

# Motor Klassik

März 1992 **3**  
DM 7,-

kaufen • restaurieren • fahren • genießen



Sport-Historie

## Osca Formel 1

– der herrliche Flop

- Restaurierung
- Geschichte
- Technik



Siata 8 V



Cisitalia 202 Δ  
Ferrari 340 Mexico

Faszination: die schönsten Traumwagen Italiens

Brillante Motoren • fantastisches Design

## Siata • Ferrari Cisitalia



Praxis-Lexikon (Teil 2)

**Elektrik mit  
Mucken?  
Kein Problem!**

### Klassik-Stories

- Preisrätsel: Deutschlands Super-Knaudel gesucht  
– Preise für DM 15 000,–
- Kauftips: frühe Porsche 911  
– die Freuden, die Risiken
- Umfrage: Klassik-Markt '92  
– die Prognosen der Profis



Drei Italiener, Cisitalia, Ferrari und Siata, versammelten sich in Kalifornien für Motor Klassik. Die große Präsentation klärt Zusammenhänge und die Frage: Wie fahren sie sich?

Ein Bericht  
von Mike Riedner  
(Text und Fotos).

# Pizza Connection



© MUSEO CISITALIA

Formen-Lehre: Mit dem Cisitalia 202 (oben) begründete Battista Pinin Farina die Lehre der schlichten Linienführung. Beim Ferrari 340 hingegen versuchte Vignale-Zeichner Michelotti mit ausgeprägtem Hang zum Schnörkel der neuen Entwicklung Einhalt zu gebieten. Der Siata 208, den Nuccio Bertone zeichnete, fand im AC Cobra einen prominenten Nachfolger.









Zeit-Maschine: Der Cisitalia war 1947 seiner Zeit weit voraus und nahm die Formen ganzer Sportwagen-Generationen vorweg.

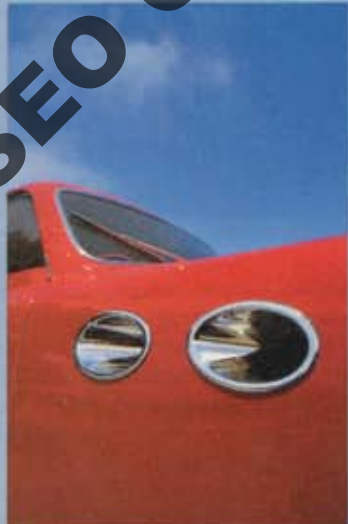
© MUSEO CISITALIA







So schlicht der Cisitalia geplant war – ganz auf schmückenden Chrom will speziell der amerikanische Concours-Reisende bei den Grillen oder Luftausströmern nicht verzichten.



Die typisch italienische Liebe zum Detail macht natürlich auch im Innenraum nicht halt: Neben den Veglia-Instrumenten dachte man auch an einen hübsch verblendeten Aschenbecher samt elektrischem Anzünder.



Sie fahren alle drei in den Vereinigten Staaten, im sonnigen Kalifornien, wobei der Grund nicht nur im korrosionshemmenden Klima liegt. Die USA boten nämlich schon immer ein besonders gutes Pflaster, sollten exklusive Sportwagen an den Mann, sprich: Käufer, gebracht werden.

Zum Beispiel Ferrari: Weit über die Hälfte der gebauten Serien-Sportwagen und viele der für Kunden den erfolgreichen Werkswagen nachgebauten Rennsport-Wagen fanden den Weg über den großen Teich.

Zweites Beispiel Cisitalia: Von den 153 gebauten Coupés des 202 Gran Sport gingen zahlreiche Exemplare in die USA.

Selbst Henry Ford II orderte einen, weil er sich an der Form des kleinen Wagens begeisterte. Und einer wurde gar zum ständigen Schauobjekt des Museum of Modern Art auf New Yorks Wolkenkratzer-Insel Manhattan.

Letztes Beispiel – für diese Geschichte – Siata: Die Turiner Firma schrieb im großen Buch der Handelsbeziehungen zwischen italienischen Autobauern und amerikanischen Kunden ein ganz besonderes Kapitel. Nur 35 Exemplare des auf diesen Seiten gezeigten Typs 208 Spider wurden Anfang der 50er Jahre gebaut. Alle wurden in die USA verschifft, wo sich beispielsweise auch John Perona, der schillernde Besitzer des berühmten New Yorker Nightclubs „El Morocco“, der auch schon mal mit einem Topolino Giardiniera durch die Hochhaus-Schluchten fuhr, für die Marke stark machte.

Die Gemeinsamkeiten der drei präsentierten Wagen erstrecken sich allerdings auf noch weitere Bereiche als nur die Tatsache, daß sie in Italien gebaut wurden. Dann in den USA Geschichten zu schreiben. Die Verbindungen sind weitaus vielschichtiger, das Netz der persönlichen Beziehungen der Beteiligten fein gesponnen.

Da ist zum einen Dante Giacosa, seit den 30ern einer der fähigsten Fiat-Ingenieure. Und als solcher verbrachte er den Zweiten Weltkrieg nicht etwa an der Front. Als nämlich die alliierten Bomberverbände mit pyromanischem Feuereifer begannen, im Tiefflug über die Alpenketten kommend die Industriestadt Turin mit Bombenteppichen zuzudecken, wurde ein großer Teil der Ingenieursriege von Fiat ausgelagert. In den Abruzzen, weiter ab vom Kriegsgeschehen, machten sie sich fortan Gedanken über die Technik, die nach dem Krieg das italienische Straßenbild beherrschen sollte.

Piero Dusio, der 1943 seine Firma Cisitalia gegründet hatte, nahm Kontakt mit Giacosa auf und köderte ihn mit Luxus: Ein fürstliches Gehalt und Arbeitsräume in einer versteckt gelegenen Villa bei Turin versüßten dem Fiat-Techniker das Fremdgehen. Zwar konnte man an manchen Tagen von fern das Donnern des Krieges hören, doch Giacosa arbeitete quasi im Elfenbeinturm.

Hier entwickelte er für Dusio den ersten Cisitalia-Sportwagen – mit dem einzigen Grand Prix-Projekt hatte der reiche Industrielle Dusio inzwischen Ferry Porsche, Eberan von Eberhorst, Karl Rabe und auch Carlo Abarth betraut. Doch mit dem Kriegsende kehrte auch bei Fiat wieder die normale Betriebsamkeit ein und Giacosa in den stilleren Schoß der Agnelli zurück. Das nächste Projekt existierte indes schon als Gedankengebilde in seinem Kopf: Es sollte ein Achtzylinder in V-Form sein. Doch davon später.

Als Ersatz für Giacosa verpflichtete Cisitalia-Chef Dusio den jungen Ingenieur Giovanni Savonuzzi, der sich zunächst um die Technik, später auch um die extravagant stromlinienförmig verkleideten Rennversionen des Cisitalia-Sportwagens kümmerte. Für den Serien-Sportler 202 Gran Sport hingegen lieferte Battista Pinin Farina sein Meisterstück.

In freundschaftlicher Verbundenheit zu Dusio entwarf er ein schlichtes und dennoch aufregendes Design, eine Form, die maßgeblich für ganze Generationen nachfolgender Sportwagen wurde. Der Verzicht auf die B-Säule, die unter der Kotflügel-Oberkante verlaufende Linie der Motorhaube, die rahmenlosen Seitenscheiben und, vor allem, der Verzicht auf überflüssigen Chrom-Zierat (laut Pinin Farina ein Überbleibsel der Vorkriegszeit: „Es war endlich an der Zeit, Schluß mit den Badezimmer-Batterien zu machen, die Fahrer stiegen schließlich auch nicht mehr als Bärenköter verkleidet in ihre Wagen“) machten den Cisitalia zu einer faszinierenden Erscheinung.



## Cisitalia – die Geschichte

Als Präsident des Turiner Fußballclubs AC wurde Piero Dusio in Norditalien mindestens so bekannt wie als Industrieller. Als begeisterter Autofan besaß Dusio in den 20er Jahren erste Rennen auf Maserati, 1929, zu seinem 30. Geburtstag, errang er die italienische Amateurreisterschaft. Ein sechster Rang beim GP von Italien 1936 – allerdings mit 14 Runden Rückstand auf den Sieger Bernd Rosemeyer auf Auto-Union – deuteten seine fahrerischen Qualitäten an, die er mit einem Klassensieg bei der 37er Mille Miglia auf einem von Siata getunten Fiat Balilla und mit einem dritten Gesamtplatz 1938 auf Alfa Romeo unter Beweis stellte.

Während in Europa die Waffen sprachen, gründete Piero Dusio 1943 die Firma Cisitalia (Consozio Industriale Sportiva Italia) und verlegte sich auf die Produktion von Werkzeugmaschinen, Tennisschlägern, Fahrrädern – und Autos. 1947 schaffte Tazio Nuvolari auf dem 1100er-Cisitalia Spyder den sensationellen zweiten Gesamtplatz bei der ersten Nachkriegs-MM.

Das von Ferry Porsche, Eberan von Eberhorst, Rudolf Hruschka und Carlo Abarth für Dusio entwickelte ehrgeizige Grand Prix-Projekt (Mittelmotor, Vierradantrieb) kam nur zur Testphase – dann mußte Dusio vor Gläubigern nach Argentinien flüchten. In Turin führte sein Sohn Carlo die Geschäfte weiter. 1964 verschwand das Firmenzeichen mit dem Steinbock endgültig.



Nicht nur für Philatelisten: Cisitalia als Briefmarken-Motiv.



## Daten, Fakten, Quellen

### Cisitalia 202

◆ **Motor:** (Fiat) wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, Bohrung x Hub 68 x 75 mm, Hubraum 1089 cm<sup>3</sup>, Verdichtung 8,5:1, Leistung 66 PS bei 5500/min, Ventilsteuerung durch eine obenliegende Nockenwelle, dreifach gelagerte Kurbelwelle, Trockensumpfschmierung, Gemischaufbereitung durch zwei Weber 36 DR 4-Doppelvergaser.

◆ **Kraftübertragung:** Hinterradantrieb über Kardanwelle, Vierganggetriebe (III. und IV. Gang synchronisiert), I. Gang 3,69; II. 2,23; III. 1,47; IV. 1.

◆ **Fahrwerk/Karosserie:** Kastenrahmen, vorne Einzelradaufhängung (Basis Fiat Topolino) mit Querlenkern und querliegender Blattfeder, hinten Starrachse und halbelliptische Blattfedern, vorne und hinten hydraulische Trommelbremsen (Fiat 1100), Borrani 3,5 x 15-Zoll-Drahtspeichenräder, Reifen 5.00 x 15 (aktuell Michelin XZX 155 SR-15).

◆ **Maße/Gewicht:** Radstand 2400 mm, Spur 1258/1247 mm, Länge 3280 mm, Breite 1460 mm, 830 kg.

◆ **Fahrleistungen:** Höchstgeschwindigkeit über 150 km/h.

◆ **Bauzeit:** 1947 bis 1952.

◆ **Stückzahl:** 153 Coupés, 17 Cabriolets.

◆ **Preis (zur Bauzeit):** 18 000 Mark.

#### ◆ Der Club:

- Cisitalia-Register, c/o Nino Balestra, Piazza Linarta, I-36061 Bassano del Grappa.

#### ◆ Der Spezialist:

- Stephen Tillack, Redondo Beach, Kalifornien, USA.

#### ◆ Die Literatur:

- Cisitalia, Edition Automobili, Mailand;
- Michael Frostick, Pinin Farina – Master Coachbuilder, Dalton Watson Ltd., London;
- Pininfarina – Cinquantanni, Industrie Pininfarina SpA., Turin.

#### ◆ Der Wagen:

- Cisitalia 202 Gran Sport Coupé, Chassisnummer 142 SC.

#### ◆ Die Preissituation:

Ähnlich wie bei Siata werden Cisitalia-Fahrzeuge mangels Masse kaum gehandelt. Die Preise dürften sich zwischen 120 000 und 180 000 Mark bewegen.



So schön der Schriftzug den kleinen Fiat-Motor auch verziert und die verchromten Filterdeckel auf den Weber-Doppelvergäsern strahlen,...



...sie können nicht über den Mangel an Leistung hinwegtäuschen. Gerade einmal 66 PS sind deutlich weniger, als man von einem teuren Sportwagen erwartet.

Das erkannte nicht zuletzt auch das 1929 gegründete Museum of Modern Art in New York, das schon 1951 einen Cisitalia in die ständige Präsentation der Exponate als Beispiel für „Design in Bewegung“ übernahm.

Seitdem steht im Museum an der 11 West 53rd Street also ein italienisches Fahrzeug neben Gemälden von Dali und Feininger und auch neben Design-Exponaten wie Rasierapparaten von Braun.

Für Pinin Farina aber bedeutete der Cisitalia den endgültigen Durchbruch als Designer: Vorbei das Diktat des Schweren und Schwülstigen – einfache, klare Linienführung war fortan en vogue. Ein weiterer Name ist übrigens noch im Zusammenhang mit Cisitalia (und auch Siata) zu nennen: Rudolf Hruska. Der Österreicher, von Dusio nach Turin geholt, arbeitete bei Cisitalia zunächst neben Savonuzzi und dann hauptverantwortlich.

**Fahrerlebnis Cisitalia 202:**  
Nach dem optischen Genuß folgt allzu schnell die Ernüchterung

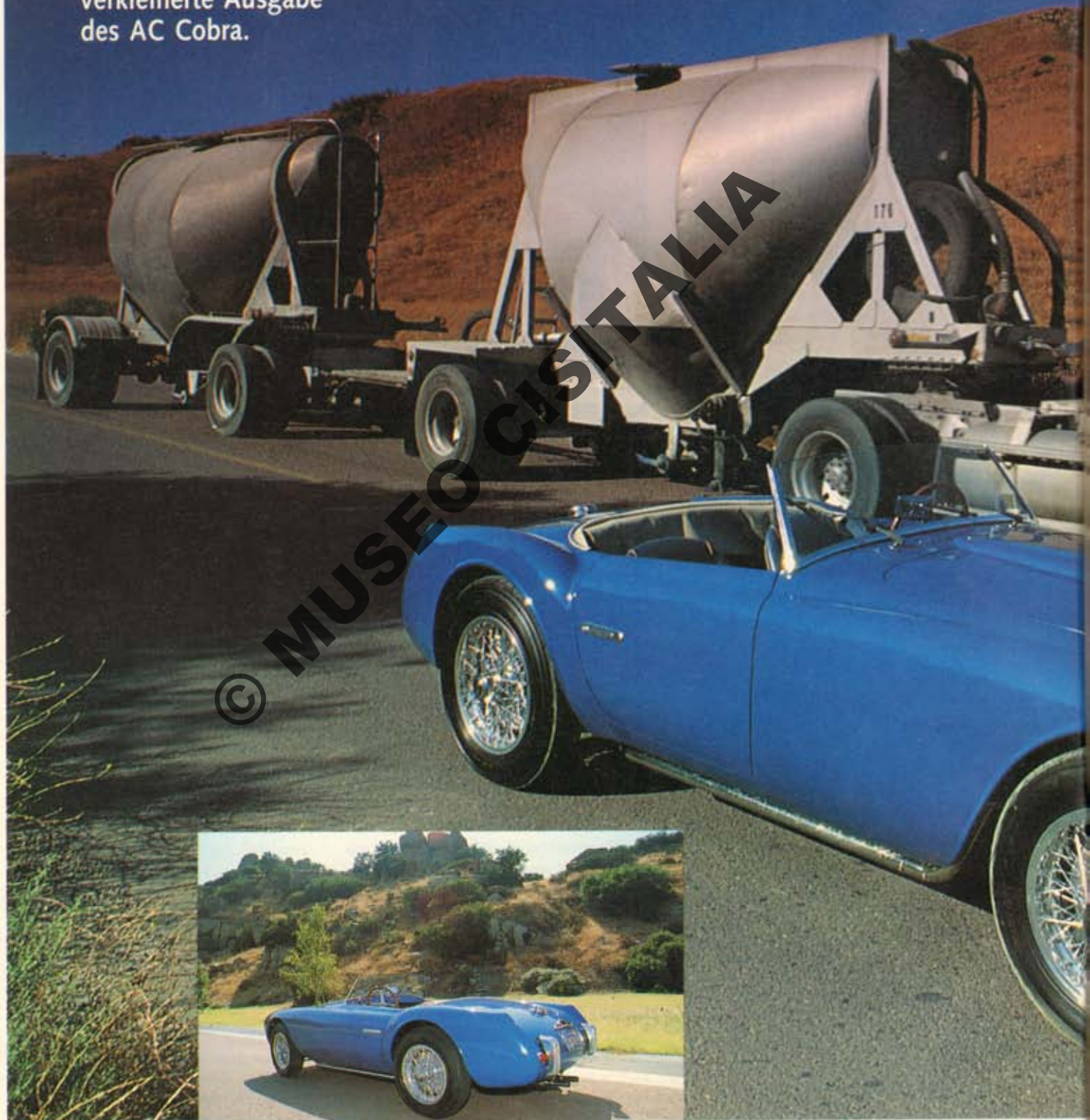
Bei so viel Design-Lorbeer stellt sich die Frage: Führt sich der Cisitalia so harmonisch, wie er aussieht? Zunächst einmal paßt sich das Interieur wohltuend dem gelungenen Äußeren an: Das Cockpit der Cisitalia 202 Gran Sport verzichtet bewußt auf überflüssige Schnörkel. Die neue Sachlichkeit sorgte auch bei der Gestaltung des Armaturenbretts für Funktionalität.

Wenige, dafür aber große und deutlich ablesbare Instrumente ermöglichen es dem Fahrer, sein Informationsbedürfnis mit dem Wesentlichen zu befriedigen. Rote Vierpunktgurte moderner Bauart scheinen ein atemberaubendes Fahrerlebnis anzukündigen. ▷

Lesen Sie bitte weiter auf Seite 20



Der blaue Lack spiegelt den tiefblauen kalifornischen Himmel wider und die Borranis blitzen – der Siata 208 wirkt wie eine verkleinerte Ausgabe des AC Cobra.



Kleine Heckflossen als Vorboten einer zukünftigen Styling-Epoche.





Im Concours-Zustand präsentiert sich der Siata und weckt das Verlangen, in das vier-sperrige Lenkrad zu greifen. Das Verdeck braucht man in Kalifornien so gut wie nie – und wenn, ist es gut zu wissen, daß es die Harmonie der Linien nicht stört. ▷



Also: Starten. Der Motor hüstelt vorne zunächst zaghaft, röhrt nach einem energischen Tritt auf das Gaspedal zwar wohltonend und vielversprechend aus dem Auspuff – doch was beim Losfahren folgt, ist die schiere Ernüchterung: So schön der Cisitalia auch ist, er zieht nicht die Mortadella vom Teller. Magere 66 PS liefert der kleine Fiat-Vierzylinder, der sich im üppig bemessenen Front-Abteil des Coupés fast verliert, und wären nicht die chromverzierten und im Sonnenlicht blitzenden Deckel der beiden Luftfilter, man würde den kleinen Motor womöglich übersehen.

Die Fahrleistungen sind tatsächlich alles andere als Sportwagen-gemäß – auch im zeitgenössischen Vergleich. Kleine Berge werden zu fast unüberwindbaren Hindernissen, die man schnell zu hassen oder zu meiden lernt. Die Faszination des Cisitalia bleibt, man muß dies schonungslos feststellen, auf seine äußeren Qualitäten beschränkt – er ist mehr Skulptur, denn Mobil. Wer ein solches Auto in der Garage stehen läßt, um sich an seinem Anblick zu erfreuen und es nur ganz selten herausholt, um es seinem eigentlichen Zweck, dem Fahren zuzuführen – man hätte für Enthusiasten solcher Einstellung Verständnis.

Beim 202 Gran Sport muß man in der Tat ein gerüttelt Maß an Leidenschaft mitbringen, was das Fahren angeht. Und wenn er einmal in Schwung ist, nervt die unexakte Lenkung, die einem ein eher schwammiges Verhältnis zur Straßenoberfläche bietet. Zumindest die Straßenlage jedoch ist gut, in Kurven fühlt sich der kleine Wagen wohl – man darf nur eben den mühsam aufgebauten Schwung nicht verlieren, sonst muß der Vierzylinder wieder schuften.



Tony Krivanek – FIAT bedeutet bei ihm: „Fix it again, Tony“.

*Fahrerlebnis Siata 208 Spider: spontane Kraft aus acht Töpfen – der Siata ist eine echte Fahrmaschine*

Eines der ersten Projekte, die Dante Giacosa nach seiner Rückkehr zu Fiat anging, war die Konstruktion eines kompakten Achtzylinders: Der „Otto Vu“ entstand. Und der wiederum diente nicht nur als Antrieb für den Fiat-eigenen Sportwagen (siehe *Motor Klassik* 10/1987), sondern auch für den Siata 208, der (als Bertone-Coupé) erstmals auf dem Turiner Auto Salon im Frühjahr 1953 gezeigt wurde.

Besucher auf der Autoschau waren damals auch die amerikanischen Brüder Jack und Ernie McAfee aus Beverly Hills, die sich sofort in den Siata verliebten. Und nicht nur das: Mit einem Achtzylinder-Motor, so folgerten sie messerscharf, wäre ein solcher Sportwagen in ihrer Heimat, wo die wohlhabende Kundschaft fast jedem europäischen und speziell italienischen Wagen sehr positiv gegenüberstand, sicher gut zu verkaufen. Also verhandelten sie mit Siata-Chef Giorgio Ambrosini und einigten sich schließlich auf den Bau und die Lieferung von 35 Exemplaren des 208 Spider – die komplette Produktion dieses Typs ging somit in die USA – vielleicht ist dies der Grund, weshalb heute mit diesem Auto heute in Europa kaum noch einer etwas anzufangen weiß.

Das geplante Geschäft mit dem 208 ging dann jedoch ziemlich in die Hose: Der Verkaufspreis von 5500 Dollar war den meisten Interessenten zu hoch – verständlich, wenn man bedenkt, daß damals der Jaguar XK 120 mit 3495 Dollar deutlich preisgünstiger war, und auch



## Siata – die Geschichte

Die Firma Siata (*Società Italiana Auto Informationi*) wurde bereits 1926 von Giorgio Ambrosini in der piemontesischen Hauptstadt Turin gegründet und hatte ihren Sitz in der Via Leonardo da Vinci.

Siata bot als ein früher Vorläufer heutiger Tuning-Firmen zunächst spezielle Auspuffanlagen an, bearbeitete Zylinderköpfe und fertigte Umbausätze für obenliegende Ventilsteuerungen. Alfa Romeo verwendete beispielsweise Siata-Stoßdämpfer für die 8C 2300-Wagen in Langchassis-Version (*Le Mans*, *Tourist Trophy*).

Mitte der 30er Jahre kaufte Ambrosini die Karosseriewerkstatt *Carrozzeria Italiana*, ebenfalls in Turin. Siata spezialisierte sich fortan auf den Umbau von Fiat Balillas und dann auch Topolinos (und entwickelte in dieser Zeit enge Bindungen zum Autokonzern Fiat), außerdem fertigte man fortschrittliche Fünfgang-Getriebe und Differentiale.

1953 (inzwischen waren auch die Ambrosini-Söhne Renato und Franco in die Firmenleitung eingetreten) bot Siata den Typ 208 als Spider und Coupé an, dem jedoch kein großer Verkaufserfolg vergönnt war.

Vor etwas über 20 Jahren, 1970, schloß Siata in Turin seine Pforten. Giorgio Ambrosini starb, 84jährig, 1974.

## Tony Krivanek

Anton Krivanek, von allen nur Tony genannt, leitet in Van Nuys (Los Angeles) die Firma *Vintage Racing Services*, die sich auf die Restaurierung italienischer Klassiker spezialisiert hat. Im Lauf der Jahre hat der 52jährige Krivanek acht der 35 gebauten SIATA 208 Spider restauriert. Außerdem „hatte ich meine Finger an allem, was einen Fiat 8V-Motor in sich trug, also einige Zagato 8V, zwei Ghia 8V und einen von Vignale karosierten“. Tony Krivanek fuhr bereits zweimal bei der historischen Mille Miglia mit.



## Daten, Fakten, Quellen

### Siata 208 Spider

♦ **Motor:** (Fiat) wassergekühlter V-Achtzylinder (Zylinderwinkel 70 Grad), vorne längs montiert, Bohrung x Hub 72 x 61,3 mm, Hubraum 1996 cm<sup>3</sup>, Verdichtung 9,2:1, Leistung bis zu 140 PS bei 6600/min, eine zentrale Nockenwelle, dreifach gelagerte Kurbelwelle, Gemischaufbereitung durch zwei Weber 36 IR4C-Doppelvergaser.

♦ **Kraftübertragung:** Hinterradantrieb über Kardanwelle, Einscheiben-Trockenkupplung, Fünfgang-Getriebe (Siata), I. Gang 2,694:1; II. 1,768; III. 1,257; IV. 1; V. 0,8 (Overdrive).

♦ **Karosserie/Fahrwerk:** selbsttragende Leichtmetall-Karosserie (Bertone) auf Rohrrahmen, Fiat-Einzelradaufhängung vorne und hinten, jeweils an Dreieckslenkern, Stabilisatoren, hydraulische Teleskop-Stoßdämpfer und Trommelbremsen, Borrani-Drahtspeichenräder 16 Zoll, Reifengröße 5.50 x 16 vorne, 6.00 hinten.

♦ **Maße/Gewicht:** Radstand 2400 mm, Spur 1290/1295 mm, 930 kg.

♦ **Fahrleistungen:** Höchstgeschwindigkeit bis über 200 km/h.

♦ **Bauzeit:** 1952 bis 1954.

♦ **Stückzahl:** 35 Spider und zwölf bis 15 (genaue Zahl nicht bekannt) Coupés.

♦ **Preis (zur Bauzeit):** 5500 US-Dollar.

#### ♦ Der Club:

• Registro Siata Italiano, c/o Piermarco Meletti Cavallari, Podere Grattamacco, I-57022 Castagneto Carducci

#### ♦ Der Spezialist:

• Anton Krivanek, VRS Racing Services, Van Nuys, Kalifornien, USA.

#### ♦ Die Literatur:

• Automobile Quarterly, Vol 23/2.

#### ♦ Der Wagen:

• Siata 208 Spider, Chassisnr. 525.

#### ♦ Die Preissituation:

Da es nur noch etwa 25 Exemplare des Siata 208 Spider gibt, ist von einer Marktsituation kaum zu sprechen. Einen Hinweis mag eine Anzeige in der Dezember-1991-Ausgabe von Hemmings Motor News geben, in der ein 208 (Concours-Klassensieger in Pebble Beach 1991) für 350 000 US-Dollar angeboten wurde.



Aufgeräumt und übersichtlich steht der kompakte Fiat-Achtzylinder in der Motorbucht des 208.



Seltenheitswert: Dieses Typenschild gab es nur 35mal.



Porsche für den 156 einiges weniger als 2000 Dollar verlangte. Und das waren immerhin Namen, die man schon kannte. Wer aber kannte Siata?

Im Einsatz bei der Carrera Panamericana sollte den italienischen Sportwagen auf eine höhere Stufe der Beachtung heben, doch alle Bemühungen, zu denen auch die Hubraum-Reduzierung von zwei auf 1,6 Liter gehörte, um in der kleinen Sportwagenklasse starten zu können, waren letzten Endes für die Katz, als Ernie McAfee den Siata mit der Startnummer 165 auf der zweiten Etappe mit Vehemenz auf einen Meilenstein setzte.

Die Verkäufe schleppten sich dahin, ab und zu wurde mal ein 208 an den Mann gebracht, doch die Tatsache, daß der letzte der hübschen Spider „fabrikneu“ erst 1960 (!) verkauft werden konnte, spricht wohl Bände.

Rudolf Hruska – vorher, wie erwähnt, bei Cisitalia – kümmerte sich übrigens verstärkt um den Feinschliff des 208: Nach der Flucht Dusios nach Argentinien schloß er sich Ambrosini und Siata an und arbeitete in dieser Zeit eng mit Dante Giacosa und Fiats Chef-Testfahrer Carlo Salamano zusammen, um dem 8V ein paar zusätzliche PS und dem Fahrwerk ein manierliches Benehmen

anzuerziehen. In späteren Jahren sollte der Österreicher Hruschka dann bei Alfa Romeo das Projekt Alfasud leiten.

Durch den Cisitalia-Beau geläutert, nähert man sich dem knallblauen Siata eher reserviert. Der Farbton entspricht nicht etwa dem des französischen Rennblau, sondern ist um einiges dunkler, und er leuchtet im klaren und intensiven kalifornischen Licht besonders kräftig.

Nach dem 1100er-Fiat-Motor des Cisitalia trifft der Fahrer im Siata nunmehr auf einen Zweiliter aus Turin. Welch ein Unterschied: Das blaue Auto verfügt über einen fast ungestümen Vorwärtsdrang, der schon auf den ersten Metern zum beherrschenden Eindruck wird und sich ins Gedächtnis einprägt. Freudig reagieren die beiden Weber-Doppelvergaser auf jede Bewegung des Gaspedals. Das Fünfgang-Getriebe (Vorsicht beim späteren Herunterschalten: Der Erste ist nicht synchronisiert) bietet ein perfekt auf die Leistungscharakteristik des kompakten Achtzylinders abgestimmtes Übersetzungsangebot.

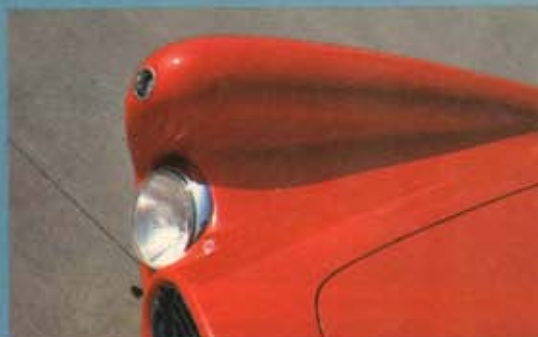
An das normalerweise vierstufige Räderwerk, das Siata nach eigenen Vorstellungen modifizierte, setzten die Ingenieure übrigens ein Extra-Gehäuse, das die Zahnräder für den zweiten Gang beherbergt. ▷

Lesen Sie bitte weiter auf Seite 24





*Rustikal und formenverliebt: Markante  
Lederriemen halten die  
Motorhaube; die Kotflügel recken sich  
keck gedrunen in den Fahrtwind.*



© MUSEO CISITALIA



Beim 340 Mexico griff Vignale noch einmal kräftig in die Trickkiste:

Besonders die vorderen Kotflügel wirken wie aus einer anderen Welt.



Die kleinen Spoiler an den Flanken sollten der Kühlluft-Öffnung für die hinteren Bremsen Luft zuführen – die Praxis folgte allerdings nicht so ganz der tütlerischen Theorie.



Der Siata, das wird schon nach wenigen Meilen klar, fordert seinen Fahrer ganz unverhohlen zu schnellerer Gangart auf. Das Fahrwerk fügt sich in das harmonische Gesamtbild glänzend ein: Kurven, gleich welcher Radien, können erstaunlich schnell umrundet werden, die exakte Lenkung unterstützt den Vorwärtsdrang und die geringe Seitenneigung suggeriert Sicherheit.

Warum, die Frage stellt sich rasch von selbst, warum hat sich dieses Auto nicht besser verkauft?

Der Preis, so muß die wohl naheliegendste Antwort lauten, schob einer größeren Verbreitung des Siata einen energischen Riegel vor. Wenn schon die Amerikaner Anfang der 50er nicht so tief ins Portemonnaie greifen wollten, um sich den gelungenen Italiener zu kaufen – in Europa, zumal in Italien und Deutschland, saß das Geld so kurz nach dem Krieg noch weitaus weniger locker. Und schließlich verkaufte Fiat selbst von seinem „Otto Vu“ gerade 114 Exemplare. 17000 Mark kostete dieser damals in Deutschland – für einen „Adenauer“-Mercedes 300 mußte man nur 4000 Mark mehr hinlegen, und da bekam man doch etwas für sein Geld in der gerade zart aufblühenden Wirtschaftswunderzeit.

**E**in Wort noch zum Verdeck des Siata. Man braucht es in Kalifornien etwa so dringend wie ein Eunuch ein Verhüterli, dennoch ist es bemerkenswert: Es läßt sich nämlich mit einem Handgriff so schnell und problemlos aufspannen, daß man fast schon geneigt ist, den Mangel an Regen in dieser Region zu bedauern. Und außerdem wirkt der Siata 208 Spider mit Fetzendach plötzlich formal noch überzeugender – wie eine etwas verkleinerte Ausgabe des AC Cobra.

Das Fazit nach einem ganzen Tag in einem der rarsten italienischen Sportwagen der 50er lautet also eindeutig: Müßte man eigentlich haben. Aber bei den geringen Stückzahlen? Immerhin gibt es ganz sicher einen 208 in Deutschland. Er wird im Augenblick restauriert, wie sein *Motor Klassik*-lesender Besitzer aus Detmold mitteilte – *Motor Klassik* wird über das Ergebnis informieren.

**Fahrbericht Ferrari 340 Mexico**  
Leistung hätte er – doch er darf nicht so, wie er könnte...

**J**ack und Ernie McAfee hatten sich vor ihrem Siata-Abenteuer in den USA bereits als Privatfahrer auf Ferrari einen Namen gemacht: Sie gehörten zu den ersten Kunden, die in Maranello vorstellig wurden, um einen der hubraumgewaltigen 340 America zu erstehen – einen anderen kaufte „Big Bill Spear. In sattem Schwarz mit grünem Leder-Interieur hatte der erste 340 im Herbst 1950 auf dem Auto Salon in Paris gegläntzt. Drüben, in den USA, aber gehörten die Duellen der Ferraris bei den Rennen zur Sportwagen Meisterschaft des SCCA\* zu den Highlights.

Geld schien bei Spear – wie auch bei den McAfees – eine eher untergeordnete Rolle zu spielen. Man hatte es eben. Und so stand Spear auch als einer von nur vier Kunden auf der kurzen Liste der Bestellungen für den 1952 gebauten Nachfolger des 340 America mit der Typenbezeichnung Mexico.

Während Vignale drei Wagen mit einer außergewöhnlichen Coupé-Karosserie einkleidete, wollte Spear seinen Wa-

\*SCCA: Sports Car Club of America.



## Ferrari in den USA – eine Marktstudie

Schon bald nach Gründung der Ferrari SpA im Jahr 1947 in Modena gaben sich in den USA bereits einige amerikanische Motorsportler in Maranello die Türklinke in die Hand: Von dem Moment an, zu dem Ferrari seine Fahrzeuge auch als Kundenwagen anbot und erst recht, als von bestimmten Typen kleine Serien aufgelegt wurden, gingen weit über die

Hälfte davon zu Enthusiasten in die Vereinigten Staaten.

Diesem Umstand zollte der schlaue Enzo Ferrari nicht zuletzt dadurch Tribut, daß er den ersten Lampredi\*-Typ 340 (vorher waren nur kleinvolumigere Colombo\*-Typen 125, 166, 195 und 212 gebaut worden) mit dem bestimmten Zusatznamen America versah.

25 der 4,1-Liter wurden gebaut, danach kamen die vier Mexico-Wagen, bevor Ferrari den 342 America anbot, der weitaus eher auf die Luxus gewohnte Kundschaft zugeschnitten war als die aus den Rennwagen abgeleiteten Vorgänger. Trotzdem baute Ferrari dann nur sechs Exemplare dieses recht klobig wirkenden Typs, hatte mit ihm aber die Richtung angedeutet, die zehn Jahre später der Typ 500 Superfast fortführen sollte.

In den USA kümmerte sich übrigens Luigi Chinetti, der 1949 gemeinsam mit Lord Selsdon für Ferrari das 24-Stunden-Rennen in Le Mans gewonnen hatte, um die richtige Vermarktung des Namens Ferrari.

\* Aurelio Lampredi und Giacomo Colombo konstruierten für Ferrari Motoren.

## Steven Tillack



Steven Tillack im Cisitalia 202 in Pebble Beach 1991.

Der 43jährige Steven Tillack kam vom Hobby zum Beruf: In den 70ern beim HiFi-Elektronik-Konzern Pioneer beschäftigt, restaurierte er in seiner Freizeit einen Ferrari 365 GT 2+2 und entdeckte so seine Liebe zur italienischen Sportwagen-Marke Nummer Eins. Ab 1980 stand sein Restaurierungsbetrieb Kunden zur Verfügung, sein Briefkopf trägt den Untertitel „Specializing in Ferrari“. 1982 wurde er zum Präsidenten des amerikanischen Ferrari-Clubs gewählt. Tillack, dessen Humor sehr hintergründig und ironisch sein kann, nahm bereits einige Mal an der Mille Miglia teil.



## Daten, Fakten, Quellen

### Ferrari 340 Mexico

♦ **Motor:** wassergekühlter V-Zwölfzylinder, Zylinderwinkel 60 Grad, Bohrung x Hub 80 x 68 mm, Hubraum 4101,66 cm<sup>3</sup>, Verdichtung 8,5:1, Leistung 280 PS bei 6600/min, Ventilsteuerung durch zwei obenliegende Nockenwellen, siebenfach gelagerte Kurbelwelle, Gemischaufbereitung durch drei Weber 40 DCF-Vierfachvergaser.

♦ **Kraftübertragung:** Hinterradantrieb, Dreischeiben-Trockenkupplung, Fünfgang-Getriebe, I. Gang 3,157:1, II. 1,946; III. 1,403; IV. 1; V. 0,914.

♦ **Fahrwerk/Karosserie:** Rahmen mit zwei Längsträgern und Traversen, vorne Einzelradaufhängung an Dreieckslenkern, Houdaille-Stoßdämpfern und halbelliptischen Längs-Blattfedern, hinten Starrachse, Houdaille-Stoßdämpfer und querliegende Blattfeder, 4,5 x 16-Zoll-Borradi-Drahtspeichenräder, Reifen 6.00 x 16 vorne, 6.50 x 16 hinten.

♦ **Maße/Gewicht:** Radstand 2600 mm, Spur 1278/1250 mm, 900 kg.

♦ **Fahrleistungen:** Höchstgeschwindigkeit über 250 km/h.

♦ **Bauzeit:** 1952.

♦ **Stückzahl:** ein Spider und drei Coupés.

♦ **Die Clubs:**

- Ferrari Club Deutschland, Postfach 710151, 3000 Hannover;
- Ferrari Model Club, Hörster Bruch 100a, 4937 Lage-Hörste.

♦ **Der Spezialist:**

- Stephen Tillack, Redondo Beach, Kalifornien, USA.

♦ **Die Literatur:**

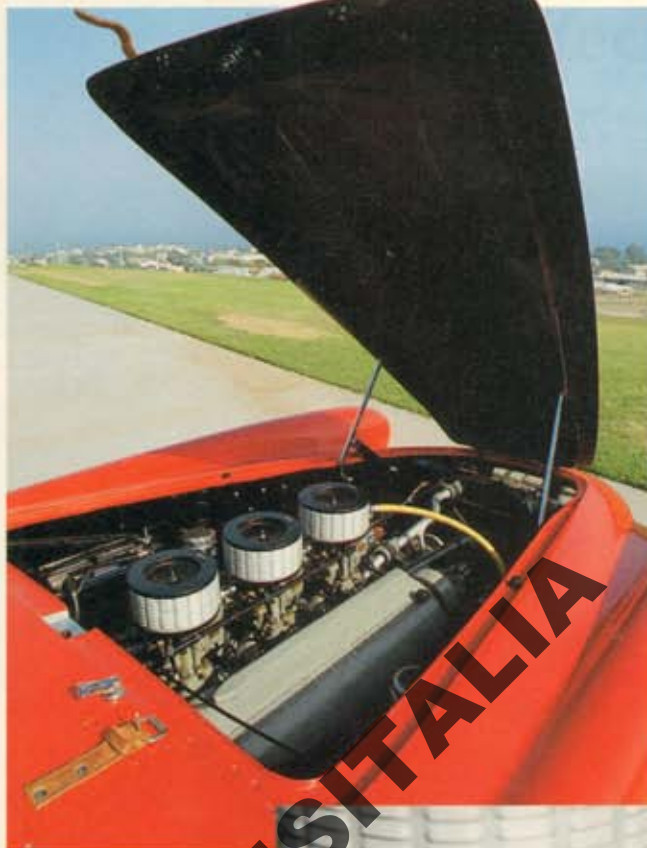
- Fitzgerald, Merrit & Thompson, Ferrari – The Sports and Gran Turismo Cars, CBS Publications, USA;
- Ferrari – The Man and the Machines, Automobile Quarterly Library Series Book, Princeton Publishing, New Jersey, USA.

♦ **Das Fahrzeug:**

- Ferrari 340 Mexico, Chassisnr. 0228 AT.

♦ **Die Preissituation:**

Im Zuge des allgemeinen Preisverfalls speziell bei Ferrari und wegen der Tatsache, daß es sich um ein Unikat handelt, ist eine annähernde Preisangabe zur Zeit nicht möglich.



Dominant thronen die drei mächtigen Weber-Vierfachvergaser zwischen den Zylinderbänken des Lampredi-V-Zwölfzylinders...

...ihre Einstellung ist eine zeitraubende und knifflige Arbeit für Spezialisten.



gen als Spider haben – es entstand mit Fahrgestellnummer 0228 AT ein Einzelstück. Zum ursprünglich geplanten Einsatz bei der Carrera Panamericana kam es jedoch nicht. Im mittelamerikanischen Nachbarland der USA gingen nur die drei Coupés an den Start und wurden von den silbernen Mercedes-Benz 300 SL von Karl Kling und Hermann Lang deutlich geschlagen.

Bill Spear setzte den roten Spider in der Folge aber bei SCCA-Rennen ein. Die fahrerischen Duelle zwischen ihm und den Brüdern McAfee fanden 1956 ein jähes Ende, als Ernie McAfee in seinem blauen Ferrari 121 mit 4,4-Liter-Sechszylinder-Motor beim Straßenrennen in Pebble Beach tödlich verunglückte. Ihm kommt somit die zweifelhafte

Ehre zu, dafür verantwortlich zu sein, daß Rennen nicht mehr auf der Halbinsel Monterey, sondern in Laguna Seca ausgetragen werden während Pebble Beach ab 1957 seinen Concours d'Elegance zu dem Medienspektakel ausbaute, das wir heute kennen.

Zu dieser Zeit waren die Tage Vignales als Karosserieschneider für Ferrari schon vorbei, denn Pinin Farina schob sich immer mehr in den Vordergrund. Vignales 340 Mexico Spider, gezeichnet von Michelotti, wirkte 1953 fast wie aus einer anderen Welt – seine vorderen Kotflügel weisen Kurven auf, neben denen die einer Sophia Loren verblassen mußten. Und sie geben der Aggressivität des Rennsportwagens einen seltsamen avantgardistischen Beigeschmack. ▷



Der Schein trügt: Dieses Foto mit Säule entstand nicht in Italien, sondern wenige Meilen vom Hafen Long Beach entfernt.



## Zeit-Zeichen: der Weg in die Selbständigkeit

1946, als sich Pinin Farina in Turin erste Gedanken zum Cisitalia 202 macht, ist Deutschland ein besetztes Land: Die vier Siegermächte teilen sich das einstige Deutsche Reich auf. Am 20. Juni 1946



Außenminister-Konferenz am 23. Oktober 1953: Wiederherstellung der deutschen Souveränität und Aufnahme in die NATO.



Ab 1949 erster Bundespräsident: Theodor Heuss.



1953 kreiert Christian Dior den Tulpenstil: Jede Dame soll eine Blume sein

verschwindet die alte Währung – nach der Währungsreform gilt die D-Mark, das Wirtschaftswunder kann beginnen.

Drei Jahre später wird die Bundesrepublik Deutschland gegründet, doch erst im Oktober 1955 unterzeichnet Bundeskanzler Konrad Adenauer mit den Außenministern Dulles (USA), Mendes-France (Frankreich) und Eden (Großbritannien) die Verträge, die sein Land in die Souveränität entlassen und gleichzeitig den Eintritt in die NATO ermöglichen.

Adenauer und Theodor Heuss als der erste Bundespräsident der jungen Bundesrepublik werden zu den anerkanntesten deutschen Politikern der frühen Nachkriegszeit.

In der Mode schlagen die Franzosen ihre Kapriolen, in Deutschland reißen sich die Damen um Nylonstrümpfe. Und neben dem Aufschwung zeichnet sich auch schon das neue deutsche Spießbürgertum ab...

Dem Zwölfzylinder-Motor hatte Lampredi durch eine Anhebung der Verdichtung von 8 auf 8,5:1 statt 260 nunmehr 280 PS entlockt, und statt des im 340 sonst verwendeten Viergang-Getriebes erhielten die Mexico-Versionen einen zusätzlichen fünften (Schnell-) Gang – wohl im Hinblick auf die materialmordenden langen Geraden auf den mexikanischen Hochebenen.

W on den fast 300 PS ist heute leider nur noch wenig geblieben. Stephen Tillack, der sowohl den Ferrari wie auch den Cisitalia zur Perfektion restaurierte, sagt mit verkniffener Miene, warum: „Die Gesetze hier in Kalifornien sind inzwischen so restriktiv, daß man auch mit einem solchen Auto wie dem Ferrari mit einer Spezial-Auspuffanlage fahren muß, damit die vorgeschriebenen Lärmwerte erreicht werden.“

Das Resultat ist ein kastrierter Zwölfzylinder, der bei jedem Gasgeben spitzt und spuckt, weil er nicht mehr richtig ausatmen kann. Nur auf Rennstrecken kann man dank offener Auspuffanlage Gas geben, auch wenn dies, wie Tillack nach ein paar Runden in Laguna Seca glaubhaft versichert, „eigentlich gar kein Vergnügen ist. Das Ding schiebt über die Vorderräder, daß einem angst und bange wird“.

Da machen sich die Blattfedern negativ bemerkbar – der 340 stammt noch aus der Zeit, als Ferraris ganze Aufmerksamkeit den Motor-Kunstwerken galt, nicht so sehr ausgereifter oder gar fortschrittlicher Fahrwerkstechnik. So haben, zumindest in Kalifornien, der große Ferrari 340 Mexico und der zierliche Cisitalia ein überraschendes Merkmal gemeinsam: Es kommt kein richtiger Spaß beim Fahren auf.

Beim Ferrari könnte man dies immerhin schnell ändern: In seiner Heimat Italien würden sich Polizisten bei seinem Anblick mit absoluter Sicherheit nicht an Lärmemissionen stören, sondern höchstens ihrerseits einen Höllenlärm veranstalten, der aller Wahrscheinlichkeit so klingen würde: „Forza, forza – bella macchina.“ ■