Zwei Hubraum-Extreme unter sich - Fiat 500 TwinAir trifft Fiat Mefistofele

Zwei Hubraum-Extreme unter sich - Fiat 500 TwinAir trifft Fiat Mefistofele

Modernes Citycar im Vergleich mit einem Rekordfahrzeug von 1924
Zweizylinder-Turbomotor gegen 21,7-Liter-Triebwerk aus Flugzeug
Zwischen den beiden Fahrzeugen liegen beinahe 90 Jahre. Neun Jahrzehnte, in denen das Automobil gewaltige Fortschritte gemacht hat. Wie gewaltig, zeigt ein Vergleich zwischen dem Fiat Mefistofele von 1924 und dem aktuellen Fiat 500 TwinAir eindrucksvoll. Bei den Classic Days am Schloss Dyck (2. bis 4. August 2013) treffen die beiden Vertreter unterschiedlicher Epochen aufeinander. Der Fiat Mefistofele ist dabei einer der automobilen Stars bei den Demonstrationsfahrten rund um das Wasserschloss in der Nähe von Düsseldorf.
Der Fiat Mefistofele trägt seinen Namen zu Recht. Ausgerüstet mit dem Motor aus einem Kampfflugzeug, der seine Kraft über ein oberschenkeldickes Auspuffrohr hinausbrüllt, machte er auf zeitgenössische Betrachter den Eindruck eines Gefährts aus der Hölle. Zumal der von ihm aufgestellte Geschwindigkeitsweltrekord von knapp 235 km/h zu Beginn des 20. Jahrhunderts durchaus etwas hatte von "mit dem Teufel im Bunde".
235 km/h erreicht der Fiat 500 TwinAir zwar nicht. Vergleicht man die technischen Daten, schneidet der nur 875 Kubikzentimeter große Zweizylinder-Turbomotor aber um Welten besser ab als sein Sechszylinder-Konkurrent mit stolzen 21,7 Liter Hubraum. Der Fiat 500 TwinAir erreicht mit 63 kW (85 PS) eine Höchstgeschwindigkeit von 173 km/h. Für jedes km/h werden nur knapp ein halbes PS benötigt. Der rund 320 PS starke Fiat Mefistofele wuchtet pro km/h fast eineinhalb PS auf die Hinterräder. Übrigens über zwei Ketten, die rechts und links außen am Cockpit vorbeilaufen.
Noch deutlicher wird die technische Entwicklung beim Vergleich des Verbrauchs. Der Fiat 500 TwinAir glänzt, unter anderem dank elektronischer Multipoint-Einspritzung, elektrohydraulischer Ventilsteuerung MultiAir und Dualogic-Automatik-Getriebe, mit einem Durchschnittsverbrauch von 3,9 Liter pro 100 Kilometer. Die sechs Zylinder des Mefistofele-Motors, jeder einzelne davon mit rund vier Mal so viel Hubraum wie der komplette Motor des Fiat 500 TwinAir gesegnet, saugen den Kraftstoff über vier riesige Vergaser an. Mit 3,9 Liter Benzin kommt der Fiat Mefistofele keine drei Kilometer weit.
Beeindruckend auch ein paar zusätzliche Vergleiche: Das revolutionäre Triebwerk des Fiat 500 TwinAir wiegt einbaufertig 85 Kilogramm - weniger als die Kurbelwelle des von Fiat für Flugzeuge entwickelten Triebwerkstyps A12, den Rekordjäger John Eldridge in sein Rekordfahrzeug einbauen ließ. Die 14-Zoll-Räder des Fiat 500 TwinAir sind nur wenig mehr als halb so groß wie die 21 Zoll Durchmesser aufweisenden Speichenräder des Mefistofele, sie sind aber fast doppelt so breit. Die Kolben des Rekordfahrzeuges haben dafür rund den doppelten Durchmesser eines TwinAir-Kolbens. Sie legen im Zylinder zwischen oberem und unterem Totpunkt außerdem mehr als den doppelten Weg zurück. Immerhin, mit vier Ventilen pro Zylinder war das Triebwerk des Fiat Mefistofele seiner Zeit weit voraus - die vier Zündkerzen pro Zylinder haben sich allerdings bis heute nicht durchgesetzt.
Der Fiat Mefistofele - Rekordfahrzeug mit abenteuerlicher Geschichte
Der Fiat Mefistofele ist das Produkt einer Epoche, in der mit großem Einsatz Jagd auf den Geschwindigkeitsweltrekord gemacht wurde. Fast im Monatstakt stellten tollkühne Piloten neue Bestwerte auf, unter nach heutigen Maßstäben abenteuerlichsten Bedingungen. Einer dieser Hasardeure war der Brite John Eldridge. Er kaufte 1922 ein bereits 14 Jahre altes Grand-Prix-Rennfahrzeug, das kurz zuvor auf der Rennstrecke im englischen Brooklands mit einem spektakulären Motorschaden auf sich aufmerksam gemacht hatte.
Eldridge ersetzte das Aggregat des Fiat GP-Renners durch einen ebenfalls von Fiat stammenden Motor aus einem Kampfflugzeug. Damit der fast 1,80 Meter lange Reihensechszylinder mit dem gewaltigen Hubraum von 21,7 Liter in das ursprünglich für einen Vierzylinder gebaute Chassis passte, wurde es verlängert. Eldridge verwendete dazu angeblich Teile eines ausrangierten Busses aus London. Um die Leistung auf schließlich rund 320 PS zu steigern, wurde während der Fahrt reiner Sauerstoff aus einem Vorratstank in die mächtigen Vergaser gepumpt. Ein Job, der vom Copiloten per Hand erledigt werden musste.
Die Vorderachse liegt für die Technik der Zeit sehr weit vorne. Außerdem bekam das Rekordfahrzeug eine neue, windschnittige Karosserie. An der Antriebsart - zwei Ketten übertragen die Motorkraft auf die Hinterachse - wurde dagegen nichts geändert.
Nach erfolgreicher Generalprobe in Brooklands trat Eldridge im Sommer 1924 gegen den französischen Grand-Prix-Pilot René Thomas an, der auf einen Delage mit 350 PS starkem 10,6-Liter-Zwölfzylindermotor setzte. Auf einer schmalen, unbefestigten Landstraße bei Arpajon in der Nähe von Paris wollten beiden den absoluten Geschwindigkeitsrekord knacken. Gemessen wurde dazu die Fahrtzeit über eine Distanz von exakt einem Kilometer.
Eldridge erreichte bereits im ersten Versuch den neuen Bestwert von 230,55 km/h. Die Fahrt wurde allerdings von den Sportkommissaren nicht anerkannt, da Eldridges auf den Namen Mefistofele getauftes Ungetüm nicht über den laut Reglement vorgeschriebenen Rückwärtsgang verfügte. Stattdessen ließ sich Thomas, der Sieger des 500-Meilen-Rennen von Indianapolis 1914, mit einer Geschwindigkeit von 230,63 km/h als neuer Rekordhalter feiern.
Eine Woche später startete Eldridge einen neuen Versuch. Wie er seinem Mefistofele in so kurzer Zeit einen Rückwärtsgang verpasst hatte, bleibt im Dunkel der Geschichte verborgen. Am 12. Juli 1924 donnerte er jedenfalls mit einem Durchschnitt von 234,98 km/h über den "fliegenden Kilometer". Dieses Mal hatten die Offiziellen keine Einwände - John Eldridge und der Fiat Mefistofele hatten einen neuen Geschwindigkeitsrekord aufgestellt.
Es sollte das letzte Duell um den Weltrekord auf einer öffentlichen Landstraße sein. Anschließend wurden neue Bestwerte nur noch auf der Rennstrecke oder auf Autobahnen aufgestellt.

Fiat Group Automobiles Germany AG
Hanauer Landstrasse 176
60314 Frankfurt/Main
Deutschland
Telefon: 00800 / 25 32 00 00 (kostenfrei)
Mail: Kontakt@Alfaromeo.de
URL: http://www.alfa-romeo.de
<img src="http://www.pressrelations.de/new/pmcounter.cfm?n_pinr_=540279" width="1" height="1">

Pressekontakt

Fiat Group Automobiles Germany AG

60314 Frankfurt/Main

alfa-romeo.de
Kontakt@Alfaromeo.de

Firmenkontakt

Fiat Group Automobiles Germany AG

60314 Frankfurt/Main

alfa-romeo.de
Kontakt@Alfaromeo.de

Hersteller von Autos.