

Motor.

Kundschau

MIT NKZ



Alfa Romeo 1900

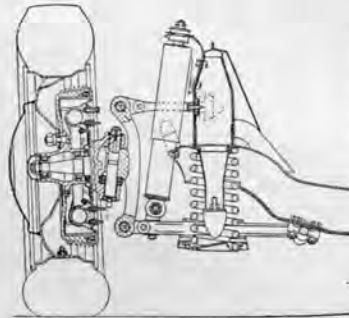
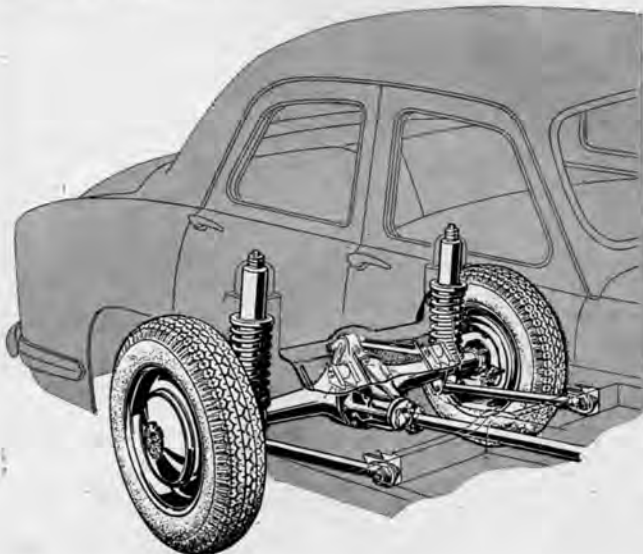
Da diese interessante Konstruktion des Alfa Romeo bei uns weniger bekannt ist, ergänzen wir den Test durch diesen Kommentar.

Ein Beispiel aus Italien

Einen Alfa Romeo zu testen ist stets etwas Besonderes: Es hat sich um das Mailänder Werk ein Nimbus aus dem Sport- und Rennwagenbau gelegt, wie er in dieser Art eigentlich nur noch von seinem großen Gegenspieler aus den 20er Jahren, Ettore Bugatti aus Molsheim, bekannt ist. Alfa gelang es, erstmalig 1924 und 25, in die Phalanx der Bugattisiege einzubrechen. Namen wie Antonio Ascari, Graf Brilli Peri, Campari, Varzi (um nur einige zu nennen), leuchten in der Erinnerung der noch heute unvergessenen Monzasiege. Und ab 1931 gelang es mit dem berühmten 2,6 L Alfa Romeo Monoposto, die internationale Vorherrschaft Bugatti's endgültig abzuschütteln und mit dem Champion Nuvolari sowie mit Minoia, Borzacchini, Fagioli sich Weltruhm zu erwerben. Wer je in Monza, dem Rennen der Rennen gesiegt hat, wie in der Frühzeit Fiat, Bugatti, Delage, Maserati, später Mercedes und die Porschewagen, oder wie Alfa Romeo mit insgesamt acht Ersten und acht Zweiten, hat die Spitze im Automobilbau erklommen. Noch sind in aller Erinnerung die Siege von Conte Trossi, Wimille und Farina mit der kleinen achtzylindrigen Alfetta 1,5 L, deren Motor auf 180 PS Literleistung gebracht wurde.

Unabsehbar ist die Zahl der Modelle, die Alfa im Laufe der letzten 30 Jahre den schnellsten Leuten anzubieten in der Lage war. Wir nennen hier nur als rein käufliche Wagen den seinerzeit großartigen 1750 ccm Gran Turismo Compressore, oder den bis heute gebauten 2,5 L Sechszylinder-Vollschwingachser. Stets sind das sportliche Fahrzeuge der teuersten Preisklasse gewesen, und es verwunderte daher sehr, als Alfa vor zwei Jahren erstmalig in seiner Geschichte begann, einen kleineren Wagen für angeblich „normale Sterbliche“ zu bauen.

Nun — bei genauem Hinsehen ist er auch das nicht, sondern er ist im Bau und Preis natürlich auch wieder etwas Besonderes, der neue Typ 1900. Zwar sind nur vier Zylinder für Alfa ungewöhnlich, aber zwei oberliegende Nockenwellen „ganz normal“. Auch daß der Normalwagen die Kleinigkeit von (natürlich ehrliche) 150 km/h läuft und der Sporttyp 1900 C deren 180 km/h macht, ist eine Sache, über die gar nicht gesprochen wird, im Werk sowieso nicht. Man drückte mir einen solchen Wagen in die Hand, beobachtete, wie ich damit losfuhr, sagte „bene“, und draußen war ich ...



Als wir im ersten Gang Gas gaben, hatten wir das Gefühl, auf einer Norton zu sitzen. Diesen Eindruck hatten wir durchweg bei diesem Wagen, auch hinsichtlich seines kräftigen, aber etwas rauhen und durchaus nicht übermäßig ruhigen Motors. Die Italiener lieben Geräusch, Rasse und Temperament, und auch dieser Wagen

ist darin unverkennbar ein echter Alfa Romeo. Die Beschleunigungswerte wurden über einen Drehzahlmesser gestoppt und auf km/h umgerechnet. Die Bremsen des sehr schnellen Wagens sind völlig zufriedenstellend und liegen weit über dem normalen Durchschnitt. Und das Wichtigste, die Straßenlage: hierzu erst einige Erklärungen zum Bau des Wagens.

Fast mehr als der immerhin 80 PS (im Sporttyp C 100 PS) leistende, 1884 ccm Hubvolumen aufweisende Vierzylindermotor überrascht bei diesem Alfa die starre Hinterachse, der man die exzellente Straßenlage des Fahrzeuges, insbesondere bei den hohen Geschwindigkeiten, gar nicht zutrauen würde.

Aber das wesentliche ist die korrekte Führung dieser Hinterachse, denn die Alfa-Leute sind natürlich von ihren Pendel- und jüngsten Doppelgelenkachsen sehr verwöhnt im Hinblick „Straßenlage“. Uns interessierte die Sache so sehr, daß wir alles Augenmerk auf diesen Punkt richteten und in der Lombardei jede Möglichkeit benutzten, festzustellen, ob etwa dieses Fahrwerk doch eine Schwäche zeige. Wir konnten keine solche entdecken. Die neue Hinterachse ist an zwei Längslenkern geführt und weist in Querrichtung den stabilisierenden Panhardstab auf. Schraubenfedern mit innen liegenden Teleskopstoßdämpfern sind schon fast „orthodox“. Mit solcher Einfachheit solche ausgezeichnete Wirkung zu erzielen, war uns das Überraschendste und Lehrreichste an diesem Alfa, um dessentwillen allein sich diese Prüfung schon gelohnt hat.

Natürlich gibt es weitere Momente, wie: daß Alfa erstmalig diesen Wagen auch mit Linkslenkung versieht (wir würden bei dem immerhin schnellen Fahrzeug die Rechtslenkung bevorzugen), doch ist aber hierzu zu sagen, daß die Lenkhebelkinematik ohne weiteres beide Lenkrananordnungen zuläßt, so daß man zwischen Rechts- und Linkslenkung wählen kann. Die Übersetzung der Lenkung ist: dreieinhalb Umdrehungen von vollem Einschlag zu Einschlag, also für diese hohen Geschwindigkeiten eher tourenwagenartig. Gleichwohl hat man den Wagen erstklassig in der Hand.

Eigenartig ist ferner, daß das Getriebe, dessen Lenksäulenschaltung sehr leicht und weich geht, kein Renn- oder Sportgetriebe mit eng zusammenliegenden oberen Gängen ist, daß vielmehr die Gangabstufung 70 km/h für den zweiten, 100 km/h für den dritten und 150 km/h für den vierten Gang als genügend ansieht. Daß aber der Motor imstande ist, trotz seines sportlichen Charakters bis auf 25 km/h im vierten Gang sich herunterfahren zu lassen, ist dann fast weniger überraschend. Was uns aber wieder mehr zu denken gegeben hat, war die für seine Leistung und Rasse erstaunliche Sparsamkeit dieses Motors.

Das alles sind Dinge, die für einen Alfa Romeo ungewöhnlich sind, und die, zusammen mit der raumausnutzenden Karosserie, diesen Typ 1900 zu dem machen, was seinen Erbauern vorschwebte: zu einer Synthese der die Alfa-Leute fast verpflichtenden Tradition mit der Anpassung an moderne Gebrauchswagenansprüche.

Dr.-Ing. Rudolf Meyer (Zürich).

Der Alfa Romeo 1900 entstammt der sportlichen Familie sämtlicher Alfa-Erzeugnisse. Dies ist sofort zu merken am Motor, sowohl dem Bau als auch dem Gang nach. Dem Bau nach als **Vierzylinder mit zwei obenliegenden Nockenwellen**, dem Gang nach als **sportlicher Motor**, „zupackend“, nicht sehr geräuscharm.

Der Karosserie nach ist der Alfa 1900 aber ein heute „orthodoxer“ **Vier- bis Fünfsitzer**. Die Karosserie bemüht sich dabei um die neue amerikanisierte Form, behält aber die Eigenart der italienischen Schule bei (Kühlergesicht typisch Alfa), nutzt den Raum zwischen Spurweite und Radstand voll aus und ist ruhig, formenschön und selbsttragend.

Der Wagen ist somit ein sportlicher Gebrauchswagen von hoher „Alfa Romeo-Kultur“. Sehr schnell, sehr sicher, sehr elegant. Er bietet, völlig unauffällig in der Form, etwas in jeder Hinsicht Besonderes.

BEWERTUNG

Motor und Antrieb

Der mit voller Absicht auf der Basis von nur vier Zylindern aufgebaute Motor mit zwei durch eine Doppelkette mit Spannrolle angetriebenen obenliegenden Nockenwellen (2 × ohc) ist schnell, hinreichend geschmeidig (bis 25 km/h herab im direkten [vierten] Gang zu fahren), jedoch nicht ganz leise. Man merkt seine sportliche Eigenart durchaus. Der Antrieb geht über das angeblockte Vierganggetriebe und die zweifach unterteilte Kardanwelle auf das Differential und von da über die starre Hinterachse auf die Hinterräder. Völlig geräuschlos.

Getriebe und Schaltung

Eigenartig, aber sehr richtig abgestimmtes, nicht sportliches Vierganggetriebe (relativ große Stufen zwischen den Gängen). Vollsynchronisiert leicht zu schalten von der Lenksäule aus. Sämtliche Gänge sehr ruhig.

Straßenlage

Für Trapez-Dreiecklenker-Aufhängung der Vorderräder und starre, aber einwandfrei geführte Hinterachse des sehr schnellen Wagens (150 km/h in Normal-, 180 km/h in Sportausführung) erstaunlich korrekt und vollkommen sicher, in dieser Art bei diesen Geschwindigkeiten fast ein Novum der Erkenntnisse bildend. Kurvenneigung nahezu Null.

Federung

Weich, jedoch sportlich. Man spürt tadellos das Verhalten der vier Räder. Sehr komfortabel in der Ausgeglichenheit zwischen vorn und hinten sowie in der Federdämpfung. Durchweg Schraubenfedern.

Bremsen

Außerordentlich wirkungsvoll, weich und „satt“ am Schluß. Auch bei sehr hohen Geschwindigkeiten keinerlei Schwierigkeiten aufkommen lassend. — Handbremse als Stockbremse ausgebildet, gut zu greifen, auf die Hinterräder wirkend.

Ausstattung

Internationaler Komfort. Auch vorn durchgehende Sitzbank mit fester Sitzlehne. Durch vier Türen bequemer Einstieg vorn und hinten (Fahrereinstieg auch von rechts). Polsterung sehr gut, vier Armlehnen, Sitzbank im Sitzen verstellbar. An allen Plätzen beinfrei, Kardantunnel für die vier Insassen in dieser Form kaum störend. — **Sicht** vorn und hinten sehr gut. — **Das Scheinwerferlicht** ist auch für hohe Geschwindigkeiten ausreichend. — Sehr deutliche, große Tachometerskala, genau im Blickfeld und im Ausschnitt des Zweispeichen-Lenkrades liegend. — Belüftung zugarm, durch zwei Metall-



schläuche von vorn vor dem Kühler die Frischluft herholend, dazu vier Kurbelfenster. **Warmluftheizung**: Heizung dieser Luft durch Kühlwasser und eigenes Gebläse, Entfrosterung der Scheibe. — Richtungsanzeiger durch Blinker, Schalter unter dem Lenkrad. Großer **Gepäckraum** im Heck von außen zu-
(Fortsetzung nächste Seite)

PRÜFUNG

Gewicht

fahrfertig mit vollem Tank **1100 kg**
Zulässiges Gesamtgewicht 1435 kg

Leistungsgewicht

leer, fahrfertig 13,8 kg/PS
mit zwei Personen **15,7 kg/PS**

Höchstgeschwindigkeit

150 km/h

Beschleunigungszeiten (mit zwei Personen)

von 20 auf 50 km/h im 2. Gang	4 sec
von 30 auf 75 km/h im 3. Gang	10 sec
von 45 auf 110 km/h im 4. Gang	19 sec
von 0 auf 100 km/h mit Durchschalten 1. bis 3. Gang	17 sec

Bremsverzögerung

(bei zwei Personen) **9! m/sec²**

Kraftstoffverbrauch

(bei gleichbleibenden Geschwindigkeiten)

bei 50 km/h	7,3 L/100 km
bei 70 km/h	7,7 L/100 km
bei 90 km/h	8,9 L/100 km
bei 110 km/h	11,0 L/100 km

Der Verbrauch bei der Höchstgeschwindigkeit konnte nicht gemessen werden. Es wurde deshalb in der grafischen Darstellung (siehe nächste Seite) die Verbrauchskurve nur andeutungsweise weiter gezeichnet.

Reiseverbrauch je nach Belastung etwa **10,8 L/100 km**
(Tester fuhr 1000 km Autobahn und normale Straßen mit hohen Durchschnitten.)

Abmessungen

Radstand 2630 mm. Spurweite vorn/hinten 1310 mm.
Länge über alles 440 cm. Breite über alles 160 cm.
Höhe leer 149 cm.
Raummaße siehe Skizze nächste Seite!

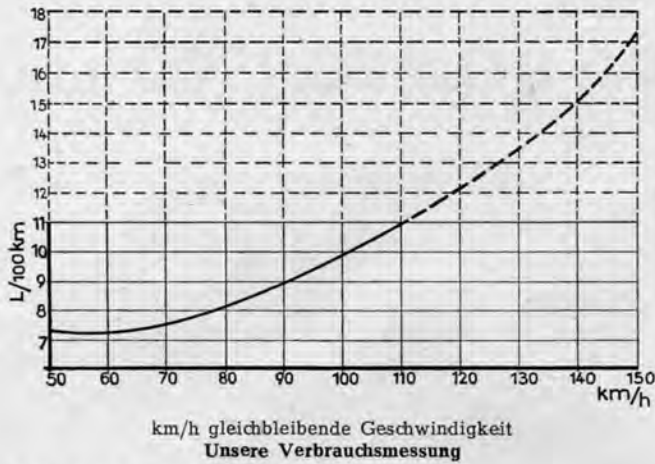
Bereifung 5,50 × 16.

Luftdruck vorn/hinten **1,8/2,0 atü**

Prüfung

Geprüfte Limousine von 6730 bis 7730-km-Stand.
Alle Messungen mit zwei Personen als Belastung.
Mailand, September 1952.

Tester Dr.-Ing. *Rudolf Meyer*, Zürich.



BEWERTUNG (Fortsetzung)

gänglich, Reserverad rechts stehend. — **Werkzeug** in getrenntem Fach hinten im Gepäckraum, Ablage hinter der Rückenlehne im Fond. **Tank** im Heck, Tankverschluß verriegelt im Gepäckraum. **Batterie** unter der Motorhaube. — Rundherum **Sicherheitsglas**. — Weitere Ausstattung siehe unter „Karosserie“.

Kleine Wünsche

Herausstellbare Seitenschwenscheiben. — Kleiderhaken für Mäntel und Aufhänger für Damenhandtasche vorn.

KENNZEICHNUNG: Alfa Romeo 1900

Motor

Wassergekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor mit hängenden Ventilen. Ventilsteuerung durch zwei obenliegende Nockenwellen direkt, Nockenwellenantrieb durch Kette (Ventilspiel kalt Einlaß 0,45; Auslaß 0,45 mm). Einlaß öffnet 12° vor oT, schließt 59° nach uT, Auslaß öffnet 59° vor uT, schließt 12° nach oT, Bohrung/Hub 82,55/88, **Hubraum 1884 ccm**. — **Leistung 80 PS** bei 4800 U/min. Max. Drehmoment 13,8 mkg bei 3000 U/min. Verdichtung 7,5 : 1, Leichtmetallzylinderkopf. Kolbentyp: Spezial-Leichtmetall-Kolben. — Motor normal zwischen den Vorderrädern eingebaut.

Elektrische Anlage

Batteriezündung 12 V. Zündfolge 1 — 3 — 4 — 2. Zündzeitpunkt $10-12^\circ$ vor oT. Unterbrecher-Kontaktabstand 0,4 bis 0,5 mm. Zündkerzenwärmewert 225, 14 mm Gewinde. Elektrodenabstand 0,6—0,7 mm. — Batterie 12 V 38 Ah. — **Lichtmaschine** Typ Marelli DN 22 B-200/12. Verteiler Typ Marelli S 64 A, Anlasser Typ Marelli MT 23 A-12/12 D 9.

Vergaser

Solex Fallstrom 33 PBIC. Hauptdüse 140. Leerlaufdüse 0,50. Lufttrichter 26. Beschleunigerdüse 45. — **Naßluftfilter** mit Ansaug-Geräuschdämpfer vereint. — Mechanische **Kraftstoffpumpe**. — 53-L-Tank im Heck.

Motor-Schmierung

Druckumlaufschmierung mit Ölfilter im Hauptstrom. Ölinhalt 7 Liter, Ölsorte SAE 40 im Sommer und SAE 30 im Winter.

Kühlung

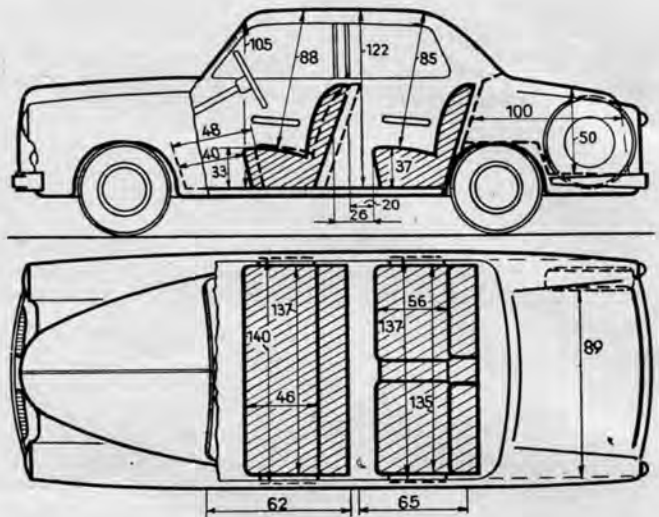
Wasserkühlung, Pumpenumlaufkühlung. Selbsttätiger Umlaufregler. Kühlwasserinhalt 10,5 L.

Kupplung

Einscheiben-Trocken. — 25 mm Kupplungsspiel am Fußhebel.

Wechselgetriebe

Viergang. Zweiter bis vierter Gang synchronisiert und geräuscharm. Übersetzung 1 : 1 — 1,49 : 1 — 2,19 : 1 — 3,28 : 1 — R = 3,61 : 1. **Gesamtübersetzung** 4,10 : 1 — 6,11 : 1 — 8,98 : 1 — 13,45 : 1. — Getriebeölinhalt etwa 1,3 kg. Ölsorte SAE 90.



Weitere Maße auf der Vorseite

Hinterachs Antrieb

Hypoid-Kegelrad-Antrieb mit Bogenverzahnung. — Übersetzung 4,1 : 1. — Ölinhalt etwa 2,3 kg. Ölsorte SAE 90 Hypoid.

Kraftfluß

Vom vorn stehenden Motor über Blockgetriebe, geteilte Gelenkwelle über das Ausgleichgetriebe auf die starren Hinterachsen.

Rahmen

Kein besonderer Rahmen, da selbsttragende Ganzstahlkarosserie mit vorderem Hilfsrahmen zur Aufhängung des Motortrieblockes und der Vorderradaufhängung.

Federung

Vorn Einzelradfederung, Räder schwingen an je zwei Trapez-Dreieck-Querlenkern, je eine Schraubendruckfeder und leicht schräg stehender doppeltwirkender Teleskop-Stoßdämpfer. — Besonderer Drehstab-Stabilisator. — **Hinten** Starrachse mit je einer Schraubendruckfeder dazwischen. Hinterachse korrekt an Längslenkern geführt, Querstabstabilisierungsstab.

Räder

Scheibenräder $3,50 \times 15$. — Vorderrad Sturz 15 mm an Felge, Vorspur 2 mm, 165×400 .

Lenkung

Globoidschnecke mit Rolle rechts und links nach Wahl. Dreifach geteilte Spurstange. — Ölinhalt ca. 0,3 kg. Ölsorte SAE 90.

Bremsen

Olddruck-Vierradbremse. Vorn mit zwei Primärbacken. Gesamtbremsfläche etwa 1000 cm^2 . — Handbremse (mech.) wirkt auf Hinterräder.

Typenschild

Unter der Motorhaube in Fahrtrichtung rechts oben. Motornummer auf Zylinderblock rechts vorn.

Fahrgestellschmierung

Hochdruckschmierung durch Nippel.

Karosserie

Ganzstahl elektrisch geschweißt. Limousine (wie geprüft): Viersitzig, viertürig. Mit Tacho, Benzinuhr, Kühlwasser-Fernthermometer, Olddruckmesser, Ampèremeter, Aschenbecher, ein Handschuhkasten, Wagenheizung, Lüftung und Entfroster, zwei Sonnenblenden. Preis in der Schweiz: Schw. Fr. 20 000,—.

Hersteller

S. A. Alfa Romeo, Milano (Italien).