
Classic Days 2019: Fiat fährt acht sportliche Oldtimer auf

Bei den Schloss Dyck Classic Days (2.–4.8.2019) fährt die Heritage-Abteilung von Fiat Chrysler Automobiles (FCA) acht Oldtimer. Im Mittelpunkt stehen dabei Rennwagen und Cabrios, die in Italien gerne auf den Namen Spider hören.

Neben dem Fiat 500 gehörte der Fiat 600 zu den favorisierten Modellen der Privatrennfahrer unter den Abarth-Kunden. Im Laufe der Jahre werden die Modifikationen immer extremer. 1972 gelangte der Hubraum bei 982 Kubikzentimetern an, die Leistung bei 112 PS (Serie: 767 ccm, 23 PS). Abarth nennt die Rennversion Berlina TCR für „Touring Corsa Radiale“. Radial ist dabei die italienische Bezeichnung für die doppelt hemisphärisch geformten Brennräume. Charakteristische Merkmale sind die großen Öl- und Wasserkühler an der Fahrzeugfront und die offen stehende Motorhaube – sie wirkt gewissermaßen als Heckspoiler und verbessert den cW-Wert. Bei unter 600 Kilogramm Einsatzgewicht war der Abarth 1000 TCR bis zu 190 km/h schnell und in seiner Hubraumklasse nahezu unschlagbar.

Parallel zum Kundengeschäft betrieb Carlo Abarth auch ein eigenes Werksteam, das sich auf Sportwagen-Rennen auf der Rundstrecke und am Berg konzentrierte. Konstrukteur Mario Colucci entwarf für den Abarth 2000 Sport Spider (1968) einen 39 Kilogramm leichten Gitterrohrrahmen und eine Karosserie aus Kunststoff. Als Antrieb dient ein 2,0-Liter-Motor. Das bei den Schloss Dyck Classic Days gezeigte Exemplar hat die Vier-Ventil-Variante mit 250 PS im Heck, der eine Höchstgeschwindigkeit von 270 km/h ermöglicht. Seine größten Erfolge feiert der Abarth 2000 Sport Spider bei Bergrennen. Zu den Piloten gehörte auch Arturo Merzario.

Der ehemalige Formel-1-Pilot ist längst Stammgast bei den Schloss Dyck Classic Days. Auch dieses Jahr lässt es sich der inzwischen 76 Jahre alte Cowboyhut-Träger nicht nehmen, das ein oder andere Rennauto persönlich um den Dreieckskurs zu chauffieren. Darunter wird auch der Alfa Romeo Tipo 33TT12 sein, mit dem Merzario und seine Teamkollegen Jacques Laffite, Derek Bell und Henri Pescarolo 1975 für Alfa Romeo den Titel in der Marken-Weltmeisterschaft holten. Das original erhaltene Fahrzeug steht normalerweise im Werksmuseum in Arese bei Mailand. Der Tipo 33TT12 ist eine weitere Ausbaustufe des Tipo 33, den die Alfa-Romeo-Rennabteilung Autodelta für die Langstrecken-Weltmeisterschaft entwickelt. Der Namenszusatz TT12 ist ein Verweis auf die wichtigsten technischen Komponenten ist. TT steht für „Telaio Tubolare“ (Gitterrohrrahmen). Und die Zahl 12 bezeichnet den V12 im Heck, der mit dem seltenen Bankwinkel von 180 Grad, vier Ventilen pro Zylinder, Lucas-Benzineinspritzung und aus der Formel 1 stammenden Dinoplex-Zündung offiziell 450 PS (331 kW) leistet.

Der Alfa Romeo 6C 1750 Gran Sport von 1930 war eine Weiterentwicklung des Tipo 6C 1500, mit dem Alfa Romeo Werksfahrer Giuseppe Campari 1928 bei der Mille Miglia siegte, und des Tipo 6C Super Sport, mit dem Campari ein Jahr später erneut das berühmte Langstreckenrennen in Norditalien gewann. Kennzeichen des Gran Sport ist der kürzere Radstand, die Karosserie kam wiederum von Zagato. Unverändert blieb der Sechszylindermotor mit 1752 Kubikzentimetern Hubraum. Mit 102 PS waren Grand-Prix-Star Tazio Nuvolari und Beifahrer Giovanni Battista Giudotti bei der Mille Miglia 1930 nicht zu schlagen. Zum ersten Mal lag die Durchschnittsgeschwindigkeit auf der Strecke von Brescia nach Rom und zurück jenseits von 100 km/h. Das während der Schloss Dyck Classic Days gezeigte Fahrzeug hat zu seiner Zeit an der Mille Miglia und der Targa Florio teilgenommen, es wird heute vom italienischen Historic-Racing-Team Mantova Corse eingesetzt.

Vittorio Jano, Konstrukteur des legendären Sechszylinders von Alfa Romeo Tipo 6C 1500 und 6C 1750, entwickelte mit ähnlichen Eckdaten auch einen Achtzylinder. Er erhielt die vom Hubraum abgeleitete Bezeichnung 8C 2300. Alfa Romeo baute zwei unterschiedliche Chassis, eine kürzere Variante für Karosserien mit zwei Sitzplätzen und eine Langversion für Viersitzer. Wie zu der Zeit üblich, liefert Alfa Romeo nur Chassis und Antrieb, die Karosserie geben Käufer anschließend bei einer Carozzeria in Auftrag. Der auf Schloss Dyck zu sehende Alfa Romeo 8C 2300 (1934) wurde von Touring komplettiert.

Der Alfa Romeo 6 war 1979 das Topmodell der Marke und wird bei den Classic Days als Safety-Car präsentiert. Bis 1988 war es im belgischen Spa-Francorchamps im Einsatz, auch während der Weltmeisterschaftsläufe der Formel 1 und der Gruppe C. Von den damaligen Aufgaben zeugen neben der auffallenden Lackierung auch Rundumleuchten und Suchscheinwerfer auf dem Dach sowie eine kräftige Sirene, die vom Beifahrer aktiviert werden konnte. Original erhalten sind außerdem eine Alu-Kiste im Kofferraum – seinerzeit gefüllt mit medizinischer Ausrüstung für Notfälle – und der Helm des Fahrers.

Die Karosserie des 1966 präsentierten Fiat 124 Sport Spider ist das Meisterwerk von Pininfarina-Designer Tom Tjaarda. Er verpasste dem 2+2-Sitzer eine markante Front mit flach auslaufender Motorhaube, die von ausgeprägten Kotflügeln mit runden Scheinwerfern eingerahmt wird. Auch der elegante Hüftschwung der hinteren Kotflügel und der Knick zur Kofferraumkante – der sogenannte Schwalbenschwanz – sind unverwechselbar. Das Chassis inklusive Radaufhängungen und hinterer Starrachse stammte von der Limousine ab. Beim Motor entschieden sich die Ingenieure dagegen für einen aufwändigeren Weg. Ex-Ferrari-Techniker Aurelio Lampredi konstruierte eigens einen Vierzylinder, der 90 PS (66 kW) aus knapp 1,5 Litern Hubraum holt. Mit bis zu 170 km/h gehörte der Spider zu seiner Zeit zu den sportlichsten Fahrzeugen in seinem Segment. Der bei den Schloss Dyck Classic Days gezeigte Fiat 124 Sport Spider stammt aus der Sammlung von FCA Germany.

Der als Spider und als Coupé gebaute Fiat Dino ist 1966 ein symbolisches Geschenk der Entwicklungsabteilung zum 100. Geburtstag von Giovanni Agnelli, dem 1945 verstorbenen Gründer des Unternehmens. Das Design des Spider stammt von Pininfarina, Bertone zeichnet das Coupé. Der 2,0-Liter-Sechszylinder der ersten Baureihe (1966 bis 1968) war die Basis für einen Rennmotor von Ferrari. Daher stammt auch der Modellname Dino, die Kurzform von Alfredo, Sohn von Enzo Ferrari. In der zweiten Bauserie (1969–1972), aus der auch der bei den Schloss Dyck Classic Days gezeigte Spider von Leo Aumüller stammt, wird das technisch sehr aufwändige Aggregat durch eine etwas zivilere Variante mit 2,4 Liter Hubraum ersetzt. Sie ist mit 180 PS (132 kW) 20 PS stärker als das Serie-1-Triebwerk. Auch das Fahrwerk erhält mit unabhängigen Radaufhängungen an der Hinterachse – zuvor Starrachse mit Blattfedern – ein Update.

Besitzer klassischer Fahrzeuge der Marken Abarth, Alfa Romeo, Fiat und Lancia können sich bei den Schloss Classic Days über das Angebot von FCA Heritage informieren, das unter anderem fachgerechte Restaurierungen und das Ausstellen von Echtheitszertifikaten umfasst. Abgerundet wird der Auftritt durch die Präsentation von drei aktuellen Modellen: Abarth 595 Esseesse, Alfa Romeo Stelvio Quadrifoglio und Fiat 124 Spider. (ampnet/jri)

Bilder zum Artikel



Fiat 124 Sport Spider (1966).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Fiat