, die Zylinderköpfe mit Ferrari-Signet verziert und die Wagen unwissenden Amerikanern als Ferrari angedreht haben. Suchen Sie doch einmal einen Ferrari in den Staaten – vielleicht finden Sie einen Fiat.

# Lancia

Was in Sachen Preise für den Alfa gilt, kann grundsätzlich auf den Lancia Aurelia B20 GT übertragen werden – mit einer Ausnahme: Es gibt Unterlagen über die hergestellten Stückzahlen. Von der ersten Serie verkaufte Lancia 490 Exemplare, die zweite Serie brachte es auf 731 Stück, dritte Serie: 720 Stück, vierte Serie: 1000 Stück, fünfte Serie: 299 Stück, die letzte Serie erreichte 621 Exemplare, macht summa summarum: 3861 Lancia Aurelia B20 GT.

Rund 100 fahrbereite Aurelia GT sind bekannt, an restaurierungswürdigen Stücken dürften vielleicht noch 400 Stück versteckt sein. Und diese Restaurierungsobjekte sind nicht in Italien, sondern in Frankreich, England und hierzulande zu finden. In den letzten zwei Jahren haben die Preise deutlich angezogen, die Oldtimer-Enthusiasten haben realisiert, daß sich mit der Aurelia prima historische Rennen und Rallyes bestreiten lassen. Die Kategorien und ihre Preise: Kategorie zwei: 35 000 Mark, Kategorie drei: 20 000 Mark, Kategorie vier: 12 000 Mark.

## Zustandskategorien

### Vom Schrott zum Concours-Auto

**Kategorie 5:** nicht fahrbereit, nicht komplett, aber restaurierungswürdig, eventuell nur als Teileträger geeignet.

**Kategorie 4:** nicht fahrbereit, restaurierungsbedürftig, komplett, Durchrostungen, mechanische Schäden, ohne TÜV.

**Kategorie 3:** fahrbereit mit technischen und/oder optischen Mängeln, TÜV-Abnahme ohne Vorarbeiten möglich, vollständig mit Abstrichen bei der Originalität (beispielsweise Teppichmaterialien, Außenspiegel), nicht dringend restaurierungsbedürftig – die meisten unter der Kategorie 2 angebotenen Autos fallen unter diese Einstufung.

**Kategorie 2:** Sehr guter Zustand, nicht makellos, vor maximal drei Jahren durchgeführte Restaurierung mit Originalteilen oder originalgetreuen Teilen, oder sehr guter Originalzustand (Abstriche sind in diesem Fall zu tolerieren), neuer TÜV, der Zustand dieser Kategorie entspricht einem gepflegten, ein bis zwei Jahre alten modernen Gebrauchtwagen.

**Kategorie 1:** makellos, in allen Teilen originalgetreu oder original, potentieller Concours-Gewinner.

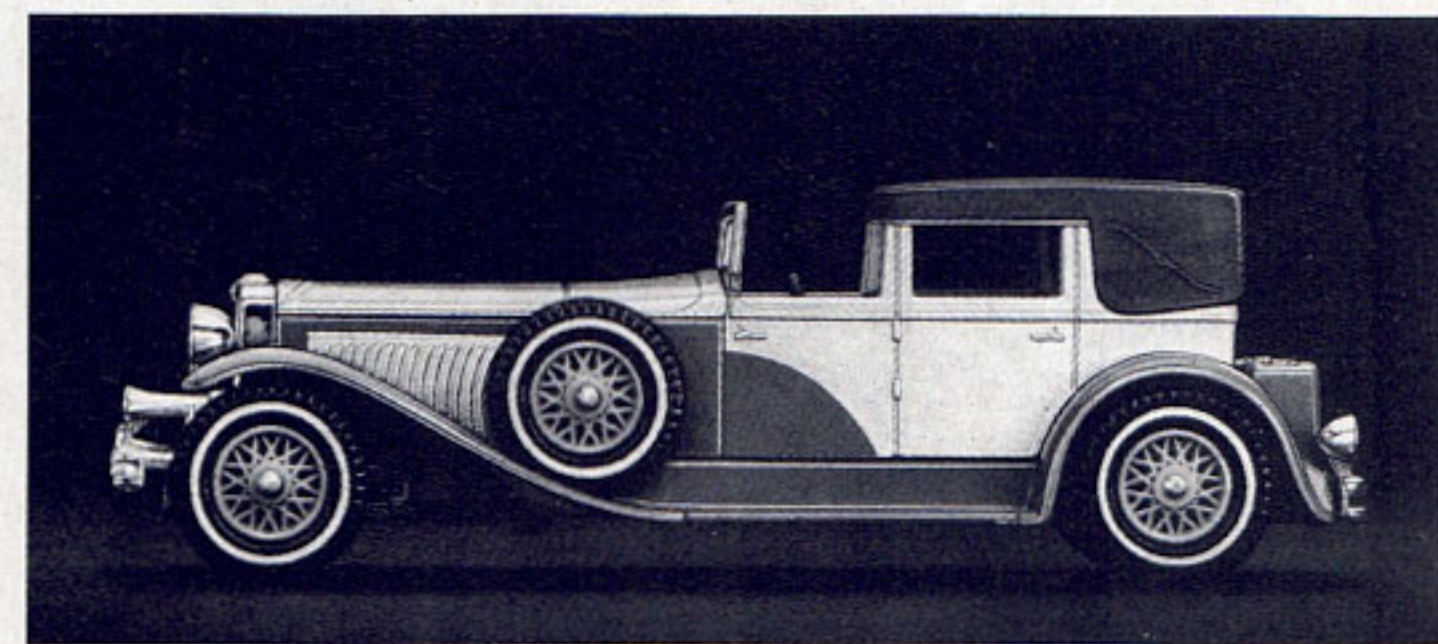
Sammeln mit Stil:



## WARUM SOLLTEN DIE KOSTBARSTEN DINGE DIESER WELT NUR FÜR WENIGE ZU HABEN SEIN?

Exquisiter Geschmack hat seinen Preis. Und manch kostbares Stück bleibt für immer unerschwinglich. Der hochkarätige Düsenberg Modell J aus der Serie Matchbox Models of Yesteryear schafft hier Abhilfe. Er galt als Wagen für Kenner, die – wie Clark Gable – das Außergewöhnliche liebten. Erstand man ihn einst für \$ 13.000, so ist er heute für \$ 800.000 kaum mehr zu erwerben. Trotz des verlockenden Dollarkurses empfehlen wir allen Liebhabern, nicht länger auf ein Original zu warten. Denn ein miniature gibt es ihn ein wenig günstiger. Bei den Matchbox Models of Yesteryear.

Sie sind seit 30 Jahren begehrte Sammlerstücke mit steigendem Wert. Die Jahreskollektion umfaßt 33 Modelle. Mit ihnen ließen sich die kostbarsten Dinge künftig ein wenig gerechter verteilen.



## MODELS OF YESTERYEAR

Ich bitte um Aufnahme in den Yesteryear Club. Bitte schicken Sie mir kostenlos das Kollektionsverzeichnis, den Bezugsquellennachweis mit telefonischer Bestellmöglichkeit und regelmäßige Informationen. Schreiben Sie an das Yesteryear Sammlerzentrum, Mk 4, Postfach 1463, 6453 Seligenstadt.



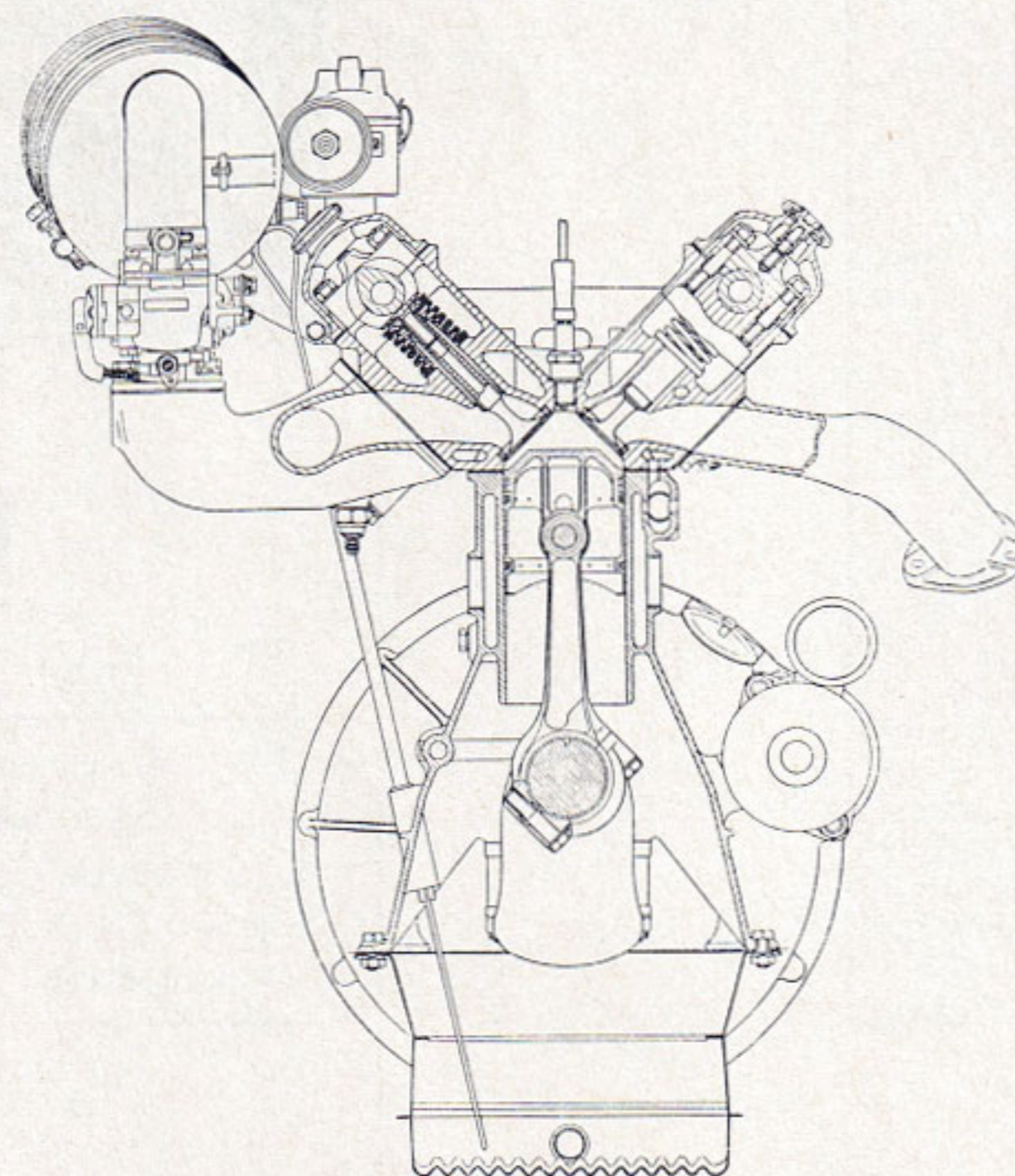
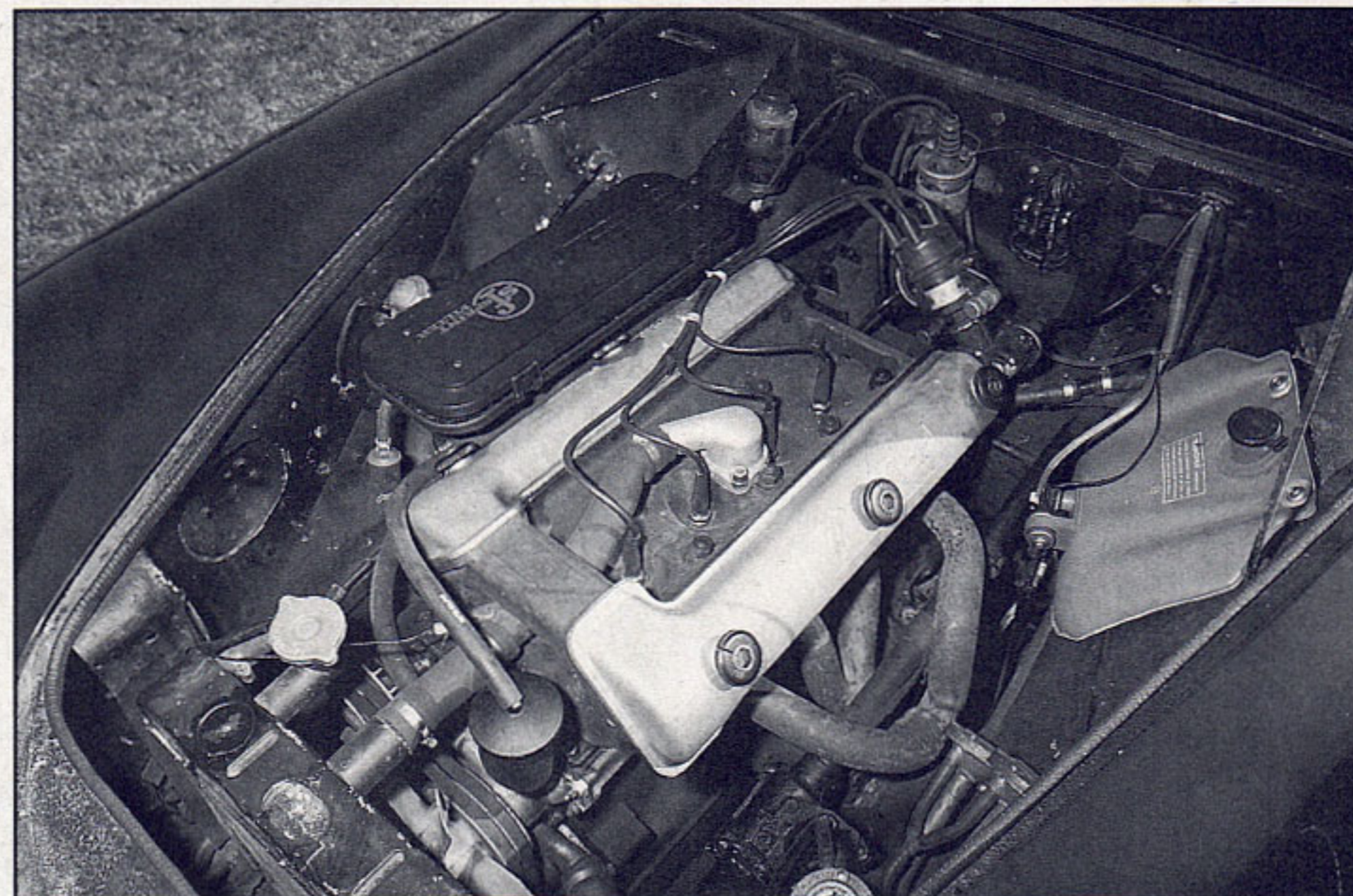
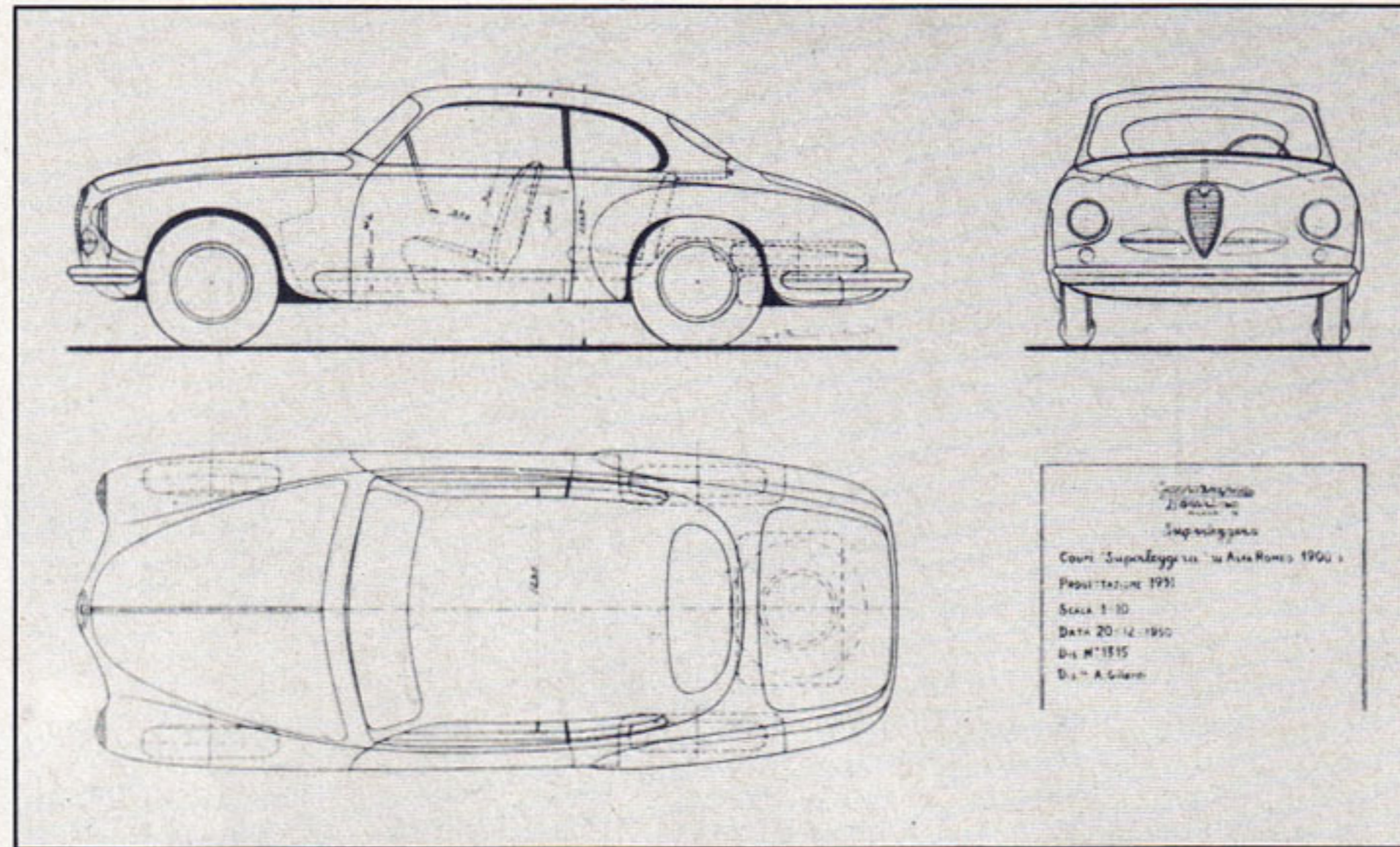
# T echnik • Fakten

## Daten

### Daten & Fakten

#### Alfa Romeo 1900 Super Sprint<sup>1)</sup>

**Motor:** Vierzylinder-Otto-Reihenmotor, wassergekühlt, hinter der Vorderachse längs eingebaut, Bohrung x Hub 84,5 x 88 mm (82,55 x 88,0 mm), Hubraum 1975 cm<sup>3</sup> (1884 cm<sup>3</sup>), Verdichtung 8,0:1 (7,75:1), Leistung 125 PS bei 6000/min, Werksangabe: 115 PS bei 5500/min (100 PS bei 5500/min), max. Drehmoment 16 mkg bei 3700/min (14,4 mkg bei 3000/min), spezifische Leistung 63,2 PS/Liter (53,1 PS/Liter). **Motor-konstruktion:** Graugußblock, geschmiedete Kurbelwelle mit vier Hauptlagern, Aluminium-Kolben, zwei obenliegende Nockenwellen, Antrieb über Kette, im Zylinderkopf hängende Ventile, 90° Ventilwinkel, Druckumlaufschmierung, Ölinhalt 6,5 Liter, Gemischaufbereitung über zwei Solex 40 P II Doppelvergaser (ein Weber Doppelvergaser 40 DCA 3), elektrische (mechanische) Benzinpumpe. **Kraftübertragung/Getriebe:** Hinterradantrieb über Kardanwelle, Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Fünfganggetriebe (Vierganggetriebe), ab Serie 3 mit Mittelschaltung, Getriebeübersetzungen I: 2,565 (3,28), II: 1,716 (2,19), III: 1,266 (1,488), IV: 1,00 (1,00), V: 0,85 (-), R: 3,060 (3,61), Achsübersetzung: 4,55 (wahlweise 4,10 und 5,12). **Karosserie/Fahrwerk:** zweiseitige Coupé-Karosserie aus Aluminium auf Stahlrohrhilfsrahmen, Hilfsrahmen auf Plattformrahmen geschweißt, vorne Einzelradaufhängung an Trapez-Dreiecksquerlenkern mit Schraubfedern, Teleskopstoßdämpfer, Torsions-Stabilisator, hinten Starrachse mit Schraubfedern, Längsschubarmen und Stabilisator-Dreieck, Teleskop-Stoßdämpfer; Bremsen: hydraulisch betätigte Trommelbremsen rundum, Turbokühlung (Bremskühlung durch umlaufende Rippen), Lenkung: Schnecken-Rollen-Lenkung; Räder, Reifen: Borrani Drahtspeichenräder mit Aluminiumfelgen, Reifendimension 165-400. **Maße und Gewichte:** Länge/Radstand: 4475/2500 mm (4405/2500 mm), Breite/Höhe: 1610/1325 mm (1630/1350 mm), Spur vorn/hinten 1325/1325 mm, Leergewicht (trocken): 1000 kg (1050 kg), Leistungsgewicht: 8,4 kg/PS (10,5 kg/PS). **Fahrleistungen<sup>2)</sup>:** Beschleunigung: 0-60 km/h: 7,0 sec. (5,0 sec.), 0-80 km/h: 10,0 sec. (8,7 sec.), 0-100 km/h: 14,0 sec. (14,0 sec.), 0-140 km/h: 28,4 sec. (28,7 sec.), Höchstgeschwindigkeit: 188 km/h (178,5 km/h), Testverbrauch: 12-15 l/100 km.



## Alfa

Kurz vor Weihnachten des Jahres 1950 entstand die endgültige Zeichnung für das Alfa 1900 Coupé (Serie 1) bei Touring. Der imposante Vierzylindermotor mit den zwei obenliegenden Nockenwellen demonstriert schönste Motoren-Architektur von Alfa Romeo.

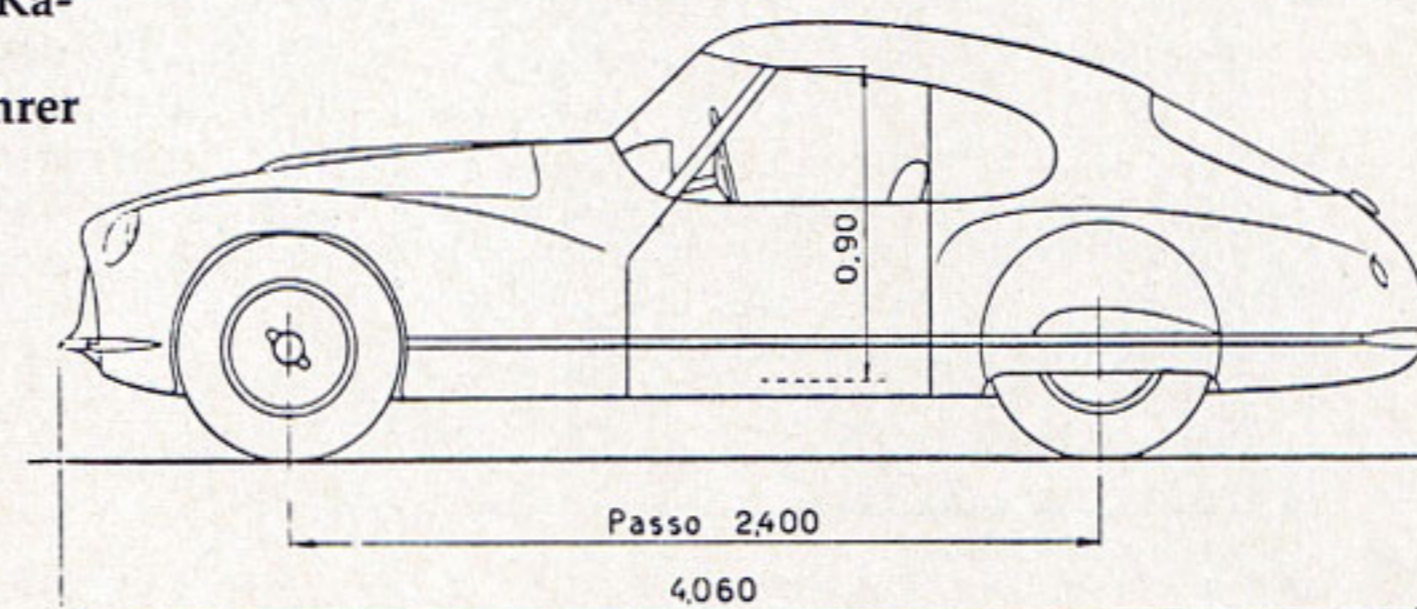
### Daten & Fakten

#### Fiat 8V

**Motor:** V8-Ottomotor, Zylinderwinkel 70°, wassergekühlt, hinter der Vorderachse längs eingebaut, Bohrung x Hub 72 x 61,3 mm, Hubraum 1996 cm<sup>3</sup>, Verdichtung 8,5:1, Leistung 110 PS bei 6000/min, max. Drehmoment 14,9 mkg bei 3600/min, spezifische Leistung 55,1 PS/Liter. **Motor-konstruktion:** Leichtmetallblock, geschmiedete Kurbelwelle mit drei Hauptlagern, Aluminium-Kolben, zentrale Nockenwelle, über Kette angetrieben, in den Leichtmetallzylinderköpfen hängende Ventile, Antrieb über Stoßstangen und Kipphebel, Druckumlaufschmierung mit Zahnradpumpe und vor dem Wasserkühler im Wagenbug angeordnetem separatem Ölkühler, Ölinhalt 5,5 Liter, Gemischaufbereitung über zwei Weber Doppel-Fallstromvergaser 36 DCF 3, ab Typ 104003 drei Doppelvergaser, Membran-Benzinpumpe, Kühlmittelinhalt: 10 Liter. **Kraftübertragung/Getriebe:** Hinterradantrieb über Kardanwelle, Einscheiben-Trockenkupplung, Vierganggetriebe, II, III, IV. Gang synchronisiert, Mittelschaltung, Übersetzungen: I: 2,694, II: 1,768, III: 1,257, IV: 1,00, R.: 2,72, Hinterachse: 4,44 und 4,1. **Karosserie/Fahrwerk:** zweiseitige, selbsttragende Ganzstahl-Coupé-Karosserie, aus zwei übereinander zusammengeschweißten Blechschalen bestehend und auf Rohrrahmen geschweißt, c<sub>w</sub>-Wert: 0,30, Stirnfläche 1,53 m<sup>2</sup>; vorne Einzelradaufhängung an Trapezquerlenkern und gekapselten Schraubfedern, Teleskopstoßdämpfer, Querstabilisator, hinten Einzelradaufhängung an Trapezquerlenkern und gekapselten Schraubfedern, Teleskopstoßdämpfer, Querstabilisator, Bremsen: hydraulisch betätigte Trommelbremsen rundum, Gesamtbremsfläche 1245 cm<sup>2</sup>, mechanische Handbremse auf die Kardanwelle wirkend, Lenkung: Schnecken-Rollen-Lenkung; Räder, Reifen: Borrani Drahtspeichen-Räder mit Rudge-Verschlüssen, Reifendimension 165 x 400. **Maße und Gewichte:** Länge/Radstand: 4060/2400 mm, Breite/Höhe: 1500/1290 mm, Spur vorn/hinten: 1290/1290 mm, Leergewicht (trocken): 930 kg, fahrfertig: ca. 997 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1137 kg, Leistungsgewicht: 8,45 kg/PS. **Fahrleistungen<sup>1)</sup>:** Beschleunigung: 0-60 km/h: 4,8 sec, 0-90 km/h: 8,4 sec, 0-100 km/h: 10,6 sec, 0-150 km/h: 21,8 sec, Höchstgeschwindigkeit: 186 km/h, Benzinverbrauch 14-18 Liter/100 km.

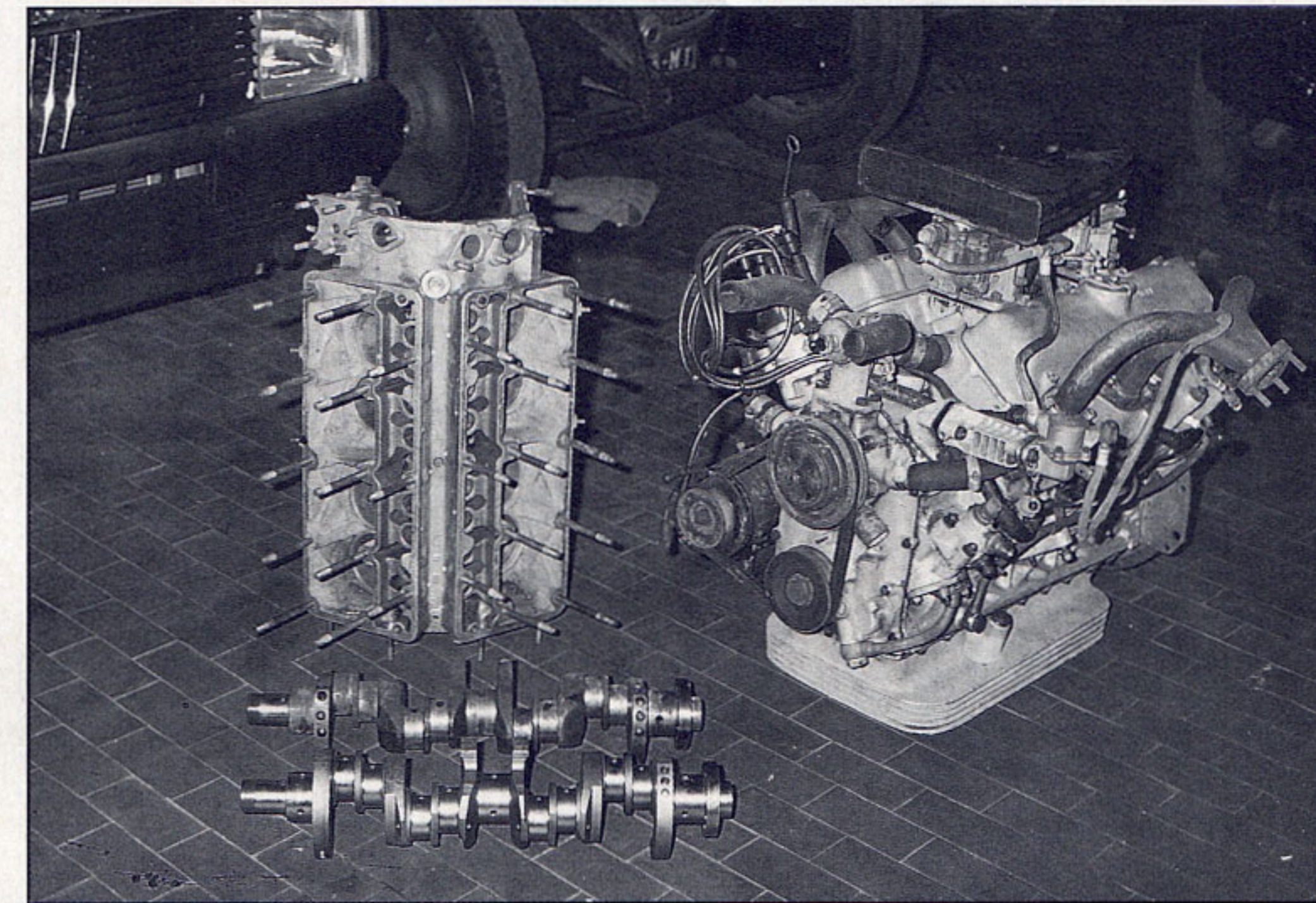
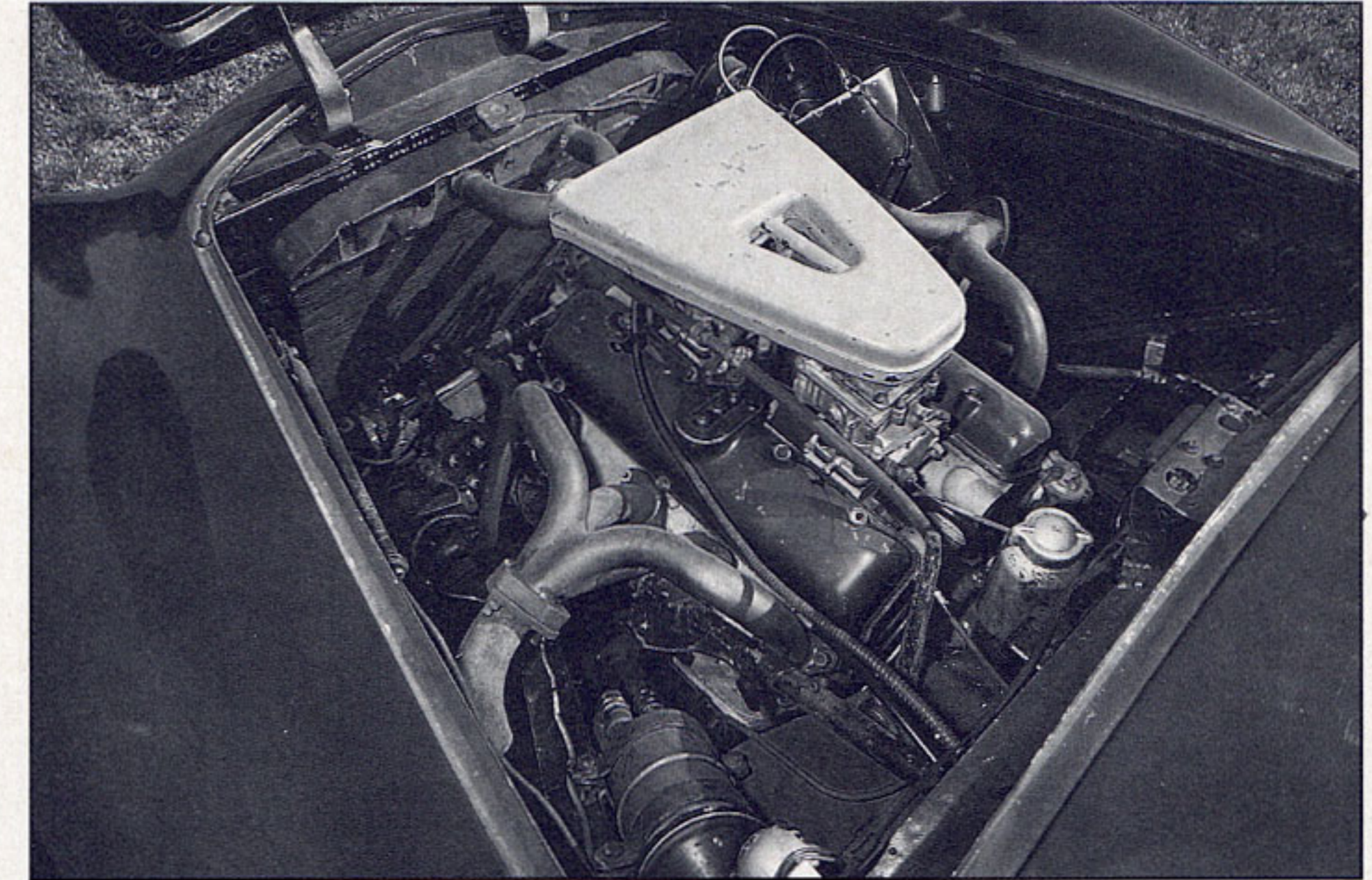
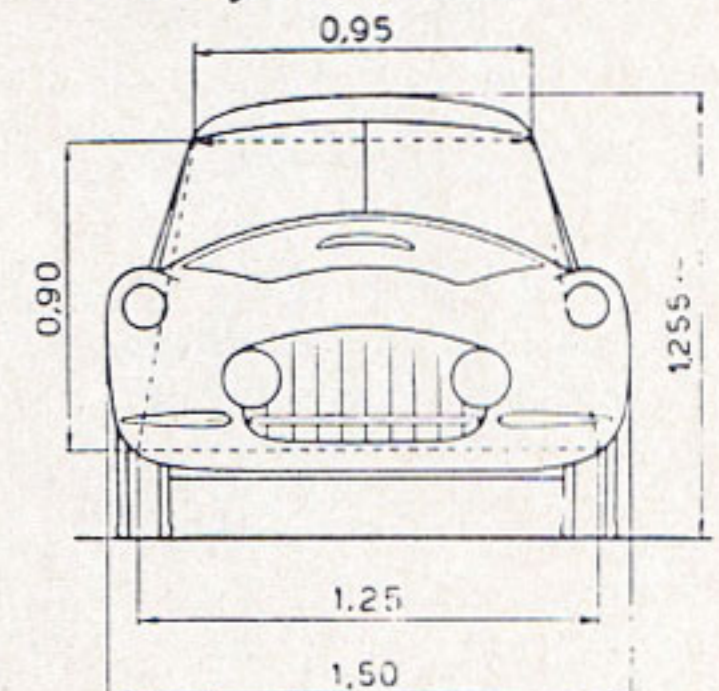
<sup>1)</sup>Angaben aus „Motor Revue“

Der windschlüpfigen Fiat-Karosserie wird ein c<sub>w</sub>-Wert von 0,30 nachgesagt, bei ihrer Gestaltung half das Polytechnikum in Turin.

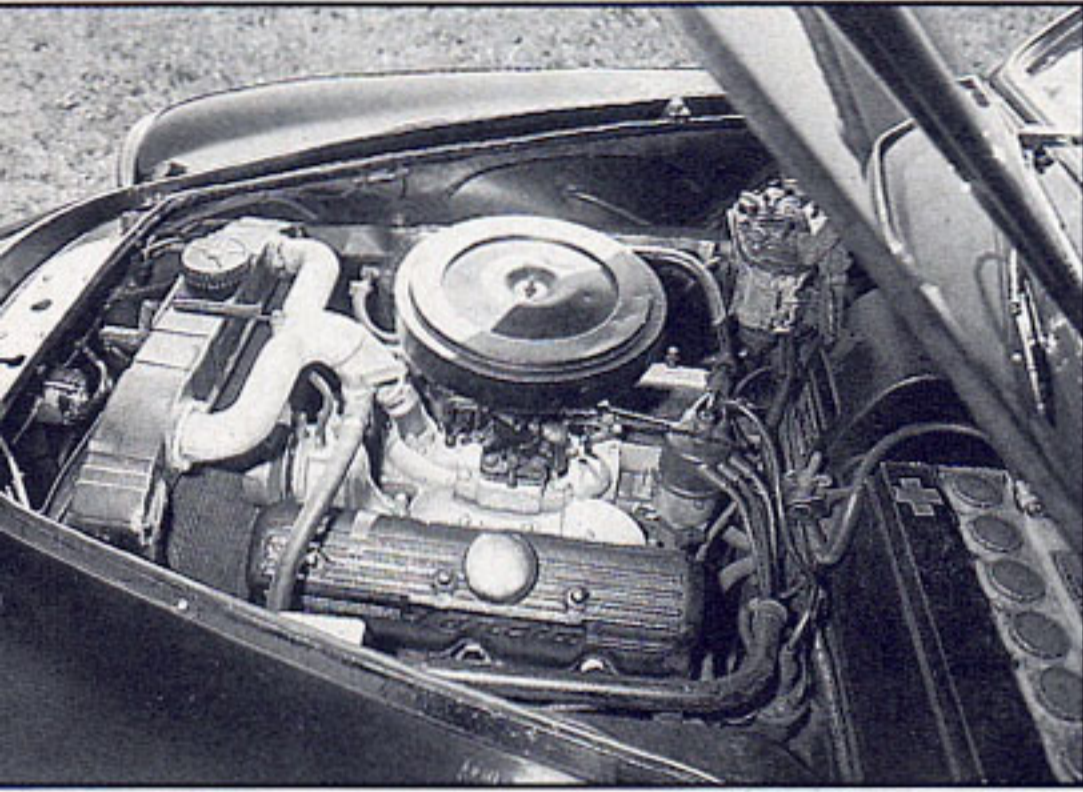
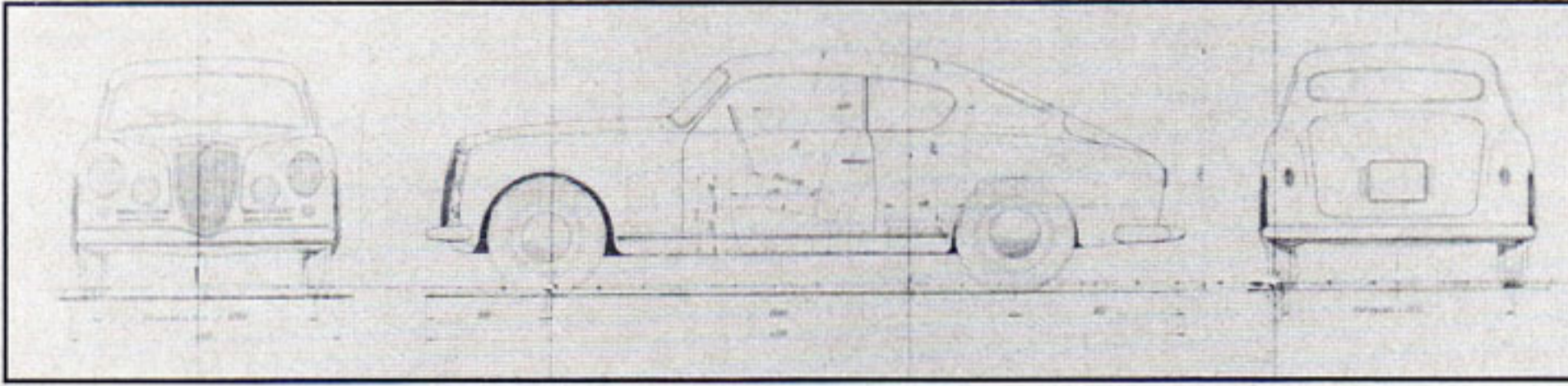


## Fiat

Um den V8 in dem engen 8V-Motorraum unterzubringen, mußten die Fiat-Techniker die Maschine äußerst kompakt bauen, das untere Foto demonstriert die raumökonomische Motoren-Bauweise mit 70°-Zylinderwinkel. ▷

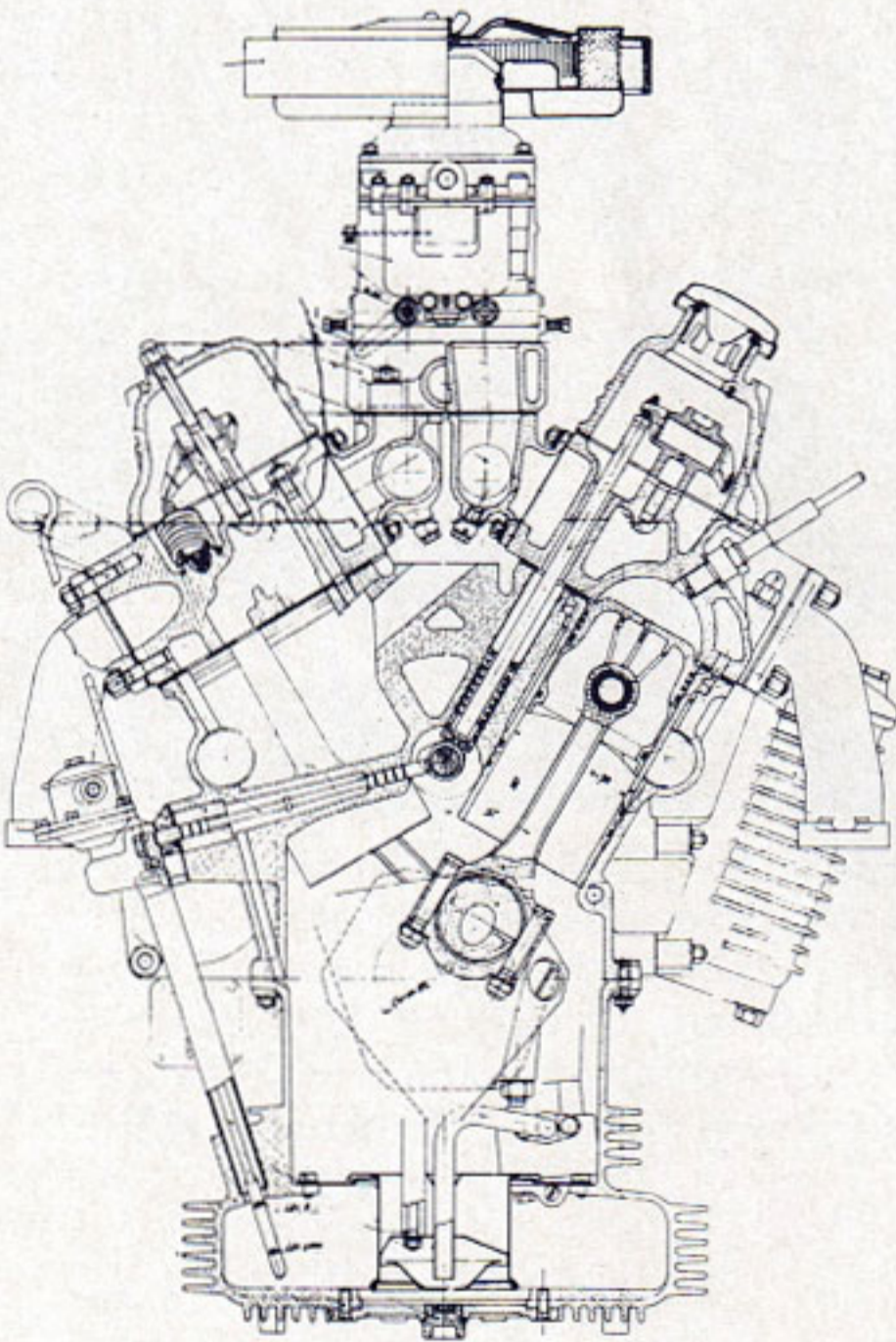






Die obere Zeichnung verdeutlicht die harmonische Form der Lancia-Karosserie, in der es für den kompakten Sechszylinder in V-Anordnung genügend Platz gibt.

# Lancia



Lancia-Sechszylinder im Querschnitt: Kaum ein anderer Motor hat einen so komplizierten Ventiltrieb.

## Daten & Fakten

### Lancia Aurelia B20<sup>1)</sup>

**Motor:** V6-Ottomotor, Zylinderwinkel 60°, wassergekühlt, hinter der Vorderachse längs eingebaut, Bohrung×Hub: 78×85,5 mm (72×81,5 mm), Hubraum 2451 cm<sup>3</sup> (1991 cm<sup>3</sup>), Verdichtung 8,0:1, Leistung 118 PS bei 5000/min (75 PS bei 4500/min), max. Drehmoment 18,7 mkg bei 3500/min (13 mkg bei 2800/min), spezifische Leistung 48,5 PS/Liter (37,7 PS/Liter). **Motorkonstruktion:** Motorblock und Zylinderköpfe aus Aluguß, Zylinder als nasse Büchsen eingesetzt, Kurbeltrieb in Boxer-Anordnung (je Pleuel ein eigener Zapfen), Kurbelwelle aus Vollmaterial gedreht, vierfach gelagert; geschmiedete Alukolben, zentrale Nockenwelle mit Kettenantrieb und hydraulischem Kettenspanner, Querstromzylinderköpfe mit V-förmig diagonal angeordneten Ventilen (52°), Betätigung über Stößelstange und Kipphebel, Druckumlaufschmierung mit 4,5 Liter Ölinhalt, Gemischaufbereitung über einen Weber-Doppel-Fallstromvergaser 40 DCZ 5 (zwei Weber 32 DR 7 SP), mechanische Membran-Benzinpumpe. **Kraftübertragung/Getriebe:** Hinterradantrieb über geteilte Kardanwelle mit Mittellager, Transaxle-Bauweise mit verblockter Getriebe-Differentialeinheit an der Hinterachse, Viergang-Getriebe (1. Gang unsynchronisiert), Übersetzungen I: 2,86, II: 1,84, III: 1,25, IV: 0,86, R: 3,61, Hinterachse 4,27:1 /4,44:1, (andere Übersetzungen auf Wunsch). **Karosserie/Fahrwerk:** 2 + 2sitzige selbsttragende Ganzstahl-Coupé-Karosserie (Türen und Hauben ab Werk aus Alu lieferbar), vorne Einzelradaufhängung (Patent Lancia: Teleskopführung mit integrierten Stoßdämpfern), Stoßdämpfer an der Vorderachse stufenlos einstellbar, hinten DeDion-Doppelgelenkachse mit Halbelliptik-Blattfedern durch Panhardstab geführt (Dreiecksquerlenker mit Schraubenfeder), hydraulische Stoßdämpfer stufenlos einstellbar; Bremsen: hydraulisch betätigte Trommelbremse rundum (hinten innenliegend am Getriebe), Gesamtbremsfläche 1700 cm<sup>2</sup> (1400 cm<sup>2</sup>), Lenkung: Schnecke mit Zahnradsegment, Stahlscheibenräder 5,50×16, Reifendimension 165×400. **Maße und Gewichte:** Länge/Radstand: 4370/2650 mm (4280/2660 mm), Spur vorne/hinten: 1280/1300 mm, Leergewicht trocken: 1150 kg (1000 kg), Leistungsgewicht: 9,75 kg/PS (13,3 kg/PS). **Fahrleistungen<sup>2)</sup>:** Beschleunigung 0-60 km/h: 5,2 sec, 0-80 km/h: 10,1 sec, 0-100 km/h: 14,8 sec; Höchstgeschwindigkeit 182 km/h, Bezinverbrauch 12,7 L/100 (11,5 L/100 km) CUNA-Norm. Testverbrauch 13 bis 16 L/100 km.

<sup>1)</sup>Angaben in Klammern für Lancia Aurelia B20 der ersten Serie (Baujahr 1951); <sup>2)</sup>Angaben aus „Motor Revue“.