

Übersicht: Die wichtigsten Rennsportwagen der Saison 1938 (1937-1939)

Alfa Romeo 8C 2900 B

Renneinsatz 1938 durch Alfa Corse, Renndebüt: Mille Miglia 1938.

Vorgänger: Alfa Romeo 8C 2900A

Technische Basis: 8C 2300 (1931) von Vittorio Jano

5 „Corsa“-Fahrzeuge für den mit Rennsport, Fg-Nr.: 412030 bis 412034

Touring Spider-Karosserien in Superleggera-Bauweise

412034: Umbau in Le Mans Berlinetta (Touring)

Achtzylinder-Reihenmotor, Alu-Motorblock und -Zylinderkopf, BohrungxHub: 68x100mm

2905ccm Hubraum, 2 obenliegende Nockenwellen (NW-Antrieb in der Mitte des Motors)

2 Weber-Vergaser, 2 Roots-Kompressoren, Doppelzündung, 2 Ventile/Zylinder,

Trockensumpf-Schmierung. Corsa-Version: 230-250 PS, Verdichtung 6,3:1.

Getriebe hinten (Transaxle-Prinzip), 4 Gänge.

Leiterrahmen, Radstand 2,800m, Pendelachse hinten. 19-Zoll-Räder.

Gewicht: 1150 kg, Höchstgeschwindigkeit: 220 km/h (Spider)

Bugatti T57G („Tank“)

Renneinsatz 1936, 1937 durch Bugatti (bzw. Roger Labric in Le Mans 1937)

Renndebüt: Grand Prix ACF 1936. Konstruktion und Renneinsatz: Jean Bugatti

Vorgänger: T50S, T57. 3 Fahrzeuge für den Rennsport, Fg-Nr. 57335 Le Mans-Sieger

Aerodynamische Karosserie mit integrierten Kotflügeln („Tank“), Entwurf: Jean Bugatti

Achtzylinder-Reihenmotor des T57S aus Leichtmetall, BohrungxHub: 72x100mm,

3257ccm Hubraum, 2 obenliegende Nockenwellen, kein Kompressor, 2 Ventile/Zylinder,

Trockensumpf-Schmierung, Getriebe vorn (am Motor angeflanscht), 4 Gänge, 180-200 PS.

Leiterrahmen (Stahl), vermutlich abgeleitet vom T57S, Alu-Karosserie,

vorn und hinten Starrachsen, Radstand 2,980m, Gewicht 1260 kg, Spitze: 225 km/h.

Bugatti T57C, 1939

Renneinsatz 1939 in Le Mans und beim GP Comminges, nur 1 Fahrzeug gebaut.

Konstruktion und Renneinsatz: Jean Bugatti.

Aerodynamische Karosserie mit integrierten Kotflügeln („Tank“), Entwurf: Jean Bugatti

Achtzylinder-Reihenmotor des T57C, Daten wie beim T57G, jedoch mit Kompressor, über 200 PS.

Leiterrahmen (Stahl), abgeleitet vom T57C, Alu-Karosserie, vorn und hinten Starrachsen,

Radstand 3,300m, Spitze ca. 250km/h.

Talbot (Talbot Lago) T150C (T150SS, T26)¹

„C“ steht für „Course“

Renneinsatz 1936-1939. Debutrennen: Miramas 3 Std. (Marseille), Mai 1936.

Konstruktion: Anthony Lago und Walter Becchia. 6 Fahrzeuge gebaut.

Werkseinsätze betreut von Luigi Chinetti, dazu Privateinsätze

Nachfolger ab 1939: MD90 (Monoplace Décalée), als Sportwagen mit 2 Sitzen, umgebauter Grand Prix-Rennwagen mit seitlich versetztem Fahrersitz.

Sechszylinder-Reihenmotor, Grauguss-Block, Alu-Zylinderkopf, 90x104,5mm= 3994ccm Hubraum

2 Ventile/Zylinder, OHV, untenliegende Nockenwelle, halbkugelförmige Brennräume („HEMI“)

3 Vergaser, Trockensumpf-Schmierung. Anfangs 170, später 190 PS. 4 Gänge (Getriebe am Motor angeflanscht), Wilson-Vorwahlgetriebe.

Alu-Karosserie auf Stahl-Leiterrahmen, Roadster mit frei stehenden Kotflügeln. In Le Mans 1938/39 auch als T150SS („Super Sports“) mit Coupé-Karosserie (zwei unterschiedliche Designs), Karosserien von Figoni & Falaschi. Starrachse hinten, Radstand 2,650m. Länge 4,300, Breite 1,670, Gewicht knapp 1000 kg. Spitze 215 km/h.

1938/39: T150C mit 4,5 Liter-Motor (Bezeichnung auch „T26“), 2 Fahrzeuge („normale“ T150C umgebaut). 93x110mm=4482 ccm Hubraum, 210-220 PS, 980 kg.

¹In den meisten Quellen wird bei den Talbots der Vorkriegszeit der Zusatz „Lago“ weggelassen, bei den Nachkriegsfahrzeugen dagegen mit aufgeführt. In diesem Beitrag über das Jahr 1938 wird bei den Talbots der Zusatz „Lago“ nicht mit genannt.

Delahaye 135CS

(alias 135S), Renneinsatz 1936-1939. Sieg beim Debutrennen, Miramas 3 Std. (Marseille), Mai 1936.

Konstruktion unter der Leitung von Charles Weiffenbach: Jean François. 14-16 Fahrzeuge gebaut.

Werkseinsätze betreut von Lucy & Laury Schell (Écurie Bleue), dazu Privateinsätze.

Vorläufer 138S (1934/35), 135-Prototyp 1934 („Superluxe“), 1935 als Tourenwagen „135“, für Rallye-Sport „135 Coupe-des-Alpes“ und ab 1936 als Rennsportwagen „135 Compétition Sport“. Klassischer Sport-Roadster mit separaten Kotflügeln, diverse Karosserie-Variationen. Nachfolger 135CS von 1939 mit geänderter, leichterer Karosserie.

Sechszylinder-Reihenmotor (Grauguss), abgeleitet von einem Delahaye-LKW-Motor.

84x107mm=3557ccm Hubraum. 2 Ventile/Zylinder, OHV, untenliegende Nockenwelle,

3 Vergaser, 160 PS. 4 Gänge (Getriebe am Motor angeflanscht), normales Getriebe oder Cotal-Vorwahlgetriebe. Alu-Karosserie auf Stahl-Leiterrahmen, Karosserie von Figoni & Falaschi.

Starrachse hinten, Radstand 2,700m. 18 Zoll-Felgen, Gewicht 1150 kg. Spitze knapp 190 km/h.

Delahaye 145

Renneinsatz 1937-1939. Debutrennen: Grand Prix ACF (Montlhéry) im Juli 1937.

Konstruktion unter der Leitung von Charles Weiffenbach: Jean François, 5 Fahrzeuge gebaut.

Werkseinsätze von Lucy & Laury Schell (Écurie Bleue) als Sportwagen (Roadster mit frei stehenden Kotflügeln) und als Grand Prix Rennwagen

V12-Motor, Block und Zylinderkopf aus Leichtmetall. 75x84,7mm=4496ccm Hubraum

2 Ventile/Zylinder, 2 hoch liegende Nockenwellen und eine weitere zwischen den Zylinderreihen,

3 Vergaser, 245 PS. Trockensumpf-Schmierung, Doppelzündung. 4 Gänge (Getriebe am Motor angeflanscht), Vorwahlgetriebe.

Alu-Karosserie auf Stahl-Leiterrahmen des Typ 135CS, Karosserie von Lecanu. Starrachse hinten, Radstand 2,700m. Gewicht 1100 kg. Spitze 230 km/h.

Delage D6-70

Renneinsatz 1936-1938. 1 Fahrzeug (Fg-Nr. 50688), Einsatz von Société R.V. und Louis Gérard.

Debutrennen: Le Mans 1937 (geplant: Le Mans 1936). Konstruktion im Hause Delahaye (Delage gehörte ab 1935 zu Delahaye): Chassis von Delahaye (135CS), Motor von Louis Delage und Arthur Michelat im Auftrag von Walter Watney (Eigner von Delage). Nachfolger: Delage D6-3L von 1939.

Sechszylinder-Reihenmotor, Grauguss-Block, Bronze-Zylinderkopf, 83,7x90,5mm=2984ccm Hubraum, 2 Ventile/Zylinder, OHV, untenliegende Nockenwelle, 3 Vergaser, 130 PS. 4 Gänge (Getriebe am Motor angeflanscht), Cotal-Vorwahlgetriebe.

Alu-Karosserie auf Stahl-Leiterrahmen, 1936/37 Coupé, 1938 Umbau in Roadster mit frei stehenden Kotflügeln. Karosserie von Figoni & Falaschi. Starrachse hinten, 18 Zoll Räder, Radstand 2,700m. Gewicht ca. 1250 kg (Roadster ca. 1100 kg). Spitze 190 km/h.

Delage D6-3L, 2 Fahrzeuge (Fg-Nr. 880001, 880002), 3 weitere Fahrzeuge nach dem Krieg gebaut. Vom D6-70 abweichende Daten: Motor - Alu-Zylinderkopf, über 140 PS, Gewicht 950 kg, Spitze 210 km/h.

Quellen (u.a.): Cyril Posthumus, *Classic Sports Cars*, Hamlyn, 1980. Quentin Spurring, *Le Mans - The Official History of the World's Greatest Motor Race, 1930-39*, Evro Publ., Sherborne 2017.

Webseiten: [racingsportscars](#), [conceptcarz](#), [ultimatecarpage](#)