

Heft 3/93 März

ÖS 44,- sfr. 5,50 Lit 6200,- Präs 510,- Hf 760,- Esc 680,-  
der 31,- FF 18,- FM 28,- Dr 1000,- nkr 28,- skr 28,- DM 5,50

# OLDTIMER MARKT

EUROPAS GRÖSSTE ZEITSCHRIFT FÜR  
KLASSISCHE AUTOS UND MOTORRÄDER

**Wahnsinn: Die heißesten  
Mofas der Leser**

**Luxus-Lloyd:  
Arabella**

## TECHNIK-TIP

Genietete Gewinde: Rettung für  
ausgerissene Blechschrauben

## HARLEY-DAVIDSON



Happy birthday, Harley!  
Seit 90 Jahren ist der  
große V-Twin ein  
Traum für  
US-Fans



## DE TOMASO PANTHERA

Ein Auto wie ein Spaghetti-Western:  
außen italienisch schick – innen ein  
amerikanisches V8-Herz



**Kaufberatung:  
Trabant**

# Fliegen- gewichtler

Laut, eng, schön: der Cisitalia 202  
Spider Nuvolari von 1947

**Tazio Nuvolari lag weit vor dem Feld der 1947er Mille Miglia, bis ein Wolkenbruch seinem furiosen Ritt ein jähes Ende bereitete. Er spülte den Altmeister fast aus dem Cockpit und legte die Zündung lahm. Und doch wurde der leichte Wagen am Ende zweiter im Gesamtklassement! **MARKT** nahm Platz in dem Cisitalia-Spider.**

Die klitzekleinen Brooklands-Scheiben bieten kaum Schutz vor Wind und Regen. Auch sonst sind alle Zutaten eines Rennspiders der harten vierziger Jahre beisammen: Ein Holzkrad in den Dimensionen einer Familienpizza, dessen Radius von besagten Minischieben übernommen wird. Hartes, dünn gepolstertes und fest fixiertes Ledergestühl mit steilstehender Rückenlehne. Aus der Tiefe des Fußraums auftauchend, ein oberhalb des hohen Mitteltunnels endender Schaltknüppel. Hängende Pedale, die kräftige Beinmuskeln verlangen.

Südländisches Temperament versprachen die optimistischen Angaben von Veglia-Tacho (bis 200 km/h) und -Drehzahlmesser (bis 6000 Touren) im ansonsten nackten Alu-Armaturen Brett. Der kleine Flitzer mit seinem mit 9,8:1 recht hoch verdichteten 1,1-Liter-Vierzylinder soll 180 km/h erreicht haben! Die Maximalleistung des ohv-gesteuerten und über zwei 36er-Weber-Doppelvergaser gespeisten Triebwerks war bei 65 PS und 5800 Touren erreicht.

Dann sind da ein Blinkerhebelchen und rechts vom Lenkrad der Choke-Betätigungs-

zug; weitere Bedienelemente und Uhren fehlen. So kann sich der feuerrote Renner der vollen Aufmerksamkeit des Piloten gewiß sein.

Tatsächlich: Wird beherzt aufs Gaspedal getreten, galoppiert das Leichtgewicht los wie ein übermütiges Fohlen. Und überrascht schon in der ersten Kurve mit seinem ausgesprochen giftigen Fahrverhalten.

Ist man deutlich kürzer als 1,90 Meter, eine leidensbereite Kämpfernatur und fit im Umgang mit schwachen Trommelbremsen und unsynchronisiertem Vierganggetriebe, kann man diesen Zweisitzer sicher auch über längere Strecken fahren. Tazio Nuvolari, nach

dem der Spider erst im nachhinein benannt wurde, gab ihm sechszehneinhalb Stunden lang ununterbrochen die Sporen. 151 Teams waren am 22. Juni 1947 auf die verlängerte Mille-Strecke gegangen. Niemand erwartete, daß Nuvolari dem favorisierten Clemente Biondetti auf dem 2,9-Liter-Alfa zu nahe kommen würde. Und doch lag der eher untermotorisierte 1,1-Liter-Cisitalia bis 300 Kilometer vor dem Ziel in Führung! Dieser Parforce-Ritt bei der ersten Nachkriegs-Mille-Miglia ging in die Geschichte ein und unterstrich die Zuverlässigkeit der taufischen Konstruktion.



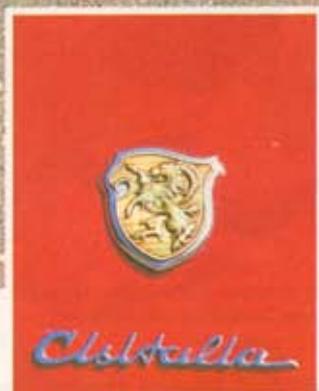
Italia (CISItalia) gegründet, die mit Immobilien, Werkzeugmaschinen, Garagenaus-  
 rüstungen und Fahrrädern handelte.

Für sein erstes Automobil stand der  
 legendäre Fiat Millecento Pate, an  
 dem sich auch viele andere Tuner er-  
 folgreich versuchten. In Dusios Auf-  
 trag konstruierte der bekannte Fiat-

Techniker Dante Giacosa bis Ende  
 1945 den Cisitalia D46. Anschließend  
 überführte der frischgebackene Chefin-  
 genieur Giovanni Savonuzzi den Mono-  
 posto in die Kleinserienproduktion. Die  
 Leitung der Scuderia oblag anschließend PS-  
 Zauberer Carlo Abarth, kurzzeitig kam Fer-  
 dinand Porsche als Konstrukteur hinzu.

Einer der Piloten des neuen Einsitzers war  
 Tazio Nuvolari. Er durfte 1947 als erster den  
 noch von Giacosa vorbereiteten 1100er Bi-  
 posti-Spider mit den kurzen, breiten Heck-  
 flossen fahren, der bei der Mille Miglia so  
 erfolgreich war. Es handelte sich um nichts  
 anderes als die abgespeckte, offene Version  
 des nagelneuen 202-Coupés. Abgeleitet da-  
 von entstand 1948 ein „ziviles“ Farina-Ca-  
 brio mit durchgehender, höherer Frontschei-  
 be. Auch Karossiers wie Vignale, Frua und  
 Castagna bauten 202-Cabrios.

Die erste Coupé-Version — gezeichnet von  
 Savonuzzi, überarbeitet von Battista Pinin



Das Firmenlogo Piero Dusios  
 zierte geniale Konstruktionen.

Die kleine Marke mit dem springenden  
 Steinbock lieferte den Beweis, daß nicht nur  
 die Großen, wie Alfa oder Mercedes, Gro-  
 ßes vollbringen können. Rennsport als  
 Selbstzweck — dies wäre allerdings auch für  
 den Turiner Geschäftsmann und Gelegen-  
 heitsrennfahrer Piero Dusio eine Illusion ge-  
 wesen. Er hatte sich ab Ende der dreißiger  
 Jahre einen privaten Rennstall gegönnt und  
 1943 die Compagnia Industriale Sportiva



Die vordere Spur maß 1258, die hintere 1247 Millimeter. Auf den 3,5-Zoll-Felgen sitzen 5.00-15-Pneus  
 von Pirelli. Die Reifenfirma hatte speziell für die 1947er Mille ein größeres Kontingent spendiert.



Gibt man dem Spider die Sporen, hoppelt er los wie ein übermütiges Fohlen. Für solch einen Probegalopp reicht selbst der weitläufige Hof des Rosso-Bianco-Museums kaum aus.



Nur zwei große, übersichtliche Armaturen beanspruchen die Aufmerksamkeit des Wagenlenkers.



Unter der profilierten vorderen Haube hockt das kleine 1,1-Liter-Motörchen mit 68 mm Bohrung und 75 mm Hub. Der Zylinderkopfdeckel verrät unübersehbar seine Herkunft.

Farina und anfangs gebaut von Colli — erlangte nicht nur im Rennsport Weltruhm: Seit 1951 ist dieses Auto als ein Musterbeispiel für „Design in Bewegung“ im New Yorker Museum of Modern Art ausgestellt. Basierend auf diesem Coupé kreierte Savonuzzi überdies ein von Vignale realisiertes Stromliniengefährte mit abgedeckten Hinterrädern und riesigen Heckflossen.

Bei der legendären Mille Miglia 1947 war die ganze Cisitalia-Armada — bestehend aus zwei (Nuvolari-)Spidern, zwei Coupés und einem Stromlinien-Coupé — dabei. Alle die-

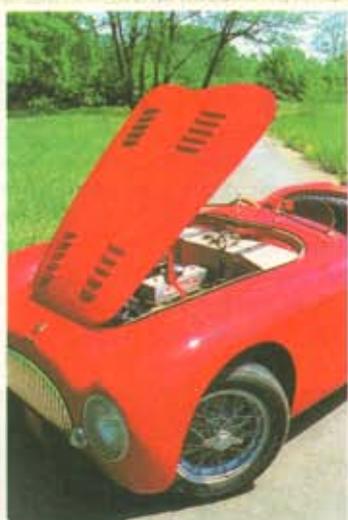
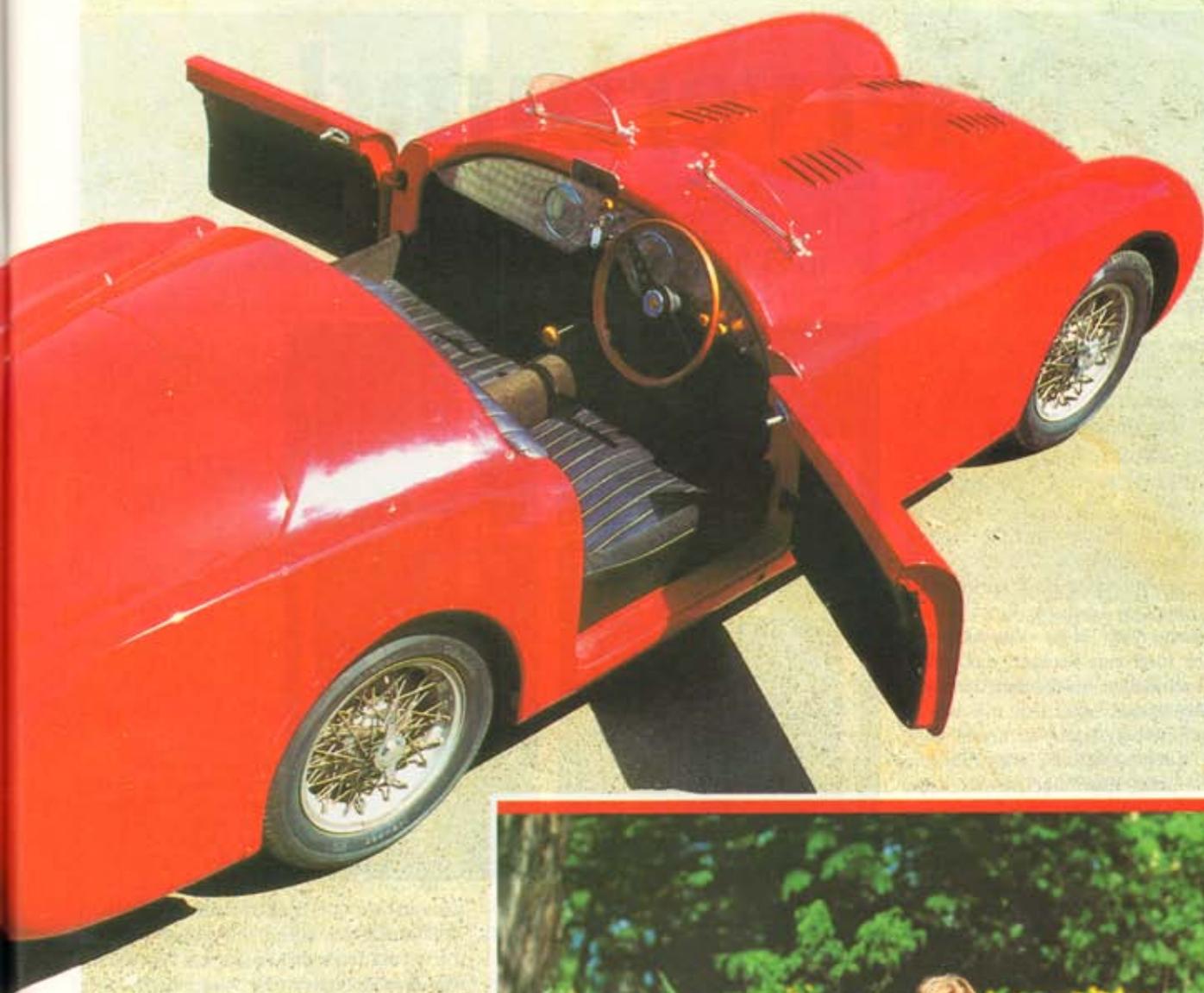
se Wagen sollten in Kleinserie entstehen, und eine bessere Werbung war nicht denkbar. Während das Gran-Sport-Coupé 35.000 Schweizer Franken kostete, wurden für den „Tipo Nuvolari“ zwei Tausender weniger verlangt.

Vom Fahrwerk her gab es nur marginale Unterschiede zwischen den drei Typen. Es basierte, wie ein Großteil der mechanischen Elemente, auf dem D46. Der schmal geschnittene Aluminium-Aufbau des Nuvolari-Spiders sitzt auf einem leichten Chrom-Molybdän-Gitterrohrrahmen. Ganze 660 Ki-

lo wiegt das 3,20 Meter kurze Gefährte, der Radstand beträgt 2,42 Meter. Die vordere Einzelradaufhängung ist mit oberer Querblattfeder und unterem Trapezdreieckslenker kombiniert, die Starrachse hinten hängt an Vierteilelliptikfedern. Vorn sind zwei, hinten vier Teleskopstoßdämpfer im Einsatz. Den Bau der vier Prototypen von 1947 übernahm nicht etwa Touring mit seiner reichen Superleggera-Erfahrung, sondern der Turiner Karossier Garella. Die schließlich auf 28 Exemplare angewachsene Kleinserie wurde bei Stabilimenti Farina gefertigt.



Ein richtiger Kofferraum, der sogar einen Zwischenboden enthält.



Nuvolaris Original-Spider hatte bei der Mille auch vergitterte Nebelleuchten.

Der von MARKT bewegte Wagen ist eines der Schmuckstücke des Aschaffenburger Rosso-Bianco-Sportwagenmuseums. Die Chassisnummer 017 verrät, daß es sich um einen der ersten, unabhängig vom Aufbau durchgehend nummerierten Cisitalia 202 von



Die Sitzposition ist einigermaßen beengt, und die Pedale hängen dicht nebeneinander. In schnell-gefahrenen engen Kurven überrascht das Auto mit giftigen Reaktionen.

1947 handelt. Der originale Nuvolari-Wagen trug freilich Chassisnummer 001 A. Der für die Wettbewerbsversion auf 65 PS getunte 1089-ccm-Vierzylinder erhielt im Museums-wagen die Cisitalia-Nummer 092. Er fand ebenfalls Verwendung in den Coupés, leistete dort aber nur zwischen 50 und 60 PS. Dies reichte für maximal 170 km/h.

1948 gab's dann eine überarbeitete Spider-Version. Doch Talent und Genie sind in der

Technikgeschichte oft mit Künstlerpech gepaart! Dusio erging es 1949 mit seiner Firma wie „Nuvolo“ bei der Mille zwei Jahre zuvor: Er kam damit in Schwimmer! Zwangsweise wanderte er nach Argentinien aus. Der neue Cisitalia-Eigner in Turin, Pieros Sohn Carlo, hielt sich noch bis 1965 mit Fiat-Derivaten über Wasser.

**Text:** Eberhard Kittler  
**Fotos:** Andreas Beyer