

Ferrari 250 GT
Das Coupé von Pininfarina.

keit mit rassisem Anzug und vorzüglicher Wendigkeit. Damit ist der kleine Wagen ein ideales Fahrzeug für den Rennsport. Bertone, der Schöpfer schmucker Karosserien verlegt das Hauptgewicht auf die Tourenfahrt und bevorzugt den Finish, den Zagato nicht benötigt. Die elegante, langgestreckte Bertone-Ausführung, die rund 100 kg mehr wiegt als das 750 kg schwere Zagato-Modell, läuft deshalb statt 215 nur 200 km/h. Alfa Romeos viersitzige Limousinen Giulietta Berlinetta und TI weisen seit dem vergangenen Herbst verschiedene Detailverbesserungen auf, so vor allem am Gesicht, am Heck und am Armaturenbrett, während die beiden Modelle 2000 unverändert sind.

Lancia im Aufstieg

Der frische Zug bei Lancia, wo übrigens neue Fabrikanlagen im Bau stehen, ist auch auf dem grossen Stand festzustellen. In den noch reichhaltiger gewordenen Appia- und Flaminia-Serien sind einige Neuerungen zu finden. Unverändert zeigt sich die kleine Appia-Limousine. Ein andauernd grosser Erfolg scheint dem von Pininfarina entworfenen Coupé beschieden zu sein, das nunmehr von Viotti in Serie gebaut wird. Neu für die Schweiz ist der Appia Station Wagon, der am Turiner Salon sein Debüt gefeiert hat und dieser Tage in Serienproduktion gehen wird. Er besitzt den gleichen Karosserie-vorderteil wie das normale Appia-Modell, ist ebenfalls von Viotti karosiert und macht einen guten Eindruck. In der Flaminia-Serie überraschte Lancia durch den serienmässigen Einbau von 4-Rad-Dunlop-Scheibenbremsen nunmehr auch bei der Limousine, und als Salon-neuheit erschien das vom Coupé abgeleitete GT-Touring-Cabriolet. Dieser ausgesprochene Liebhaberwagen von einwandfreier Linienführung darf sicher als einer der schönsten Serienfahrzeuge bezeichnet werden. Der Preis entspricht ungefähr demjenigen des GT-Coupés. Bei gleicher Motorleistung, aber mit einer etwas leichteren Karosserie, erreicht das Cabriolet eine um ca. 5% höhere Spitzengeschwindigkeit als das Coupé. Der Lieferbeginn ist auf Ende April vorgesehen.

Der einzige Zwölfzylinder

Von den fünf Ausführungen der gegenwärtigen Modellreihe Ferraris sind nicht weniger als vier vertreten. Die Marke blickt auf neue Fortschritte auf dem Weg zum Serienbau zurück und verlegt ihr Schwergewicht momentan auf die 3-Liter-Modelle 250 GT, vor allem auf das Coupé von Pininfarina auf dem Chassis mit 260 cm Radstand, das als grünes Exemplar gezeigt wird. Zur serienmässigen Ausrüstung gehört nunmehr auch die Dunlop-Vierrad-Scheibenbremse mit Bendix-Hilfe und ein Laycock-Schnellgang mit einer Unteretzung von 0,778:1. Eine siebenfach gelagerte Kurbelwelle und zwei obenliegende Nockenwellen sind der Stolz des schmucken, 240 PS leistenden 12-Zylinder-Motors. Die Berlinetta mit der Aluminiumkarosserie von Scaglietti und dem 20 cm kürzeren Radstand feierte ihr Debüt 1959 in Paris. Als Ziel hat sich Fer-

Eingespritzter GT

3550 GT Coupé, Cabriolet und 5000 GT Coupé sind die drei Maserati-Gran-Turismo-Wagen. Das bereits bekannte zwei- bis vierplätziges Modell 3500 GT Coupé von Touring, neu mit vorderen Girling-Scheibenbremsen ausgerüstet, ist sonst unverändert geblieben. Als neue Karosserievariante zeigt sich das elegante zweisitzige Cabriolet 3500 GT von Vignale. Die wirklich unerwartete Ueberraschung am Salon, das 5000 GT Coupé mit Lucas-Direkteinspritzung, wovon bereits eine Beschreibung im Sportwagenartikel erfolgte, verleiht dem ohnehin schon rassisgen Wagen eine kraftstrotzende Note. Der aus dem 4 1/2-Liter entwickelte 5-Liter-V8-Motor mit seinen 4 obenliegenden Nockenwellen ist der grösste Gran-Turismo-Motor in Europa. Das 5000 GT Coupé auf gleichem Chassis aufgebaute 3500 GT ist vom gleichen Fachmann karosiert, und seine



Appia Vignale
Eine der Serien-Spezialkarosserien auf dem kleinen Lancia.



Maserati 3500 GT als Cabriolet
Das neue Cabriolet von Vignale ist eine weitere schmucke Variante in der hochperformigen Maserati-Gran-Turismo-Familie.

rari mit dieser kürzeren Ausführung und der leichteren Karosserie ein sehr schnelles und wendiges Gran-Turismo-Fahrzeug gesetzt. Das nur überspritzte Blecharmaturenbrett ohne jeglichen Lederüberzug ist für die Massnahmen der Gewichtseinsparung typisch. Mit gleichem Motor und Chassisdimensionen zeigt Ferrari auch den Spider, der durch einfache, saubere Linienzüge imponiert. Der neue 400 Superamerica, den Pininfarina zeigt, wurde erstmals am Brüsseler Salon 1960 präsentiert. Er unterscheidet sich in den Karosseriezügen von den 3-Liter-Modellen nur wenig, soll aber mit dem 4-Liter-Motor eine um 30 km/h höhere Endgeschwindigkeit erreichen. 300 km/h sind für einen Gran-Turismo-Wagen wirklich eine ganz unermessliche Leistung.

Neugestaltung macht sich besonders in Front- und Heckpartie bemerkbar. Die vorgesehene Produktionsserie beträgt 50 Fahrzeuge.

Abarth: vom Fiat 600 bis zum 2200

Dass die einstige Zubehörfirma Abarth eine richtige Automarke geworden ist, zeigt ihr Stand am Genfer Salon und ganz besonders der neue 2200, der immer weniger Fiat-Teile enthält und neustens sogar mit Dunlop-Scheibenbremsen an allen 4 Rädern ausgerüstet ist. Damit ist die Entwicklung dieser schnellen Gran-Turismo-Wagen einen Schritt weiter getrieben worden. Eine weitere Ueberraschung ist der GT 850 als Spider von Allemano wie das Coupé ein allerliebstes Fahrzeug. Der aus dem Fiat 600 entwickelte

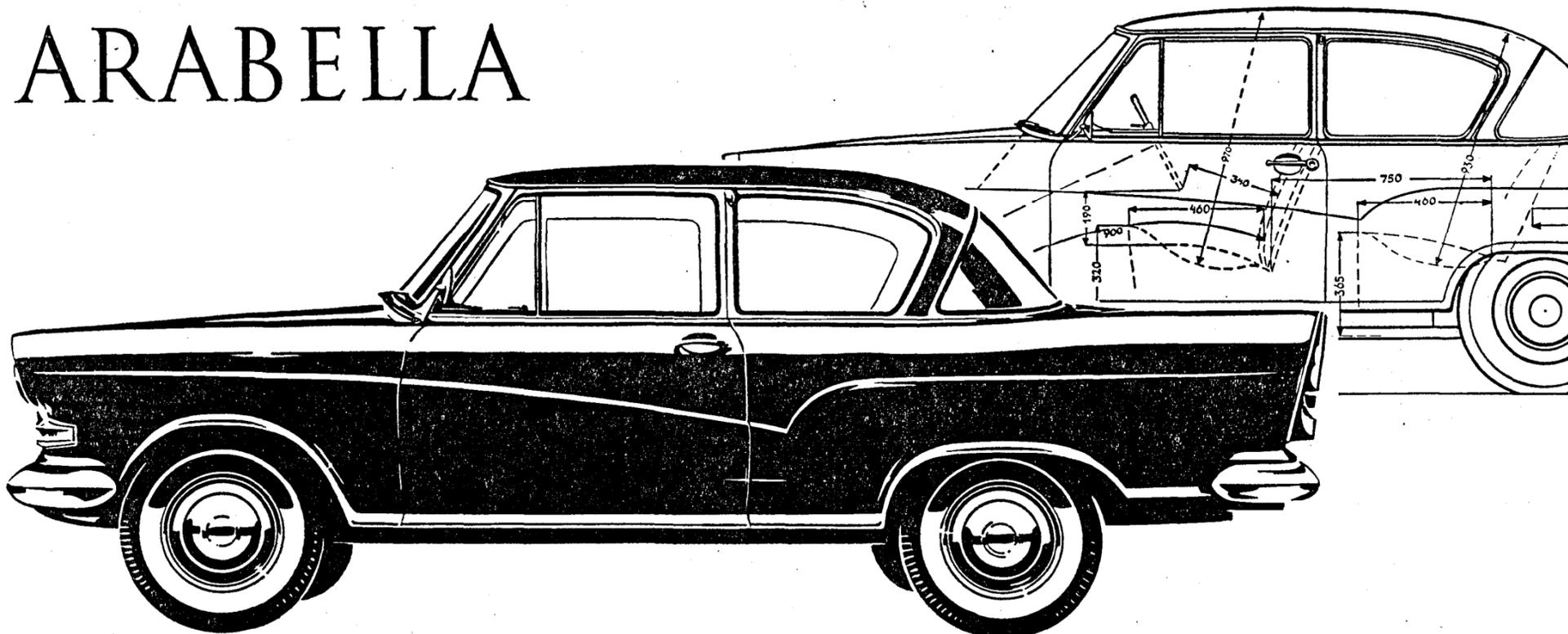
Motor leistet 52 PS bei 6000 U/min. In seiner gediegenen Karosserieform ist er zweifellos ein Volltreffer. Die schön ausgeschafften Ledersitze, das sportliche Lenkrad, die separaten übersichtlichen Instrumente mit dem gepolsterten Armaturenbrett und nicht zuletzt der praktische Haltegriff rechts sind Zeichen einer gelungenen Arbeit. Das kleinste, aber schnellste gezeigte vierzylinderige Modell ist der von Fiat 600 abgeleitete 700 Bialbero. Dieser wie auch der in Genf noch nicht gezeigte 850 Bialbero sind die Nachfolger der 750 Bialbero, deren Hubräume den neuen FIA-Klassengrenzen angepasst wurden. Mit einer Leistung von 64 PS erreicht dieser Gran-Turismo-Wagen die erstaunliche Geschwindigkeit von 180 km/h. Wogegen sein stärkerer Bruder sogar über 190 km/h erzielt. In seit Turin verbesserter Form wird der vom Fiat 1500 abgeleitete 1600 gezeigt.

Der auf 9 l verdichtete 1,6-Liter-Motor leistet 90 PS bei 5500 U/min. Die Krönung des Abarth-Programms ist der eingangs erwähnte 2200 mit einem aus dem Fiat 2100 entwickelten, auf 135 PS gebrachten Sechszylindermotor und einer sehr eleganten, geräumigen Zweisitzerkarosserie, von deren beiden Varianten das Coupé gezeigt wird.

Cisitalia rediviva

Die vom 1100 Rennwagen her bekannte Marke Cisitalia erscheint nach längerer Konstruktionspause wieder mit einem sportlichen Kleinwagen. Der vom Fiat 600 abgeleitete Gran-Turismo-Wagen von 750 cm³ ist in zwei Varianten ausgestellt, dem 750-GT-Coupé und dem 750-GT-Speciale-Spider. Im Karosseriekörper sind beide Aufbauten identisch und stechen besonders durch ein nicht alltägliches Heck ins Auge. Der Kofferdeckel mit dem erhöhten Lufteintrittsschlitz und den seitlichen Kühlrippen sowie die durchlöcherichte Heckpartie sind für den Wagen besonders charakteristisch. Auffallend wirken die Puffer vorn und hinten. Für den zweiplätzigsten Spider wie auch für das zwei- bis vierplätziges Coupé stehen zwei abgeleitete Motoren mit gleichen Dimensionen, doch verschiedenen Leistungen (30 und 40 PS) zur Verfügung. H. K.

ARABELLA



Wer ARABELLA kennenlernt, ist fasziniert von der Vielzahl der konstruktiven und ausstattungs-mässigen Feinheiten, die diesem Wagen die besondere Note geben. Für höchste Anforderungen gebaut, zeigt ARABELLA auch auf Bergstrecken ihre Zuverlässigkeit. Zügig meistert der kraftvoll-elastische 38-PS-Motor steile Straßen. Serpentin und Haarnadelkurven werden mit der leichtgängigen, präzise reagierenden Lenkung spielend bewältigt, der kleine Spurradius von

rassig

9,1 m gibt ARABELLA die erstaunliche Wendigkeit! Kontaktsicher abgestimmte Federung garantiert muster-gültige Straßenlage in allen Situationen. Zwangs-

kühlung hält die Temperatur des Motors unabhängig vom Fahrwind auch bei starker Beanspruchung immer

sicher

im günstigsten Bereich. Auf langen Paßabfahrten wirken die überdimensionierten Leichtmetallbremsen bis zum letzten Meter unvermindert — sie leiten die Wärme kontinuierlich ab und kennen kein „fading“! Die reichhaltige Ausstattung bietet überall durch-dachten, zweckmässigen Komfort — das Zentralinstru-ment mit dem Warnleuchtsystem, auf dem Sie mit einem Blick sämtliche wichtigen Funktionen Ihres Wagens kontrollieren, stufenlos verstellbare Vorder-sitzlehnen, umklappbare Rücksitzlehne zur Erweiterung

des ohnehin schon sehr großen Kofferraums — das sind nur einige charakteristische Beispiele. In langjähriger Entwicklung ausgereift — leistungsstark, solide und zuverlässig — begeistert ARABELLA jeden Automobil-kenner • Wassergekühlter Vierzylinder-Viertakter • 900 ccm • 38 PS • Beschleunigung von 0-50 km/h in 7 sec, in weiteren 9 auf 80 km/h • 120 km/h Höchst- = Dauergeschwindigkeit • Normverbrauch 7,2 Liter • Frontantrieb • Nutzlast 380 kg. Serienmässig ausgestattet mit Scheibenwaschanlage • Lichthupe • zwei Rückfahrcheinwerfern • Parkleuchte • Lenkschloß • weiteren nützlichen Dingen.

komfortabel

LLOYD-Importeure in der Schweiz:

Paul Hungerbühler, Zürich 4,
Kanzleistr. 86-90, Telefon: 051. 23 77 20,
051. 23 77 21

Garage de Plainpalais
MM. Ed. Spreuer & Fils, Genf,
Rue Hugo-de-Senger 3, Telefon: 24 20 47

Eugen Götte, Aesch/Basel-Land,
Hauptstrasse 109, Telefon: 82 37 64
Basel, Bachlettenstrasse 39, Tel.: 24 18 25

Weitere 88 Service-Stationen in allen Kantonen

ARABELLA • ein Wagen der Borgward-Gruppe • aus dem Hause LLOYD