**Automobile Gartenparty am Wasserschloss –**

**FCA Heritage bei den Schloss Dyck Classic Days**

*Oldtimer-Abteilung von Fiat Chrysler Automobiles (FCA) schickt historische Rennwagen von Abarth und Alfa Romeo sowie faszinierende Spider von Fiat zu den Schloss Dyck Classic Days (2. bis 4. August 2019). Ex-Formel-1-Pilot Arturo Merzario als Stargast. Aktuelle Modelle Alfa Romeo Stelvio Quadrifoglio, Abarth 595 esseesse und Fiat 124 Spider runden die Präsentation ab.*

Wien, im Juli 2019

Auf zur großen automobilen Gartenparty. Bei den Schloss Dyck Classic Days (2. bis 4. August 2019) zeigt FCA Heritage, die Organisation von Fiat Chrysler Automobiles (FCA) mit Verantwortung für die histori­schen Fahrzeuge der italienischen Konzernmarken, insgesamt acht bedeutende Oldtimer. Drei legendäre Rennwagen von Alfa Romeo, darunter der Weltmeisterwagen Tipo 33TT12, begeistern die Zuschauer am Rande des Dreieckskurs nicht nur mit Motorensound. Sie haben sogar ihr eigenes, natürlich ebenfalls historisches Safety-Car mitgebracht. Abarth schickt neben einem Bergrennwagen aus den 1960er Jahren auch den unverwechselbaren 1000 TCR in das Wasserschloss bei Jüchen. Und Fiat verbreitet mit den Oldtimern Fiat 124 Sport Spider und Fiat Dino Spider Sommerlaune.

Besitzer klassischer Fahrzeuge der Marken Abarth, Alfa Romeo, Fiat und Lancia können sich bei den Schloss Classic Days über das Angebot von FCA Heritage informieren, das unter anderem fachgerechte Restaurierungen und das Ausstellen von Echtheitszertifikaten umfasst. Abgerundet wird der Auftritt durch die Präsentation von drei aktuellen Modellen. Mit dem Abarth 595 esseesse erinnert die Marke an den historischen Vorgänger aus den 60er Jahren. Der Alfa Romeo Stelvio Quadrifoglio fällt mit einer Leistung von 375 kW (510 PS) in die Kategorie der High-Performance-SUV. Und der Fiat 124 Spider ist genau das richtige Cabriolet, um jeden Sonnentag stilvoll zu genießen.

Die Schloss Dyck Classic Days gehören mit über 30.000 Besuchern zu einer der größten Veranstaltungen dieser Art in Deutschland. Besucher erwartet ein einzigartiger Mix aus Oldtimer-Ausstellung, Clubtreffen, Concours d'Elegance und Demo-Fahrten auf dem knapp drei Kilometer langen Straßenkurs.

FCA Heritage – die Marke für die italienischen Klassiker von Fiat Chrysler Automobiles

Unter der Marke FCA Heritage hat Fiat Chrysler Automobiles (FCA) alle Aktivitäten rund um histori­sche Fahrzeuge der Marken Fiat, Abarth, Alfa Romeo und Lancia gebündelt. Auch im Internet ([www.fcaheritage.com](http://www.fcaheritage.com)) können Fans und Besitzer der italienischen Klassiker auf umfangreiche Dienstleis­tungen wie Geburtsurkunden der Fahrzeuge oder einen Newsletter zugreifen. FCA Heritage bietet außerdem originalgetreue Restaurie­rungen und die Erstellung von Echtheitszertifikaten an, verkauft darüber hinaus in den eigenen Werkstätten restaurierte Klassiker. Oldtimern, Showcars und Prototypen der Marken Abarth, Fiat und Lancia ist der neue FCA Heritage Hub in Turin gewidmet. Das Werksmuseum „La Macchina del Tempo“ von Alfa Romeo (www.museoalfaromeo.com) heißt am ehemaligen Standort Arese Fans der Marke willkommen.

Die Klassiker von Abarth, Alfa Romeo und Fiat bei den Schloss Dyck Classic Days 2019

Abarth 1000 TCR (1971)

Neben dem Fiat 500 gehört der Fiat 600 zu den favorisierten Modellen der Privatrennfahrer unter den Abarth Kunden. Im Laufe der Jahre werden die Modifikationen immer extremer. 1972 ist der Hubraum bei 982 cm3 angelangt, die Leistung bei 112 PS (Serie 767 cm3, 23 PS). Abarth nennt die Rennversion Berlina TCR für „Touring Corsa Radiale“. Radial ist dabei die italienische Bezeichnung für die doppelt hemisphärisch geformten Brennräume. Charakteristische Merkmale sind die großen Öl- und Wasserkühler an der Fahrzeugfront und die offen stehende Motorhaube – sie wirkt gewissermaßen als Heckspoiler und verbessert den cw-Wert. Bei unter 600 kg Einsatzgewicht ist der Abarth 1000 TCR bis zu 190 km/h schnell. Damit ist er in seiner Hubraumklasse nahezu unschlagbar.

Abarth 2000 Sport Spider (1968)

Parallel zum Kundengeschäft betreibt Carlo Abarth auch ein eigenes Werksteam, das sich auf Sportwagen-Rennen auf der Rundstrecke und am Berg konzentriert. Als Konstrukteur holt er Mario Colucci an Bord. Der Alleskönner entwirft für den Abarth 2000 Sport Spider den kompletten Antriebsstrang und das Chassis, zeichnet außerdem die Karosserie. Der Gitterrohrrahmen ist aus Chrom/Molybdän geschweißt und wiegt nur 39 Kilo, die Karosserie besteht aus Kunststoff. Als Antrieb dient ein Zweiliter-Motor. Das bei den Schloss Dyck Classic Days gezeigte Exemplar hat die Vierventil-Variante mit 250 PS im Heck, der eine Höchstgeschwindigkeit von 270 km/h ermöglicht. Seine größten Erfolge feiert der Abarth 2000 Sport Spider bei Bergrennen. Zu den Piloten gehört auch Arturo Merzario.

Alfa Romeo Tipo 33TT12 (1975)

Der ehemalige Formel-1-Pilot Arturo Merzario ist längst Stammgast bei den Schloss Dyck Classic Days. Auch dieses Jahr lässt es sich der inzwischen 76 Jahre alte Cowboyhut-Träger nicht nehmen, das ein oder andere Rennauto persönlich um den Dreieckskurs zu chauffieren. Darunter wird auch der Alfa Romeo Tipo 33TT12 sein, mit dem Merzario und seine Teamkollegen Jacques Laffite, Derek Bell und Henri Pescarolo 1975 für Alfa Romeo den Titel in der Marken-Weltmeisterschaft holten. Das original erhaltene Fahrzeug steht normalerweise im Werksmuseum von Alfa Romeo in Arese bei Mailand. Der Tipo 33TT12 ist eine weitere Ausbaustufe des Tipo 33, den die Alfa Romeo Rennabteilung Autodelta für die Langstrecken-Weltmeisterschaft entwickelt. Der Namenszusatz TT12 ist ein Verweis auf die wichtigsten technischen Kom­ponenten ist. TT steht für „Telaio Tubolare" (Gitterrohrrahmen). Und die Zahl 12 bezeichnet den V-Zwölfzylinder-Motor im Heck, der mit dem seltenen Bankwinkel von 180 Grad, vier Ventilen pro Zylinder, Lucas-Benzineinspritzung und aus der Formel 1 stammenden Dinoplex-Zündung offiziell 331 kW (450 PS) leistet.

Alfa Romeo 6C 1750 GS Mille Miglia (1930)

Der Alfa Romeo 6C 1750 Gran Sport ist eine Weiterentwicklung des Tipo 6C 1500, mit dem Alfa Romeo Werksfahrer Giuseppe Campari 1928 bei der Mille Miglia siegt, und des Tipo 6C Super Sport, mit dem Campari ein Jahr später erneut das berühmte Langstreckenrennen in Norditalien gewinnt. Kennzeichen des Gran Sport ist der kürzere Radstand, die Karosserie kommt wiederum von Zagato. Unverändert ist der Sechszylindermotor mit 1.752 Kubikzentimeter Hubraum, mit dem Block verschweißtem Zylinderkopf und zwei obenliegenden Nockenwellen. Mit 102 PS sind Grand-Prix-Star Tazio Nuvolari und Beifahrer Giovanni Battista Giudotti bei der Mille Miglia 1930 nicht zu schlagen. Zum ersten Mal liegt die Durchschnittsgeschwindigkeit auf der rund 1.000 Meilen (ca. 1.600 Kilometer) langen Strecke von Brescia nach Rom und zurück jenseits von 100 km/h. Das während der Schloss Dyck Classic Days gezeigte Fahrzeug hat zu seiner Zeit an der Mille Miglia und der Targa Florio teilgenommen, es wird heute vom italienischen Historic-Racing-Team Mantova Corse eingesetzt.

Alfa Romeo 8C 2300 Touring Spider (1934)

Vittorio Jano, Konstrukteur des legendären Sechszylinders von Alfa Romeo Tipo 6C 1500 und 6C 1750, entwickelt mit ähnlichen Eckdaten auch einen Achtzylinder. Er erhält die vom Hubraum abgeleitete Bezeichnung 8C 2300. Wie beim Motor des Grand-Prix-Renners P2 verbindet Jano zwei Vierzylinderblöcke miteinander. Blocks und Zylinderköpfe sind in einem Stück aus Leichtmetall gegossen. Für optimale Füllung der Brennräume mit Kraftstoff-Luft-Gemisch sorgt ein Roots-Kompressor. Alfa Romeo baut zwei unterschiedliche Chassis, eine kürzere Variante für Karosserien mit zwei Sitzplätzen und eine Langversion für Viersitzer. Wie zu der Zeit üblich, liefert Alfa Romeo nur Chassis und Antrieb, die Karosserie geben Käufer anschließend bei einer Carozzeria in Auftrag. Der auf Schloss Dyck zu sehende Alfa Romeo 8C 2300 wurde von Touring komplettiert.

Alfa Romeo 6, Safety-Car Spa-Francorchamps (1979)

Der Alfa Romeo 6 ist 1979 das Topmodell der Marke. Was ausgerechnet die luxuriöse Limousine zur Idealbesetzung für die Rolle des Safety-Car auf einer Rennstrecke macht? Vielleicht das großzügige Platzangebot? Die für die Zeit sportliche Motorleistung von 156 PS? Jedenfalls hat das bei den Schloss Dyck Classic Days präsentierte Exemplar genau diese Vergangenheit. Bis 1988 war es im belgischen Spa-Francorchamps im Einsatz, auch während der Weltmeisterschaftsläufe der Formel 1 und der Gruppe C. Von den damaligen Aufgaben zeugen neben der auffallenden Lackierung auch Rundumleuchten und Suchscheinwerfer auf dem Dach sowie eine kräftige Sirene, die vom Beifahrer aktiviert werden können. Original erhalten sind außerdem eine Alu-Kiste im Kofferraum – seinerzeit gefüllt mit medizinischer Ausrüstung für Notfälle – und der Helm des Safety-Car-Fahrers.

Fiat 124 Sport Spider (1966)

Die Karosserie des 1966 präsentierten Fiat 124 Sport Spider ist das Meisterwerk von Pininfarina-Designer Tom Tjaarda. Er verpasst dem 2+2-Sitzer eine markante Front mit flach auslaufender Motorhaube, die von ausgeprägten Kotflügeln mit runden Scheinwerfern eingerahmt wird. Auch der elegante Hüftschwung der hinteren Kotflügel und der Knick zur Kofferraumkante – der sogenannte Schwalbenschwanz – sind unverwechselbar. Das Chassis inklusive Radaufhängungen und hinterer Starrachse stammt von der Fiat 124 Limousine ab. Beim Motor entscheiden sich die Ingenieure dagegen für einen technisch aufwändigeren Weg. Ex-Ferrari-Techniker Aurelio Lampredi konstruiert eigens einen Vierzylinder mit einem Querstrom-Zylinderkopf aus Leichtmetall und zwei obenliegenden Nockenwellen. 66 kW (90 PS) aus knapp 1,5 Liter Hubraum sind Ende der 1960er Jahre eine Ansage. Auch serienmäßiges Fünfganggetriebe und Scheibenbremsen an allen vier Rädern sind damals alles andere als selbstverständlich. Mit bis zu 170 km/h gehört der Spider zu seiner Zeit zu den sportlichsten Fahrzeugen in sei­nem Segment. Der bei den Schloss Dyck Classic Days gezeigte Fiat 124 Sport Spider stammt aus der Sammlung von FCA Germany.

Fiat Dino 2400 Spider (1972)

Der als Spider und als Coupé gebaute Fiat Dino ist 1966 ein symbolisches Geschenk der Entwicklungsabteilung zum 100. Geburtstag von Giovanni Agnelli, dem 1945 verstorbenen Gründer des Unternehmens. Die Ingenieure kombinieren feinste Zutaten zu einem der schönsten Automobile seiner Zeit. Das Design des Spider stammt von Pininfarina, Bertone zeichnet das Coupé. Der 2,0-Liter-Sechszylinder der ersten Baureihe (1966 bis 1968) ist die Basis für einen Rennmotor von Ferrari. Daher auch der Modellname Dino, die Kurzform von Alfredino, Sohn von Enzo Ferrari. In der zweiten Bauserie (1969 – 1972), aus der auch der bei den Schloss Dyck Classic Days gezeigte Spider von Leo Aumüller stammt, wird das technisch sehr aufwändige Aggregat durch eine etwas zivilere Variante mit 2,4 Liter Hubraum ersetzt. Diese ist mit 132 kW (180 PS) immerhin 20 PS stärker als das Serie-1-Triebwerk. Auch das Fahrwerk erhält mit unabhängigen Radaufhängungen an der Hinterachse – zuvor Starrachse mit Blattfedern – ein Update.

Kontakt:

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

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