

PORSCHE 917-001: TEUTONISCHER DOMINATOR

D EUR 8,00  
AT EUR 9,00  
CHF 12,50

AUSGABE 65 / JULI 2023

# Octane

AUTOKLASSIKER & SPORTWAGEN

100  
JAHRE  
LE MANS

Alle Helden des  
Circuit de la Sarthe

**Marcos 1600 GT**

BRITISCHER HEILIGER

**Fiat 1100 E Cabrio**

ITALIENISCHE GRAZIE

**Porsche 911 S/T**

ALLGÄUER MEISTERSTÜCK

**Bitter CD**

HESSISCHER SCHÖNLING



# INHALT

## FEATURES

28



### 28 Porsche 917

Der Überflieger von Porsche dominierte in Le Mans 1970 und 1971. Aber seine Geschichte begann viel früher. Mit diesem Auto, der Nummer 1, das nie ein Rennen gefahren ist.



### 54 Fiat 1100

Aus einem kleinen Fiat kreierte der heute fast unbekannte Karosseriebauer Castagna ein Traumcabrio mit rahmenloser Scheibe.



### 62 Bitter CD

Von so einem Schönling hatte Opel in Rüsselsheim immer geträumt. Aber erst ein Ex-Rennfahrer realisierte den Luxus-Blitz.



### 70 Marcos 1600 GT

In der Kultserie »The Saint« fuhr Roger Moore Volvo. Nur einen Rallye-Auftritt bestritt er in einem englischen Sportwagen.



FIAT 1100 VISTOTAL







# KLARE SACHE

*Aus einem unscheinbaren Fiat 1100 kreierte Castagna 1950 dieses Cabriolet mit rahmenloser Panoramasscheibe. Massimo Delbò erzählt, wie sich der Ausblick anfühlt.*

Fotos Dean Smith  
Bearbeitung Johannes Schnettler

**I**talien 1950. Das Land erholt sich gerade vom Zweiten Weltkrieg. Die Menschen kratzen mit positiver Energie und Fantasie das Mögliche zusammen. Kaum jemand ahnt, dass diese Zeit den Grundstein für das italienische Wirtschaftswunder legt, das sich in den nächsten zehn Jahren entwickelt und das Land zu neuem Wohlstand führt. Und wohl noch weniger wagen es, von einem eigenen Auto zu träumen. Selbst die Oberschicht besaß keine ihrer prächtigen Vorkriegsautos mehr. Exklusive Fahrzeuge wie der Fiat 2.8 oder der Lancia Astura waren verschwunden und selbst der sechszylindrige Alfa Romeo 6C 2500 – das einzige nach dem Krieg wieder aufgelegte Luxusmodell – wurde bald durch den kleinen Vierzylinder Alfa 1900 ersetzt.

Im selben Jahr brachte Fiat sein neues Flaggschiff auf den Markt. Der 1400 war gefühlt nur halb so groß wie sein Vorgänger. Die Mittelklasse bedienten die Turiner mit dem seit 1937 gebauten 1100, der nach einigen Evolutionen 1949 in der Version E beziehungsweise EL erschien – mit neuer Front, aber nach wie vor separatem Chassis und dem altbekannten 1089-ccm-Vierzylinder. Der legte dank eines neuen Vergasers immerhin etwas an Leistung zu. Wichtigste technische Neuerung war die hydraulische Bremsanlage.

Eine Zeitenwende erlebten nach dem Krieg auch die unabhängigen Karosseriebauer. Sie mussten sich neu erfinden. Zum Beispiel, indem sie statt kostspieliger Unikate nun attraktive





Cabriolets oder Coupés in Kleinserien anfertigen. Pinin Farina und Bertone gelang das sehr erfolgreich. Andere wie Stabilimenti Farina und Carrozzeria Castagna schafften den Absprung nicht und sollten bald in Vergessenheit geraten. Farina schloss 1953, Castagna folgte 1954.

Die Ursprünge der Carrozzeria Castagna reichen bis vor Beginn des Automobils zurück, denn schon 1849 startet Paolo Mainetti in Mailand mit dem Kutschenbau. Zu Mainettis Belegschaft gehörte der neunjährige Carlo Castagna, der als Lehrling begann und dank seiner immensen Begabung bis in die Geschäftsleitung aufstieg. Er war an der Fusion von Mainetti & Orseniga mit der Carrozzeria Ferrari in den 1890er-Jahren

beteiligt und erwarb 1894 das gesamte Unternehmen. Die Kutschen der Carrozzeria Carlo Castagna & Co. standen für Luxus und Handwerkskunst. Zur erlesenen Kundschaft zählten wohlhabende Dynastien und königliche Familien aus ganz Europa, darunter Königin Margherita von Italien und der Dichter Gabriele d'Annunzio.

Mailand öffnete sich als erste italienische Stadt dem Automobil. Folgerichtig wandten sich Automobilhersteller und -importeure an die dortigen Karosseriebauer. Castagna beispielsweise belieferte ab 1914 das Militär und wuchs beträchtlich. In den 1920er- und 1930er-Jahren stellte Castagna als erste Carrozzeria von Holz auf Metall um. Mit Carlos Sohn Ercole als neuem

Chef etablierte sich das Unternehmen als erste Wahl für raffinierte Karosserien auf Fahrgestellen von Isotta Fraschini, Alfa Romeo, Lancia, Mercedes-Benz und Duesenberg. Wer Castagna wählte, zeigte, dass Geld keine Rolle spielte.

Dann kam der Zweite Weltkrieg. Mailand wurde schwer bombardiert, Castagna verlor Lager, Werkzeuge und Material. Ungebrochen blieb nur der Wille von Ercoles Söhnen Carlo, Cipriano und Savino. Sie bauten das Unternehmen wieder auf und verlegten es nach Venegono Superiore in der Nähe von Varese. Hier stellten die Castagnas ihr letztes Konzeptfahrzeug vor: Der »Vistotal« (nach dem italienischen »vista« für Aussicht) besaß eine rahmenlose Wind-





**Von links**

Die elegante Karosserie und die einzigartige Windschutzscheibe, bei der kein Rahmen die Sicht beeinträchtigt, verwandeln den unscheinbaren 1100er-Fiat in einen echten Hingucker.



»Dank separaten Rahmens eignete sich der 1100 E für Umbauten.«



FIAT 1100 VISTOTAL







**Links und oben**

Der transparente Lenkradkranz veredelt den ohnehin spektakulären Blick aus dem Vistotal; auch mit geschlossenem Dach wirkt die Castagna-Kreation ausgesprochen attraktiv.



schuttscheibe ohne A-Säulen, die die Insassen mit Glas zu umgeben schien – für die namensgebende »totale Aussicht«.

Jahre später wurden gebogene Scheiben alltäglich, doch der Vistotal war ihr Pionier. 1936 hatte der französische Karosseriebauer Jean-Henri Labourdette die Technologie unter dem Namen »Vutotal« patentiert, Castagna erwarb die Rechte 1937. Noch im selben Jahr baute seine Werkstatt damit einen Lancia Aprilia um, nach dem Krieg folgten weitere fünf oder sechs Lancia und Fiat. Der 1100 E auf diesen Seiten ist das einzig erhaltene von nur zwei oder drei Fahrzeugen mit offener Karosserie und Vistotal-Verglasung. Das Typschild der Carrozzeria Castagna mit der Adresse Venegono Inferiore trägt die Karosserienummer 9783, geprägt 1950.

Er basierte auf einem 1100 E mit der Fahrgestellnummer 332662, Motor 373742. Im Mai 1950 kaufte ein gewisser Rinaldo Cremascoli, der in dem damals von Italien und Jugoslawien gleichermaßen beanspruchten Triest wohnte, das Auto. Über Cremascoli ist nur bekannt, dass er zusammen mit seinem Bruder den örtlichen Moto-Guzzi-Handel führte.

Cremascolis Witwe verkaufte den Wagen im Juni 1972 an den 28-jährigen Elvio Loy de Leichenfeld, ebenfalls aus Triest. »Mein Mann ist 2017 gestorben. Er war ein Autonarr – wir hatten immer besondere Autos«, erinnert sich dessen Frau Maria Grazia Verzegnassi. »Elvio war Leutnant der Lagunari [Marine], sein Vater Oberst der Gebirgsjäger. Er hat den kleinen 1100er immer geliebt. Wir haben ihn etwa fünf Jahre lang zu besonderen Anlässen genutzt und ihn gut gepflegt. Ich erinnere mich an seine olivgrüne Lackierung und das Holzlenkrad. Der Mann, der

**Fiat 1100 E Cabriolet  
»Vistotal« Castagna**

**Baujahr** 1950 **Motor** Reihenvierzylinder, 1089 ccm, hängende Ventile, Zenith-Vergaser 32 VIMS  
**Motorleistung** 35 PS bei 4400 U/min  
**Drehmoment** 63 Nm bei 2800 U/min  
**Kraftübertragung** Viergang-Schaltgetriebe, Hinterradantrieb **Lenkung** Schnecke mit Sektorrad **Fahrwerk** vorn: Querlenker, Schraubenfedern, hydraulische Stoßdämpfer; hinten: Starrachse, Blattfedern, Teleskopstoßdämpfer  
**Bremsen** Trommeln **Gewicht** 850 kg  
**Höchstgeschwindigkeit** 109 km/h

das Auto zurückkaufen wollte, stellte sich als Mitglied der Familie Castagna vor. Keine Ahnung, woher er wusste, wo das Auto war.«

In der Tat taucht Ercole Castagna als dritter eingetragener Besitzer auf. Er ließ den Wagen komplett restaurieren, schwarz lackieren und mit Blinkern versehen. Erst 1986 verkaufte er den Vistotal an Gabriela Caracristi. Hier verlieren sich die Spuren, denn die in der Szene unbekannt Frau Caracristi – möglicherweise Ehefrau oder Verwandte eines Sammlers – meldete das elegante Einzelstück ab.

Zum Glück kam der Vistotal irgendwann wieder in Sicht. »Mein Vater Luciano kaufte ihn von Teodoro Somasca, einem Freund der Familie und bekannten Sammler«, berichtet Silvia Nicolis, Präsidentin des Museo Nicolis in Villafranca di Verona. »Als er den Fiat in den frühen 2000er-Jahren erwarb, befand er sich bereits im jetzigen Zustand: schwarz mit transparentem Lenkradkranz und nachgerüsteten Blinkern. Wir haben ein bisschen am Innenraum gemacht und den vorde- ren Teppich ausgetauscht, mehr war nicht nötig.«





**Im Uhrzeigersinn von oben links**

Instrumente im Art-Déco-Stil fügen sich stilistisch perfekt ein; Stauraum statt Rücksitze; die Plakette »Vistotal Castagna« kennzeichnet Herkunft und Designidee; der durchsichtige Schaltknäuf und die Schalter passen zum Lenkradkranz.

Die blassgrüne Lederausstattung scheint original zu sein; sie würde zu der von Maria Grazia erwähnten dunkelgrünen Lackierung passen. Spektakulär ist das durchsichtige Lenkrad, ein klassisches Castagna-Merkmal, das eigentlich viel größeren und teureren Modellen vorbehalten war. Es könnte sich also um eine spätere Ergänzung handeln, zumal Maria Grazia Verzegnassi sich an ein Holzlenkrad erinnert und zeitgenössische Fotos keinen klaren Schluss zulassen. Gut möglich, dass Ercole Castagna dieses sympathische Detail während seiner Zeit als Besitzer »korrigierte«.

Hinter diesem Lenkrad sitze nun also ich. Im Sonnenlicht wirkt es, als hätte der Wagen überhaupt keine Verglasung. Kein Rahmen der Frontscheibe stört den Blick, der Fahrer sieht

die Welt aus einer ganz eigenen Perspektive. Dass es sich um die Technik eines Fiat 1100 E handelt, verraten Zähigkeit und Sound des Motors ziemlich schnell. Doch die Leichtigkeit des Vistotal mit seiner Aluminiumkarosserie zählt für die wahre Schönheit des Fahrens mehr als Leistung. Die Sitzposition mit den weit entfernten Pedalen und dem sehr nah stehenden Lenkrad erfordert einige Gewöhnung. Obwohl das Getriebe synchronisiert ist, empfiehlt sich das Schalten mit Zwischengas. Die 35 PS schieben nur sehr gemächlich an, doch wenn der vierte Gang erst mal erreicht ist, cruist das Cabrio entspannt mit seiner bescheidenen Höchstgeschwindigkeit.

Viel zu schnell ist es an der Zeit, Silvia den Wagen zurückzugeben und ihn wieder im

Museum abzustellen. Das Lenkrad würde ich gern behalten ... Als ich wieder in meinem eigenen Auto sitze, vermisse ich sofort die Aussicht, die der Vistotal bietet. Castagna hat damals ein erstaunliches kleines Auto gebaut – und doch reichte es nicht, um das Unternehmen am Leben zu erhalten. Das bei den Vorkriegs-Unikaten selbstverständliche Streben nach Perfektion galt auch hier – und machte den umgebauten 1100 E praktisch unerschwinglich. Autos wie dieses wären sowohl für Castagna als auch für die ganze Branche eine Chance gewesen. Doch bis kleine offene Autos wieder angesagt waren, sollten noch einige Jahrzehnte vergehen.

*Wir bedanken uns beim Museo Nicolis, [museonicolis.com](http://museonicolis.com).*





»Es wirkt, als hätte das Auto überhaupt keine Verglasung. Keinerlei Säulen schränken die Sicht ein.«