**Alfa Romeo, Abarth und Fiat sind Partner der Targa Florio –**

**im Oldtimer auf den Spuren des legendären Straßenrennens auf Sizilien**

Alfa Romeo und Abarth unterstützen die 101. Targa Florio als Hauptsponsoren.

FCA Heritage geht mit historischen Rennwagen der Marken Alfa Romeo und Fiat bei der Gleichmäßigkeitsrallye an den Start. Engagement ist Hommage an große Erfolge beim ältesten Straßenrennen der Welt.

 **Wien, im April 2017**

Die Targa Florio gilt als ältestes Straßenrennen der Welt, das auch heute noch veranstaltet wird. Erfunden 1906 von Graf Vincenzo Florio, diente es ursprünglich als „praktischer und präziser Nachweis für die Qualitäten eines Autos“. Bis 1977 wurde die Targa Florio als Langstreckenrennen auf den Straßen der Mittelmeerinsel durchgeführt, zeitweise sogar mit Weltmeisterschaftsstatus.

Heute besteht die Targa Florio, die am kommenden Wochenende (20. bis 23. April 2017) zum 101. Mal durchgeführt wird, aus drei eigenständigen Veranstaltungsteilen:

- Bei der Rally Targa Florio tragen moderne Fahrzeuge den dritten Lauf zur Italienischen Rallye-

 Meisterschaft aus.

- Bei der Rally Targa Florio Historic wird ebenfalls auf Bestzeit gefahren, allerdings mit historischen

 Rallyeautos.

- Die Targa Florio Classic ist eine Gleichmäßigkeitsrallye für Oldtimer, bei der nicht Geschwindigkeit, sondern Präzision beim Anfahren von Zeitmessungen entscheidend ist.

Fiat Chrysler Automobiles (FCA) unterstützt die 101. Targa Florio mit den Marken Alfa Romeo und Abarth als Hauptsponsor. Die Werksmuseen von Alfa Romeo und Fiat schicken darüber hinaus eigene Oldtimer an den Start der Targa Florio Classic. Das Engagement von FCA erfolgt in Erinnerung an große Erfolge der Marken bei der Targa Florio und als Hommage an die eigene Motorsport-Tradition. Die Rennwagen und Ingenieure, die Rennen und die Motoren, der Stil und die Innovation von Alfa Romeo, Abarth und Fiat spielten eine Hauptrolle in der Entwicklung des Motorsports im 20. Jahrhundert.

**Alfa Romeo bei der Targa Florio**

Die Targa Florio war Schauplatz einiger der größten Erfolge von Alfa Romeo im Motorsport. Die Marke feierte auf den anspruchsvollen Straßen in der Madonie zehn Gesamtsiege, erzielte drei zweite und sieben dritte Plätze sowie zehn schnellste Rennrunden. Darüber hinaus hält Alfa Romeo zwei Targa-Florio-Rekorde: Sechs Siege in Folge (1930 bis 1935) sind ebenso unerreicht wie insgesamt fünf Doppelsiege. Dazu kommen unzählige Klassensiege durch die Rennversionen der Alfa Romeo Modelle Giulietta SZ, Giulia GTA, Giulia TZ und Giulia TZ2. Als Tribut an diese Erfolge schickt das Werksmuseum Museo Storico Alfa Romeo dieses Jahr vier Fahrzeuge an den Start der Targa Florio Classic, deren Route ikonische Orte des ursprünglichen Straßenrennens berührt.

**Alfa Romeo Giulietta SZ (1960)**

Einer der Stars der Gleichmäßigkeitsrallye ist eine Alfa Romeo Giulietta Sprint Zagato – kurz SZ – aus dem Baujahr 1960. Das gerade abfallende Heck – im Italienischen als „Coda Tronca“ bezeichnet – ist charakteristisch für die zweite Bauserie. Die von Zagato nach Ideen des deutschen Aerodynamik-Pioniers Wunibald Kamm gestaltete Karosserie verleiht der Giulietta SZ einen überragend geringen Luftwiderstand. Mit dem auf 840 Kilogramm gesenkten Gewicht hatte der auf 74 kW (100 PS) leistungsgesteigerte 1,3-Liter-Motor leichtes Spiel: Rund 200 km/h waren möglich. Die Giulietta SZ beherrschte lange Zeit die 1300-Kubikzentimer-Kategorie bei Sportwagen-Rennen. Von der zweiten Serie wurden nur etwa 30 Exemplare gebaut, eines davon ist heute im Besitz des Museo Storico Alfa Romeo.

**Alfa Romeo Giulia Sprint Speciale (1963)**

Die Alfa Romeo Giulia Sprint Speciale war mit dem größeren 1.600-Kubikzentimeter-Vierzylinder eine Evolution der revolutionären Giulietta Sprint Speciale. Alfa Romeo positionierte den vergleichsweise luxuriösen Gran-Turismo als Traumwagen. Das Design stammt von Bertone-Star Franco Scaglione und gilt heute als eine der berühmtesten Formen in der Geschichte des Automobils, das nicht nur durch die fehlenden Stoßfänger und den Kühlergrill in Form eines Haifischmauls unverwechselbar ist. Das auf 2.250 Millimeter verkürzte Giulia-Chassis trägt eine extrem stromlinienförmige Karosserie mit Kamm-Heck. Sie ist zwölf Zentimeter breiter und 14 Zentimeter länger als das serienmäßige Coupé. Das 83 kW (113 PS) starke Triebwerk ermöglicht eine beeindruckende Höchstgeschwindigkeit von 191 km/h.

**Alfa Romeo Giulia GTA (1965)**

Der Alfa Romeo Giulia GTA wird 1965 als Homologationsfahrzeug für Tourenwagenrennen entwickelt. Hinter dem Zusatz „A“ in der Typenbezeichnung verbirgt sich der italienische Begriff „alleggerita“, zu Deutsch „erleichtert“. Die Ergänzung weist auf das im Vergleich zur herkömmlichen Giulia Sprint GT reduzierte Leergewicht hin. Erreicht wird das durch Karosserieteile aus Peraluman, einer sehr leichten Aluminium-Zink-Mangan-Legierung. Türen und Motorhaube sind außerdem aus Aluminium gefertigt, die 14-Zoll-Felgen aus Magnesium. Außerdem wird fast das komplette Dämmmaterial weggelassen. Der GTA bringt dadurch nur 745 Kilogramm auf die Waage, über 200 Kilogramm weniger als ein konventioneller Sprint GT.

Die bei der Targa Florio Classic startende Giulia GTA steht normalerweise im Museo Storico Alfa Romeo im Mailänder Vorort Arese. Sie ist im serienmäßigen Zustand mit winzigen Türgriffen, dem charakteristischem Gitter-Kühlergrill und auf ein Minimum reduzierter Innenausstattung. Der überarbeitete 1,6-Liter-Vierzylinder-Aluminiummotor leistet mit zwei Nockenwellen, Doppelzündung und zwei 45er Weber-Doppelvergaser stramme 85 kW (115 PS).

**Alfa Romeo Spider „Duetto“ (1966)**

Der Alfa Romeo Spider überraschte im Frühjahr 1966 auf dem Genfer Auto-Salon das Publikum. Fans lobten die geschwungenen Formen der von Designerlegende Battista „Pinin“ Farina gezeichneten Karosserie. Die Front ist extrem flach gehalten, weist allerdings die für Alfa Romeo typischen Merkmale auf. Der Kühlergrill wird vom herzförmigen Scudetto gebildet, das links und rechts von geteilten Stoßstangen in Form der charakteristischen „baffi“ (Italienisch für Schnauzbärtchen) eingerahmt wird. Sie kaschieren geschickt zusätzliche Kühllufteinlässe. Die Form des Hecks ist beinahe eine Kopie der Front. Auch hinten läuft der Alfa Romeo Spider flach und im Halbkreis aus. Das Fachmagazin auto, motor & sport sprach vom „Sex der runden Form“. Im Gedächtnis hängen blieb vor allem die Bezeichnung „Duetto“. Sie wurde als offizieller Modellname zwar nur kurz verwendet. Aber noch heute nennen Fans die komplette vom Rundheck gekennzeichnete erste Spider-Baureihe so.

Der Alfa Romeo Spider basiert auf dem verkürztem Chassis (Radstand 225 Zentimeter) der Giulia, mit der er sich auch die Technik weitgehend teilt. Der zunächst alleine angebotene 1,6-Liter-Vierzylinder mit zwei obenliegenden Nockenwellen und zwei Doppelvergaser ist ein direkter Erbe des Engagements von Alfa Romeo im Rennsport. Die von betörendem Sound begleiteten 80 kW (109 PS) werden auf die Hinterachse übertragen von einem Fünfgang-Getriebe, Mitte der 1960er Jahre ebenso wie der Einzelradaufhängungen alles andere als selbstverständlich. Auch die Höchstgeschwindigkeit von 182 km/h überzeugt in einer Ära, in der die Autobahnen vor allem von Fiat 500 oder VW Käfer bevölkert sind.

Große Erfolge feierte der Alfa Romeo Spider in den USA. Zu verdanken hatte der zweisitzige Roadster dies dem Kinohit „Die Reifeprüfung“ von 1968. Der noch junge Dustin Hoffman spielt darin den zwischen Mutter und Tochter hin und her gerissenen Benjamin Braddock. Sein treuer Begleiter – ein roter Alfa Romeo Spider. Das Modell wurde in vier Baureihen bis 1994 produziert, nach Automobil-Maßstäben ein sehr langer Zeitraum.

**Alfa Romeo Giulia und Alfa Romeo Stelvio im Einsatz**

Bei der Targa Florio treffen sich auf Sizilien die Historie und die Gegenwart von Alfa Romeo. Während die Klassiker der Marke im Wettbewerb antreten, werden die neuen Serienmodelle Alfa Romeo Stelvio und Alfa Romeo Giulia an einigen der schönsten Plätze der Insel ausgestellt: dem Corso Umberto in Taormina, der Piazza Verdi vor der eindrucksvollen Kulisse des Teatro Massimo in Palermo sowie dem Technischen Museum der Universität von Palermo.

Alfa Romeo Stelvio und Alfa Romeo Giulia verkörpern perfekt das Motto „Mechanik aus Emotionen“, unter das Alfa Romeo seine gesamte Produktpalette gestellt hat. Der Alfa Romeo Stelvio ist das erste SUV in der über 100-jährigen Geschichte des Herstellers. Er setzt im Segment neue Maßstäbe in Sachen Fahrleistungen und Stil. Die Alfa Romeo Giulia bringt typisches italienisches Design und innovative Technologie in die Kategorie der viertürigen Sportlimousinen. Beide Modelle sind auch im Fuhrpark der Organisation der Targa Florio Classic im Einsatz.

**Abarth bei der Targa Florio**

Zusammen mit Alfa Romeo ist Abarth Hauptsponsor der 101. Targa Florio. Die Marke kehrt damit an den Ort zahlreicher Erfolge zurück. Besonders der Abarth 1000 SP war in seiner Hubraumklasse immer ein Siegkandidat, als die Targa Florio noch als Straßenrennen veranstaltet wurde. Nach der Umwandlung in eine Rallye Ende der 1970er Jahre knüpften Abarth 124 Rally und Abarth 131 Rally an diese Tradition an. 1979 und 1980 drifteten Adartico Vudafieri und Mario Pasetti im Abarth 131 zum Sieg. 2003 und 2004 fuhr Paolo Andreucci im von Abarth entwickelten Fiat Punto Super 1600 auf die oberste Stufe des Podiums. Andreucci setzte 2006 diese Serie mit dem Abarth Grande Punto S2000 fort, bevor Luca Rossetti 2009 im gleichen Modell siegte. Die von Abarth entwickelten Rallyeautos Lancia 037 Rally, Lancia Delta S4 und Lancia Delta Integrale fuhren zu insgesamt neun weiteren Siegen.

2017 führen zwei aktuelle Abarth 124 spider das Feld der Rally Targa Florio als Vorausfahrzeuge an. Der Abarth 124 spider wird von einem 1,4-Liter-Turbotriebwerk mit 125 kW (170 PS) Leistung angetrieben, der ein maximales Drehmoment von 240 Newtonmeter produziert. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 232 km/h. Ein mechanisches Sperrdifferenzial sorgt für optimale Traktion. Dass der Abarth 124 spider ein echter Sportler ist, hört man ihm auch an. Zur Serienausstattung gehört die Dual-Mode-Sportauspuffanlage „Record Monza“, die für einen betont sonoren, kraftvollen Sound sorgt. Serienmäßig ist ein Sechsgang-Handschaltgetriebe an Bord. Optional ist ein Automatikgetriebe lieferbar, das manuelle Gangwechsel auch mittels Schaltwippen am Lenkrad ermöglicht.

Die zur Italienischen Meisterschaft gewertete Rally Targa Florio ist gleichzeitig auch der dritte Lauf der „Trofeo Abarth 124 Rally Selenia“. In diesem exklusiven Markenpokal starten alle Teilnehmer in technisch weitgehend identischen Fahrzeugen. Der Abarth 124 Rally basiert auf dem Serienmodell Abarth 124 spider, ist aber gemäß dem technischen Reglement der Kategorie R-GT modifiziert. So dient ein Vierzylinder-Turbobenziner mit 1,8 Liter Hubraum als Antrieb, der rund 220 kW (300 PS) leistet. Die Fahrer wechseln die Gänge mittels Schaltwippen am Lenkrad. Das Stoffverdeck des Serien-Roadsters ist durch ein Hardtop aus Kohlefaser-Kevlar-Verbundstoff ersetzt. Die beiden zurückliegenden Läufe der „Trofeo Abarth 124 Rally Selenia“ gewann Fabrizio Andolfi. Der Abarth 124 Rally war außerdem bei den zur Weltmeisterschaft zählenden Rallyes Monte Carlo und Korsika am Start.

**Abarth 595 Pista und Abarth 124 spider als Ausstellungsfahrzeuge**

Auch Abarth stellt Fahrzeuge auf der Piazza Verdi in Palermo aus. Fans der Marke können sich auf den brandneuen Abarth 595 Pista, den Abarth 124 spider und den GT-Boliden Abarth 124 Rally freuen. Alle drei Modelle stehen für die Philosophie von Firmengründer Carlo Abarth, Hightech aus dem Motorsport auf vergleichsweise erschwingliche Serienfahrzeuge zu übertragen und so jedermann zugänglich zu machen. Die Präsentation von Abarth auf der Piazza Verdi wird mit einem Informationsstand zu Abarth Classiche, der neuen Klassikerabteilung von Abarth, und dem offiziellen Fanclub „The Scorpionship“ abgerundet.

**Fiat bei der Targa Florio**

Als italienische Marke widmete auch Fiat der Targa Florio schon früh große Aufmerksamkeit. So gewann Werkspilot Felice Nazzaro im Fiat 28/40 HP die zweite Ausgabe im April 1907. 50 Jahre später ging der Siegerpokal an Fabio Colonna, der im Fiat 600 die in diesem Jahr gestellten Gleichmäßigkeitsprüfungen mit der geringsten Abweichung von der Sollzeit absolvierte.

1957 feierte auch ein Modell Weltpremiere, das in der Historie von Fiat eine der Hauptrollen spielt – der Fiat 500. Aus Anlass des 60. Geburtstags des „Nuova Cinquecento“ – und zu Ehren der Siege von Nazzaro und Colonna – geht FCA Heritage bei der Targa Florio Classic mit einem historischen Fiat 500 an den Start

**Fiat 500 N (1958)**

Es gibt Ereignisse, die manchmal erst im Nachhinein an Bedeutung gewinnen und die sich deswegen in unser Gedächtnis eingeprägt haben. Ein solcher Moment war der 4. Juli 1957. An diesem Tag präsentierte Fiat in Turin den neuen Fiat 500, das Meisterwerk von Ingenieur Dante Giacosa. Der „große Kleinwagen“ bot auf einer Länge von weniger als drei Meter innovative Ausstattungsdetails, die ab sofort einem breiten Publikum zugänglich waren. Rund 3,9 Millionen Stück des historischen Fiat 500 wurden bis 1975 schließlich gebaut.

Aber die nüchternen Fakten erzählen nur einen Teil der Geschichte. Der „Nuova Cinquecento“ revolutionierte nicht nur schon bald den italienischen Automobilmarkt und prägte schnell auch in vielen anderen Ländern das Straßenbild. Er trug darüber hinaus maßgeblich zu gesellschaftlichen Veränderungen bei. 1950 betrug die statistische Pkw-Dichte in Italien sechs Fahrzeuge pro 1.000 Einwohner. Bis 1980 stieg dieser Wert auf 330 Autos/1.000 Einwohner – auch ein Verdienst des Fiat 500.

Der Fiat 500 am Start der Targa Florio Classic entstammt der ersten Baureihe (interner Code N) aus dem Jahr 1958. Sein Zweizylindermotor mit 479 Kubikzentimeter Hubraum leistet 11 kW (15 PS) – genug für immerhin 90 km/h Höchstgeschwindigkeit. Sein Innenraum zeigt bereits die Aufwertungen, die Fiat mit dem Modelljahr 1958 einführte: Aluminium-Rahmen für die Hauptscheinwerfer, Sonnenblenden, Aluminium-Leisten auf den Hauben, Radkappen aus poliertem Aluminium, herunterkurbelbare Seitenfenster vorne, gepolsterte Rückbank, Blinker, Lichtschalter am Lenkrad und Gummiabdeckungen für Brems- und Kupplungspedal.

Der Fiat 500 ist sicherlich eines der am schwächsten motorisierten Fahrzeuge am Start der Targa Florio Classic. Ein „Sieger der Herzen“ ist er aber auf jeden Fall.

Bei Rückfragen wenden Sie sich bitte an:

Andreas Blecha

Public Relations Manager

FCA Austria GmbH

Schönbrunner Straße 297 - 307, 1120 Wien

Tel: 01-68001 1088

Email: andreas.blecha@fcagroup.com

Fiat Presse im Web: [www.fiatpress.at](http://www.fiatpress.at)