

# FIAT 2300 S COUPÉ

und alle Sonderaufbauten

von

Abarth Allemano Boneschi Ellena Ghia Michelotti  
Monterosa Moretti Savio Vignale Viotti



Geschichte—Modellentwicklung—Technik—  
Rennsport—Modelle—Fotos—Kaufberatung

Rainer Schön

2013



## **ZUM AUTOR UND BUCH**

Dr. Rainer Schön, Jahrgang 1952, ist Vorsitzender der FIAT 2300 S Coupé Interessengemeinschaft und führt das Internationale FIAT 2300 – Register. Die Beschäftigung mit den Sonderaufbauten auf Basis der FIAT-Modelle 1800, 2100 und 2300 in den letzten 30 Jahren hat zu diesem Buch geführt, das keinen Anspruch auf Vollständigkeit und Wissenschaftlichkeit erhebt, sondern lediglich aus der Fortsetzung des Oldtimerhobbys am Schreibtisch entspringt. Die Sammlung der zeitgenössischen Unterlagen, die den meisten Informationen zugrundeliegen und aus denen in erster Linie die Bilder entnommen sind, bringt es mit sich, dass nur schwerlich eine direkte und vollständige Quellenangabe gemacht werden kann. Gerade die vielen Abbildungen, die dem Autor aus den verschiedensten Quellen – neuerdings häufig aus dem Internet – zugetragen wurden, lassen in der Regel auch keine Identifizierung der Fotografen zu. Wo es bekannt ist, sind die Urheber genannt. Gerne trägt der Autor weitere ihm gemeldete Quellen bereits in der laufenden Druckauflage in geeigneter Weise nach.

Kontakt zum Autor kann aufgenommen werden über

**[www.fiat2300.de](http://www.fiat2300.de)**

und

**[fiat2300.register@t-online.de](mailto:fiat2300.register@t-online.de)**

**Kempen, im März 2013**

## INHALTSVERZEICHNIS

<b>1.</b>	<b>Einleitung</b> .....	3
<b>2.</b>	<b>Ghia</b> .....	5
2.1	Ghia 2100 S Coupé .....	5
2.2	Fiat 2300 Coupé und 2300 S Coupé .....	9
<b>2.3</b>	<b>Modellvarianten</b> .....	13
2.3.1	Serie 1 .....	13
2.3.1.1	Serie 1a .....	18
2.3.1.2	Serie 1b .....	22
2.3.2	Serie 2 .....	36
2.3.3	Technische Änderungen .....	38
2.3.4	2300 S Sonstiges .....	54
2.4	Der alte Test .....	55
2.5	Ghia 2300 S Cabriolet .....	61
2.6	Ghia 2300 S Club .....	69
2.7	Ghia G 230 S .....	74
2.7.1	G 230 S Version 1 .....	78
2.7.2	G 230 S Version 2 .....	85
2.7.3	G 230 S Spider .....	90
<b>3.</b>	<b>Pininfarina</b> .....	95
3.1	FIAT 2100 Coupé .....	95
3.2	FIAT 1800 Coupé Speciale .....	96
3.3	FIAT 2300 Coupé Speciale 2 posti 1962 .....	97
3.4	FIAT 2300 Cabriolet Speciale 2 posti 1963 .....	102
3.5	FIAT 2300 Lausanne 1964 .....	107
3.6	FIAT 2300 S Coupé Speciale 2 posti 1964 .....	111
3.7	FIAT 2300 S Coupé Speciale 2 posti 1965 .....	116
<b>4.</b>	<b>Abarth</b> .....	118
4.1	Abarth Allemano .....	118
4.2	Abarth Ellena .....	127
<b>5.</b>	<b>Michelotti</b> .....	129
<b>6.</b>	<b>Monterosa</b> .....	132
<b>7.</b>	<b>Lombardi</b> .....	132
<b>8.</b>	<b>Moretti</b> .....	133
<b>9.</b>	<b>Savio</b> .....	137
<b>10.</b>	<b>Vignale</b> .....	141
10.1	Vignale 1800/2100 .....	141
10.2	Vignale 2300 S .....	144

<b>11.</b>	<b>Viotti</b> .....	148
<b>12.</b>	<b>Boneschi</b> .....	151
<b>13.</b>	<b>Sporterfolge</b> .....	154
13.1	Monza-Rekorde.....	154
13.2	12h Nürburgring 1963.....	158
13.3	Tour de France Auto 1963.....	158
13.4	Tour d'Europe 1963.....	164
13.5	Sonstige Rennen.....	165
13.6	Historische Tourenwagen heute.....	167
<b>14.</b>	<b>Kaufberatung und Restaurierung</b> .....	171
14.1	Karosserie-Check.....	171
14.2	Technik-Check.....	172
14.3	Innenausstattung.....	173
14.4	Preise.....	174
14.5	Ersatzteile.....	174
14.6	Club.....	175
14.7	Technische Tabellen.....	176
14.8	Restaurierungsgalerie.....	179
<b>15.</b>	<b>Umbauten</b> .....	188
<b>16.</b>	<b>Modelle</b> .....	191
<b>17.</b>	<b>Cartoons</b> .....	199
<b>18.</b>	<b>Prospekte</b> .....	201
<b>19.</b>	<b>Literaturhinweise</b> .....	216

## 2. GHIA

### 2.1 Ghia 2100 S Coupé

Mit klaren wirtschaftlichen Vorstellungen zur Produktion eines neuen 4-sitzigen Luxuscoupés auf FIAT-Basis überraschte Carrozzeria Ghia auf dem Turiner Salon im November 1960: 20 Stück sollten vom sensationellen Ghia 2100 S Coupé pro Tag produziert werden, und das obwohl ein Vertrag mit FIAT zur Serienproduktion noch gar nicht unter Dach und Fach war. Es war jedoch die klare Linie des Hauses Ghia unter Luigi Segre, derartige Sondermodelle, die nicht als Massenprodukt zu verstehen waren, am liebsten gemeinsam mit einem großen Automobilhersteller zu produzieren und über diesen zu vertreiben, hier natürlich mit FIAT. Dennoch



*Luigi Segre, Ghia-Chief*

klang die Ankündigung ein klein wenig wie eine Drohung, dass man derartiges bei Ghia notfalls auch alleine durchführen würde, schließlich hatte man mit O.S.I. auf der anderen Straßenseite die erforderliche Produktionskapazität bereits zur Verfügung.

Die beiden Prototypen, die Ghia auf dem Stand neben dem Ghia Selene II und dem bereits bekannten Chrysler 6,4-Liter-Coupé präsentierte, basierten auf einem veränderten FIAT 2100-Fahrgestell, das noch die alte Schraubenfeder-Hinterachse der damaligen Sechszylindermodelle von FIAT besaß, jedoch bereits mit vier Scheibenbremsen ausgerüstet war. Da man drei Doppelvergaser zur Beatmung

*Aurelio Lampredi*



*Noch mit Limousinen-Lenkrad, aber bereits mit stehenden Pedalen: Ghia 2100 S Coupé*



*Zwei Ghia 2100 S Coupé auf dem Turiner Salon 1960*



des Lampredi-Triebwerks montiert hatte, mussten die Pedale aus der hängenden Anordnung der Limousine in eine stehende Version umgebaut werden, einhergehend mit weitreichenden Veränderungen in der Betätigung der Servobremse und der Kupplung. Das Lenkge-

triebe und das Lenkrad stammten noch unverändert von der 2100 Berlina. Die Leistung wurde mit 130 CUNA-PS, die Höchstgeschwindigkeit mit 200 km/h angegeben. Die beiden Prototypen wurden Journalisten nicht für ausgiebige Test zur Verfügung gestellt, zunächst



*Ghia 2100 S Coupé bei ersten Werbeaufnahmen 1961 vor dem beliebten Fotohintergrund des Turiner Palazzina di Caccia di Stupinigi (oben)*



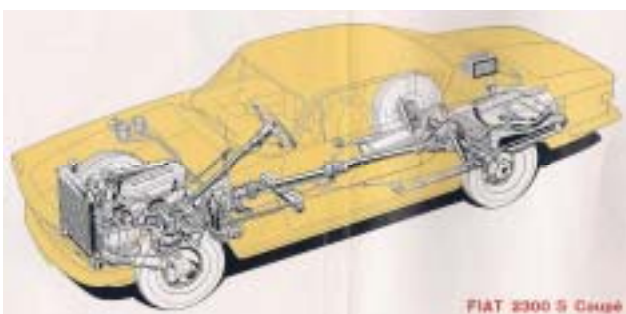


*FIAT 2300 S Coupé Serie 1 1964*

gen sicher beflügelt. Als dann aber die Serienproduktion auch für das Ausland anlief, hat FIAT im Januar 1963 die Preise für das S Coupé auf 20.900 DM und für die Normalversion von 17.950 DM auf 19.900 DM erhöht, nicht schön für die Besteller, aber immer noch ein konkurrenzfähiges Angebot.

## 2.3 Modellvarianten

Üblicherweise werden inoffiziell zwei Bauversionen („Serien“) unterschieden, die sich an markanten äußeren Merkmalen orientieren. Nachfolgend werden die beiden Haupteinteilungen weiter differenziert. Dabei ist festzustellen, dass innerhalb einer Serie eine Vielzahl kleinerer Änderungen an Karosserie und Innenausstattung vorgenommen wurden, die allerdings die Eröffnung einer eigenen „Unterserie“ nicht rechtfertigen. Erschwerend



*FIAT 2300 S Coupé Serie 2, mit Radschrauben und Entlüftung der Ölwanne*

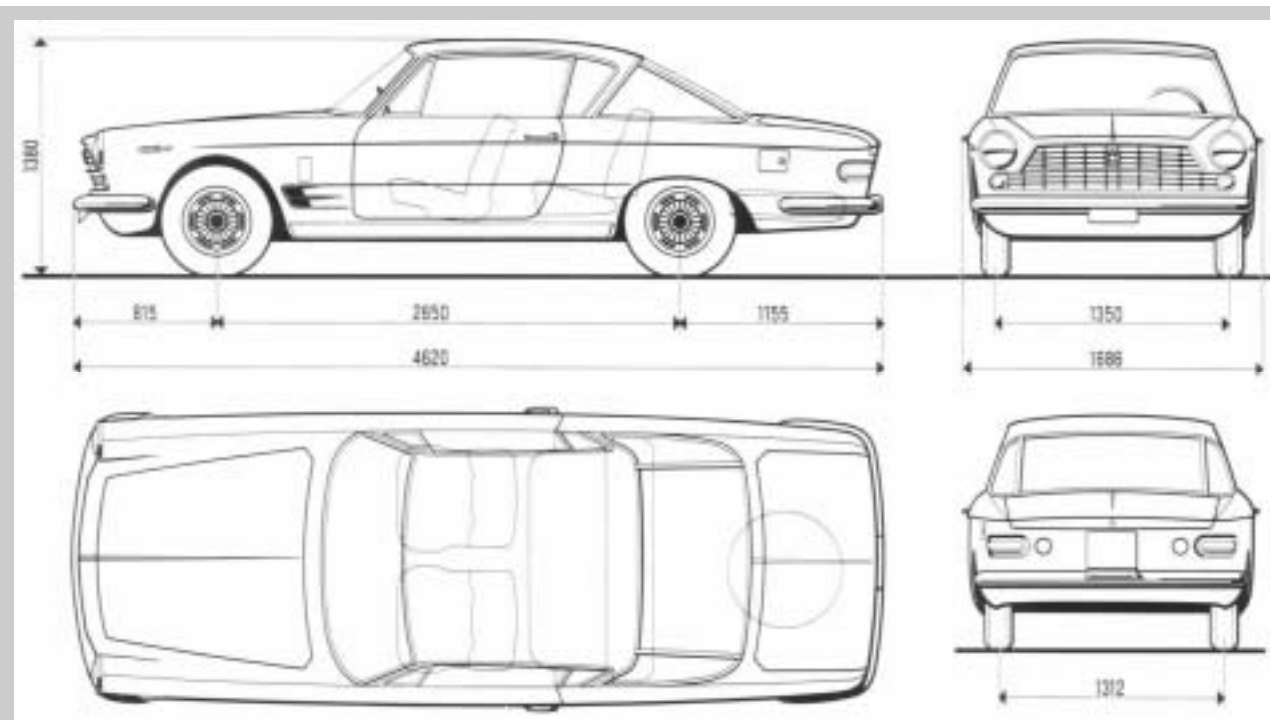
ist zudem, dass in den offiziellen FIAT-Ersatzteilkatalogen für die Karosserie anders als in den Technik-Katalogen keine Änderungen innerhalb der Serien aufgelistet sind, so dass anhand von Presseveröffentlichungen, Prospekten und nicht zuletzt anhand des Fahrzeugregisters die wesentlichen Änderungen nachvollzogen werden müssen.

### 2.3.1 Serie 1

Die beiden ersten Prototypen von Ghia, die im November 1960 auf dem Turiner Salon vorgestellt wurden, besaßen wie erwähnt unter der eleganten Karosserie noch die Technik des FIAT 2100.



*FIAT 2300 S Coupé in der Produktion bei O.S.I.*



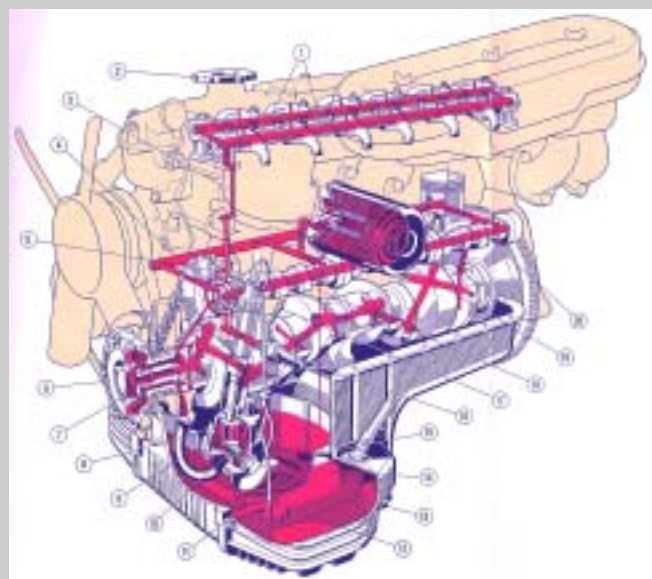
*FIAT 2300 S Coupé Serie 1a 1962*



*Motor FIAT 2300 S Coupé  
(oben)  
und  
Ölkreislauf (unten)*



*FIAT 2300 S Coupé Serie 1a 1962 in Sestrière*

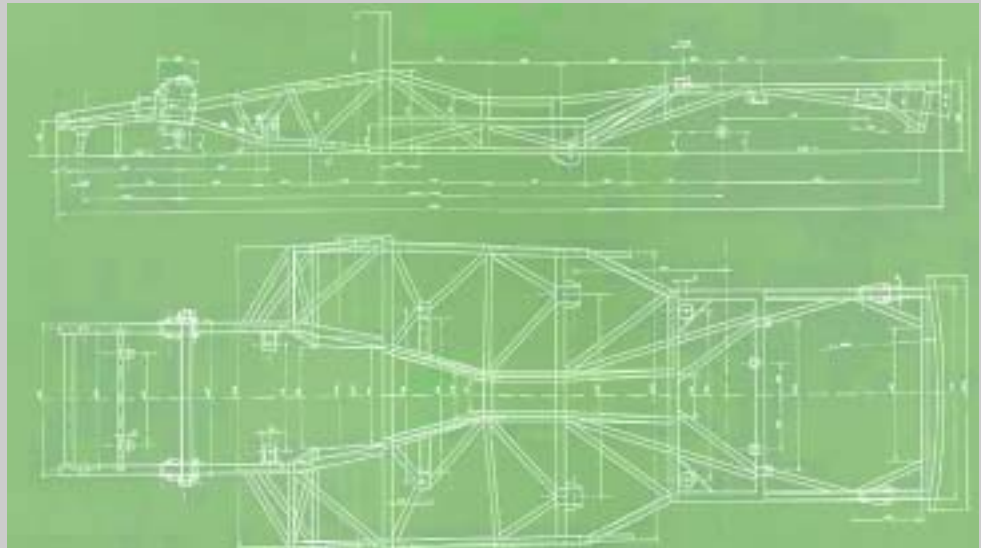






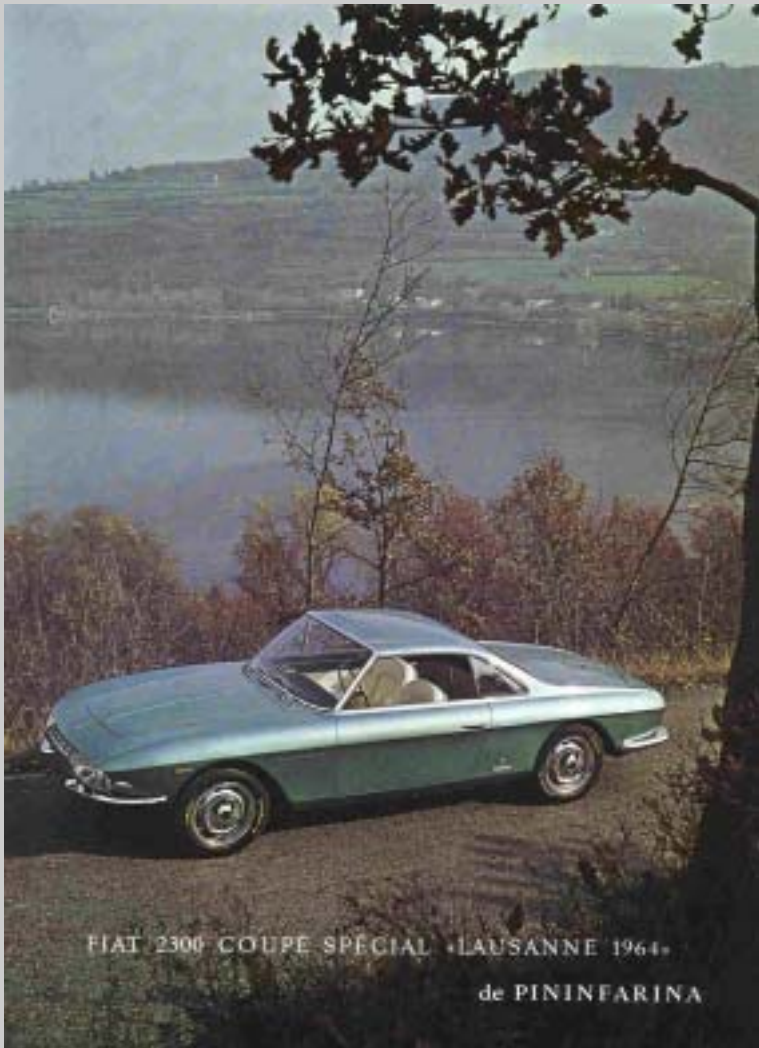
*Ghia G 230 S Version 1.*

*Der aufwändige  
GILCO-Rahmen  
sahen FIAT in der  
Produktion zu teuer*





*Dritter Pininfarina Prototyp: Fiat 2300 Lausanne 1964.*



ti schloss bei der Vorstellung eine Serienfertigung aus. Das Fahrzeug mit der Fahrgestellnummer 185039 wurde an einen Schweizer verkauft, der es einige Jahre besaß, ehe es an einen italienischen Sammler überging. Heute befindet sich dieser einzigartige Prototyp in ausgezeichnetem Zustand in einer deutschen Sammlung und wird regelmäßig zu Treffen bewegt.



*Michelotti vor Schloß Dyck 2009...*

*....und bei einem der einem der FIAT 2300 S Coupé-IG Treffen*





*Hier rechts noch die Versuchsausführung des Rekordwagens für die ersten Testfahrten.*

*Der Rekordwagen hatte offensichtlich zumindestens hinten größere Räder und war in der Federung höher gelegt.*



## 14. KAUFBERATUNG UND RESTAURIERUNG

### 14.1 Karosserie-Check

Qualitätsunterschiede zwischen den wenigen noch existierenden frühen bei O.S.I. gebauten

terhalb der Stoßstangen, da hier durch undichte Heckscheiben oder die berühmten Bananen-Rücklichter häufig Wasser eindrang.



Karosserien und dann später bei Fiat in größerer Serie hergestellten Wagen sind nicht festzustellen. Im Laufe der Bauzeit von 1962 bis 1968 hat die Karosserie eine Reihe von Änderungen erfahren, die - an äußeren Merkmalen festgemacht - im Wesentlichen zu den beschriebenen zwei Serien führte. Erkennbare Veränderungen der 2. Serie umfassten die Einführung der seitlichen Luftklappen in den Frontkotflügeln sowie die massive seitliche Chromleiste, die jetzt auch die Entlüftungsöffnung im Kotflügel umfasste und die breitere Schwellerblende. Die Karosseriequalität der großen Fiat Sechszylinder ist besser als der Ruf, der den späteren Fiat-Kreationen nicht ohne Grund anhaftete.



Rostgefährdet sind die Schweller, die hinteren Radläufe sowie der komplette Heckbereich un-



Serie 1: kleine Radkappen, schmale Schwellerleiste



Serie 2a: große Radkappen, Lüftungsklappe, üppiger Zierrat

Bei dem unten abgebildeten grauen Coupé wurde noch das Foto des Vorserienwagens verwendet und der Hupenring des Limousinenlenkrades weg retouchiert.



Gepoliertes Armaturenbrett mit eingelassenen Bedienungsknopfen. Die übersichtlich angeordneten Instrumente sind so entworfen, dass sie nicht auf die Windschutzscheibe reflektiert werden. Komplette Instrumenten-Ausrüstung.



Besonders geräumiger Kofferraum.



Neue Sicherheits-Türgriffe.



Fenster-Füßelchen durch drehbare Kunststoffgriffe verstellbar.



Das einseitige Umklappen der Verankerungsfüßelchen wird durch eine Sperreinrichtung ausgeschlossen.



Fuß-Boxe für den Passagier neben dem Fahrersitz.

Überdimensionierte Windschutzscheibe und Seitenfenster. Panorama-Heckscheibe. Die vorderen Schwingscheiben und die hinteren Aussteiffenster gewährleisten stets eine gute Entlüftung.



