

O.M. SUPERBA 665 VON 1927

MILLE MIGLIA-

Triumphfahrt bei der ersten Mille Miglia 1927. Auf den drei ersten Plätzen: O.M. Superba vor den favorisierten Bugatti und Alfa! Wir fuhren das einstige Siegermodell.



Von Stefan Lüscher

Für 250 Franken kaufte Bruno Rüegg aus Gommiswald (SG) den O.M. Superba 665 von einem Alteisenhändler im Glarnerland. Eigentlich zum Ausschachten. Er ist nichts als ein trauriger Haufen Alteisen und verfaultes Holz. Rüegg: «Erst als ich mich schlau machte, was ich da gekauft hatte, merkte ich, welch seltenes Juwel in die-

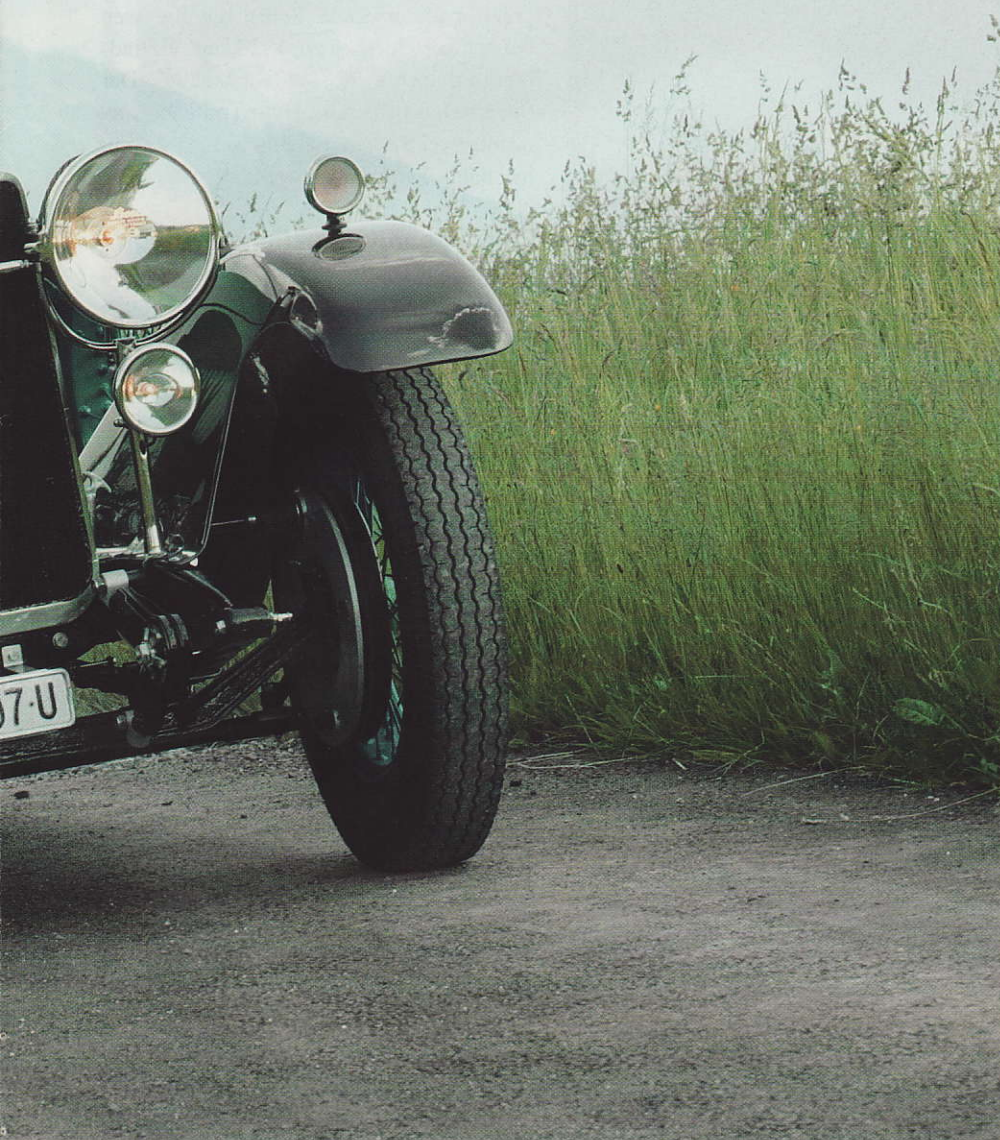
sen verrotteten Überresten schlummerte. Nichts erinnerte an einen glorreichen Sportwagen. In den Kriegsjahren wurde er zum Pritschenwagen umgebaut und während 30 Jahren in der Landwirtschaft eingesetzt.»

Fast drei Jahre später strahlt der offene Fünfplätzer wieder in einzigartiger Perfektion und erzählt die faszinierende Geschichte der längst vergessenen Automarke Officine Meccaniche aus Brescia in Norditalien. Er ist

in der Schweiz der einzige restaurierte Vertreter seiner Gattung von weltweit noch 17 bekannten Exemplaren. Sein Wert liegt heute deutlich im sechsstelligen Bereich.

O.M. wurde 1899 in Mailand als Industrieunternehmen gegründet. Man spezialisierte sich auf Lokomotiven, Schiffsmotoren und Antriebe für andere schwere Maschinen. Mit Autos hatte man vorerst nichts am Hut. Erst 1918 übernimmt O.M. die Automobilfabrik

SIEGER



Züst in Brescia, was Appetit auf Autos weckt. Das erste Modell mit den eckigen Buchstaben O.M. auf dem kantigen Kühlergrill ist ein konservativer Vierzylinder mit 4,2 Liter Hubraum und 35 PS Leistung. Dann, unter Leitung von Chefkonstrukteur Barratouché aus Österreich entstehen sportliche Modelle. Zum Prunkstück von O.M. wird ein robuster Zweiliter-Reihensechszylinder mit vorerst bescheidenen 40 PS. Defekte sind bei ihm

praktisch unbekannt. Ab 1925 sammelt er zudem im Modell 665 beharrlich spektakuläre Rennerfolge und zementiert so das sportliche Ansehen der italienischen Marke.

Beim schon damals bedeutenden 24-Stunden-Rennen von Le Mans klassieren sich zwei O.M. Superba 665 gemeinsam auf dem vierten Gesamtrang – mit einem Schnitt von 85,85 km/h! Wie das von uns gefahrene Modell aus Gommiswald verfügen sie bereits

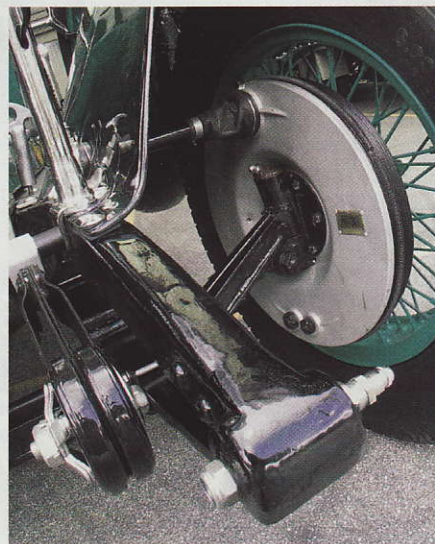
Fotos: Richard Meinert



Längst Geschichte: O.M. baute von 1918 bis 1931 Autos, danach als Fiat-Tochter LKWs.



Ein liebevolles Detail: Das aufgesetzte, elegante Rücklicht ist hübsch verchromt.



Solide Technik von einst: Reibungs-Stossdämpfer und mechanische Trommelbremse.



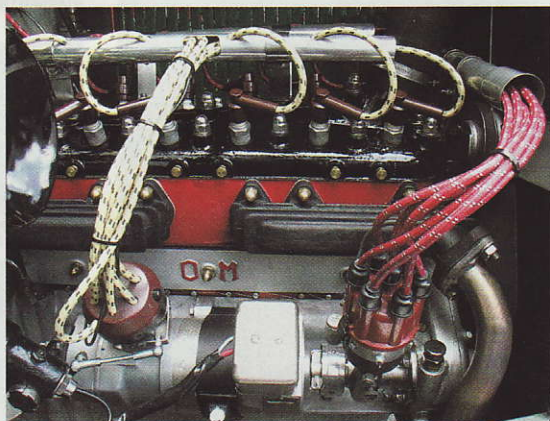
Will mit Feingefühl bedient werden: mittig platzierter Handbrems- und Schalthebel.



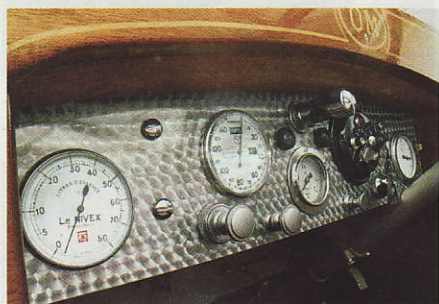
Tolles Fahr- und Tempogefühl wie einst: Rechtslenkung, unsynchronisiertes Getriebe.



Simple und effizient: Wasserthermometer als Kühlerfigur.



Erfolgreicher erster Sechszylinder von O.M.: Das Zweiliter-Aggregat hat Doppelzündung und zwei Vergaser.



Alles Original: herrliche weisse Rundinstrumente auf sportlich edlem Zapfenschliff.



Feingefühl statt Elektronik: Zündverstellung am lackierten Vierspeichen-Lenkrad.

über zwei statt nur einen Zenith-Vergaser und leisten damit immerhin 60 PS.

1926 schickt man einen der Superba 665 auf den 1921 eröffneten Hochgeschwindigkeitskurs von Monza. In sechs Tagen und Nächten legt er ohne Probleme eine Distanz von 15 000 Kilometern zurück. Der Schnitt von 103,59 km/h bedeutet Weltrekord!

Ferdinando Minoia gilt in den Zwanzigern als berühmter und erfolgreicher Rennfahrer. Auf O.M. Superba gewinnt er unter anderem den Grossen Preis von Tripolis und die 12 Stunden von San Sebastian. Sein grösster Erfolg für ihn und die Marke O.M. wird 1927 die Teilnahme bei der ersten Auflage des heute legendären Strassenrennens Mille Miglia. Drei Superba-Teams stehen in Brescia am Start, am Ende feiern sie gemeinsam die ersten drei Plätze. Sieger wird Ferdinando Minoia mit Copilot Giuseppe Masperi.

Bei unserer Testfahrt überzeuge ich mich, dass der Superba 665 durchaus sportliche Talente, wenn auch nicht nach heutigem

Massstab, besitzt. Für einen Oldtimer aus den Zwanzigern lässt er sich überraschend leichtfüssig bewegen. Dies dank moderatem Gewicht und einer ausgewogenen Gewichtsverteilung ohne nennenswerte Überhänge.

Der Motor springt dank kräftiger 12-Volt-Bosch-Elektrik sofort und ohne Handchoke an. Sein Klang ist für einen Zweiliter voll und kräftig. Das Getriebe des Rechtslenkers mit vier gerade verzahnten, unsynchronisierten Gängen will mit Gefühl bedient werden. Die Kupplung packt mit minimalem Weg unwiderstehlich zu. Die Lenkung ist direkter und präziser als erwartet. Selbst die Bremsen beissen entschlossen zu. 1927 sind Vierradbremmen noch nicht selbstverständlich. Der Superba hat sie bereits. Hinten mit vier, vorne mit zwei Backen. Betätigt werden sie rein mechanisch mit Kabelzügen.

Zeitreise mit sportlichem Touch

Das Gefühl von Geschwindigkeit ist enorm und wird geprägt durch die erhöhte Sitzposition, die imposante Aussicht auf eine endlos lange, kantige Motorhaube mit klassisch runden Scheinwerfern und den orkanartigen Luftzug schon bei niedrigem Tempo.

Auch optisch ist der wiedergeborene Superba super. Die von Restaurator Rüegg geduldig in Handarbeit gewonnene Holzstruktur verleiht der Stahlkarosserie erstaunliche Festigkeit. Was der Neuaufbau des einstigen Mille Miglia-Siegers gekostet hat, ist für Rüegg kein Thema: «Ich habe nie Stunden aufgeschrieben. Wichtig ist mir das Resultat.» Darauf kann er stolz sein. ■

TECHNISCHE DATEN

Motor ▶ 6 Zyl. in Reihe, vorne längs, 1991 cm³, Bohrung x Hub = 65 x 100 mm, Verdichtung 5,8:1, Leistung 60 PS bei 4000/min. 1 seitliche Nockenwelle, 2 stehende Ventile pro Zyl., 2 Querstromvergaser Zenith, Doppelzündung mit manueller Verstellung, elektr. Anlage 12 Volt (Bosch), Wasserkühlung mit Thermosyphon.

Kraftübertragung ▶ Hinterradantrieb, unsynchronisiertes, gerade verzahntes 4-Gang-Getriebe, Einscheiben-Trockenkupplung.

Fahrwerk ▶ vorne und hinten Starrachse, Halbelliptik-Blattfedern, v. Reibungs-Stossdämpfer. Bremsen: 4 Trommeln, v. 2 Backen, h. 4 Backen, mechanische Betätigung. Lenkung: Schnecke. Stahlspeichenräder, Zentralverschluss, Reifen 6.00-18 (Continental).

Karosserie ▶ Stahlleiterraum, Stahlblechkarosserie auf Holzstruktur, Stoffverdeck, 4 Türen, 5 Plätze, Länge 420 cm, Breite 164 cm, Höhe 190 cm, Radstand 311 cm, Spur v./h. 138/140 cm, Tank 70 Liter, Leergewicht 1500 kg.

Fahrleistungen

Höchstgeschwindigkeit ca. 125 km/h

Verbrauch (l/100 km)

Durchschnitt ca. 13-15