**FCA Heritage auf der Techno Classica –**

**Alfa Romeo, Fiat, Lancia und Abarth feiern „90 Jahre Mille Miglia“**

*Die Ausstellung mit erfolgreichen Fahrzeugen aus der Geschichte des legendären Langstreckenrennens ist ein Höhepunkt der Oldtimer-Messe in Essen. Außerdem startet die deutschsprachige Internetseite von FCA Heritage, der Klassiker-Abteilung von Fiat Chrysler Automobiles (FCA).*

Wien, März 2017

Pünktlich zum Start der Oldtimer-Messe Techno Classica in Essen (5. bis 9. April 2017) startet FCA Heritage mit einem neuen Internetauftritt. Der Service der Klassiker-Abteilung von Fiat Chrysler Automobiles (FCA) steht zur Messe auch in deutscher Sprache zur Verfügung. Dargestellt wird unter anderem die Historie der vier Marken Alfa Romeo, Fiat, Lancia und Abarth. Fans und Besitzer von Oldtimern werden hier außerdem über Aktivitäten von FCA bei Klassiker-Veranstaltungen informiert oder können die Originalität ihrer Fahrzeuge zertifizieren lassen. FCA Heritage bietet darüber hinaus die komplette Restaurierung und Authentifizierung von historischen Abarth und Lancia an. Zu erreichen ist FCA Heritage im Internet unter www.fcaheritage.com.

Parallel zum ausgebauten Angebot im virtuellen Kosmos ist FCA Heritage auf der Techno Classica in Essen ganz real vertreten. Der Messeauftritt stellt den 90. Geburtstag der Mille Miglia in den Mittelpunkt. Anlässlich des Jubiläums zeigen Alfa Romeo, Fiat, Lancia und Abarth erfolgreiche Fahrzeuge aus der Geschichte des legendären Langstreckenrennens. Zu sehen sind unter anderem der Alfa Romeo 8C 2300 Spider, mit dem Tazio Nuvolari 1933 gewann, der 1951 siegreiche Lancia D24 sowie die in ihren Hubraumklassen an der Spitze platzierten Fiat 1100S und Abarth 750 Coupé Zagato.

Begleitet werden die sechs historischen Rennwagen auf der Techno Classica durch die neuesten Serienmodelle der FCA Marken. Zu sehen sind der Alfa Romeo Stelvio, das erste SUV der Marke, der zweisitzige Roadster Abarth 124 spider sowie ein exklusives Sondermodell des Fiat 500 zum 60. Geburtstag des klassischen Vorgängers.

Die Techno Classica in Essen (Infos: [www.techno-classica.de](http://www.techno-classica.de)) gehört zu den größten Klassikermessen der Welt. In 20 Hallen mit rund 130.000 Quadratmeter Ausstellungsfläche werden mehr als 1.250 Aussteller aus 30 Ländern erwartet.

**90 Jahre Mille Miglia**

Am 26. März 1927 heben vier Motorsportenthusiasten im norditalienischen Brescia ein Rennen aus der Taufe, das sich zur anspruchsvollsten Langstreckenprüfung seiner Zeit entwickelt. Enzo Ferrari nennt den über rund 1.000 Meilen – im Italienischen „mille miglia“ – von Brescia nach Rom und zurück führenden Marathon einmal „das großartigste Rennen der Welt“. Bis zum Ende 1957 wird die Mille Miglia insgesamt 24 Mal durchgeführt, zeitweise als Lauf zur Langstrecken-Weltmeisterschaft. Alfa Romeo hält mit elf Siegen den Rekord, zwischen 1932 und 1938 feiert die Marke sieben Siege in Folge.

1977 wird die Mille Miglia als Oldtimer-Rallye wiederbelebt, mit über 400 Teilnehmern heute die größte ihrer Art. Startberechtigt sind ausschließlich Fahrzeugmodelle, die bis 1957 tatsächlich teilgenommen haben. Längst wird die Strecke nicht mehr mit Vollgas nonstop gefahren – der Rekord für die rund 1.600 Kilometer lange Strecke liegt bei knapp über zehn Stunden. Heute streckt sich die Mille Miglia mit sogenannten Gleichmäßigkeitsprüfungen über vier Tagesetappen. Bei der 2017er Auflage vom 18. bis 21. Mai ist Alfa Romeo als einer der Hauptsponsoren mit am Start.

**Die Ausstellungsfahrzeuge von Alfa Romeo**

**Alfa Romeo RL Super Sport (1927)**

Mit dem Tipo RL bricht für Alfa Romeo 1921 eine neue Ära an. Nun werden die sportlichsten Modelle der Marke von Sechszylindermotoren angetrieben. Wie zu der Zeit üblich, verkauft Alfa Romeo werksseitig lediglich das Chassis mit Motor. Zur Wahl stehen zunächst zwei Varianten. Im Tipo RL Normale hat das Triebwerk 2.916 Kubikzentimeter Hubraum und leistet 41 kW (56 PS). Im Alfa Romeo RL Sport beträgt der Hubraum 2.994 Kubikzentimeter, die Leistung steigt auf 52 kW (71 PS). Äußeres Kennzeichen ist der spitz zulaufende Wasserkühler. Dank kürzerem Radstand und leichterer Karosserie ist die Sport-Version mit 130 km/h außerdem 20 km/h schneller als der Tipo RL Normale.

Der Tipo RL sorgt für den ersten großen Sieg für Alfa Romeo im internationalen Motorsport – Ugo Sivocci gewinnt die Targa Florio 1923 auf Sizilien. Basierend auf den dabei gemachten Erfahrungen optimieren die Ingenieure den Wagen zum Tipo RL Super Sport, der ab 1925 zu haben ist. Zu den Verbesserungen zählt die auf 61 kW (83 PS) angewachsene Motorleistung und die größeren und damit wirkungsvolleren und standfesteren Trommelbremsen.

Gleich fünf Tipo RL Super Sport stehen am 26. März 1927 am Start der ersten Mille Miglia. Zwei davon setzt das Werksteam von Alfa Romeo mit den Piloten Gastone Brilli-Peri und Attilio Marinoni ein. Zur Halbzeit in Rom führt Brilli-Peri, muss kurz vor dem Ziel mit technischen Problemen aber aufgeben. Am Steuer des bestplatzierten Alfa Romeo erreicht Privatfahrer Arturo Mercanti auf Rang sieben das Ziel in Brescia.

In seiner Rennsportkarriere verzeichnet der Tipo RL Super Sport insgesamt mehr als 90 Gesamt- und Klassensiege. Das auf der Techno Classica in Essen gezeigte Exemplar entspricht dem Stand von der Mille Miglia 1927 und kommt aus dem Werksmuseum von Alfa Romeo in Arese bei Mailand (Infos: www.museoalfaromeo.com).

**Alfa Romeo 8C 2300 Spider Corto Mille Miglia (1931)**

Konstrukteur Vittorio Jano entwickelt mit den Kerndaten seines Reihen-Sechszylinders auch einen Achtzylinder, er erhält mit einem Hubraum von 2.236 Kubikzentimeter die Bezeichnung 8C 2300. Wie beim Motor des Grand-Prix-Renners P2 verbindet Jano zwei Vierzylinderblöcke miteinander. Die Leistung beträgt 104 kW (142 PS). Alfa Romeo baut zwei unterschiedliche Chassis, die viersitzige Langversion „Lungo“ mit 3.100 Millimeter Radstand und die kürzere Variante „Corto“, die mit einem Radstand von 2.750 Millimeter nur zwei Sitzplätze bietet. Auf dieses Chassis setzen die Carozzerias Zagato und Touring für den Einsatz im Motorsport offene Spider-Karosserien, die Motorleistung wird auf 114 kW (155 PS) bei 5.200 Touren gesteigert. 1932 stehen sogar 121 kW (165 PS) bei 5.400 Umdrehungen zur Verfügung, die für eine Höchstgeschwindigkeit von 215 km/h gut sind – zu der Zeit ein beinahe unfassbares Tempo.

Alfa Romeo tritt mit dem 8C 2300 Spider Corto zum ersten Mal 1931 bei der Mille Miglia an. Ein Jahr später vertrauen 37 der insgesamt 88 Teilnehmer auf Alfa Romeo. Sieger wird Baconin Borzacchino im Werksauto mit Touring-Karosserie vor einem weiteren Tipo 8C 2300 Spider Corto der Scuderia Ferrari mit Zagato-Karosserie. Neun der Top-Zehn im Gesamtergebnis fahren Alfa Romeo. 1933 schlägt die Scuderia Ferrari zurück, Grand-Prix-Star Tazio Nuvolari gewinnt im Tipo 8C 2300 Spider Corto Zagato. Noch bis 1938 wird Alfa Romeo bei der Mille Miglia ungeschlagen bleiben.

Insgesamt fertigt Alfa Romeo 308 Exemplare des Tipo 8C 2300 zwischen 1931 und 1934. Unterschiedliche Varianten gewinnen die Targa Florio, das 24-Stunden-Rennen in Le Mans und den Großen Preis von Italien. Das auf der Techno Classica präsentierte Fahrzeug steht normalerweise ebenfalls im Museo Storico Alfa Romeo.

**Alfa Romeo Stelvio (2017)**

Der neue Alfa Romeo Stelvio ist das erste Sport Utility Vehicle (SUV) der Marke. Entsprechend der Tradition begeistert auch der Alfa Romeo Stelvio mit sportlichem Fahrverhalten. Garanten dafür sind die ausgewogene Gewichtsverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse, die sehr direkt übersetzte Lenkung und das innovative Fahrwerk mit AlfalinkTM Technologie. Darüber hinaus sorgen Leichtbaumaterialien wie Kohlefaser und Aluminium für ein vergleichsweise geringes Gewicht. Der Allradantrieb Alfa Romeo Q4 mit optionalem Sperrdifferenzial in der Hinterachse gewährleistet außerdem optimale Haftung der Reifen auch auf glatter Fahrbahn.

Der Innenraum des Alfa Romeo Stelvio bietet den Passagieren viel Platz und hohen Komfort auch auf langen Reisen. Der italienische SUV ist 468 Zentimeter lang, 167 Zentimeter hoch und 216 Zentimeter breit. Das dynamische Karosseriedesign vereint traditionelle Stilelemente mit modernem und kraftvollem Look. Die Motorenpalette des neuen Alfa Romeo Stelvio umfasst hocheffiziente Turbobenziner und Turbodiesel-Triebwerke.

**Die Ausstellungsfahrzeuge von Lancia**

**Lancia Aurelia B20 GT (1951)**

Die Aurelia ist ein bahnbrechendes Modell für Lancia, sowohl wirtschaftlich als auch stilistisch. Zum ersten Mal wird außerdem ein V6-Motor in größerer Serie eingesetzt. Dass sich das Triebwerk in der Variante mit zwei Liter Hubraum hervorragend für Rennen eignet, zeigt der Klassensieg einer Lancia Aurelia beim Giro di Sicilia 1951. Mit von 55 kW (75 PS) auf 66 kW (90 PS) gesteigerter Motorleistung sind 175 km/h möglich.

Doch den eigentlichen Einstieg von Lancia in den internationalen Motorsport markiert die Mille Miglia 1951. Vier werksseitig eingesetzte Coupés mit der Typenbezeichnung B20 GT stehen am Start. Sie sind nahezu serienmäßig. Dennoch erreicht Giovanni Bracco einen legendären zweiten Rang und bricht in die Phalanx der übermächtigen Ferrari ein. Seine Teamkollegen erzielen die Ränge fünf, sieben und 17 – erste Vorboten kommender Erfolge von Lancia.

Im selben Jahr gewinnt Bracco beim 24-Stunden-Rennen in Le Mans seine Klasse und kommt als Gesamtzwölfter ins Ziel. Die Lancia Aurelia B20 GT gewinnt außerdem das Sechs-Stunden-Rennen von Pescara und die Coppa delle Dolomiti. Damit hat sich das Coupé endgültig als ein Fahrzeug etabliert, das so schnell und sicher ist, dass es in Serienversion sogar Rennen gewinnt.

**Lancia D24 (1953)**

Die Erfolge mit der Aurelia ermutigen Gianni Lancia, die Motorsportaktivitäten der Marke auf die Sportwagen-Kategorie auszudehnen. Von dieser Klasse werden die großen Langstreckenrennen auf der Straße und auf der Piste dominiert. Großer Vorteil: Von Sportwagen im Sinne des Rennsports sind nicht unbedingt frei verkäufliche Serienmodelle erforderlich.

Die hauseigene Motorsportabteilung entwickelt eine ganze Reihe von Fahrzeugen mit dem Typencode D – das Lancia Kennzeichen für Rennwagen. Der bemerkenswerteste aus dieser Riege ist der von Vittorio Jano konstruierte Lancia D24. Als Antrieb wählt der Ingenieur wiederum einen V6-Zylinder, hier mit 3.284 Kubikzentimeter Hubraum. Er leistet 195 kW (265 PS) bei 6.500 Touren und beschleunigt den 750 Kilogramm leichten Zweisitzer auf eine Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h. Nur acht Exemplare werden gebaut, mit einer atemberaubenden Roadster-Karosserie von Pininfarina.

Schon im Premierenjahr 1953 feiert das Lancia Werksteam große Erfolge. Der wichtigste ist der Doppelsieg von Juan Manuel Fangio und Piero Taruffi bei der Carrera Panamericana in Mexiko. Ein Jahr später gewinnt Alberto Ascari die zur Weltmeisterschaft zählende Mille Miglia. Taruffi fährt im Lancia D24 auf Sizilien beim Giro di Sicilia und der Targa Florio sowie bei der ebenfalls als WM-Lauf gewerteten Tourist Trophy in Irland auf Rang eins. Luigi Villoresi rundet die Erfolgsserie mit dem Sieg beim Grand Prix von Porto ab.

Der auf der Techno Classica in Essen ausgestellte Lancia D24 ist das Siegerauto von der Carrera Panamericana 1953 und der Mille Miglia 1954. Das Fahrzeug ist eine Leihgabe des Nationalen Auto-Museums in Turin.

**Die Ausstellungsfahrzeuge von Fiat**

**Fiat 1100S (1947)**

Fiat hatte bereits Ende der 1930er Jahre sportliche Fahrzeuge für Privatfahrer im Programm, die zum Beispiel bei der Mille Miglia starten wollten. An die Tradition beispielsweise des Tipo 508C MM soll ein zweisitziges Coupé anknüpfen, das auf Basis des Fiat 1100 konstruiert wird. Mit aerodynamisch optimierter Berlinetta-Karosserie erreicht der Fiat 1100S getaufte Wagen trotz vergleichsweise bescheidener Motorleistung von 38 kW (51 PS) eine Höchstgeschwindigkeit von 150 km/h.

Der Plan der Fiat Strategen geht vollumfänglich auf. Schon bei der Mille-Miglia-Premiere im Juni 1947 belegt die zweisitzige Berlinetta die Ränge fünf bis neun – im Gesamtklassement wohlgemerkt. Ein Jahr später sind es sogar die Ränge zwei und drei, nur ein Ferrari 166S ist schneller. Hinter zwei Ferrari und einem Alfa Romeo 6C springt 1949 der vierte Platz heraus – der Fiat 1100S hat seine Wettbewerbsfähigkeit eindrucksvoll unter Beweis gestellt.

Der Verkauf läuft entsprechend blendend. Zwischen 1947 und 1950 baut Fiat insgesamt 401 Exemplare des Favoritenschrecks aus Turin.

**Sondermodell zum 60. Geburtstag des Fiat 500 (2017)**

Am 4. Juli 1957 wurde der historische Fiat 500 in Turin präsentiert. Aus Anlass des 60. Geburtstags des „Nuova Cinquecento“ feierte ein Sondermodell des aktuellen Fiat 500 auf dem zurückliegenden Genfer Automobilsalon Weltpremiere. Das nur in limitierter Stückzahl ausschließlich als Cabriolet mit Stoffverdeck gebaute Modell erinnert mit exklusiven Details an seinen legendären Vorgänger. Dazu zählen beispielsweise die mit Vinyl bezogene Armatu­rentafel, das Markenlogo im klassischen Design am Kühlergrill, auf der Kofferraumhaube und auf dem Lenkrad sowie die Chromspangen auf der vorderen Haube.

Das Fiat 500 Sondermodell fährt in Zweifar­ben-Lackierung Dolcevita vor: in drei Schichten aufgetragenes Weiß für den Karosseriekörper, Elfenbein für Motorhaube und Dachsäulen. Eine trennende Linie in Grau und Burgund unterstreicht den Bicolore-Effekt, auch die Kofferraumhaube ist Grau lackiert.

Der einzigartige Stil des neuen Fiat 500 Sondermodells wird außen ergänzt durch optische Details wie die verchromten Abdeckkappen der Außenspiegel, die 16-Zoll-Leichtmetallräder im spezifischen Design sowie das Logo „560". Dessen Grafik vereint das Kennzeichen der Baureihe 500 mit den rot abgesetzten Zahlen 6 und 0 für den 60.Geburtstag. Das Logo ziert das Limited-Edition-Modell auf den B-Säulen, auf den Einstiegsleisten und auf einer Plakette, aus der die laufende Produktionsnummer hervor­geht.

**Die Ausstellungsfahrzeuge von Abarth**

**Fiat Abarth 750 Zagato Coupé (1956)**

Der Fiat 600 war für Meistertuner Carlo Abarth eine beliebte Basis, um darauf Rennwagen aufzubauen. Eine Lösung war die Steigerung des Hubraums auf 747 Kubikzentimeter, womit die Leistung auf 35 kW (47 PS) kletterte. Während Abarth die serienmäßige Karosserie auch bei seinen Rennwagen verwendete, nutzten zahlreiche Carozzerias die technische Plattform, um eigene Kreationen entstehen zu lassen. Zu ihnen gehörten unter anderem Boano, Allemano, Viotti, Pininfarina, Bertone und Zagato.

Auf dem Genfer Autosalon 1956 präsentiert Zagato seinen Fiat 600 Abarth Derivazione 750 GT Carozzeria Zagato. Da dieser Name die entsprechende Spalte in jedem Nennformular zu einem Rennen sprengen würde, wird das Modell unter der etwas kürzeren Bezeichnung Fiat Abarth 750 Zagato Coupé vermarktet. Die Karosserie ist deutlich stromlinienförmiger als beim serienmäßigen Fiat 600. Die ausgefeilte Aerodynamik ermöglicht eine Höchstgeschwindigkeit von 150 km/h. Dadurch bleiben allerdings nur zwei Sitzplätze übrig. Wie knapp die aus Aluminium gefertigte Haut anliegt, zeigen zwei Ausbuchtungen auf dem Dach – sonst würden sogar mittelgroße Fahrer sich den Kopf stoßen. Der „double bubble“ geht optisch in zwei Lufteinlässe auf der Heckklappe über, wo der 35 kW (47 PS) starke Vierzylinder sitzt.

Der Fiat Abarth 750 Zagato Coupé wird zum beliebten Rennwagen für Privatfahrer. Schon bei der Premiere, der Trofeo Torricelle in Verona im März 1956, gelingt der Sieg in der Hubraumklasse. An der Mille Miglia im selben Jahr nehmen insgesamt zehn Fiat Abarth 750 mit verschiedenen Karosserien teil. 1957 stehen sogar 20 in der Startliste. 16 davon erreichen das Ziel, der Klassensieg geht an Alfonso Thiene.

**Abarth 124 spider (2017)**

Der neue Abarth 124 spider erinnert an erfolgreiche Motorsportfahrzeuge der Marke. Entwickelt in Zusammenarbeit mit der Rennabteilung Squadra Corse Abarth bietet er authentisches Roadster-Feeling kombiniert mit einer dynamischen Optik.

Der 125 kW (170 PS) starke, mit MultiAir Technologie ausgestattete Turbo-Vierzylinder des Abarth 124 spider erlaubt eine Höchstgeschwindigkeit von 224 km/h. Serienmäßig an Bord sind unter anderem die Hochleistungsbremsanlage von Brembo mit Vierkolben-Festsätteln aus Aluminium an den Vorderrädern, das Sportfahrwerk mit Tieferlegung und adaptiven Stoßdämpfern von Bilstein, 17-Zoll-Leichtmetallräder sowie das mechanische Sperrdifferenzial. Im Cockpit sorgen Leder-Sportsitze mit Abarth Logo, Lederlenkrad mit roten Nähten und Sportpedale in Aluminium-Optik für Rennsport-Atmosphäre.

Durch die Verwendung von Hightech-Materialien konnte das Gewicht gesenkt und außerdem eine optimale Gewichtsverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse erreicht werden. Nur 1.060 Kilogramm bringt der Abarth 124 spider auf die Waage. Jedes PS muss dadurch nur 6,2 Kilogramm bewältigen – ein Spitzenwert im Roadster-Segment.

Bei Rückfragen wenden Sie sich bitte an:  
Andreas Blecha

Public Relations Manager  
FCA Austria GmbH

Schönbrunner Straße 297 - 307, 1120 Wien

Tel: +43 1 68001 1088

E-Mail: [andreas.blecha@fcagroup.com](mailto:andreas.blecha@fcagroup.com)

Alfa Romeo Presse im Web: [www.alfaromeopress.at](http://www.alfaromeopress.at)