

100 Jahre Alfa Romeo

Wie in guten alten Zeiten



Es begann 1910 mit schnellen, sportlichen Autos. Alfa Romeo wurde zur Kultmarke und zum Synonym für aufregende Automobile, insbesondere für Cabriolets. Diese gibt es zum Glück auch heute. Ein Rückblick aus aktuellem Anlass.

>>> 1914 >>>

>>> 1920 >>>

>>> 1930 >>>

>>> 1965 >>>

>>> 1967 >>>

>>> 1969 >>>

>>> 1982 >>>

>>> 2008 >>>



Alfa Romeo feiert Geburtstag. Und nicht irgendeinen, sondern ein Jubiläum der besonderen Art. 2010 wird die italienische Marke mit dem markanten Scudetto (Schild) als Kühlergrill 100 Jahre alt. Logischerweise ein Grund zum Feiern – und zwar vor allem für Cabrio-Fahrer; denn die sind unter den Alfisti, den Alfa-Fans, reichlich vertreten. Da passt es gut, dass der offizielle Geburtstag am 24. Juni ist – beste Cabrio-Zeit also.

Kaum eine andere Automarke hat ihre Fans so begeistert (und manchmal auch auf harte Geduldproben gestellt) wie Alfa Romeo. Daran ist die wechselhafte Historie seit 1910 wohl nicht ganz unbeteiligt. Ein Jahr zuvor gründete der französische Autohersteller Alexandre Darracq in Mailand seine italienische

Niederlassung, die 1910 dann von einheimischen Geschäftsleuten übernommen wurde. Aus dem offiziellen Namen Società Anonima Lombarda Fabbrica Automobili (zu deutsch: Lombardische Automobilfabrik AG) wurde die Abkürzung Alfa. Chefkonstrukteur Giuseppe Merosi fing alsbald mit dem Bau von Sport- und Rennwagen an. Später kam noch ein gewisser Nicola Romeo in das junge Unternehmen. So wurde aus Alfa schließlich Alfa Romeo.

Ab den zwanziger und dreißiger Jahren sammelte Alfa Romeo unendliche Renn-erfolge. Legenden wie Tazio Nuvolari und Rudolf Caracciola gewannen mit den schnellen Alfas. Der berühmteste Alfista aller Zeiten war jedoch Enzo Ferrari. Bis 1929 Werksfahrer, gründete er mit der Scuderia Ferrari sein

eigenes Team, mit welchem er zehn Jahre für Alfa unterwegs war. Nach der Trennung von Alfa baute er aus rechtlichen Gründen seine ersten Sportwagen unter dem Namen Auto Avio Costruzioni Ferrari.

In den Vorkriegsjahren wurde Alfa berühmt für seine luxuriösen Sportmodelle, die heute in Sammlerkreisen so begehrt sind und entsprechend teuer gehandelt werden. Mit dem 8C 2900 baute Alfa damals den schnellsten Seriensportwagen der Welt, der 205 km/h Spitze schaffte.

Nach dem Krieg spezialisierte sich Alfa zeitgemäß auf erschwingliche Autos, ohne jedoch auf die sportliche Note zu verzichten. Die Giulietta ab 1954 und die Giulia ab 1962

waren die Königinnen der Landstraße. Darüber hinaus gab es – zumindest in Italien – nur noch die Maseratis und Ferraris. Womit BMW später erfolgreich war, das hatte Alfa längst praktiziert: dynamische Mittelklasse-Modelle mit innovativer Technik. Scheibenbremsen, Fünfganggetriebe, Doppelnockenwellenmotor und der dazu passende sportliche Sound. Das gab's zu erschwinglichen Preisen nur bei Alfa.

Legendäre Modelle wie der unsterbliche Spider kamen zunächst als Giulia Spider, dann als Duetto mit Rundheck und später mit kantigem Hinterteil. Ende der sechziger Jahre waren der 1750 als Coupé und Spider und der Nachfolger mit dem 2000er Motor kaum langsamer als die Einstiegs-911er, nur eben wesentlich günstiger.

Die Coupés bekamen dann moderne Technik und entsprechendes Design. Die Spider blieben ihrer Linie treu, was ganz offensichtlich die bessere Strategie war. Bis Mitte der achtziger Jahre überlebte der klassische Spider, zwischendurch mit der unpopulären Gummilippe am Heck als aerodynamisches Accessoire. Mittlerweile hatte Fiat das notleidende Unternehmen vom italienischen Staat übernommen. Und das hatte auch Folgen für die Technik.

Der neue Spider kam 1985 mit extremer Keilform und Frontantrieb auf Fiat-Basis heraus, aber mit faszinierendem 3-Liter-Sechszylindermotor. Auch der aktuelle Spider orientiert sich an der avantgardistischen Design-Philosophie des Vorgängers. Für die Gestaltung zeichnete damals wie heute Pininfarina verant-

wortlich. Der famose Sechszylinder wurde von einem trinkfreudigen Motor der australischen Automobilmarke Holden abgelöst – ein Relikt aus der Fiat-Kooperation mit General Motors.

Ein Trost für Alfa-Fans: Der brandneue Vierzylinder mit 200 PS ist ein Alfa-Triebwerk in bester Tradition. Sportlich, stark und mit begeisternder Akustik. Und er trägt einen traditionsreichen Namen: 1750. Im Jahre 2007 legte Alfa noch eins drauf und produzierte mit dem 8C Competizione die Kleinserie eines Coupés und Cabrios mit 450 PS, Achtzylinder-Frontmotor und aufregenden Formen. Auch die Bezeichnung 8C hat bei Alfa lange Tradition und steht für Klassiker der Automobil-Geschichte. Fast wie in guten alten Alfa-Zeiten ...

www.alfaromeo.de

Georg Weindl

feiern

Otto Tschì



Der offene Ferrari von Alfa Romeo kam 2008 auf den Markt und ist heute schon ein begehrtes und sündteures Sammlerstück.



Ein echter Alfista spricht nicht vom 8C, sondern ganz italienisch vom Otto Tschì. Eine Reminiszenz an die legendären Alfa-Modelle aus den 30er Jahren, die von Nuvolari, Caracciola und anderen Rennlegenden gesteuert wurden und die serienweise in Le Mans siegreich waren. 8C steht für 8 Zylinder, was im Italienischen otto cilindri heißt und für den starken Achtzylinder unter der Haube steht.

Der 8C Competizione steht also in bester Alfa-Tradition mit seinem 450 PS starken 4,7 Liter V8, der ein Derivat eines bei Ferrari und Maserati gebauten Triebwerks ist. Das muskulöse Design zitiert entsprechend einige berühmte Vorfahren wie den Alfa Tipo 33 und den TZ aus den 60er Jahren und ist, so wie man es von Alfa kennt, kompakt und kraftvoll.

Nach dem aufsehenerregenden Debüt des 8C Competizione Coupés im Jahr 2007 folgte 2008 dann der Spider, der ebenfalls in limitierter Auflage von 500 Exemplaren produziert wurde. Trotz des stolzen Preises von rund 211.000 € hatte der offene 8C keine Absatzprobleme. Auch wenn er damit

mehr als 50.000 € über dem Listenpreis des Coupés lag. Dafür sorgten neben dem starken Achtzylinder vor allem das dynamische Design und die gediegenen Materialien, unter anderem die Sitze und Armaturenteile aus Carbon. Ebenfalls eine Alfa-Tradition hat die Transaxle-Technik mit Motor vorne und Getriebe an der Hinterachse. Der Vortrieb des 8C reicht auch für höchste Ansprüche. 4,4 Sekunden von 0 auf 100 km/h und 295 km/h Spitzengeschwindigkeit sind in Cabrio-Kreisen mehr als ausreichend.

Eher schon Probleme dürften die Alfisti mit dem Preis haben. Der 8C Spider lag neu schon deutlich über dem Ferrari F430 Spider und dem offenen Lamborghini Gallardo. Und wer auf einen günstigen Gebrauchten hofft, wird noch mehr enttäuscht. Derzeit rangieren die Spider weit über der 200.000-€-Marke. Keine Frage, der 8C Spider ist heute schon ein Klassiker.

www.alfaromeo.de

Georg Weindl