

*das* **AUTO**

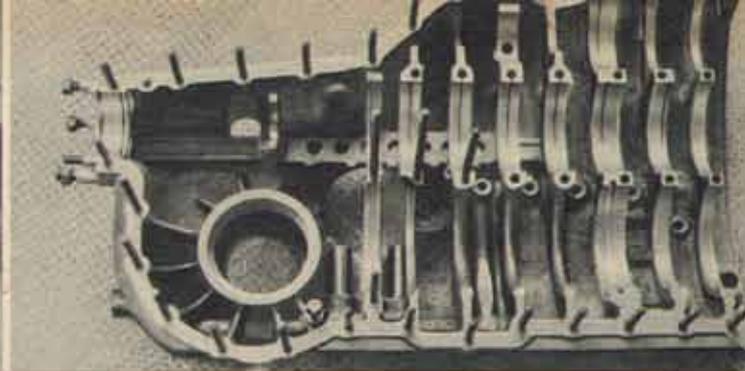
**MOTOR  
UND  
SPORT**

*Pariser Salon  
Verbessertes VW  
Schalbenbremsen*





Das Fahrgestell des Porsche-Cisitalia-Rennwagens — vermutlich das modernste, das bis heute existiert. Hoffentlich steht es nicht mehr lange aufgebodt!



Gehäuse für das vollsynchronisierte Fünfganggetriebe des Porsche-Cisitalia. Aus diesem Getriebe wurde jenes für den Porsche-Sportwagen entwickelt. Fotos (2): Millanta

## Italienisches Tagebuch

Dem Fahrer, der die Diskussionen von Modena verursacht hat, Carini, ist wegen seines unsportlichen Benehmens Gonzalez gegenüber die Lizenz für die Dauer von 6 Monaten abgenommen worden. Diese Strafe der italienischen Sportkommission ist sehr richtig, und wir hoffen bei dieser Gelegenheit, daß auch andere Sportkommissionen die gleiche Seriosität bei etwaigen ähnlichen Fällen zeigen werden. Der Fall Carini ist nämlich durchaus nicht der einzige, den wir in den letzten Jahren in Europa festgestellt haben, einzig war bis jetzt nur, daß man dieses Mal nicht — wie sonst — ein Auge zudrückte. Und nicht Gonzales, sondern die Firma Maserati selbst legte Protest ein.

Übrigens Modena: Ferrari, der nach dem Rennen so böse war, daß er sogar schwur, nie wieder in Modena zu starten (was uns allerdings übertrieben scheint), sagte uns, daß Villoresi damals einen Trainingswagen fuhr, dessen Motor nicht mehr als 165 PS leistete. Und behauptete auch, daß Villoresi auf alle Fälle da gewonnen hätte. Er hat sich infolgedessen über Carini, der den Ferrari-Sieg in ein schlechtes Licht gerückt hat, in nicht sehr angenehmer Weise ausgesprochen.

Was das „Kommen“ der Maseratis betrifft, so war Ferrari über diese neue Situation direkt froh, weil sie den Rennen einen viel größeren Wert verleiht. Infolge dieser Situation wird er schon Anfang 1953 mit den „neuen Waffen“ herauskommen, die sonst erst 1954 erschienen wären. Es handelt sich wahrscheinlich um den Einspritzmotor, der schon gebaut und am Prüfstand erprobt worden ist. Der Vierzylinder-Zweiliter hat neulich nach sehr sorgfältigen Versuchen wieder einen neuen Auspuff bekommen, wobei uns versichert wurde, daß man in einem gewissen Drehzahlbereich noch etwa 10 PS herauszaubern konnte.

Lustig jetzt auch, daß Ferrari den 6 Zylinder-Motor (der in seiner „Serie“ fehlt) versuchen will. Während Maserati seinerseits einen 4 Zylinder mit 16 Ventilen schon gebaut hat. Der 6 Zylinder-Maserati mit Doppelzündung wird z. Z. auch als „testa fissa“ gebaut, d. h. Zylinderreihe und Zylinderkopf aus einem einzigen Stück. Auch wird im Laufe des Winters dieser Wagen größere Tanks, neue Bremsen (und zwar jene des Grand-Prix-Formel-1-Wagens) und eine neue Hinterradfederung — wahrscheinlich auch hier De Dion Type — bekommen. Schließlich noch zwei Details, die beweisen, wie heiß es in Modena anlässlich des letzten Rennens herging: als Villoresi und Gonzalez endlich durchs Ziel schossen, brach Lampredi, dessen Nerven durch den Verlauf dieses Kampfes überspannt waren, zusammen und wurde ohnmächtig! Und nach dem Rennen stand der Spion des Tourenzählers vom Gonzalez-Wagen bei 8600! 1100 U/min mehr als die zugelassenen!

Chefkonstrukteur Colombo hat Alfa Romeo verlassen. Er sitzt aber z. Zt. zu Hause, weil er vertraglich eine gewisse Zeitlang keine ähnliche Position bei einer Konkurrenzfirma annehmen darf. Wohin Colombo kommen wird, wissen wir nicht. Es ist uns nur bekannt, daß am 4. September, nach dem ersten Trainingstag des Großen Preises von Italien, Bonetto, streng geheim, Colombo nach Turin gebracht hat. Drei Uhr nachts rief uns dann Bonetto an und teilte, natürlich streng geheim, mit, er wäre eben aus Turin mit Colombo zurück. Wo sie zu dritt mit Lancia gegessen hätten. Was werden bloß die drei gesprochen haben?!

Mit Lancia saßen wir dann vor einigen Tagen auch zusammen, und zwar im Restaurant Cervo (notieren Sie den Namen, und falls Sie durch Turin fahren, dann versuchen Sie mal, wie es hier schmeckt!). Serafini, der nach dem fürchterlichen Sturz bei den 1000 Meilen 1951 erst vor kurzem die Klinik verlassen hat, Bonetto und der junge Nachwuchsfahrer Maglioli waren auch dabei. Lancia wollte sich bei der Gelegenheit Serafini anhören und kennenlernen und zwar, um ihn gegebenenfalls als Rennleiter zu engagieren. Die Lancia-Rennabteilung scheint nämlich etwas sehr Interessantes zu werden. Und Neues. Sie wird erstens von der Firma ganz getrennt sein, also eine richtige „Scuderia“. Lancia erklärte ferner, daß er aus den alten Akten seines Vaters, des berühmten Rennfahrers, der dann die Firma Lancia gründete, ersah, daß im Vergleich mit den vergangenen Zeiten die Rennfahrer heute lächerliche Summen verdienen. Sein Vater gewann vor dem ersten Weltkrieg bei einem Sieg 50 000 Lire auf einmal. Was etwa 33 000 DM heute entspricht! Die Scuderia Lancia (oder wie sie heißen wird) wird

infolgedessen ihren Rennfahrern den ganzen Gewinn, und zwar Startgelder und Prämien, lassen! Es laufen übrigens jetzt mit Fangio und Gonzalez Verhandlungen (Wetten, daß nach Veröffentlichung dieser letzten Worte die beiden Argentinier, ganz geheim, einen sehr delikaten Besuch bekommen werden? Darüber werden wir gelegentlich noch sprechen).

Daß Lancia einen Formel-Wagen baut, das ist auf alle Fälle höchst wahrscheinlich. Inzwischen ist aber der Aurelia-Gran Turismo mit Kompressor ausgerüstet worden, und zwar ausdrücklich für die Carrera Messicana. Die Wagen (Fahrer: Bonetto, Cabianca und Maglioli) sind nur 210 km/st schnell und leisten 140 PS. Lancia will vorläufig hier nur einige Vergleiche anstellen. Den Kompressor haben diese Wagen erhalten, weil es in Mexiko Teilstrecken gibt, die bis etwa 3000 Meter Höhe führen. Die Lancia 2500 ccm mit vier obenliegenden Nockenwellen, von denen wir schon in den Heften 2 und 9/1952 sprachen, bekommen jetzt ihre endgültige Karosserie. Es handelt sich um rassige, sehr niedrige Renninnenlenker. Man wird vielleicht sogar eine Serie von 50 Stück davon bauen. Wir nehmen an, daß (wenn nicht schon anlässlich des Giro di Sicilia) wahrscheinlich bei der Mille Miglia diese lang erwarteten Wagen erscheinen werden. Vom Typ Gran Turismo sind inzwischen über 1000 Exemplare verkauft worden.

Was schließlich den neuen kleinen Lancia 1100er Tourenwagen betrifft (siehe Hefte 2 und 9/1952), so wird dieser anlässlich der Turiner Ausstellung 1953 erscheinen.

Cisitalia wacht langsam wieder auf. Es wird aber nicht mehr ein Eldorado für einige Herren sein, die gern Generaldirektor spielen wollen und sich mit weißen Handschuhen am Prüfstand den Anschein geben, etwas von Vergaserregulierung zu verstehen. Jetzt sind Vater und Sohn Dusio die Direktoren und machen ganz klug Schrittdien für Schrittdien. Interessant ist, wie dieses Unternehmen funktioniert. Neben dem Autowerk ist eine große Halle, in der 300 Frauen mit Spezialnähmaschinen tätig sind und in großen Serien Uniformen herstellen. Das sehr viele Geld, das da hereinkommt, kommt dem Autowerk zugute. Dies, bis dem Autowerk die „Knochen gewachsen“ sind. Es werden jetzt die Type 303 hergestellt, ein rassischer 1100er, der allerdings billiger als die erste bekannte Type ist, obwohl genau so schön, und der 2500 ccm-4 Zylinder mit BPM-Motor. Auch die Karosserien werden jetzt bei Cisitalia gemacht. Und noch eine sensationelle Nachricht: Dusio hat die Absicht, den berühmten Cisitalia-Rennwagen weiterzuentwickeln. Er teilte uns mit, er würde am 16. Oktober die Firma Porsche besuchen, um genau festzustellen, ob und wie es möglich ist, in das 1500 ccm Formel 1-Chassis einen 2 oder 2,5 Liter-Saugmotor einzubauen. Nämlich, ein kompletter Wagen ist zwar nach Argentinien gekommen, die Teile für andere drei bis vier Wagen liegen aber bei Cisitalia. Auch aus rein persönlichen Gründen würden wir uns sehr freuen, wenn es mit der vollen Verwirklichung dieses Rennwagens, dem wir anlässlich seiner „Geburt“ 1946 bis 1947 sehr nahe gewesen sind, endlich klappen würde.

Und Alfa Romeo entwirft inzwischen einen 1100er-Tourenwagen! Was soll man da nun sagen? Dieser wird aber frühestens in einem Jahr erscheinen. Man dachte, daß nach dem 1900 ccm-4 Zylinder diese Firma wieder eine Type bauen würde, die in ihrem Fall ein ausgesprochener Begriff geworden war, nämlich einen 2,5 bis 3 Liter. Zumal, da schon ein neuer 3 Liter-Motor gebaut worden ist. Es scheint aber noch nicht soweit zu sein. Was die „Fliegenden Untertassen“ von 2 und 3 Liter betrifft, die 140 bzw. 210 PS leisten, so werden diese — hoffentlich — 1953 endlich im Rennsport erscheinen. Der 3-Liter soll angeblich auf 3500 ccm vergrößert werden.

Carrera Messicana: Ferrari wird, wie bekannt, mit 4100 ccm Zwölf-Zylinder-Coups starten. Die unwahrscheinlich schönen Karosserien hat Vignale gebaut. Höchstgeschwindigkeit 265 km/st. Ob es aber die Reifen und besonders der Antrieb, der immer der schwächste Punkt der Ferraris gewesen ist, aushalten werden? Ascari und Villoresi werden die 4,1 Liter fahren. Bracco fährt rein privat und hat sich den 3 Liter, den Sieger-Wagen der 1000 Meilen 1952, von dem es nur ein Exemplar gibt, gekauft. Der allgemeine Eindruck ist, daß Mercedes in Mexiko gewinnen wird. Na, man braucht nur einige Wochen abzuwarten und dann wissen wir es.

Corrado Millanta