

Swiss Classics REVUE

DAS OLDTIMERMAGAZIN DER SCHWEIZ

Fiat-Derivate mit Schweizer Touch

Moretti 850 Sportiva SS und 124



SMVC-Clubnachrichten



KAUFBERATUNG: DATSUN Z/ZX



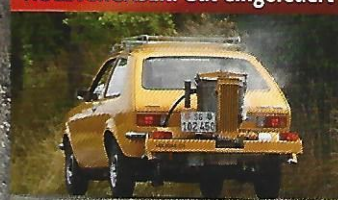
AUTO FÜR DIE MASSE: Austin Seven



STOCKCAR: Rock'n' Roll auf Rädern



HOLZVERGASER: Gut eingefeuert



Moretti 850 Sportiva SS und 124 Fiat-Derivate mit Schweizer Touch



Wenn am Strassenrand oder an einer Oldtimermesse ein Moretti steht, dann können Passanten diesen Wagen fast immer augenblicklich der italienischen Fertigung zuordnen und würden wohl, falls das Markenemblem nicht sichtbar wäre, auf einen Fiat tippen. Das wäre gar nicht so falsch. Aber die beiden Moretti-Fahrzeuge 850 Sportiva SS und 124 zeigen, dass ein Moretti mehr ist als ein Fiat.

Text: Bruno von Rotz, Bilder: Daniel Reinhard, Moretti/Werk/Archiv Silvio Cibien, Tobias Mächler



1968 holte die Erstbesitzerin den Moretti 850 Sportiva selber direkt in Italien ab.

Giovanni Moretti hatte in den Fünfzigerjahren mit Eigenkonstruktionen Furore gemacht, doch dieser Ansatz erlaubte weder ein starkes Wachstum noch das Überleben in den Sechzigerjahren. So lehnte man sich an Fiat an und nutzte fortan die technischen Komponenten des Turiner Herstellers, besetzte Nischen, die die Grossserienfertigung nicht füllte. Es entstanden hübsche Coupés auf den Plattformen der Fiat 500, 600, aber auch 2300, 1500 (Spider) und schliesslich 850, zu dem man ein hübsches Coupé, ein Cabriolet und eine viertürige Limousine konzipierte.

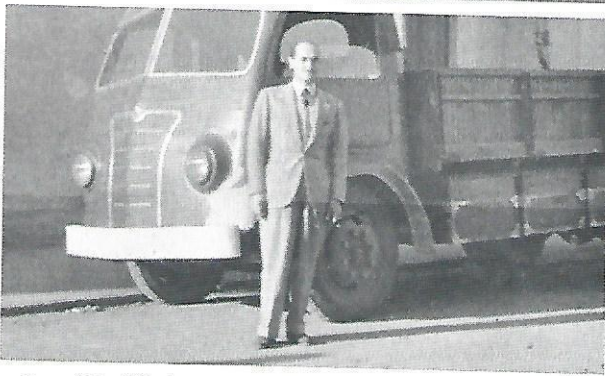


Doch Fiat begann auf der Suche nach eigenem Wachstum immer mehr selber Nischenprodukte zu produzieren, stellte zum Beispiel 1965 eigene Coupé- und Cabriolet-Varianten zum 850 vor. Und auch dem Fiat 124, der als Limousine 1966 eingeführt wurde, folgten schon 1967 eigene Spider- und Coupé-Varianten. Moretti musste also Alternativen zu den Fiat-Eigengewächsen bieten und somit für mehr Sportlichkeit oder mehr Komfort/Platz sorgen. Genau diese beide Richtungen wurden mit den Modellen 850 Sportiva und dem 124 eingeschlagen, beide gezeichnet vom Schweizer Dany Brawand.

Wer hat's erfunden?

Der Moretti 850 Sportiva und der 124 tragen ähnliche Züge. Gemeinsame Designelemente sind insbesondere die Wölbungen über den Kotflügeln und die in einem Oval endenden im Kühlergrill integrierten Scheinwerfer. Vor allem beim 124 erinnert die Front stark an die des Fiat Dino Spider, sodass man Brawand vorschnell eines Plagiats bezichtigen könnte. Studiert man allerdings die Abfolge der damaligen Präsentationen genauer, stellt man schnell fest, dass der Fiat Dino Spider, dessen Design von Pininfarina stammt, im Oktober 1966

Moretti: eine 75-jährige Geschichte



Giovanni Moretti in den Nachkriegsjahren vor einem seiner eigenen Lastwagen.

Giovanni Moretti wurde 1904 in der Emilia Romagna geboren. Schon als Kind arbeitete er in der Werkstatt seines Onkels mit und machte parallel dazu einen Schulabschluss als technischer Zeichner. Nach mehreren Stellenwechseln landete er in Turin und beschäftigte sich hauptsächlich mit Motorrädern. In dieser Zeit (um das Jahr 1924 oder 1925) gründete der damals 20-jährige Jüngling auch seine erste Firma. Vorerst blieben Motorräder sein Metier, doch bald schon fertigte er Kleinstautos. Sogar Elektrofahrzeuge konstruierte er, doch war diesen damals keine grosse Zukunft bestimmt. Nach dem Krieg setzte er zuerst wieder auf Zweiräder, doch mit zunehmender Kaufkraft seiner Kunden konnte er ins Autogeschäft zurückkehren.

Wieder begann Moretti klein, doch die Fahrzeuge wurden stetig schneller, grösser und auch ansehnlich, woran der Designer Giovanni Michelotti nicht unbeteiligt war. Mit den offenen und geschlossenen Moretti 750 Sport und Grand Sport erobert der italienische Tüftler auch die Herzen im Ausland, und fortan gehören auch Sporterfolge zu den Aushängeschildern der Firma Moretti.

Während in den Fünfzigerjahren Eigenkonstruktionen das Hauptmerkmal seines Angebots waren, wechselte Moretti in den Sechzigerjahren dazu, mit Fiat-Komponenten attraktive Alternativen zu den offiziellen Modellen des grossen Turiner Konzerns zu bauen.

Einen Teil seiner Fahrzeuge konnte man auch als Spezialcarrosserien (Fuoriserie) bezeichnen, und neben Fiat kleidete er auch Fahrgestelle anderer Marken ein, z.B. einen Maserati 3500 GT. Auch Morettis Fiat-2300-Versionen sind sehenswert, obschon sie kaum bekannt sind.

In den Sechzigerjahren konnte Moretti den begabten Schweizer Jungdesigner Dany Brawand für sich gewinnen. Brawand zeichnete für Moretti die vermutlich heute bekanntesten Autos, so etwa den 850 Sportiva und die Coupé-Varianten des Fiat 124.

Wie viele andere Carrosseriebauer musste sich Moretti neue Tätigkeitsfelder suchen, als das Spezialcarrosseriegeschäft nicht mehr aufrechterhalten werden konnte und die Art, wie in seinem Betrieb Autos gebaut wurden, nicht mehr mit den Grossserienherstellern konkurrenzfähig war. Moretti begann Nischen mit adaptierten Fiat-Modellen zu füllen, kleine Geländewagen zu konstruieren und Serienautos zu veredeln. 1981 starb Giovanni Moretti, und einige Jahre später, 1989, gaben seine Nachkommen die Autoproduktion auf.



Giovanni Moretti mit seinen beiden Söhnen.



in Turin präsentiert wurde, während der Moretti 850 Sportiva bereits rund acht Monate vorher am Saloncino dell' Auto da Competizione in Turin erstmals gezeigt worden war. Beide Wagen dürften daher eher Weiterentwicklungen der Grundzüge des Ferrari Dino Berlinetta Speciale gewesen sein, die Pininfarina bereits am 52. Pariser Autosalon im Herbst 1965 vorgestellt hatte. Jene Studie trug die Scheinwerfer allerdings noch unter Glas und hatte besonders kräftige Ausbuchtungen über den Rädern. Man kann sowieso davon ausgehen, dass zwischen den italienischen Designern jener Zeit ein fruchtbarer Austausch von Ideen stattfand, so zumindest mutmasst Alessandro Sannia, der Autor des neuesten Moretti-Buchs.

Wie ein Mini-Dino

Der Moretti 850 Sportiva jedenfalls gedieh zu einem Meisterstück Dany Brawands. Die knappe Carrosserie weist attraktive Kurven und Details auf. Das knackige Heck, das grosszügige Glashaas und die kurze Front wirken wie aus einem Guss. Das Ergebnis war zudem mit rund 660 kg leichtgewichtiger als das Fiat 850 Coupé, das über 700 kg wog.

Beim nachgeschobenen Moretti 124 passte man im Prinzip das Grunddesign des Sportiva an die grössere Fiat-124-Plattform und die Zielsetzung an, vier oder fünf Personen platzieren zu können, was den Entwurf allerdings etwas von seiner ursprünglichen Eleganz verlieren lässt. Stellt man die beiden Modelle nebeneinander, fällt erst auf, wie unterschiedlich die Dimensionen ausgefallen sind. Der 850 Sportiva ist deutlich kürzer, schmaler und auch flacher.

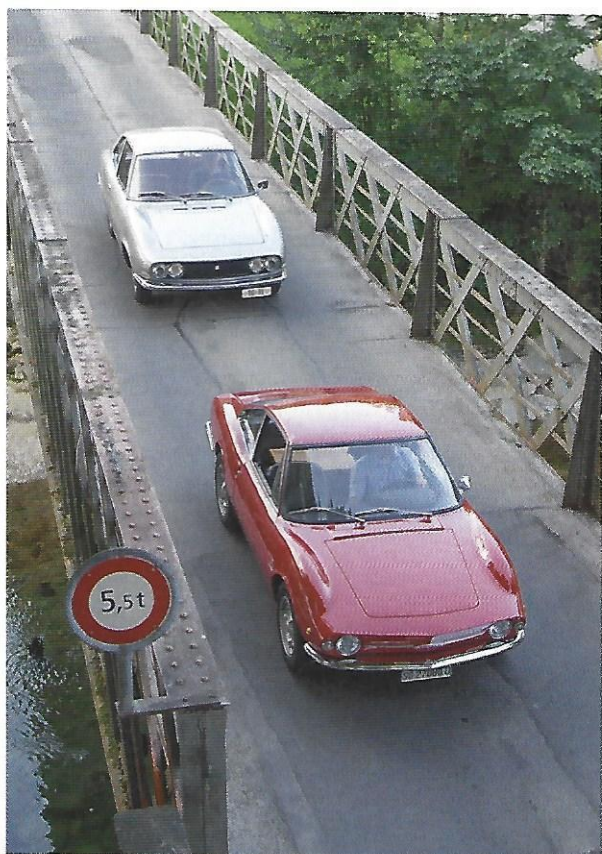


Dany Brawand, der Schweizer Designer

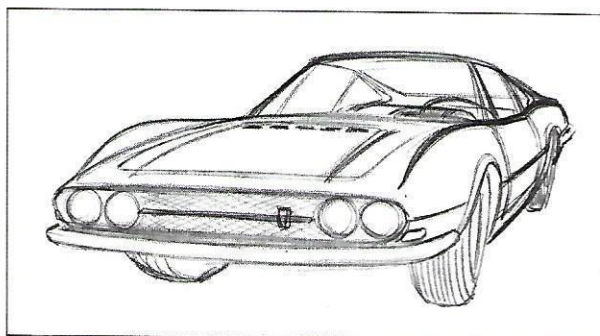


Dany Brawand und Giovanni Michelotti.

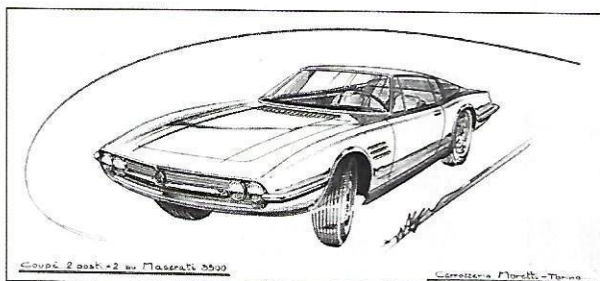
Dany Brawand wurde am 9. März 1934 in Vevey geboren und besuchte die Schulen in der Schweiz. Schon früh interessierte er sich für das Automobil und bat seinen Vater, ihm bei der Stellensuche behilflich zu sein. Mit Erfolg: Im Jahr 1952 konnte Brawand seine Passion für Autos zum Beruf machen. Er trat eine Stelle bei der Carrozzeria Ghia Aigle an. Dort traf er Felice Mario Boano und Giovanni Michelotti, der ihm schliesslich eine Stelle in seiner Designfirma anbot. Aus einem sechsmonatigen Praktikum wurde eine 12-jährige Schaffensperiode, in der Brawand sehr viel lernte und etliche Projekte Michelottis massgeblich mitgestaltete. Anfang der Sechzigerjahre entschied sich Brawand, unter eigenem Namen zu arbeiten und seine Dienste als Industriedesigner unterschiedlichen Firmen anzubieten, die vom Kugelschreiber bis zum Mährescher alles produzierten. Kurze Zeit später offerierte ihm aber Giovanni Moretti die Stelle als Direktor des Styling Centers. Die beiden hatten sich natürlich schon früher kennen gelernt, denn auch Michelotti hatte für Moretti Autos gezeichnet. Zwischen 1965 und 1989 war Brawand für die Gestaltung praktisch aller Autos aus der Moretti-Fertigung verantwortlich. Am 13. Januar 2012 verstarb er 77-jährig.



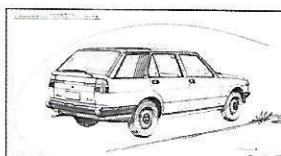
Die Heckpartien der beiden Coupés sind sich recht ähnlich, während sich vorne deutliche Unterschiede zeigen.



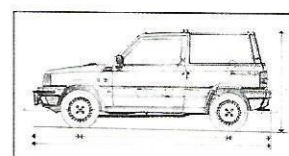
Entwurf von Dany Brawand zum Moretti 124 Coupé.



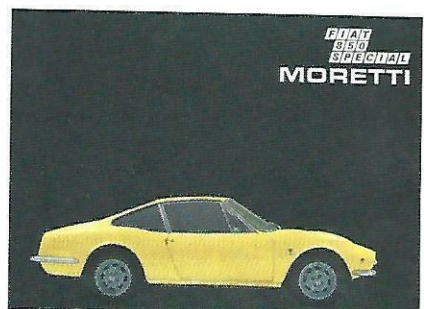
Entwurf für ein Einzelstück, einen von Moretti carrossierten Maserati 3500 GT.



Entwurf Alfa Romeo Giulietta «Fork» als Kombi.



Plan zum Fiat Panda Rock, einer luftigen Panda-Variante.



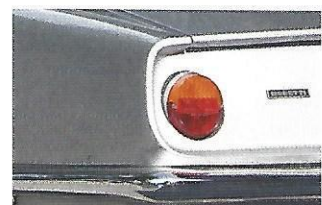
Die Verkaufsprospekte des Schweizer Importeurs zeigen die Moretti 125, 124 und 850.



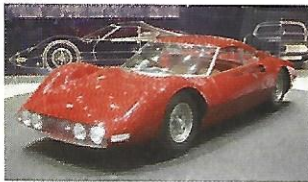
Einzelne und tief liegende Scheinwerfer beim Moretti 850 Sportiva vorne.



Doppelscheinwerfer wie beim Fiat Dino beim Moretti 124.



Designverwandte/Vorläufer und ihre Merkmale



Ferrari Dino 206 Berlinetta Speciale von 1965.



Fiat Dino 2000 Spider, präsentiert Oktober 1966.



(Ferrari) Dino 206/246 GT, präsentiert November 1967.



Fiat 850 Coupé, präsentiert März 1965.

Technische Gegensätze

Die technische Basis war für die Moretti-Brüder von den Fiat-Modellen 850 und 124 vorgegeben, und diese brachten komplett unterschiedliche Konzeptionen mit. Der 850 war mit einem Vierzylindermotor im Heck ausgerüstet, der die einzeln aufgehängten Hinterräder antrieb. Das modernere Modell 124 hingegen trug den Motor vorne, während die Kraft über eine starre Hinterachse auf die Strasse übertragen wurde. Die Basismodelle des 124 mussten genauso auf den Doppelnockenwellen-Zylinderkopf verzichten wie die davon abgeleiteten Moretti-Derivate. Aber auch der 850 wies hängende Ventile und eine seitliche Nockenwelle auf.

Ähnliche Formen, unterschiedliche Fahrkultur

Im Direktvergleich sind die beiden Coupés deutlich verschiedener, als man es aufgrund ihrer ähnlichen Formgebung erwarten würde. Hier wirken sich die unterschiedlichen technischen Auslegungen, die deutliche Gewichtsdivergenz und die Gesamtdimensionen direkt auf das Fahrgefühl aus. Der Moretti 850 SS Sportiva fühlt sich trotz seiner «nur» 50 PS ab dem ersten Meter an wie ein Sportwagen. Nun, eigentlich schon vorher, denn es bedarf einer gewissen Gelenkigkeit, um überhaupt in das flache Coupé einsteigen zu können. Und wenn man sich gesetzt hat, staunt man darüber, dass das Lenkrad nicht direkt vor dem Fahrer montiert zu sein scheint, sondern zur Mitte versetzt. Hat man sich an diese Eigenheiten einmal gewöhnt, macht der kleine Moretti sehr viel Spass, fühlt sich wie ein kleiner Dino an und lockt mit seiner Kompaktheit und geringen Massen zum Kurvenwedeln.

Moretti in der Schweiz



Spezialausstellung am Moretti-Day im Sommer 2015 in Vevey.

Die Schweizer gehörten zu den guten Moretti-Kunden, sodass vergleichsweise viele Sportwagen und Limousinen aus der Fertigung in Turin ihren Weg über die Alpen fanden. Bis heute befinden sich viele dieser Wagen noch immer in Schweizer Besitz, weshalb seit 2009 alljährlich ein Moretti Day, organisiert von Silvio Cibien und Claudio Mattioli, stattfindet. 2009 weilte der ehemalige Schweizer Importeur René Saegesser am Anlass, 2010 Dany Brawand mit seiner Frau, 2011 war Gianni Moretti, einer der Söhne Giovanni's, zu Gast.

Jedes Jahr wird etwas Besonderes veranstaltet; 2015 gestaltete man anlässlich der Vevey Retro einen Stand mit vier Fahrzeugen. Weitere Informationen finden sich auf www.moretti-cars.net



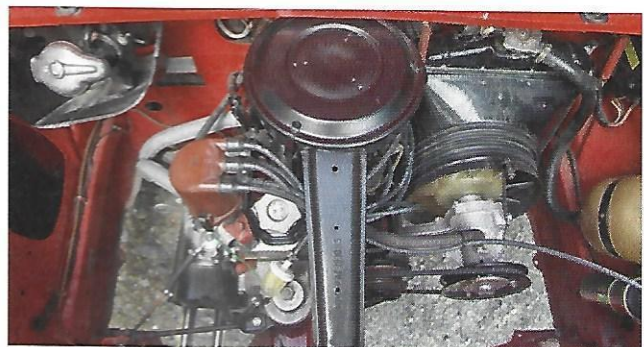
Technische Daten: Moretti 850 Sportiva S



Jahr	1968
Sitzplätze	2+2
Motor	Reihenvierzylinder
Hubraum (ccm)	843
Kompression	9,2:1
Leistung PS (SAE)	50
bei Drehzahl	6000
Getriebe	4-Gang
Antriebskonzept Motor/Antrieb	hinten/hinten
Aufhängungen vorne	Trapez-Dreieckslenker und Schraubenfedern
Aufhängungen hinten	Dreieckslenker/Schraubenfedern
Bremsen vorne/hinten	Scheiben/Trommeln
Leergewicht kg	695
Gesamtgewicht kg (DIN)	910
Länge cm	363
Breite cm	148
Höhe cm	121
Höchstgeschwindigkeit km/h (Werk)	150
Verbrauch l/100 km (ca.)	7,2



Sportliches und nüchternes Cockpit im Moretti 850 Sportiva.



Der Motor stammt wie auch der Rest der Mechanik vom Fiat 850.

Mindestens wie eine Fahrzeugklasse grösser wirkt der Moretti 124. Der Einstieg gelingt auf Anhieb, und innen erfreuen die fast uneingeschränkte Übersichtlichkeit und der deutlich grössere Platzkomfort. Die Pedale sitzen dort, wo man es erwartet, und beim Fahren unterscheidet sich der Wagen wenig von anderen Limousinen der späten Sechzigerjahre. Und immer hat man die Möglichkeit, noch vier weitere Passagiere mitzunehmen.

Raritäten

Die Produktion bei Moretti war immer überschaubar, und die Vielfalt an Baumustern – neben dem Fiat 850 Sportiva gab



Luxuriöses Cockpit mit Holzlenkrad im Moretti 124.



Der Moretti 124 muss ohne das Doppelnockenwellen-Aggregat des 124 Spider auskommen.

es den viersitzigen S4 und den S2 mit Dino-246-ähnlicher Frontgestaltung, neben dem 124 das 2+2-sitzige Coupé, den 125 GS mit grösserem Motor und weitere Derivate – führte im Schnitt zu relativ geringen Gesamtauflagen, die meist im Bereich von höchstens 100 Exemplaren lagen. Das war auch bei den hier gezeigten zwei Fahrzeugen nicht anders, und die Menge der Überlebenden ist noch einmal deutlich geringer.

Wir danken den Besitzern Patrick Bischof und Tobias Mächler für die Gelegenheit, die beiden ungleichen Brüder einander gegenüberstellen zu können. Herzlichst danken wir auch Silvio Cibien, der die Redaktion nach Kräften unterstützte.

Technische Daten: Moretti 124



Jahr	1968
Sitzplätze	5
Motor	Reihenvierzylinder
Hubraum (ccm)	1198
Kompression	8,8:1
Leistung PS (SAE)	60
bei Drehzahl	5600
Getriebe	4-Gang
Antriebskonzept Motor/Antrieb	hinten/hinten
Aufhängungen vorne	Trapez-Dreieckslenker und Schraubenfedern
Aufhängungen hinten	Starrachse
Bremsen vorne/hinten	Scheiben/Scheiben
Leergewicht kg	895
Gesamtgewicht kg (DIN)	1255
Länge cm	439
Breite cm	164
Höhe cm	136
Höchstgeschwindigkeit km/h (Werk)	145
Verbrauch l/100 km (ca.)	9