

Der neue EINE ÜBERRASCHUNG



Typ „1900“ UND IHRE FOLGEN

Wahrscheinlich ist die Firma Alfa Romeo wie 1919, als sie ihren ungestörtesten 1710-ccm-Kompressorwagen herausbrachte, zu einer neuen Wende in ihrer Geschichte gekommen. Nachdem diese Fabrik seit Jahren nur luxuriöse, für europäische und besonders italienische Begriffe große Wagen herstellte, tritt sie jetzt unerwartet in einer Größen- und Preisklasse auf, die bisher ausschließlich Gebiet anderer bekannter Automotoren Italiens war. Was zu denken gibt, ist die Tatsache, daß Alfa Romeo damit nicht nur qualitativ, sondern auch preismäßig mit den anderen Werken in Wettbewerb tritt.

Das Erscheinen des Vierzylinder-Alfa-Romeo als Tourenwagen mit 1900-ccm-Motor hat verständlicherweise große Überraschung ausgelöst. Man war allgemein der Ansicht, daß es, wenn Alfa überhaupt etwas Neues herausbringt, sicher wieder ein teurer Sechszylinder- oder Achtzylinder-Wagen sein würde. Ein Alfa-Romeo-Vierzylinder existiert nämlich seit 26 Jahren nicht mehr. (Das war übrigens auch ein Zwei-Liter, und zwar der sogenannte Typ RM). 1930 hat den Italienern übrigens schon eine Überraschung gebracht. Bis vor kurzem gab es immer nur Vier- oder Achtzylinder-Lancias. Jetzt ist plötzlich ein Sechszylinder-Lancia, nämlich der „Aurelia“, erschienen (s. DAS AUTO Nr. 16/1930, S. 122). Doch dieser erregte bei weitem nicht die derselben Sensation wie das unerwartete Auftauchen des jetzt neu vorgeführten Vierzylinder-Alfa.

Es soll damit nicht gesagt sein, daß Alfa Romeo nunmehr nur noch Zweiliter-Vierzylinder-Wagen herstellen wird. Schon seit beinahe

zuerst der kleineren in Serie genommen, war für Lancia und Fiat eine ernste Konkurrenz bedroht. Pflanzlich einen Wagen mit „Alfa“-Eigenschaften (also elegant, schnell, strahlen- und kurvenfest) zu einem Preis von etwa 2 Millionen Lire (das 1900-SS-Coupe kostete mehr als das Doppelte) auf den Markt zu

Technische Daten:

Typenbezeichnung: Alfa Romeo 1900
 Zylinderzahl und Zylinderanordnung: 4 in Reihe
 Bohrung und Hub: 82,25 x 98 mm
 Hubraum: 16 Zylinder, 371 ccm
 Total-Getriebe: 1894 mm
 Verdichtungsverhältnis: 11:1,75
 Maximalleistung: 89 PS
 Entsprechende Drehmomentzahl: 1800 U/min
 Kühlungsgeschwindigkeit: 14 m/Sec.
 Mittlere Arbeitsdruck: 5 kg/cm²
 Spur: 1310 mm
 Achsstand: 2030 mm
 Maximallänge: 4406 mm
 Maximalbreite: 1600 mm
 Maximalhöhe: 1480 mm
 Tonnengewicht (GUNA-Normen Nr. 3) 1850 kg
 Leistungsgewicht: 13 kg/PS
 Kraftstoffbehälter-Inhalt: 38 Liter
 Kraftstoffverbrauch pro 100 km (GUNA-Normen): 16,5 Liter
 Höchstgeschwindigkeit: 120 km/h
 Rollwiderstand: 0,30 x 10
 Achslast: 3-tägiger Innenlasten

bringen, ist zweifellos sensationell. Schon ganz abgesehen vom Interesse, dem dieser neue 1900er Alfa bestmögk im Ausland begegnen wird, dürfte es wahrscheinlich auch viele Lancia- und eine bedeutende Anzahl von Fiat-Kunden — besonders in Mailand bzw. in der Lombardie — geben, die den Kauf eines Alfas jetzt ernsthaft in Erwägung ziehen werden.

Elektrisch verschweisst...
 Hier noch ein interessanter Beweis von den Eigenschaften der modernen Wagen. Lauf der Zeit nicht allein durch immer höhere Motorleistung verbessert worden. Vor etwa 14 Jahren erschien in Deutschland einer der besten Sportwagen, die es jemals gegeben hat, und zwar einer BMW (28, die u. a. zu verdamnen ist, daß es in der ersten Nachkriegszeit überhaupt noch deutsche Renn- und Sportwagen gegeben hat. Hier handelt es sich auch um einen Zweiliter-Wagen von 80 PS, also mehr oder weniger den gleichen Hubraum und die gleiche Literleistung wie beim Alfa Romeo „1900“. Auch die Höchstgeschwindigkeit, des damaligen serienmäßigen BMW-148-Sportwagens war die gleiche des heutigen Alfa-Vierzylinders. Nun — und hier liegt der Fortschritt — während man vor 14 Jahren 2 Liter und 80 PS benötigte, um mit 120 km/h in offenen Zweiliter zu fahren, kann man jetzt mit gleichem Hubraum und gleicher Leistung sogar bei geringerem Treibstoffverbrauch ebenfalls mit 120 km/h sechs Fahrgäste in einer bequemen Limousine befördern. Manchmal scheint der Serienbau lange zu stagnieren. Pflanzlich erscheint dann aber doch eine Fabrik, welche die bisherigen Erfahrungen zusammenfaßt, einen bedeutenden Schritt nach vorwärts tut und damit eine neue, wichtige Etappe im Automobil bewältigt. Der jetzt erscheinende Alfa Romeo „1900“, der sechs Fahrgäste im 120 km-Tempo mit 80 PS aus einem Zweiliter-Motor bei einem mittleren Treib-

stoffverbrauch von 15,5 Liter je 100 km befördert, scheint eine solche Etappe der modernen Auto-Entwicklung zu bilden.

Die schöne Karosserie und ihr charakteristisches Gesicht

Get war es, daß man beim Einwurf der neuen Karosserie nicht den großen Fehler gemacht hat, eines jener unpersönlichen Gesichter anzuwenden, die seit Jahren leider nur zu oft zu finden sind. Die gewisse, charakteristische Alfa-Kühler-Attrappe ist beibehalten worden und schon von weitem deutlich zu erkennen. Es wäre nicht gewesen dieses Gesicht, das im Laufe der Jahre schon zur Tradition geworden ist, „mehr sehr diskutablen Sucht, die viele Wagen „modern“ (schon auf alle Fälle nicht) auszuwählen, zu öffnen. Es gibt wahrlich schon viel zu viele Wagen, die unter übertriebenen, geschmacklosen Chromschmuckeln, die leider eine far allgemeine Gleichgültigkeit der Karosserien unserer Zeit geworden sind, ihre Eigenart der Mode zeitlich empfindlich haben.

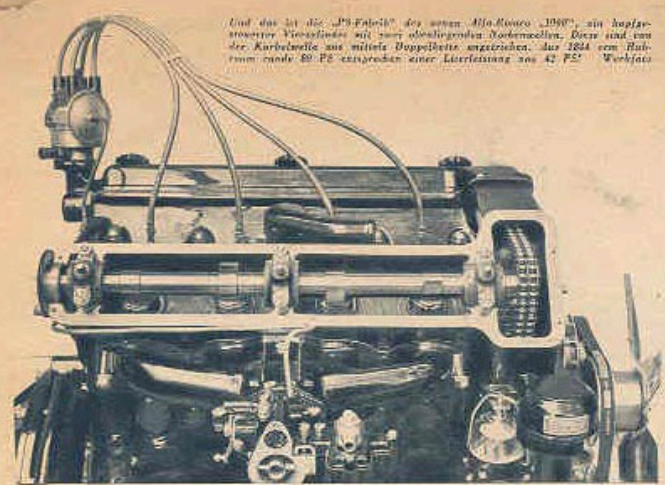
Das Verhältnis von Kotbaur zur Spur gibt dem Wagen vorteilhafte Proportionen und damit eine elegante Linie. Dieses Verhältnis scheint im Falle des Alfa Romeo „1900“ ideal zu sein. Wichtig ist dabei auch der große, bequeme Raum für die Fahrgäste und ihr Gepäck. Selbst die Türen sind so ausgebildet, daß der Raum vollkommen ausgenutzt wird und hinten nicht weniger als sieben normale Koffer mitgenommen werden können. Das im Kofferraum vertikal untergebracht Reservoir ist leicht zugänglich, ohne das Gepäck auszuheben zu müssen.

Die breiten Vorder- und Hinterritze für sechs Fahrgäste, die alle eine hervorragende Sicht bieten, bieten ein sehr bequemes Fahren. Bei so schnellen Wagen wäre es aber vorteilhaft, wenn der Fahrer eine separate Lehne hätte, um ungestört sitzen zu können. Also anstatt der durchgehenden Lehne für drei Personen eine Unterteilung derselben in eine separate für den Fahrer allein und eine breitere für zwei Fahrgäste vorn, was sich wohl mit der Zeit allgemein einbürgern wird. Natürlich wird der Alfa Romeo „1900“ mit Hebel- und wahlweise mit Rechts- oder Linksteuerung geliefert. Zunächst bringt die Firma, die große Aufwendungen für den Serienbau gemacht hat, nur einen geschmackvollen „Standard-Typ auf den Markt, nichts Schreiendes, Neues, „Farnese-Linie“, sondern einen erhablen, ruhigen und eleganten Wagen von Klasse für Kenner, Sonderausstattungen von Touring, Ghio, Pinin Farina, Stabilimenti Farina usw. werden vermutlich im nächsten Jahres Auto-Salons im April nächsten Jahres zu sehen sein. Auf alle Fälle kann man aber schon von Serienwagen sagen, daß er „born classic“ ist.

Der Wagen

Eines der wichtigsten Merkmale dieser neuen Alfa-Schöpfung ist, wie schon gesagt, daß man damit dem Publikum zu einem verhältnismäßig günstigen Preis ein Fahrzeug anbietet, das Eigenschaften hat, die normalerweise nur bei viel teureren Wagen zu finden sind. Dieser Gedanke hat bei der Wahl des dem Sechszylinder gegenüber billigeren Vierzylinders sicher eine Rolle gespielt.

Dieser obengesteuerte Vierzylinder-Ottomotor leistet bei 21,55 mm Bohrung und 88 mm Hub, also mit einem Hubraum von 884 ccm, eine 80 PS, nämlich etwa 21 PS/Liter. Diese Leistung wird bei der unter heutzigen Verhältnissen durchaus nicht mehr als übertrieben zu beziehenden Drehzahl von 4800 U/min er-



Und das ist die „PS-Einheit“ des neuen Alfa-Romeo „1900“, ein luftgekühlter Vierzylinder mit zwei obenliegenden Ventilen. Diese sind von der Kurbelwelle aus mittels Doppeltriebe angetrieben. Der 1900 cm Hubraum macht 80 PS ausgerechnet unter Lastleistung von 42 PS. Werkfoto

reicht. Die Kolbengeschwindigkeit liegt demzufolge auch bei einer Grenze, die heutzutage als ziemlich zuverlässig betrachtet werden kann, und zwar bei 14 m/sec. Das Verdichtungsverhältnis ist bei der großen Literleistung verständlicherweise etwas hoch, und zwar 11,75. Der Motor kann aber auch mit normalem Benzinstoff von 70 Oktan laufen, wodurch die Leistung allerdings einige PS niedriger wird. Normalerweise soll 80-Oktan-Treibstoff verwendet werden, den man in Italien fast an jeder Tankstelle bekommen kann.

Bei den Alfa-Romeo-Motoren, ist die Verbrennungskammer des „1900“ hemisphärisch mit im Zentrum liegender Keule und im Winkel von 90 Grad angeordneten längenden Ventilen mit großem Ventildurchmesser versehen. Schon seit 1928 werden die Ventile bei Alfa Romeo durch zwei obenliegende, in diesem Falle durch Keule angetriebene Nockenventile gesteuert. Dieses bekannte und bewährte Steuerungssystem ist auch heutzutage wohl immer noch das beste für einen modernen Hochleistungsmotor. Die Vorteile dieser Ventilsteuerung sind bekannt, doch sei erwähnt, daß sie unter anderem einen viel besser wirkenden Kühlwasserstrom um die Verbrennungskammer bewirkt. Die bewirkt einen günstigeren thermischen Wirkungsgrad und infolgedessen auch einen niedrigeren Treibstoffverbrauch. Nach Angaben des Werkes verbraucht dieser 120 km/h schnelle 5-6-Sitzer je 100 km nur 16,5 Liter (GUNA-Norm). Die Kurbelwelle ist luftdicht gelagert (Vandervell-Gleitlager) und der Zylinderkopf besteht aus einer Leichtmetall-Legierung. Der Zylinderkopf weist eine sich mittels Zentrifugalkraft verstellende Frühzündungs-Vorrichtung auf, die bei hohen Drehzahlen automatisch funktioniert. In mittleren Drehzahlbereichen wird die Zündzeitpunkt-Vorstellung jedoch durch eine mit der Antriebsleistung verbundene pneumatische Vorrichtung betätigt, wodurch eine erhebliche Kraftstoffersparnis erzielt wird.

Das Einbauelement-Trockenkupplung hat einen großen Durchmesser. Bei dem vollsynchroneisierten Verganggetriebe ist die Hauptwelle über das Getriebegehäuse hinaus verlängert, was die Verwendung einer kurzen Antriebswelle zwischen Getriebe und Differential ermöglicht.

Die bei Alfa übliche Radauflage, welche eine hervorragende Kurven- und Straßenlage gewährleistet, erfolgt vorne durch vierfache

Quadratellen, Schraubenfedern und Teleskop-Stoßdämpfer, hinten durch Schraubenfedern, die große hydraulische Teleskop-Stoßdämpfer und Gummipuffer enthalten.

Interessant ist bei den Oldrückenbremsen, besonders den vorderen, daß je Trommel zwei Bremsbacken und zwei Druckzylinder wie beim Alfa-Romeo-Grand-Prix-Wagen vorhanden sind. Bei gleichem Kraftaufwand durch den Fuß hat man auf diese Weise eine bessere und wirksamere Bremswirkung. Die Trommeln bestehen aus Gußeisen und Leichtmetall.

Der Alfa „1900“ ist mit 120 kg Gesamtgewicht als ein sehr leichter Wagen zu bezeichnen, dies besonders im Verhältnis zu seiner Leistung. Ein fünf- bis sechszylinder Tourenwagen mit einem Leistungsgewicht von 11 kg ist nämlich schon ein Rekord! Die selbsttragende Karosserie, die den Rahmen erhebt, ist von hoher Steifheit und Festigkeit, da der ganze Komplex eine geschlossene Einheit aus elektrisch verschweißtem Stahlblech bildet.

Hier noch ein interessanter Beweis dafür, wie die Eigenschaften der modernen Wagen im Laufe der Zeit nicht allein durch immer größere Motorleistung verbessert worden sind. Vor etwa 14 Jahren erschien in Deutschland einer der besten Sportwagen, die es jemals gegeben hat, und zwar einer BMW (28, das u. a. zu verdamnen ist, daß es in der ersten Nachkriegszeit überhaupt noch deutsche Renn- und Sportwagen gegeben hat. Hier handelt es sich auch um einen Zweiliter-Wagen von 80 PS, also mehr oder weniger den gleichen Hubraum und die gleiche Literleistung wie beim Alfa Romeo „1900“. Auch die Höchstgeschwindigkeit des damaligen serienmäßigen BMW-148-Sportwagens war die gleiche des heutigen Alfa-Vierzylinders. Nun — und hier liegt der Fortschritt — während man vor 14 Jahren 2 Liter und 80 PS benötigte, um mit 120 km/h in offenen Zweiliter zu fahren, kann man jetzt mit gleichem Hubraum und gleicher Leistung ebenfalls mit 120 km/h sechs Fahrgäste in einer bequemen Limousine befördern. Manchmal scheint der Serienbau lange zu stagnieren. Pflanzlich erscheint dann aber doch eine Fabrik, welche die bisherigen Erfahrungen zusammenfaßt, einen bedeutenden Schritt nach vorwärts tut und damit eine neue, wichtige Etappe im Automobil bewältigt. Der jetzt erscheinende Alfa Romeo „1900“, der sechs Fahrgäste im 120 km-Tempo mit 80 PS aus einem Zweiliter-Motor bei einem mittleren Treib-