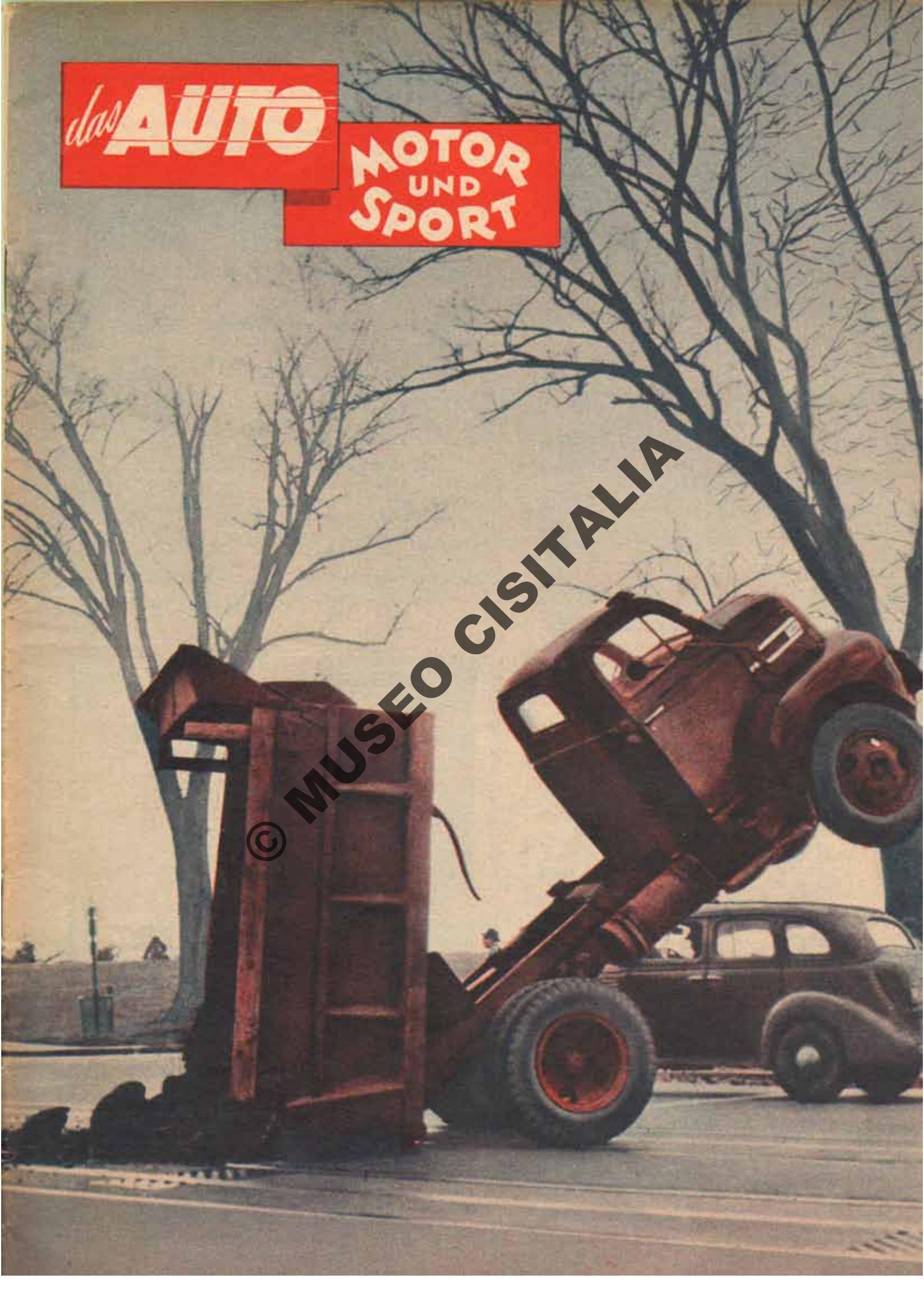


*das* **AUTO**

**MOTOR  
UND  
SPORT**

© MUSEO CISITALIA



# italien

## liebäugelt

### mit „Zwergen“



Ein Privat-Zwerg ist der von dem Mailänder Cingolani unter weitgehender Verwendung von Vespa-Roller-Teilen gebaute Zweisitzer. 125 ccm-Motor, Dreigang-Getriebe, 60 km/st. Foto: UP

Auf dem kommenden Turiner Automobil-Salon sind von zwei Firmen Stände belegt worden, die bisher noch nie Autos gebaut, aber einen weltweiten Ruf als Roller-Hersteller haben: Piaggio und Innocenti, die Vespa- und Lambretta-Fabrikanten. Zwar spricht man in Italien schon seit längerem von Fahrzeugen, die eine Zwischenstufe vom Motorroller zum Kleinwagen bilden sollen, aber ihr Erscheinen wurde von den evtl. daran interessierten Firmen immer wieder scharf dementiert. Was soll das nun bedeuten? Sicher ist, daß Piaggio einen solchen Kleinwagen, den wir hier „Zwerg“ nennen wollen, um ihn von andern größeren Kleinwagen zu unterscheiden, gebaut und sehr eingehend studiert hat. Es handelt sich um einen dreisitzigen 400er, der sehr niedlich sein soll. Von Innocenti wissen wir nichts Näheres. Das „Zwerg“-Thema ist in Italien überhaupt äußerst beliebt geworden. Das Erscheinen der Roller hat eine Unzahl von Menschen motorisiert, die es — besonders in Italien — sonst nie geworden wären. Es ist eine Fahrerschicht, die weder mit den Auto- noch mit den Motorradfahrern verwandt ist. Und zweifellos ist ein bedeutender Prozentsatz als potentieller zukünftiger Autofahrer zu betrachten. Der Sprung vom Roller zum — sagen wir mal — Topolino ist aber immer noch viel zu groß, und so kommt es, daß der Wunsch nach einem Zwischending, einem zweisitzigen „Zwerg“, in weiten Kreisen nicht verstummen

Man flüstert hier, daß die Auto-Industrie das Problem mit Argwohn bewacht und daß eine große italienische Autofirma im selben Moment, in dem beispielsweise Innocenti so einen „Zwerg“ herausbringen würde, bereits einen Roller in großen Serien auf den Markt werfen würde. Das ist ein Wunder, daß die großen Rollerfirmen ein wenig ungewiß vor dem Problem stehen. Wir betonen ausdrücklich, daß dies alles natürlich nur geflüstert wird und wir keinen Grund haben, zu behaupten, daß das Gegenteil der Wahrheit entspricht. Trotzdem ist die Sache interessant, weil sie beweist, wie absolut akur das „Zwerg“-Problem in Italien gelöst werden ist.

Obwohl vieles dazu zu sagen wäre, möchten wir hier nur zwei Bemerkungen machen. Erstens: Wir sehen im Erscheinen von solchen „Zwergen“ keine Gefahr für den Weiterverkauf der heute existierenden Kleinwagen. Zweitens: Das Gegenteil! Ohne den Roller wären große Bevölkerungsschichten

nie motorisiert worden, und viele dieser Leute denken heute an so einen „Zwerg“, denn die vorhandenen Kleinwagen sind für sie noch unerschwinglich. Und erscheint er einmal, dann wird es von ihm eines Tages eine Stufenleiter höher zum richtigen Kleinauto gehen. Das Umsteigen vom „Zwerg“ zum 750er-Viersitzer ist viel einfacher als von der Vespa oder Lambretta. U.E. kann der „Zwerg“ für die in Frage kommenden Fabriken keinerlei wirtschaftliche Gefahr bilden.

Und zweitens: Erscheint ein solches Fahrzeug, dann muß es — und wird es sicherlich auch — nett aussehen. Wohl ist Italien alles andere als ein reiches Land, aber die Italiener, die bei gleichem Einkommen und Lebensstandard viel reicher und glücklicher als andere Völker sein können, was jedoch hier nur nebenbei bemerkt sei, sind sehr verwöhnt und anspruchsvoll. Wagen wie der Citroën 2 CV würden hier bei ihrem Erscheinen auf einem Automaten bestenfalls nicht gekauft werden... Und gerade die Schicht der Rollerfahrer ist eine der eitelsten unter den Fahrern überhaupt! So müssen die „Zwerge“ also nicht nur billig und gut sein, sondern auch schön aussehen, wenn sie endlich erscheinen werden.

Und es erscheint bestimmt welche! Siata kommt sehr bald mit einem 2—3-sitzigen 400 ccm Viertakter heraus. Merkwürdig, daß ein solcher Wagen von einer der großen italienischen Firma, die mit Siata eng verbunden ist, bekanntlich schon seit längerem konstruiert, erbaut und erprobt worden ist. Ob es sich bei dem kleinen Siata etwa um denselben Typ handelt, der unter diesem Namen seine ersten Schritte machen soll?

Und schließlich noch etwas über den kleinen Ferrari, über den zwar viel geredet und geschrieben worden ist, in Wirklichkeit aber niemand etwas Konkretes weiß. Dies hier ist das Konkrete, direkt von der Quelle: Der Wagen existiert bis heute nur auf dem Papier und wurde entworfen, um gegebenenfalls die Lizenz an irgendeine große Firma (wie Innocenti, Piaggio oder Ducati) zu verkaufen. Von den verschiedenen Ausführungen, die vorgesehen sind — denn es gibt davon nicht nur eine — ist folgende die interessanteste: ein Zweisitzer von 350 ccm und 350 kg Gesamtgewicht mit einem 4 Zylinder-Viertakt-Motor, der wie alle 12 Zylinder-Ferrari-Motoren obenliegende Nockenwelle und Haarnadelventilfedern aufweist. Bei 5000 U/min gibt er 18—20 PS ab und soll den kleinen Wagen 100 km/st erreichen lassen. Unmöglich ist es nicht.

Corrado Millanta



Fotos: Millanta

## Die neuesten italienischen Karosserien

Der Kleine links ist der eben erschienene Cistalia mit 1100 ccm-Fiat-Motor, ein Viersitzer mit für italienische Verhältnisse erheblichem Kofferraum. Unten sehen Sie keinen Aurelia-Gran Turismo, wie man denken könnte, sondern den Alfa Romeo 1900, wie er von Pinin Farina im Auftrag des Werkes für den Serienbau entworfen wurde. Interessant ist die Lösung des zweiteiligen pfostenlosen Seitenfensters.

