KLEEBLATT

Das Magazin des Clubs Alfa Romeo 2000/2600

Dezember 2019

www.alfa-romeo-club-2000-2600.de

Inhalt

3	Grußwort des Vorsitzenden
4 — 9	Frühjahrsausfahrt ins Weserbergland
10 — 13	Herbstausfahrt in die Schwäbische Alb
14 — 19	2600 Berlina — Selten ist noch zu viel
20 — 23	Jils Tour im „Touring“
24 — 25	Classic Days 2019 Schloss Dyck
26 — 35	2600 SZ — Entwicklungsgeschichte
36	Jürgen Lewandowskis Bücherecke
37 — 39	Mythos Alfa Romeo im Technik-Museum Sinsheim
40 — 42	Frühjahrsausfahrt 2019 in die Wachau
43	Ankündigung der Frühjahrsausfahrt 2020
44	Anmeldung zur Frühjahrsausfahrt 2020

Impressum

Das Kleeblatt ist die Clubzeitung des Clubs Alfa Romeo 2000/2600
und erscheint einmal im Jahr kostenlos für seine Mitglieder.

1. Vorsitzender/Schatzmeister
Jürgen Deckert
Weißdornstraße 14
40474 Düsseldorf
Telefon (0211) 46 28 54
Mobil (0172) 2 55 10 13
E-Mail jrd@wagner-apotheke.de

Claus-Jürgen Berendsen
Reitlander Straße 34
26937 Stadland
Telefon (04734) 10 90 26
Fax (04734) 10 93 93
E-Mail cjberendsen@googlemail.com

Redaktion KLEEBLATT
Wolfgang von Mühlen, Jessica Weller,
Jennifer Frank
Aufischer, Schiebel. Werbeagentur GmbH
Max-Planck-Straße 16
61381 Friedrichsdorf
Telefon (06172) 60 05 55
E-Mail wvm@aufischi.de

Unsere Bankverbindung
National Bank AG Essen
IBAN: DE70360200300004565444
BIC: NBAGDE3E

Befreundete Clubs

Club klassischer Alfa Romeo Fahrzeuge e. V.
1. Vorsitzender – Detlev Segger
Angelsachsenweg 68
48167 Münster
Telefon (0251) 61 68 19
E-Mail info@club-klassischer-alfa.de
www.club-klassischer-alfa.de

Alfa Romeo Club 2000/2600 – Schweiz
Präsident – Pierre-Alain Guenat
Horlaubenstrasse 17
CH-7260 Davos Dorf
Telefon 0041 79 298 26 94
E-Mail pa@guenat.ch
www.alfa-romeo-club.ch

Alfaclub e. V.
1. Vorsitzender – Rolf Herzog
Stockborner Straße 3
67688 Rodenbach
Telefon (0173) 310 51 92
E-Mail kontakt@alfa-classic-club.de
www.alfa-classic-club.de

Liebe Clubmitglieder!

Vor ein paar Jahren hatte ich leichte Bedenken, dass unser Club allmählich immer weiter schrumpfen würde. Natürlich haben einige Clubmitglieder ihre Fahrzeuge verkauft und sind ausgetreten, aber in den meisten Fällen konnte ich die neuen Besitzer zum Clubbeitritt gewinnen. Auch bei meinen Teilnahmen an Ausfahrten und Veranstaltungen war ich mit der Werbetrommel für unseren Club unterwegs und habe sowohl in Österreich als auch in Deutschland neue Mitglieder generiert.

Ich möchte unsere neuen Mitglieder aus 2019 ganz herzlich begrüßen:

Eric Harrison (GB), Jürg Badertscher (CH), Ralph Mantel (D), Mathias Wiecher (D), Hans-Joachim Welsch (D), Angelo Farmakoris (D), Hans-Jürgen Krupp (D), Andreas Hadinger (A) und Wolgang Sprogis (D).

Insgesamt hat unser Club jetzt 89 Mitglieder und zu meiner großen Freude sind viele davon sehr aktiv. Michael Tessmann z.B. ist seit 2017 Mitglied und begleitet unsere Ausfahrten professionell als Fotograf. Viele schöne Fotos verdanken wir ihm, so auch den Fotobericht mit Jil sowie die Fotos aus dem neuen Buch von H.-Jürgen Döhren über den 6 C.

2019 hat unser Club zwei Ausfahrten organisiert. Die Frühjahrsausfahrt im Mai führte uns ins Weserbergland/ Höxter. Unser Clubmitglied Christian van Hüllen hat diese Ausfahrt organisiert und durchgeführt. Christian hatte seinen persönlichen KFZ-Mechaniker Klaus Böttcher für Probleme und Pannen engagiert und natürlich auch an die Ersatzteilversorgung gedacht. Frank Hanel, den sicher viele von euch kennen, hatte diesen Part übernommen. Für mich war das ein Glücksfall, da ich Probleme mit meiner Zündspule hatte. Das Burghotel Blomberg war Ausgangspunkt unserer Tour und bot eine tolle Kulisse für unsere Oldtimer. Die gut geplante Route führte uns durch landschaftlich sehr reizvolle Gegenden des Weserberglands. Meinen herzlichen Dank für die schöne Ausfahrt und deine beiden Berichte für dieses Kleeblatt, natürlich auch an Klaus Böttcher und Frank Hanel für die Unterstützung.

Die gemeinsame Herbstausfahrt mit dem „Club klassischer Alfa Romeo Fahrzeuge“ in die Schwäbischen Alb wurde von unserem Clubmitglied Günter Mischka veranstaltet. Günter hat sich sehr spontan auf meine Rundmail für die Organisation der Herbstausfahrt gemeldet. Die Ausfahrt hat sehr großen Anklang gefunden. 34 Fahrzeuge mit fast doppelt so vielen Teilnehmern waren eine Herausforderung. Günter hat seine Familie bei der Planung und Durchführung der Ausfahrt voll eingespannt sowie viele Helfer zur Unterstützung organisiert. Die Ausfahrt war super geplant und führte uns durch die wunderschöne Schwäbische Alb. Leider spielte der Wettergott nicht mit, aber das tat der Stimmung der Teilnehmer keinen Abbruch. Lieber Günter, meinen herzlichen Dank an dich, deine Familie und die vielen Helfer für diese tolle Ausfahrt. Ihr habt die große Anzahl an Teilnehmern sehr gut gehändelt.

Das Kleeblatt lebt und existiert nur durch das Engagement vieler Autoren, wie auch in diesem Heft. Daher freue ich mich umso mehr, dass ich Ruedi Aschwanden gewinnen konnte, seinen einzigartigen Bericht über „Die Entwicklungsgeschichte und Evolution des Alfa Romeo 2600 SZ“ in unserem Kleeblatt zu veröffentlichen. Er ist für dieses Fahrzeug mit Abstand der kompetenteste Experte.

Zum Schluss noch ein besonderer Dank an Wolfgang von Mühlen, der mit seinem Team wieder sehr professionell das Klettblatt erstellt hat. Herzlichen Dank für Deinen Einsatz, lieber Wolfgang.

Jetzt bleibt mir nur noch, allen Clubmitgliedern und ihren Familien ganz herzlich ein frohes und besinnliches Weihnachtsfest und ein glückliches neues Jahr 2020 mit vielen gefahrenen Alfa-Kilometern zu wünschen.

Euer Jürgen

Zwischen Eggegebirge und Solling:
Frühjahrsausfahrt 2019

Im Weserbergland

24. – 26.05.2019

von Christian van Hüllen und Michael Tessmann

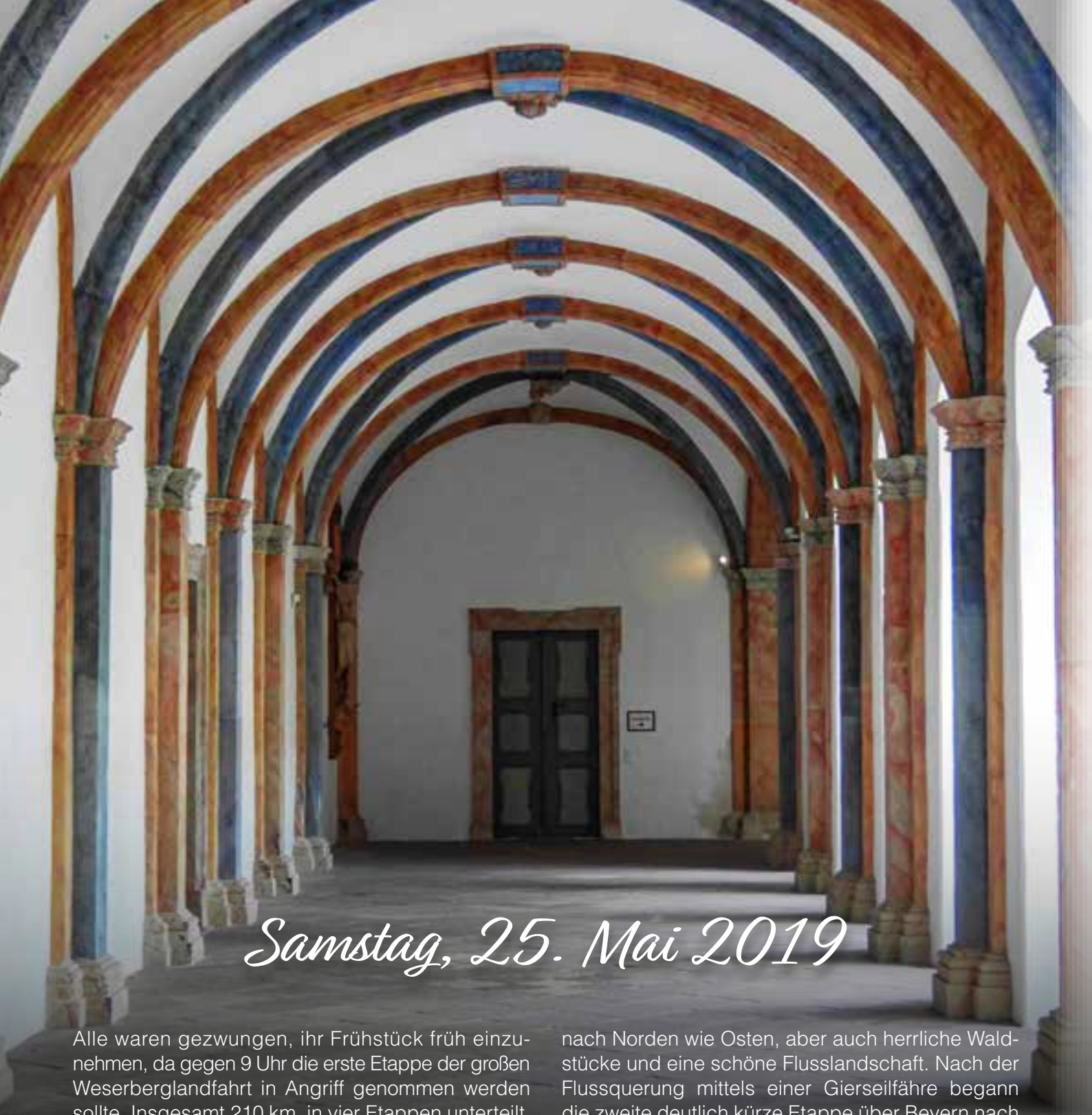
Bei der Frühjahrsausfahrt 2017 erklärte sich einer der beiden Chronisten bereit, 2019 eine Ausfahrt im Weserbergland zu planen und durchzuführen. Früh stand für ihn fest, dass als Hotel nur die Burg Blomberg in Frage kommt, die dem einen oder anderen durch ein informelles Treffen zwischen Bundeskanzler Gerhard Schröder und dem französischen Staatspräsidenten Jaques Chirac im Jahre 2005 bekannt ist. Im Burghof sollten auch all die schönen 2600er, aber auch andere schön anzuschauende Alfas einen angemessenen Platz finden. Da die Burg insbesondere an Wochenenden durch größere Familienfeste belegt ist, kam nur der Zeitraum vom 24.–26. Mai in Frage. Dies führte zu einer Terminüberschneidung mit dem Club klassischer Alfa Romeo Fahrzeuge, was eine gemeinsame Ausfahrt unmöglich machte. Daher fand sich nur ein kleiner Kreis von Enthusiasten und schönen Alfas (24 Personen, 14 Fahrzeuge) ein. Neben den verschiedenen Versionen der 2000er- und 2600er-Familie kamen je ein 1900 Sprint, eine 1900 Berlina – beide in Bicolor – sowie eine Giulietta Sprint, zwei Spider 105 und eine Alfetta GT 1.6 zusammen.

Freitag, 24. Mai 2019

Im Laufe des frühen Nachmittags trafen die Teilnehmer ein und fanden einen gebührenden Platz für ihre Fahrzeuge im reservierten Burghof sowie ein Roadbook und entsprechendes Lese- und Bildmaterial aus dem DuMont-Verlag auf ihren Zimmern. Erste Gespräche entwickelten sich bei einem Kaffee auf der Burgterrasse. So auch zwischen den beiden Chronisten, die sich nicht kannten, aber neben dem 2600 Club auch im Alfa Classic Club (ACC) Mitglied sind. Probleme hatte nur unser Präsident, dem auf der Fahrt von Düsseldorf nach Blomberg phasenweise der elektrische Saft fehlte. Damit erfolgte um 16 Uhr durch den Organisator ohne ihn die Begrüßung im Burghof. Unser Gastgeber stellte hierbei seinen, ihm bei der Vorbereitung helfenden Freund Klaus Böttcher mit seiner Gattin Sabine vor. Klaus, ein Oldtimerfan durch und durch, in seiner Jugend zum KFZ-Mechaniker ausgebildet, wird bei allen Etappen als letztes Auto (eine Alfetta GT 1.6) die Ausfahrt begleiten. Der Wagen führt allerhand Werkzeug und Abschlepputensilien mit, um so ggf. helfen zu können.

Im Anschluss fand eine kleine Ausfahrt als Prolog nach Barntrup zu Frank Hanel, einem der führenden Ersatzteilhändlern für ältere und alte Alfas in Deutschland, statt. Dort erwarteten uns Kaffee und Kuchen und es ergaben sich intensive Gespräche rund um unser aller Hobby. Hierfür nochmals unseren besonderen Dank an Gudrun und Frank Hanel. Entsprechend Roadbook ging es dann auf einem anderen Weg zurück nach Blomberg.

Zwischenzeitlich waren nunmehr alle Teilnehmer wohlbehalten angekommen, und wir trafen uns um 19.30 Uhr zu einen Aperitif auf der Terrasse des italienischen Restaurants Apollo gegenüber der Burg. Dort erfolgte dann die offizielle Begrüßung durch den Präsidenten sowie die Suche nach einem Chronisten. Michael meldete sich und ich als sein Clubkamerad, auch im ACC, sprang ihm bei. Nachdem dann diese leidige Frage geklärt war, waren alle Anwesenden zu einem Antipasti-Buffet in dem für uns vollständig reserviertem Lokal geladen. Neben dem guten Essen konnten in Herrn Pacillos Lokal auch köstliche italienische Weine zu sich genommen werden. Nunmehr drehten sich die Gespräche nicht mehr nur um italienische Autos, sondern auch um die italienische Lebensweise, wie auch andere Themen. Zur späten Stunde leerte sich das Lokal und alle traten nach und nach den kurzen Fußweg zurück in die Burg an. Dort fand sich noch ein kleiner Kreis zu Wein und Bier ein ... die letzten gingen dann gegen 3 Uhr morgens zu Bett ...



Samstag, 25. Mai 2019

Alle waren gezwungen, ihr Frühstück früh einzunehmen, da gegen 9 Uhr die erste Etappe der großen Weserberglandfahrt in Angriff genommen werden sollte. Insgesamt 210 km, in vier Etappen unterteilt, erwarteten uns. Vor jedem Etappenstart erfolgte eine kurze Einweisung. Insgesamt war es ein Kurs mit lichten Höhen, serpentinenartigen Passagen, Flussquerungen und eine Gipfelpassage. Anders ausgedrückt, fuhren wir einmal um den Köterberg (die höchste Erhebung westlich der Weser), gepaart mit mehrfacher Überquerung der Weser, um schließlich vom höchsten Punkt die Rundumsicht selbst zu genießen. Aber nun im Detail. Die erste Etappe führte von Blomberg über den Staudamm des Schiedersees nach Lügde. Von dort hinauf auf die Höhe, um dann über Ottenstein ins Wesertal abzusteigen. Ziel war die Fähre in Polle. Hierbei fanden sich herrliche Aussichten weit ins Land nach Norden wie Osten, aber auch herrliche Waldstücke und eine schöne Flusslandschaft. Nach der Flussquerung mittels einer Gierseilfähre begann die zweite deutlich kürze Etappe über Bevern nach Holzminden. In Holzminden vorbei an denkmalgeschützten, über 100 Jahre alten Arbeiterhäusern, nach Corvey bei Höxter zum gleichnamigen Weltkulturerbe. Kirche, Kloster, das Grab Hoffmann von Fallersleben, dem Dichter unserer Nationalhymne, sowie die weltberühmte Bibliothek der herzoglichen Familie von Ratibor und Fürst von Corvey, wurden uns durch kundige Führer näher gebracht. Parallel hierzu reparierte Klaus Böttcher nach umgehender Ersatzteillieferung einer originalen Zündspule durch die Fa. Hanel nach Corvey den 2600 Spider des Präsidenten auf dem Parkplatz vor Ort. Hiernach gab es keinerlei weitere elektrische Aussetzer mehr.

Aufbruch zur dritten Etappe. Nach der Ausfahrt vom Parkplatz versagte die Bremse des 1900 Sprint von Fritz. Was war passiert? Keinerlei Bremsflüssigkeit war mehr zu finden. Hier konnte auch Klaus nicht mehr helfen. Der Wagen wurde abgeschleppt und später nach Bremen in Fritz‘ Werkstatt verbracht (dank Schutzbrief des ADAC kein Problem). Fritz selber übernahm die von seinem Sohn Felix gefahrene Berlina 1900. Der Junior selbst kehrte, wie vorgesehen, noch am gleichen Tag mit einem Leihwagen nach Hamburg zurück. Alle anderen führte der Weg in Höxter über die Weser, danach ein Stück weserabwärts und dann über Fohlenplacken in den Solling bergauf nach Neuhaus, um von dort, nunmehr bergab, in das Wesertal nach Boffzen zurückzukehren, eine durchaus kurvenreiche Bergpassage für ein Mittelgebirge. Weiter von Boffzen an der Porzelanmanufaktur Fürstenberg vorbei erreichten wir das historische Gasthaus Eulenkrug, direkt an der Weser liegend. Bei zunehmender Wetterbesserung konnte das gemeinsame Mittagessen draußen eingenommen werden. Vorher wurden alle Fahrzeuge in einer Reihe geparkt und dank Drohne konnten Luftaufnahmen davon gemacht werden.

Gestärkt begann nun die letzte und längste Etappe mit erneuter Querung der Weser zwischen Lauenförde und Beverungen. Danach fuhren alle erneut bergauf in die Höhe nach Tietelsen und wieder bergab Richtung Ottbergen. Von dort ging es weiter unter Durchfahren der historischen Rennstrecke des ADAC Weserberg-Preis in den 60er und 70er Jahren (seit einigen Jahren führt der Automobilclub Höxter jährlich ein Revival durch, 2019 bereits die 8. Veranstaltung als Gleichmäßigkeitsprüfung, vorwiegend für Oldtimer) über Schwalenberg auf den Köterberg. Von hier hat man die beste Rundumsicht über das Weserbergland. Bei klarem Wetter reicht der Blick bis zum Brocken im Harz. Schließlich kehrten die Fahrzeuge und ihre Besatzungen über Schieder nach Blomberg zurück. Weitere Ausfälle mussten nicht beklagt werden. Für die Mitglieder unseres Clubs gab es nur eine kurze Pause, danach fand die Mitgliederversammlung im Hochzeitszimmer statt. Zusammenfassend kann man sagen, Probleme gibt es keine und um die Finanzen steht es bestens. Um 19:30 waren alle Teilnehmer zu einem westfälischen Essen in den Burgkeller durch den Club geladen. Kurze Dankesworte wurden gesprochen, hier besonders an Klaus Böttcher, dem „gelben Engel der Ausfahrt“. Als schönstes Auto wählte der Organisator die 1900 Berlina Bicolor. Er selbst, Fahrer einer Berlina 2600, hat eben eine Vorliebe für schöne Viertürer. Viele Gespräche über die Eindrücke des Tages rundeten den Abend ab.

Sonntag, 26. Mai 2019

Wieder ein recht frühes Frühstück und erste Verabschiedungen, da etwa die Hälfte der Teilnehmer direkt die Heimreise antraten. Sieben Fahrzeuge machten sich noch auf den Weg nach Einbeck. Die Route führte über Steinheim, Holzminden und Stadtoldendorf direkt zum PS-Speicher. Dort erwartete uns eine technisch versierte Führung, die man, aufbauend auf die umfangreiche Zweiradsammlung des Stifters, am besten als eine Zeitreise durch 150 Jahre Mobilität beschreiben kann. Zum Abschluss haben die verbleibenden Teilnehmer einen kleinen Imbiss auf der Terrasse der Genusswerkstatt des PS-Speichers eingenommen, um dann schließlich die Rückfahrt anzutreten. Zusammenfassend bleibt seitens der Chronisten zu sagen. Wir hatten drei schöne, erlebnisreiche Tage, eingebettet in eine landschaftlich sehr reizvolle Gegend mit vielen interessanten Eindrücken. Oder anders ausgdrückt: da kann man auch mal so hinfahren.

Christian van Hüllen
Michael Tessmann

Brunold
EINGANG

Herbstausfahrt 2019

Schwäbische Alb

von Christof Kemmann

Die Schwäbische Alb kennen die meisten nur vom Autobahn-Albaufstieg, wenn sie die A8 von Stuttgart nach München bzw. in Gegenrichtung befahren. Beim Übergang vom Albvorland hinter Stuttgart zur Hochfläche der Schwäbischen Alb überwindet die Autobahn in zwei Stufen einen Höhenunterschied von rund 380 m. Die Fahrbahntrennung am Drackensteiner Hang ist eine Besonderheit im deutschen Autobahnnetz und sie wird als eine willkommene Abwechslung bei der meist eintönigen Autobahnfahrerei empfunden. Vielfahrer wissen, dass hier fest installiert Blitzer stehen. Die landschaftlichen Reize der Schwäbischen Alb kann man beim Durchfahren erahnen aber leider nicht wirklich genießen. Das war nun anders.

Ich habe aufgehört mitzuzählen, aber gefühlt sind wir an den beiden Tagen über ein dutzendmal die Alb hoch oder runter gefahren und konnten dabei die Schönheit der Gegend bewundern und die weiten Ausblicke leider wetterbedingt oft nur erahnen. Übrigens „Schwäbische Alb“ schreibt sich wirklich mit „b“ und nicht mit „p“. Das Schwäbische mag keine harten Konsonanten. Günter und Petra Mischka haben uns zu dieser Ausfahrt eingeladen, die unser Club gemeinsam mit dem Club klassische Alfa Romeo vom 3. bis zum 6. Oktober 2019 veranstaltet hat. Die beeindruckende Zahl von 65 Personen und 34 Fahrzeugen sind der Einladung gefolgt. Bereits die Vorbereitung zeigt den hohen Einsatz der Organisatoren. Das ausführliche Einladungsschreiben war reichlich geschmückt und es wurde eine extra Whats-App-Gruppe eingerichtet – eine praktische Sache, um die Kommunikation untereinander einfacher zu gestalten.

Unser Stützpunkt war das Hotel Klingenstein im gleichnamigen Ortsteil von Blaustein in der Nähe von Ulm. Selbst ohne Navi war es problemlos zu finden, der bekannte Zungenbrecher: „in Ulm, um Ulm und um Ulm herum“ wurde bei der Frage nach dem Weg nicht benötigt. Das Hotel war knapp ein Jahr alt, alles war neu und sauber. Auf dem Parkplatz das große Hallo beim Wiedersehen. Selbst unsere beiden Freunde aus Finnland, Juha und Raimo, waren mit einer gepflegten Alfetta GTV den langen Weg angereist. Aus der Wachau nahmen ebenfalls drei Fahrzeuge an der Ausfahrt teil. Es ist schön zu sehen, dass unsere Kontakte zum österreichischen Club mit Leben erfüllt sind.

Jeder Teilnehmer erhielt eine dicke Tasche mit Roadbook, Startnummern, Namensanhängern, Prospektmaterial und praktischen Kleinigkeiten. Das Roadbook war sehr verständlich aufgemacht und enthielt zusätzlich touristische Erläuterungen.

Ein nächtliches Studium auf dem Zimmer konnte man sich ersparen. Beim gemeinsamen Abendessen wurde unser Organisationstalent im Service gefordert. Der Präsident griff ein und dann klappte der Bestellvorgang. Das störte aber nicht den schönen Abend und am Ende spendierten wir dem etwas zu knapp besetzten Team aus Küche und Service noch einen großen Applaus.

Der nächste Morgen entsprach leider den Wettervorhersagen. Es regnete mal kräftig und mal weniger kräftig. Nach dem Anbringen der Startnummern und dem Trockenlegen der nicht immer dichten Cabrios ging die Reise los. Unsere Organisatoren hatten Unterstützung durch ein Team von fleißigen Helfern, die bei der Ausfahrt vom Hotelparkplatz den Verkehr anhielten, um uns die Einfahrt in die Bundesstraße zu ermöglichen.

Das nächste Ziel war der malerische Ort Blaubeuren. Dort hörte der Regen auf, wir parkten und gingen ein paar Schritte zum Blautopf, eine Karstquelle und der Ursprung des Flusses Blau, der in Ulm in die Donau mündet. Das Wasser im Quellbecken hatte tatsächlich eine Blautönung. Viele Legenden ranken sich um diesen besonderen Ort. Danach fuhren wir durch die verkehrsberuhigte Zone der Altstadt von Blaubeuren, die aus reich verzierten Fachwerkhäusern besteht. Dann ging es hinauf auf die Hochebene der Schwäbischen Alb und es regnete wieder. Es ging weiter nach Wiesensteig, dort mitten durch die Altstadt mit gepflegten Fachwerkhäusern und dann weiter in das obere Filstal. Wir unterfuhren die Großbaustelle der Filstalbrücke, auf der in Zukunft der ICE auf dem Weg von Stuttgart nach Ulm die Alb erklimmen wird. Weiter ging die Fahrt über Gruibingen und Weilheim an der Teck. Dann kamen immer wieder Ortseingangsschilder „Lenningen“. Im Zuge von Verwaltungsreformen hat man wohl die ursprünglichen Dörfer zu Ortsteilen der Gemeinde Lenningen degeneriert. Aber auch diese kleinen Tücken der Wegfindung haben wir gemeistert. Ziel für unsere Mittagspause war Burg Hohen Neuffen. Die Burg thront auf einem vorgelagerten Berggipfel. Der Regen hat inzwischen nachgelassen, so dass man den weiten Blick ins Schwabenländle bewundern konnte. Leider konkurrierte unsere Tischreservierung mit einer etwas später eintreffenden Hochzeitsgesellschaft. Anstelle der schön dekorierten Tische in der warmen Stube mussten die meisten von uns die Holztische und -bänke draußen nutzen. Aber der guten Stimmung tat das keinen Abbruch.

Nach einer typisch schwäbischen Stärkung ging die Fahrt über Bad Urach und Münsingen weiter. Ziel war das Haupt- und Landesgestüt Marbach. Zahlreiche Halteverbotsschilder entlang der Landstraße ließen bereits vor dem Ziel erahnen, dass wir an einen besonderen Ort kommen werden. Am letzten Sonntag hatte die alljährliche Hengstparade stattgefunden, die über 10.000 Besucher anzieht. Das Gestüt verfügt über großzügige historische Räumlichkeiten. Es ist ein Landesbetrieb und dient der Zucht und Ausbildung von edlen Pferden sowie der Ausbildung von Pferdewirten. Wir wurden in zwei Gruppen durch die Stallungen geführt. Unsere Führerin war perfekt informiert und beantwortete ausführlich die zahlreichen Fragen. Als sie erläuterte, dass nur die besten Hengste zur Zucht verwendet und die anderen kastriert werden, schauten einige Herren etwas nachdenklich in die Runde. Zum Schluss sahen wir mehrere Fohlen, die auf einer Wiese herumtollten und dann zurück zum Stall getrieben

wurden. Ein schöner Anblick. Weiter ging die Fahrt und wieder im Regen. An einer Stelle zum scharfen Linksabbiegen standen die fleißigen Helfer von Günter und Petra. Die Straße wurde sehr schmal aber wie durch ein Wunder gab es keinen Gegenverkehr. Rechtzeitig, um uns zum Abendessen zu Recht zu machen, kamen wir in unserem Hotel an. Um 19.30 Uhr stand ein Bus vor der Tür, der uns zu Angelo brachte, einem italienischen Restaurant in der Nähe, das exklusiv für uns reserviert war. Bei einem vielgängigen Menü, Wein und munteren Gesprächen endete der Tag.

Am nächsten Morgen fuhren wir pünktlich um 9 Uhr bei leichtem Regen ab. Die Route ging durch das malerische Kleine Lautertal und dann wieder hinauf auf die Alb. Wir kreuzten die Autobahn und kamen in das Dorf Drackenstein, das dem Autobahnanstieg seinen Namen gegeben hat. Weiter ging die Fahrt und man konnte die beginnende herbstliche Laubfärbung, den schwäbischen Indian Summer, bewundern. Nach dem Durchfahren von Geislingen ging die Fahrt wieder bergauf. Der nächste Programmpunkt „Fußmarsch zum Hausener Fels“ musste angesichts des nun strömenden Regens leider gestrichen werden. Von dort hätten wir einen schönen Ausblick in das Filstal genießen können, so mussten wir mit dem Foto im Roadbook Vorlieb nehmen. Wir fuhren direkt weiter zu unserer Mittagsstation, dem Clubhaus des Golfplatzes Bad Überkingen in Oberböhringen. Es war eine schwäbisch-italienische Mischung als kleine Menüauswahl vorbereitet. Übrigens hatte Günter einige Tage zuvor alle Teilnehmer nach ihrem jeweiligen Essenswunsch abgefragt. Da es vergessliche Zeitgenossen geben soll, hat jeder in seinem Roadbook nochmal die von ihm gewünschte Auswahl wiedergefunden.

Die Pause tat gut und das Wetter besserte sich. Wieder hat uns Günter enge Nebenstraßen mit viel Kurven und abwechselnden Ausblicken beschert. Trotz des nicht-italienischen Wetters fuhren unsere Autos klaglos und zuverlässig. Im Ort Gosbach gab es erstmal eine kleine Verwirrung in der Routenfindung. Wo ist nur diese Karateschule? Aber das gehört zu den kleinen Freuden einer Ausfahrt. Ziel war die Firma Brunold Automobile in Lehr, einem Stadtteil von Ulm. Der Händler führt die beiden Marken Alfa Romeo und Jeep. Die Kombination muss man sich auf der Zunge zergehen lassen, aber beides gehört zum Fiat Chrysler Konzern (FCA). Bei einem Jeep Wrangler stand die Motorhaube auf. Einem Teilnehmer fiel auf, dass es die gleiche 2,2 l Maschine auch im Alfa gibt. Es bleibt nur die Frage, ob der Jeep eine Alfa Maschine oder umgekehrt der Alfa gar eine Jeep Maschine hat.

Es ging dann zurück zum Hotel, wo unser gemeinsamer Abschiedsabend stattfand. Im Hotel war gleichzeitig eine Hochzeitsfeier. Entgegen den bisherigen Erfahrungen klappte alles wunderbar. Der Service war schnell und aufmerksam und wir wurden nicht vor die Tür platziert. Das Essen war sowieso sehr gut. Der Abend wurde lang und gemütlich. Günter und Petra haben mit viel Liebe eine wunderbare Ausfahrt organisiert. Vielen Dank auch an das Team.

SELTEN IST NOCH ZU VIEL

– Alfa Romeo 2600 Berlina im Vergleich zur Konkurrenz national wie international –

In meinem ersten Betrag berichtete ich zur Berlina und ihrem Stellenwert innhalb der 6 Zylinder Modelle von Alfa Romeo nach dem 2. Weltkrieg. Nicht behandelt meinerseits war die Stellung des Fahrzeuges zu seinen zeitgenössischen Wettbewerbern. Die 2000 Limousine wird im Folgenden nicht berücksichtigt, da diese meiner Meinung nach zwar karosserietechnisch auf der Höhe der Zeit war, die Motorisierung bei Ihre Vorstellung aber nicht mehr zeitgemäß war.

1962, bei der Vorstellung der Berlina 2600, ergab sich seitens der Karosserie und insbesondere für den Fahrgastraum ausreichend Platz und Komfort, um im gehobenem Fahrzeugsegment mitzuspielen – besser mitzufahren. Rückblickend wären aus meiner Sicht Einzelsitze vorne von Anfang an besser gewesen und hätten damit den Anspruch an einen gehobenen Viertürer noch deutlicher unterstrichen. Mit dem Facelift 1964 wurde dies schließlich erreicht. Auch die Reduzierung der seitlichen Chromleisten unterstreicht dies. Hier gilt, weniger ist mehr, soll heißen, der Wagen wirkt noch eleganter. Technisch absolut sinnvoll war die Umstellung auf Scheibenbremsen auch hinten. Damit gab es eine durchaus als luxuriös zu bezeichnende Reiselimousine aus italienischer Produktion.

Nun zur Konkurrenz – national wie internationa –, schließlich wurde die Berlina seitens Alfa Romeo in einem vielseitigen Prospekt, jeweils in den Sprachen Italienisch, Deutsch, Französisch und Englisch beworben – 1962 für alle drei Varianten (Sprint, Spider und Berlina), ab 1965 für Sprint und Berlina. Primär nur im eigenen Land gab es getrennte Prospekte für die drei Modelle, daher diese auch nur auf Italienisch.

ITALIEN

Beginnen wir mit den inländischen Wettbewerbern und hier zuerst mit Fiat, dem damals größten und später einzig verbliebenen italienischen Automobilhersteller (Ferrari, Lancia, Maserati und Alfa Romeo wurden übernommen), der nach Fusion mit Chrysler seit 2014 den Namen FCA (Fiat Chrysler

Automobiles) führt. Heute liegt der rechtliche Sitz in Holland, allerdings ohne Büro. Ein weiterer Hauptsitz ist in London. Gesteuert wird das Unternehmen aber von Turin und Auburn Hills in den USA aus. Unter dem Dach von FCA finden sich zurzeit folgende Marken: Fiat, Ferrari, Maserati, Alfa Romeo, Abarth, Lancia, Chrysler, Dodge, Jeep, Rum Track und SRT. Aber zurück in die 60er Jahre.

Mit dem Fiat 2300, einer Limousine der oberen Mittelklasse, fand sich ein ernst zunehmender Konkurrent im eigenen Land. Der 2300 war eine Weiterentwicklung aus dem 2100 und mit diesem Model seitens der Karosserie baugleich. Dies ist absolut vergleichbar zur Berlina 2600, die aus der Berlina 2000 hervorging. Die Fiat Limousine wurde 1961,

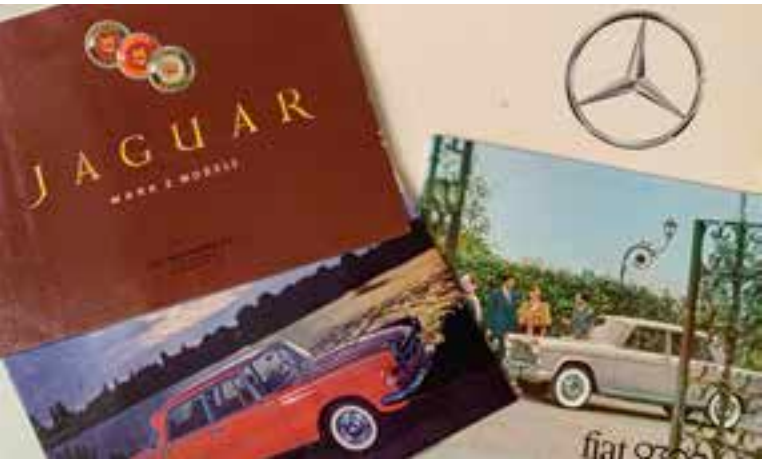
ein Jahr früher als der Alfa, vorgestellt und wiederum gleich zum Alfa bis 1968 gebaut. Motorisiert war das Fahrzeug mit einem Sechszylinder mit 2279 ccm, 105 PS bei Vmax bis zu 162 km/h. Geschaltet wurde das Fahrzeug ebenfalls über Lenkradschaltung, aber als Vierganggetriebe. Im Gegensatz zum Alfa bestand hier alternativ die Möglichkeit einer Automatik. Die Länge betrug 4485 cm und ist damit gut 20 cm kürzer. Es gab zusätzlich eine um 8 cm längere Version (2300 Speciale genannt), die aber immer noch gut 10 cm kleiner ist als der 2600. Dadurch ist der Sitzkomfort, insbesondere hinten, im Alfa deutlich besser. Technisch verfügte der Fiat über einen Doppelvergaser und über Scheibenbremsen vorne wie hinten bei hinterer Starrachse. Die Fahrleistung des Alfas ist höher, und seine Elastizität im 5. Gang unerreicht. Aber man musste dafür in der Schweiz gut 7.000 SFr.* mehr aufbringen (Fiat ca.12.950 SFr. gegenüber dem Alfa mit 21.500 SFr.). Der Unterschied ist erheblich, und damit spielt der Alfa preislich wie aber auch automobilseitig doch eher in einer anderen Klasse. Aber man sollte den Fiat nicht unterschätzen. Die für ihn entwickelte Doppelgelenk-Hinterachse und das Karosserieunterteil in rostfreiem Chromstahl sprechen für beste Ingenieurkunst. Verstellbares Lenkrad, zum Produktionsende fast 190 km schnell, nunmehr aber auch ca. 17.000,– DM teuer, holt er deutlich auf. 1970 berichtete „Der Spiegel“ in einen Beitrag über den Fiat mit dem Titel: „Sanfter Riese“. Dennoch ein Verkaufserfolg war der Fiat auch nicht. Ca. 2000 Exemplare kamen in 10 Jahren zur Auslieferung.

1957 präsentierte Lancia die Oberklassenlimousine Flamina, die technisch auf der Aurelia basiert, die seinerzeit durch Vitorio Jano, ein bei Alfa nicht Unbekannter, entwickelt worden war. Die Karosserie war vollständig neu und von Pininfarina gezeichnet. Das gleiche Designprinzip griff er unter anderem auch beim Peugeot 405 auf. Angetrieben wurde das Fahrzeug durch einen V6 mit 102 PS. Das Besondere war das Transaxelprinzip mit einer Dion-Hinterachse. 1961 wurde die Motorleistung auf 110 PS und mit Einführung der 2. Serie (1963) auf 129 PS gesteigert. Eine Besonderheit war der Heckscheibenwischer sowie eine Hupe mit zwei Lautstärken. Die Limousine ist mit einer Länge von 4,855m 14 cm länger, einer Breite von 1,75m 5 cm breiter und einer Höhe von 1,46m 6 cm höher als der Alfa. Damit kann die 1. Serie der Flaminia eher als direkter Konkurrent zum Alfa 2000 gesehen werden. Diesem war sie sowohl bzgl. ihrer Größe und wegen eines V6 überlegen. 1963 kam die zweite Serie, die bis 1970 produziert wurde. Insgesamt waren knapp 4000 Einheiten gebaut worden, wobei der größte Anteil als erste Serie (2695/649/599 (2.8)). Das Fahrzeug war hochpreisig und lag 1964 um die 25.000 SFr. für die Schweiz, teurer als ein z.B. Jaguar S 3.4 (24.200 SFr.) und deutlich teurer als der Mercedes 220 SE (21.000 SFr.) oder die Berlina 2600 (21.500 SFr.).

Eine weitere Limousine der oberen Mittelklasse, allerdings nicht als Sechszylinder, hatte Lancia zusätzlich zu bieten. Die Lancia Flavia wurde im Herbst 1960 vorgestellt. Ein Vierzylinder mit Vorderradantrieb und Scheibenbremsen an allen vier Rädern. Die Berlina, immerhin 4.60 m lang und 1.60 m breit (damit jeweils ca. 10 cm kleiner als der 2600), wurde bis 67 gebaut. Primär war der Wagen mit einem 1500 ccm Boxer motorisiert. Vergleichbar zum ersten Alfa 2600 hatte auch die

Flavia eine durchgehende Sitzbank. Wegen der eher schwachen Motorisierung gab es später alternativ auch einen 1800 ccm Motor (17.150 SFr.). 1967 wurde der Wagen grundlegend überarbeitet, nunmehr auch mit Einzelsitzen und ab ‘68 stand ein 2.0 Liter-Aggregat zu Verfügung, aber kein Sechszylinder. Der Alfa, der Fiat und die Flamina spielten damit in einer anderen Klasse als die Flavia. Bereits 1969 wurde Lancia als erste Marke zu 100% von Fiat übernommen.

Nun zu Maserati, einen bis dato ausschließlichen Sportwagenhersteller. Mit dem Quattroporte I stellte die Firma 1963 ihre erste Limousine vor. Hiermit war das Konzept der Sportlimousine geboren, schnelles Fahrzeug, aber bitte mit 4 Türen. Das



Fahrzeug basiert auf dem 5000 GT, einem V8 Sportwagen. Die Karosserie stammt aus der Feder von Pietro Frua, einem italienischen Designer, der seine Ausbildung als technischer Zeichner Ende der 20er Jahre bei Fiat erhalten hatte. Mit 22 war er zum Leiter der Designabteilung bei Stabilimenti Farina ernannt worden. Ihm gelang eine filigrane, aber ebenso sportliche Limousine mit einer stark nach vorne geneigten Motorhaube, eher typisch für ein Sportcoupe, mit rechteckigen Frontscheinwerfern. Die erste Serie (1964–66) umfasste 260 Exemplare, ausgestattet mit einem 4.1 l V8 Motor, wahlweise mit Schalt- oder Automatikgetriebe. Ihr Preis lag über dem Doppelten des 2600 (48.900 SFr.). 1966 folgte die zweite Serie (510 Exemplare), äußerlich erkennbar an vier Rundscheinwerfern, technisch als letzter großer Automobilbauer von Fiat übernommen.

Ferrari, der wohl bekannteste italienische Hersteller, hatte keine Limousine im Programm und stand damit in diesem Segment nicht in direkter Konkurrenz zu Alfa Romeo. Bereits seit 1968 war FIAT mit 50% beteiligt. Aus meiner Sicht steht damit der 2600 deutlich über der Lancia Flavia und dem Fiat 2300, aber unter der Lancia Flaminia. Der Quattroporte war die Lichtgestalt des italienischen und schlussendlich auch des kontinentaleuropäischen Limousinenbaus in den 60er Jahren. Diese Einteilung spiegeln die Verkaufspreise der Fahrzeuge wieder. 1964 mussten in der Schweiz für den Fiat 2300 13.600, der Lancia Flavia 13.750 (dem einzigen Vierzylinder), dem Alfa 2600 21.500, der Lancia Flaminia 26.500 und dem Quattroporte von Maserati 48.900 SFr. bezahlt werden. Außer der Lancia Flavia (ca. 45.000 Einheiten) sind alle übrigen Fahrzeuge nur in relativ geringen Stückzahlen (2600 ca. 4000, Fiat 2300 ca. 2000, Flamia ca. 3800 Einheiten) gebaut worden. Ob sie damit wirtschaftlich für Ihre Hersteller waren, muss eher bezweifelt werden. Lediglich auf Grund seines sehr hohen Preises dürfte der Quattroporte bei nur 776 Einheiten zumindest kostendeckend gewesen sein ggf. aber auch zum Gewinn beigetragen haben. Gleiches gilt sicher für die Lancia Flavia, hier allein wegen der hohen Produktionszahlen.

Verlassen wir Italien und wenden uns dem Ausland zu. Berücksichtigt werden dabei nur Europäische Produzenten und nur die aus Ländern, die Alfa Romeo mit eigenen fremdsprachigen Prospekten beworben hatte.

FRANKREICH

In Frankreich gab es zu dieser Zeit drei große Hersteller: Citroen, Peugeot und Renault. Renault, 1899 gegründet, 1945 verstaatlicht, hatte kein vergleichbares Fahrzeug im Angebot. Die in den 50er Jahren gebaute Limousine der oberen Mittelklasse Frégate fand seinerzeit keinen Nachfolger. Heute gehört Renault seit seiner Zusammenarbeit mit Nissan zu einem der größten Hersteller weltweit, wobei der französische Staat mit immer noch fast 20% größter Einzelaktionär ist. Citroën stellte 1955 die DS, eine vollständig neu entwickelte Limousine der oberen Mittelklasse vor. Aber auch hier gibt es kein 6-Zylindermodel. Die Göttliche, wie die DS umgangssprachlich genannt wurde, war durch ihr avantgardistisches Design und ihre technischen Finessen durchaus außergewöhnlich. Ausstattungsmerkmale wie die Hydropneumatik wie aber

auch Lenk-, Schalt- und Bremsunterstützung gab es bei der Konkurrenz nicht oder nicht regelhaft. Was es aber nicht gab, war ein Sechszylinder. Angeblich waren auch 6-Zylindermotoren für die DS im Gespräch, sie wurden aber nie realisiert. Citroen gehört heute als 100% Tochter zu PSA (Peugeot Société Anonymae, zweitgrößter europäischer Automobilhersteller nach Volkswagen).

Peugeot, 1891 gegründet und damit die älteste noch bestehende Automarke der Welt, hatte mit dem 404 nur eine Mittelklasselimousine im Programm, ausschließlich mit 4 Zylindermotoren ausgestattet. Das Auto war von Pininfarina gezeichnet. Ein Fahrzeug der oberen Mittelklasse oder ein Fahrzeug mit einem 6-Zylinder war nicht im Angebot. Heute gehören zur Group PSA Citroen, DS, Opel ,Peugeot und Vauxhall.

Damit gab es auch in Frankreich keinen direkten Konkurrenten, wobei aber „Die Göttliche“ auf Grund ihrer Größe (Länge 4838-4990, Höhe 1470-1520, Breite 1790) und insbesondere ihrer Ausstattung durchaus den Alfa übertraf und ihm damit Paroli bieten konnte. Preislich war sie deutlich günstiger (15.750,– SFr.).

GROSSBRITANNIEN

Verlassen wir Frankreich und wenden uns nach England und hier insbesondere den Marken Rover und Jaguar zu. Bentley und Rolls-Royce spielen in einer eigenen Liga. So mussten 1964 jeweils für das billigste Fahrzeug dieser Hersteller mind. 65.000 SFr. aufgebracht werden. Der Durchschnittspreis für Fahrzeuge dieser bd. Marken lag aber eher zwischen 90.000,-- bis 100.000 SFr. (zum Vergleich ein Käfer 1200 lag bei 5555 SFr.).

Rover hatte gleich zwei Sechszylinder im Angebot, erstens den aus den 50er Jahren stammenden Rover P4 (95/110), einem Mittelklassewagen. Dieser ist eher in Konkurrenz zum Alfa 1900 zu sehen. Daneben gab es zweitens den deutlich moderneren und luxuriöseren Rover 3 Liter oder P5 ab 1958. Motorisiert war das Fahrzeug mit einem V6 mit 2995 ccm. Primär auch noch mit Trommelbremsen vorne. Die 4.737 m lange Limousine mit dem markanten Frontgrill konnte man mit Automatikgetriebe und Servolenkung ordern. Der Mark I wurde bis 1961 gebaut und kam auf knapp 21.000 Exemplare. Ein direkter Konkurrent zur Berlina 2000 war er nicht, da er deutlich stärker motorisiert war. 1962 folgte der Mark II mit einem noch leistungsstärkeren Motor mit gut 15.000 Einheiten. Dieser wurde durch den Mark III abgelösst, dessen Karosserie einem Facelift unterzogen worden war, bei nochmaliger Leistungssteigerung. Von Ihm wurden bis 1967 nur noch knapp 4000 Stück gebaut. Mark II und III waren durchaus Konkurrenten zum 2600, auch preislich. So kostete ein Mark II 1964 21.300 Sfr., gerade mal 300 SFr. weniger als der Alfa. Auf Grund der deutlich höheren Stückzahl waren die drei Versionen des P 5 deutlich erfolgreicher als der Alfa. Man nannte sie auch den Mittelklasse Rolls-Royce.

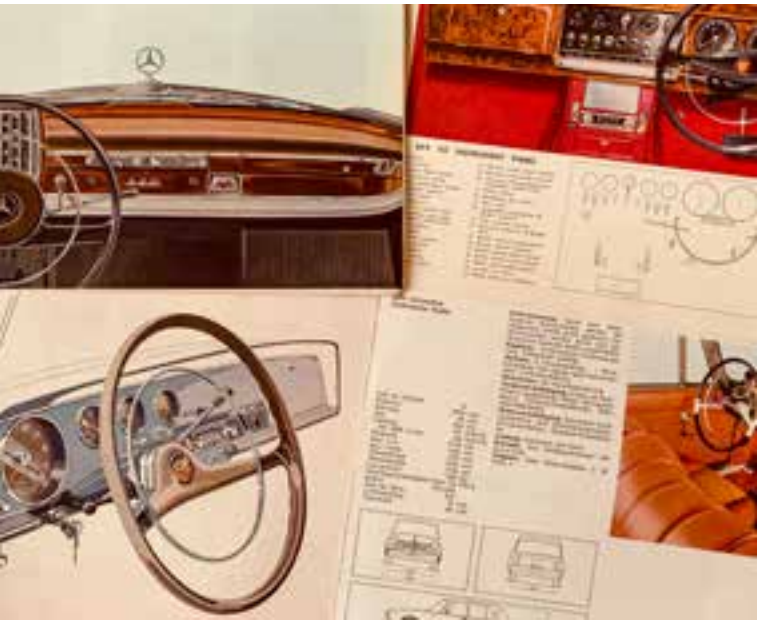
Noch mehr Fahrzeuge mit einem V6 bot Jaguar an. Den Mark 2 gab es ab 1960 in drei Motorvarianten (2.4, 3.4 und 3.8). Es konnte zwischen einem Viergangschaltgetriebe oder einem Dreigang-Automatikgetriebe gewählt werden. Der gering kürzere aber minimal breitere Wagen erreichte eine Geschwindigkeit von155 bis zu 195 km/h. Preislich lag der Wagen zwischen 19.300 und 22.600 SFr. und

damit im Preisrahmen des 2600. Insgesamt wurden ca. 90.000 Fahrzeuge produziert. Damit ist der MK 2 der schnellste und insbesondere der erfolgreichste Konkurrent zur Berlina 2600. 1961 kam die deutlich größere Oberklassenlimousine, der Mark X, angetrieben durch einen V6 mit 3.8 l, ab 1964 mit 4.2 l und einer Höchstgeschwindigkeit vom 198 km/h. Der auch deutlicher teurere Wagen (30.900 – 31.700 SFr.) ist ein direkter Mitbewerber des 300 SE von Mercedes Benz. 1963 gesellte sich der S-Type als 3. Limousine hinzu, um so die Lücke zwischen Mark 2 und X zu schließen. Man kann aber auch sagen, dass es sich um einen überarbeiteten, etwas größeren MK 2 handelte. Der S brachte es auf nicht ganz 6800 Einheiten und ist damit auch erfolgreicher als die Berlina.

DEUTSCHLAND

Als letztes wollen wir die deutschen Automobilfirmen betrachten und beginnen mit Mercedes Benz als erstem Hersteller. Die 1959 eingeführten Baureihe (W 111) mit den Limousine 220, 220S und 220 SE stellt sich als ein ausreichend motorisiertes und geräumiges Fahrzeug vor. Hier wurde das Konzept der Einheitskarosserie für mehrere Baureihen (W 110, W 111, W 112) eingeführt. Gegenüber dem Alfa war der W111, auch Heckflosse genannt, mit 17.5 cm länger, 9.5. cm breiter und 9.5 cm höher.

Die Motorleistung war unterschiedlich. Das Grundmodell, der 220, leiste 95 PS mit Vmax von 155 km/h, als 220 S 110 PS mit 165 km/h sowie als SE mit Einspritzpumpe 120 PS und bis zu 172 km/h schnell. Wahlweise waren ein Automatikgetriebe und eine Servolenkung möglich. Ab 1964 wurden vorne nur Scheibenbremsen verbaut. Das Einstiegsmodel kostete 1959 16.900 SFr, der SE 20.700 SFr. Damit muss der 220 SE als größter Konkurrent, nicht nur auf dem deutschen Markt, angesehen werden. Er war größer, fast genauso leistungsstark und im Preis günstiger. Insgesamt waren bis 1965 über 300.000 Fahrzeuge gebaut worden. Der deutlich stärker motorisierte 300 SE. bzw. SEL lag zwischen 32.000 bis fast 35.000 SFr, wobei der SEL 10 cm länger als der 220 war. Beim 300 war ein Automatikgetriebe serienmäßig ebenso eine Luftfederung, neben Servolenkung und Scheibenbremsen an allen vier Rädern. Maximal konnten 185 km/h erreicht werden. Der 300 war sicherlich die komfortablere und leicht schnellere (10 km/h mehr), aber auch deutlich teurere Sechszylinder-Limousine. Wirtschaftlich gesehen waren der 300 SE und 300 SEL mit gut 6700 Einheiten erfolgreicher als der Alfa. BMW hatte bei Markteinführung des Alfa keinen 6-Zylinder. Als große Limousine gab es 1962 den 2600 bzw. 2600L und 3200L bzw. 3200S. Alle Limousinen waren mit V8 Motoren ausgestattet (100/110/140/160 PS). Primär waren ein 6-Zylinder (501) und ab 1954 dann verschieden Varianten eines 8-Zylindermotors (502) verbaut worden. Die Limousine ist nur geringfügig länger und breiter als



der Alfa und wurde bis 1964 gebaut. Die Preisspanne reichte von knapp unter 24.000 bis 30.300 SFr. Der einzige 6-Zylinder, ein Coupé, war der 320 CS bei BMW, dieser dann aber gut 20.000 SFR teurer als der 2600 Sprint. Damit war BMW kein direkter Konkurrent. So auch Ford Deutschland, die keine 6-Zylinder Limousine im Angebot hatten.

Ganz anders bei Opel. 1959 waren Kapitän und Kapitän L mit einer völlig neu konstruierten Karosserie als geräumige und elegante Mittelklasselimousine auf den Markt gekommen. In dem 482 cm langen und 181 cm breite Wagen leistete der 2600 V6 Motor 90 PS. Der Preis lag zwischen 13.000 und 14.000 SFr. 1964 folgten ein neuer Kapitän und Admiral (Ersatz für den Kapitän L). Die neuen Modelle waren 495 cm Länge und 190 cm Breite deutlich größer als der alte Kapitän bzw. als der Alfa 2600. Mit jetzt 100 PS und einer Höchstgeschwindigkeit von 155 km/h aber immer noch schwächer als der Alfa. Der Kapitän wurde mit vorderer Sitzbank und

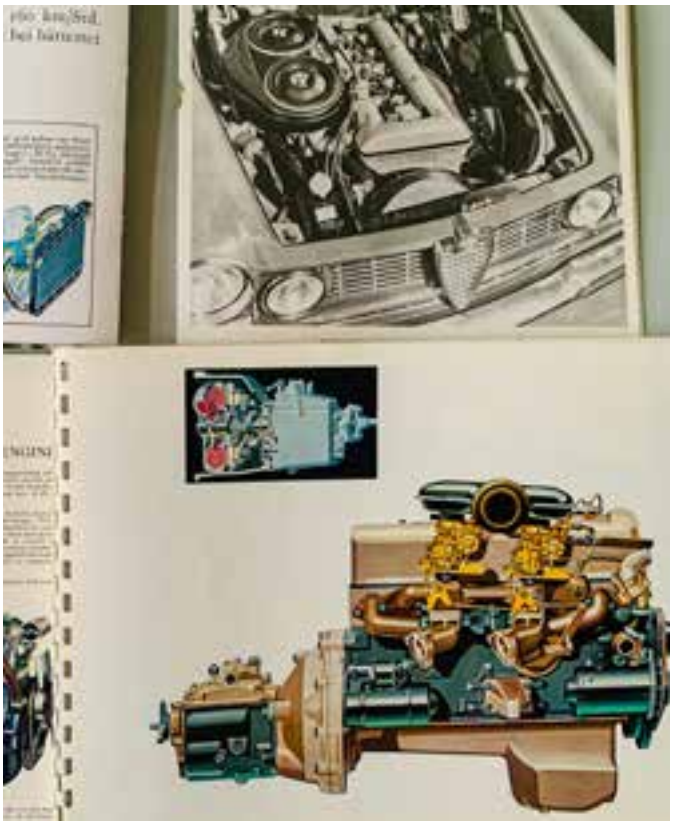
der Admiral mit Einzelsitzen ausgeliefert. In gleicher Größe gab es aber auch einen V8, der Diplomat, mit 190 PS und bis zu 200 km/h schnell. Somit findet sich auch hier kein direkter Wettbewerber.

Ein heute weitgehend in Vergessenheit geratene Hersteller, Borgward, wäre mit einer heute weitgehend unbekannten 6 Zylinder-Limousine, dem P 100, ein mehr als ernstzunehmender Konkurrent, wenn Borgward 1961 nicht in Konkurs gegangen wäre. Bis dahin waren gut 2500 Fahrzeuge entstanden. Der 1960 vorgestellte P 100, 15 mm länger, 38 mm breiter, 15 mm höher aber 30 PS schwächer, ist seitens der Karosserieformen durchaus mit dem 2600 vergleichbar. Innen klassisch mit 3 Rundinstrumenten ausgestattet gegenüber einem Bandtacho bei der Berlina, tritt der P100 deutlich konservativer auf. Der Fahrkomfort war Dank einer Luftfederung und einem modernen Fahrwerk seiner Zeit voraus. Da der Wagen durchaus ankam, zeigen die in nicht mal zwei Jahren entstanden 2500 Einheiten. Durch

den Konkurs von Borgward vor Erscheinen des 2600 kam es zu keinem direkten Wettbewerb. Hierbei sind die nach dem Konkurs in Mexiko produzierten Einheiten (nicht vollumfänglich identisch) berücksichtigt. Der P 100 wäre bei gleicher Fahrzeuggröße und vergleichbaren Komfort sicherlich mehr als ein relevanter Wettbewerber gewesen, wobei der Alfa bei deutlich mehr Leistung und seiner enormen Elastizität die Nase vorne gehabt hätte. Der Überschrift meiner Beiträge zum Alfa „Selten ist noch zu viel“ gilt voll umfänglich auch für den Borgward, auch was die heutige Präsens als Oldtimer betrifft. Zusammenfassend ergibt sich damit für den europäischen Markt folgende Reihung. Aus reinen Vernunftgründen war technisch und preislich weltweit der MB 220, 220S, SE die bessere Wahl zum 2600. Das zeigen auch die alles überragenden Verkaufszahlen. Als direkte Alternative auf dem italienischen Markt zum 2600 sollte man die Flaminia 2. Serie ansehen. Deutlich günstigere Konkurrenten waren der FIAT 2300 und der Opel Admiral. Der relevanteste Mitbewerber mit einem 4-Zylinder dürfte der Citroen DS gewesen sein. Der Rover P5 Mark II und III sowie der Jaguar machten dem 2600 das Leben, insbesondere auf dem englischen, aber auch europäischem Markt, schwer. All dies spiegeln auch die niedrigen Produktionszahlen der 2600 Berlina im Vergleich zu Rover und insbesondere Jaguar wieder. Dennoch war die Weiterentwicklung des 2000 zum 2600 der richtige Weg. Hätte ich zu dieser Zeit einen Viertürer gesucht, für mich wäre der Alfa eine echte Alternative gewesen, insbesondere wenn man nicht der reinen Vernunft, nicht unbedingt ein typisches Merkmal eines Alfisti, folgen will. Dies gilt uneingeschränkt auch für viele andere Modelle aus Mailand. Denn Emotion und Leidenschaft für einen Alfa sind unsere wichtigsten Merkmale als Alfisti. Sollte man aber eine absolut vergleichbare Limousine eines anderen Herstellers aus der Zeit fahren wollen, dann gibt es aus meiner Sicht nur eine, den P100 von Borgward. Auch er war kein Mainstream- Auto.

Ein Aspekt, denn ich bisher nicht behandelt habe, ist das Cockpit. Auffällig ist hier, das die beiden Italiener (Fiat und der Alfa) zeitgleich über einen Bandtacho verfügen. Aber auch bei Opel wurde jeweils ein Bandtacho verbaut, war wohl gerade en vogue. Der Mercedes hat einen Signaltacho, der Borgward zwar Rundinstrumente, aber in einer ungewöhnlichen Anordnung. Konservativ, eben britisch, kommt der Jaguar daher.

Es war wohl eine Zeit, in der versucht wurde, auch im Interieur neue Akzente zu setzten. Hierbei ist bemerkenswert, dass das 2600 Coupe und der 2600 Spider eine klassische Anordnung mit zwei Rundinstrumenten besitzen. Ein Grund könnte die eher geringen Designmöglichkeiten bei einer klassischen Limousine sein, eben einem eher zweckmäßigen Auto, gegenüber den Variationsmöglichkeiten bei Coupe und Cabriolet, eher einem Individualauto. Anders ausgedrückt, zum einen handelt es sich um ein Arbeits-, zum andern eher um ein Freizeitgerät. Eines gilt für alle Limousinen: sie müssen ausreichend Platz, Komfort und Stauraum für eine eher zweckgebundene Fahrt bieten, d.h. die Form hat sich dem Nutzen unterzuordnen.



Zum Schluss möchte ich aus dem Automobil Revue Katalog von 1964 zitieren; besser kann man die Berlina 2600 nicht beschreiben: „Kein vergleichbarer viertüriger Wagen lässt sich mit derart großem Vergnügen und derartiger Sicherheit in schärfstem Tempo auf gemischten Strecken fahren, obwohl seine Konstrukteure der Meinung sind, eine komfortable Familienlimousine gebaut zu haben. Die Berlina 2600 ist gerade groß genug, verschenkt aber keinen Zentimeter. Der bullige, nicht sehr leise Motor, das hervorragende Fünfganggetriebe mit dem riesigen Schaltknüppel und die gut ausgestattete, in vielen Kleinigkeiten aber nicht vollkommene Karosserie ließen uns bald erkennen, das die Alfa-Leute das von ihnen mit Meisterschaft beherrschte Thema des Wagens für passionierte Fahrer unter der Tarnkappe der Gebrauchslimousine in einer neuen Variante abgewandelt haben.“ Liebe Leser, dies gilt auch heute noch uneingeschränkt un dem ist, Konkurrenz hin oder her, nichts mehr hinzuzufügen.

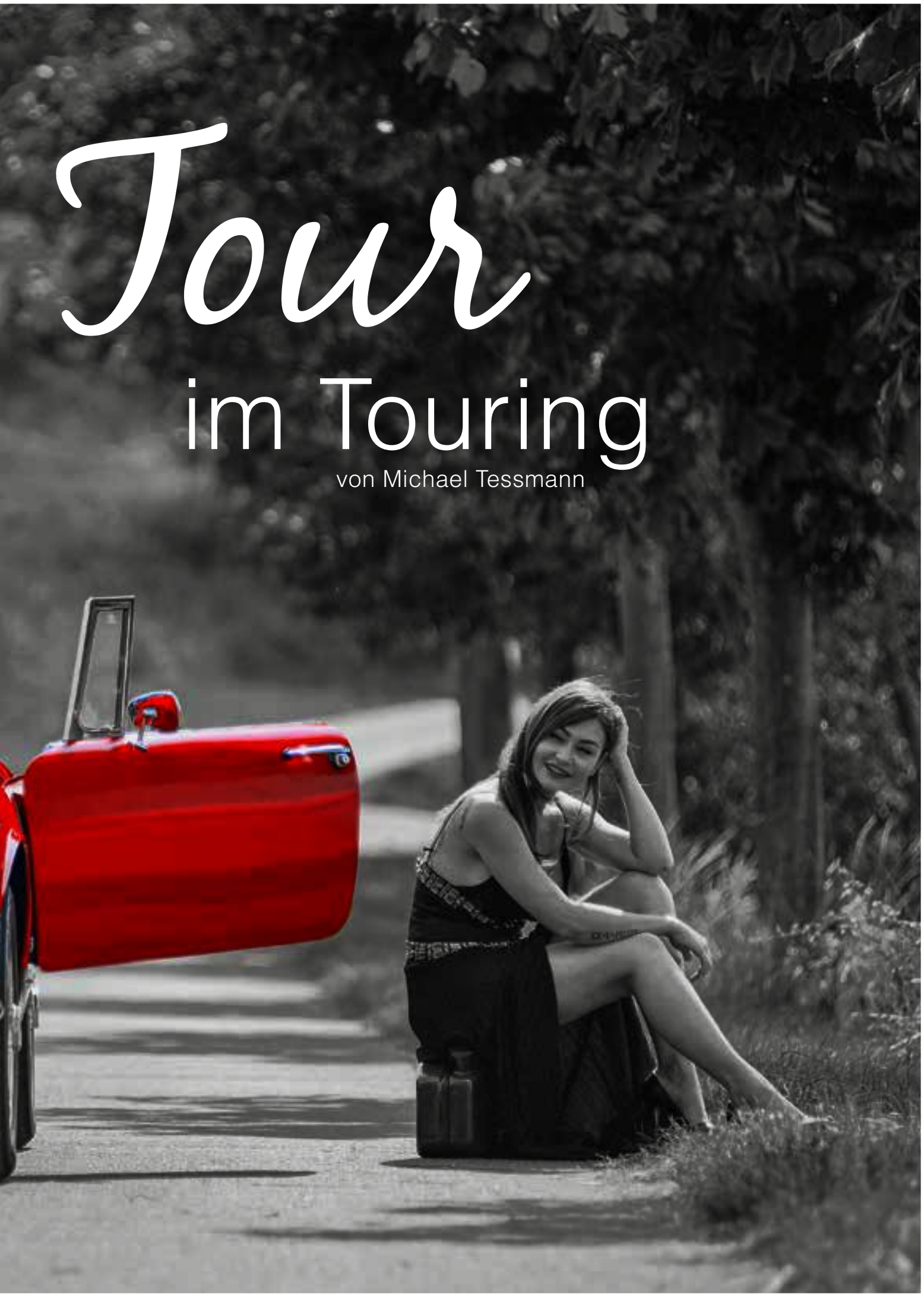
Christian van Hüllen

* alle Preisangaben in SFr. basierend auf den Angabe in Automobil Revue Katalog 1964, wenn nicht anders angegeben.

Jils

Tour im Touring

von Michael Tessmann



Als Fotodesigner wird man im Laufe seines Lebens mit den unterschiedlichsten Aufgaben konfrontiert. Eigentlich bin ich Stilllifer: Fotografieren von Schmuck, Uhren, Food, Kosmetika, Möbeln usw. In letzter Zeit habe ich mich stärker auf Autofotografie verlagert. Es kam mir die Idee, ein Genre wiederzubeleben, dass in den 50er bis 70er Jahren angesagt war: die Pin-Up Fotografie. Da habe ich mein Lieblingsmodel Jil Kirchner gefragt, ob sie Lust hätte, mitzumachen.

Mit Jil arbeite ich seit ca. 15 Jahren zusammen. Sie ist das Patenkind meiner Frau Kathrin, d.h. ich kenne sie seit ihrer Geburt. Jil fand die Idee toll und obwohl sie stark in ihrem Projekt Waldhof engagiert ist (darüber gleich mehr), sagte sie: „Wann immer schönes Wetter ist, ruf mich an. Ich richte mich nach Dir.“ Um ihr zu verdeutlichen, was ich mir vorstelle, habe ich ihr ein Sammelsurium an Motiven aus dem Netz zusammengesucht. Ende August haben wir uns getroffen. Jil hatte eine umfangreiche Garderobe zusammengestellt und ihre Alfa- 501-roten Haare (Zufall vom Shooting vorher) auf Kastanie zurück gefärbt. Das Rot hätte wahrscheinlich zu „platt“ ausgesehen. Wir haben dann den Nachmittag lang fleißig geshootet.

Das Shooting wird nächstes Jahr fortgesetzt. Viel Spaß mit den Bildern!

Zu Jil:

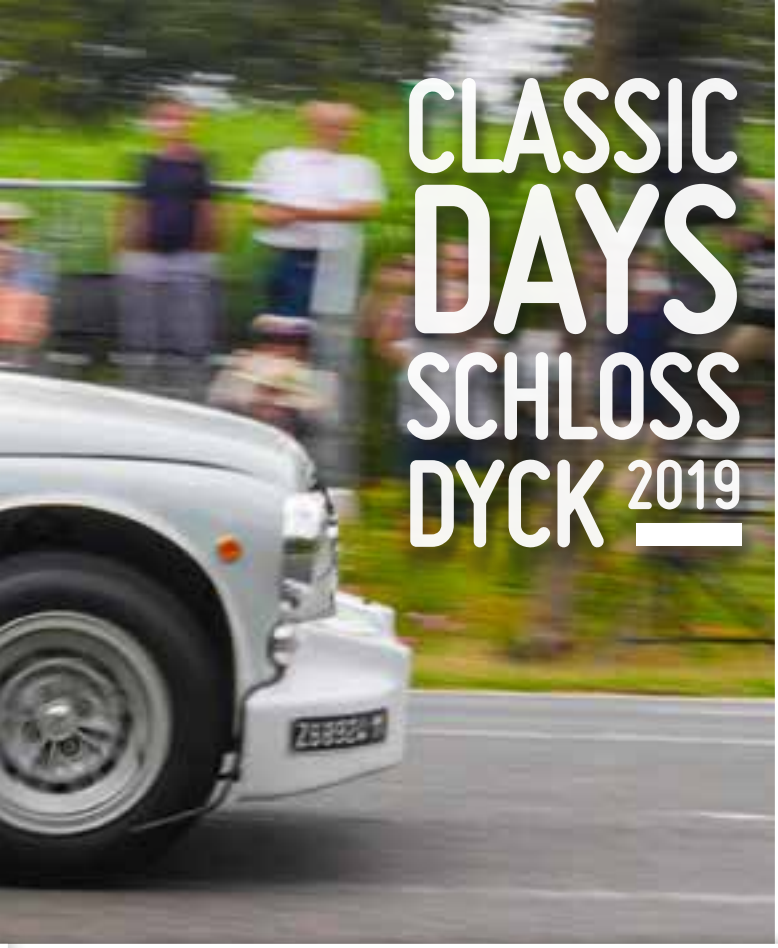
Jil Kirchner ist verheiratet und Mutter zweier Kinder. Sie besitzt den Bachelor der sozialen Arbeit und mit dem Kauf des Waldhofes, 20 km nördlich von Wiesbaden, erfüllte sie sich einen Kindheitstraum. Das Modeln hat sie nicht aufgegeben, aber hauptberuflich arbeitet sie jetzt als Landwirtin. (Baggerfoto) Sie sorgt auf ihrem Hof für eine artgerechte Haltung von Nutztieren der sogenannten Roten Liste. (Auflistung bedrohter Nutztierrassen in Deutschland) Pensionstiere finden in ihren Stallungen ein neues Zuhause. Der Waldhof bietet außerdem therapeutische Leistungen in einem Reha-Konzept für Mensch und Tier an.

Vom 2. bis 4. August 2019 gingen die 14. Classic Days Schloss Dyck als automobile Gartenparty und Klassiker- und Motorfestival an den Start. In diesem Jahr hatte sich Friedrich Müller aus Bremen bei mir angemeldet. Gemeinsam sind wir bei strahlendem Sonnenschein über den Schlosspark mit den zahlreichen Oldtimern geschlendert. Im Innenbereich, dem „Concours d'Elégance", entdeckten wir direkt einen Alfa Romeo 2600 Zagato. Natürlich haben wir sofort mit dem Besitzer Kontakt aufgenommen und ein sehr nettes Gespräch mit ihm, Ralph Mantel, geführt. Ich habe unseren Club vorgestellt und einen Aufnahmeantrag übergegeben. Mittlerweile ist er Clubmitglied, worüber ich mich sehr freue.

Aus Alfa-Romeo-Sicht waren noch andere seltene Fahrzeuge zu bestaunen, so auch das 1900 CSS Worblaufen Cabrio aus dem Jahr 1955 (C steht für corto = kurzer Radstand).

Und noch ein Highlight war der Alfa Romeo 6C 2300 Aerospider von 1937, ein Unikat. 1935 beauftragte Alfa-Chefingenieur Vittorio Jano die Brüder Gino und Oscar Jankovits mit dem Bau eines Mittelmotorsportwagens auf Basis des 6C 2300. Das einzigartige Auto, der Aerospider, sollte die deutsche Vormachtstellung im GP-Rennsport herausfordern. Zunächst mit einem 6-Zylindermotor ausgestattet, sollte dem weltweit ersten Auto mit Mittelmotor, später ein V12 eingebaut werden. Er galt nach dem Zweiten Weltkrieg als verschollen, um Jahre später in einer kroatischen Scheune entdeckt zu werden. Nach einer sorgfältigen Restaurierung gab er sich auch immer wieder in Goodwood ein Stelldichein.

CLASSIC DAYS SCHLOSS DYCK 2019



Die gesamte Geschichte dieses Autos ist in einem Buch käuflich zu erwerben ist. FCA Heritage war auch in diesem Jahr wieder mit eigenem Stand im Fahrerlager vertreten, u.a. mit dem Alfa Romeo Tipo 33TT12 – der 1975 F1-Weltmeister wurde –, aus der Sammlung von FCA Heritage, sowie zwei herrlichen Vorkriegsmodellen, dem Alfa Romeo 6C 1750 GS von 1930 und dem Alfa Romeo 8C 2300 Touring Spider aus dem Jahr 1934. Kein Geringerer als Arturo Merzario fuhr den Alfa Romeo 33TT12 auf dem improvisiert abgesteckten Rennkurs. Arturo Merzario gewann auf diesem 33TT12 1975 die Sportwagen-Weltmeisterschaft.

Abgerundet wurde die Auswahl auf dem FCA-Stand durch zwei Vertreter der Automarke mit dem Skorpion: einem Fiat Abarth 1000 TCR von 1971 und einem Abarth 2000 Sport Spider aus dem Jahre 1968, der Ende der 1960er Jahre Erfolge auf zahlreichen renommierten internationalen Bergrennen einfuhr. Beide Fahrzeuge stammen aus der riesigen Abarth-Sammlung von Leo Aumüller, der mit seiner Ehefrau und älteren Tochter anwesend war. Leo Aumüllers Abarth-Sammlung gilt als eine der größten in Europa. Im Rahmen unserer Frühjahrsausfahrt 2012 in Bamberg haben wir Leo Aumüller zu Hause besucht und seine beeindruckende Sammlung besichtigt.

Abschließend lässt sich sagen, die Classic Days 2019 wieder ein automobiles Kultur-Event der Extraklasse waren. Der Besuch lohnt sich auf alle Fälle auch 2020.

Jürgen Deckert

Die Entwicklungsgeschichte des Alfa Romeo 2600 SZ

von Ruedi Aschwanden

Dieser Artikel soll aufzeigen, wie sich der 2600 SZ vom ersten Prototyp bis zum Serienmodell entwickelt hat. Er erschien schon 2014 im Schweizer Kleeblatt, und wurde für diesen Abdruck überarbeitet.

1. Wo mein Interesse an diesen Autos herkommt

Mein Interesse am 2600 SZ begann mit einem Inserat in der amerikanischen Autopublikation Hemmings Magazine, wo im März 2002 ein 2600 SZ Restaurationsprojekt mit Chassisnummer AR 856043 zum Verkauf stand. Ich wusste zwar, dass dieses Modell wegen der kleinen Produktion von nur 105 Autos ziemlich selten war, doch hatten mich diese Autos bis zu diesem Zeitpunkt gar nicht groß interessiert. Ich rief dann den Verkäufer trotzdem an, um Informationen über dieses Auto in der mittlerweile nicht mehr vorhandenen Yahoo Newsgroup des Alfa Romeo 2000/2600 International Registers zu verbreiten. Als das Auto nach drei Monaten noch keinen Besitzer gefunden und der Verkäufer den Preis mehrfach gesenkt hatte, weil er seine Garage aufgeben musste, entschloss ich mich dann doch zum Kauf. Da wartete ein ziemliches Abenteuer auf mich.

Schon bevor dieses Auto bei mir in North Vancouver, Kanada, ankam, wusste ich, dass es beinahe

völlig zerlegt und nur zu etwa 95% komplett war. So musste ich mich erst auf die Suche nach anderen Besitzern machen, die mich ihre Autos anschauen und fotografieren ließen oder mir Fotos schicken konnten, wie ihre Autos und/oder die fehlenden Teile im Originalzustand ausgesehen hatten. Als ich 2004 dem in Seattle lebenden Malcolm Harris, der kurz zuvor auch einen 2600 SZ gekauft hatte, erzählte, dass ich bald in die Schweiz auf einen Familienbesuch gehen werde, sagte er mir, ich müsse unbedingt Axel Marx besuchen, was dann kurz darauf auch zu Stande kam. Und so begann, nach einer langen Nacht in Axels Garage, ein Informationsaustausch, der sich über mehrere Jahre entwickelte.

Für 2012 hatten Axel und ich geplant, nach der Jubiläumsausfahrt des Schweizer 2000/2600 Clubs noch etwas 2600 SZ-Forschung zu betreiben, was aber umständehalber leider nicht im geplanten Maß zu Stande kam, und auf einen Besuch bei Ercole Spada, der das Auto designed hat, zusammengestrichen werden musste. Das hat sich aber unheimlich gelohnt: Ercole Spada ist eine der wenigen Personen, die aus jener Zeit noch aus erster Hand berichten können, und so konnte er einige meiner Annahmen bestätigen, andere verwerfen, Lücken füllen, und hatte auch eine Überraschung für uns bereit. Dafür bin ich Ercole Spada und Axel Marx unendlich dankbar.

2. Die Vorgeschichte der 2600 Modellreihe – 1955 bis 1960

In seinem Buch „Nel cuore dell'Alfa" spricht der Alfa Romeo Ingenieur Giuseppe Busso auf S. 87–89 kurz die Entwicklung des 2600 Motors an. Scheinbar begannen Ende 1955 interne Diskussionen mit Hruska und Satta, einen neuen Sechszylindermotor mit etwa 2,5 Litern Hubraum zu bauen. Das Ziel war die 1900er Linie zu erweitern und dann direkt mit Lancia konkurrieren zu können, und so wurde das Motorenprojekt dem jungen Ingenieur Ciacca zugeteilt. Mitte 1956 war das Projekt scheinbar gut unterwegs, als aus unbekannten Gründen entschieden wurde, dass die 102 Serie statt einem Sechszylindermotor einen Vierzylindermotor bekommen soll. Busso deutet in seinem Buch an, dass das Gewicht der 102 Modellreihe zu hoch für den Zweilitermotor war. Dies lässt vermuten oder gibt zumindest Spekulationsraum,

Bild 1: Der Alfa Romeo 2600 HS (High Speed) Bertone.

Bild 2: Die erste Version des Alfa Romeo 2600 Speciale Pininfarina, ein rotes Cabriolet welches ebenfalls 1962 am Salone Torino gezeigt wurde.

Bild 3: Die zweite Version des Alfa Romeo 2600 Speciale Pininfarina wurde als grünes Coupé 1963 in Brüssel vorgestellt.

Bild 4: Farbzeichnung des ersten 2600 SZ Prototyps von Ercole Spada.

Bild 5: Entwurf des ersten 2600 SZ Prototyps von Ercole Spada.

Bild 6: Detail des Schadens unter der rechten vorderen Stoßstange nach dem Ausladen in Turin.

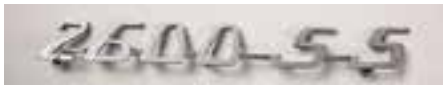


Bild 7: Der 2600 SS Schriftzug

Bild 9: Die entweder beim Transport oder beim Ausladen in Turin kaputt gegangene Heckscheibe.

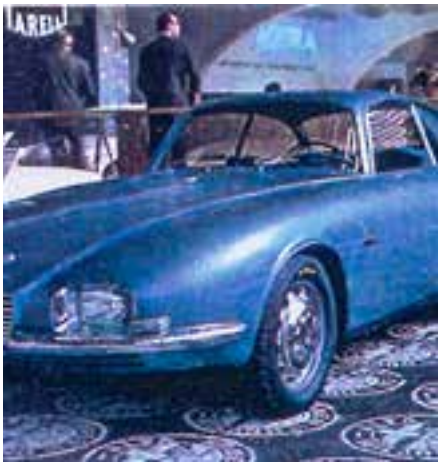


Bild 10: Ein Farbfoto des 2600 SZ am Turiner Salon 1962.

Bild 13: Die elegant fließende Heckpartie des ersten 2600 SZ Prototyps.

dass die 102er Serie ursprünglich vielleicht als Sechszylinderautos geplant waren.

Interessant ist im Zusammenhang mit der Motorenentwicklung, dass der 2600er Motor einer der ganz wenigen Alfa Motoren ist, der überquadratisch ist (d.h. die Bohrung von 83 mm ist größer als der Hub von 79.6 mm), was grundsätzlich darauf schließen lässt, dass der Motor von der Konzeption für sehr hohe Tourenzahlen ausgelegt war. Der einizige andere überquadratische Alfa Motor, von dem ich weiß, dass er zu dieser Zeit existierte, ist der „Tipo 160" Rennmotorprototyp (1951–54) – ein Zwölfzylindermotor, der mit 68 mm Bohrung und 57 mm Hub 10000 Touren erreicht haben soll. Ebenfalls interessant ist, was mir der belgische Alfa Romeo Historiker Patrick Italiano vor ein paar Jahren mitgeteilt hat: Ein Alfa Ingenieur hat ihm gegenüber in einem Interview erwähnt, dass der 2.6er Motor bei etwa 7200 Touren wegen dritten harmonischen Frequenzen auf der Kurbelwelle (normal für Reihensechzylinder wegen 120 Grad versetzten Torsionskräften) so schlimme Vibrationen gezeigt habe, dass auf dem Motorenprüfstand mehrfach Schwungräder abgebrochen und durch den Prüfraum geflogen seien. Ob diese Probleme zur oben genannten Entscheidung geführt haben, die 102er-Reihe mit Vierzylindermotoren auszurüsten, oder ob diese Probleme erst später, z.B. kurz vor der Einführung der 106er Reihe, aufgetreten sind, ist unklar. Ich vermute, dass die Ingenieure ihre gesteckten Designziele für den 2600er-Motor innerhalb den vorgegebenen Fristen und/oder des Budgets nicht erreichen konnten, und dieser Motor deshalb aus praktischen Gründen und auch als Kompromiss, schlussendlich auf 6500 Touren limitiert wurde. Adrian Ratcliff, ein kanadischer Freund und früherer Hobbyrennfahrer, hat mit seinem „Piggy" genannten 102 Sprint mit 2.6er-Motor, mehrfach im Renneinsatz bewiesen, dass die 2600-Motoren mühelos auf über 9000 Touren drehen, und er hat die rote Linie auf dem Drehzahlmesser jeweils als Markierung zum Herunterschalten gebraucht.

Busso schreibt dann weiter, dass das 5-Gang-Getriebe für die 102 (2000) Modellreihe 1957 entwickelt wurde, doch lässt er keine Zweifel daran, dass Alfa bei der Entwicklung dieses Getriebes sowohl an Renneinsätze, als auch an den leistungsstärkeren Sechszylindermotor dachte. Auf den Seiten 97–102 beschreibt er

Bild 8: 2600 SS Schriftzug und 2600 SZ Schild

dann, dass Alfa 1960 den 2.6er-Motor in 102er-Autos eingebaut und so auf der Straße geprüft hat. Im gleichen Jahr, als Alfas Schwerpunkt auf der Produktion der kleineren Giuliettas lag, gab Satta dann doch grünes Licht für die Produktion der 106er-Modellreihe, welche dann im März 1962 am Autosalon in Genf in 2600 Spider-, Sprint- und Berlina-Versionen vorgestellt wurden.

3. Die Alfa Romeo 2600 Hochgeschwindigkeitsprototypen – 1962 bis 1963

Obwohl mir bisher keine Dokumentation über den Weg gelaufen ist, die die untenstehende Annahmen bestätigen würden, können wir von anderen Ereignissen ableiten, dass Alfa Romeo im Jahr 1962 dem Verkaufsprogramm unbedingt ein Hochgeschwindigkeits-Luxusauto zufügen wollte, das Geschwindigkeiten von mehr als 200 Stundenkilometer erreichte. So wurden 1962 mehrere Designstudien auf der Basis des 2600 Spider entwickelt. Darunter waren das 2600 Bertone HS (High Speed) Coupé (Bild 1), das 2600 Pininfarina Cabriolet (Bild 2), das 1963 zu einem Coupé umgebaut wurde (Bild 3) – und eben der 2600 SZ (Sprint Zagato), von dem es ebenfalls zwei Versionen gab. Ganz sicher wurden im Oktober 1962 am Salone di Torino das 2600 Pininfarina Cabriolet und die erste Version des 2600 SZ Prototyps gezeigt. Ob der 2600 HS Bertone an der Ausstellung ebenfalls dabei war, bleibt unklar.

Abgesehen vom 2600 SZ wurde keiner dieser Hochgeschwindigkeitsprototypen zur Produktionsreife weiterentwickelt. Warum ist unklar. Ob die oben beschriebene Leistung des 2600-Motors damit zu tun hatte, oder das Gewicht der Karosserie, oder die ebenfalls 1962 in Turin vorgestellte Giulia TZ (die mehr als 500 kg leichter war als jegliches Modell der 2600-Serie, und mit einem 1.6 Liter Motor angeblich 215 km/h erreichen sollte), ist reine Spekulation. Im Rückblick können wir aber mit ziemlicher Sicherheit vermuten, dass sich im Jahr 1963 Alfa Romeos Verkaufsstrategie und/oder die Produktionsziele geändert hatten.

4. Der erste 2600 SZ Prototyp – Oktober 1962

In einer von 1962 datierten Farbzeichnung von Ercole Spada, die in einem Artikel im italienischen Automagazin „Ruoteclassiche“ (Ausgabe April 1992) erschienen ist, sieht man eine Studie die dem ersten 2600 SZ Prototyp sehr nahe kommt (Bild 4 – ich habe noch nicht herausgefunden, wo sich dieses Bild heute befindet, nehme aber an, dass es überlebt hat und in Privatbesitz ist). Das gleiche gilt für die Schwarzweißzeichnung, die 1962 in der italienischen Zeitschrift „Autorama“ erschien (Bild 5). Die Linien in beiden Zeichnungen sind dem Protoypen recht ähnlich, doch Details wie z.B. die vordere Stoßstange, die auf gleicher Höhe wie die Scheinwerfer ist, weichen deutlich vom gebauten Prototyp ab (Bild 6).

Interessant ist, dass der Titel der Farbzeichnung (Bild 4) auf einen 2600 SSZ hinweist, den es angeblich nie gegeben haben soll, doch wurde vor ein paar Jahren bei Rareparts in den Niederlanden, wo einige Dinge aus alter Zagato Produktion gelandet sind, ein 2600 SS Schriftzug angeboten (für etwa 250 Euro, wenn ich mich recht erinnere – Bild 7). Es gibt noch andere Hinweise, in denen das Auto als 2600 SSZ bezeichnet wurde, doch ganz sicher ist, dass das Auto erst auf dem Stand des Salone in Torino den endgültigen Namen 2600 SZ bekam. Es gibt sogar ein Foto, auf dem man den 2600 SS Schriftzug auf dem Kofferraum sieht – oberhalb des Kennzeichen-Ersatzschilds, welches das Auto als 2600 SZ bezeichnet (Bild 8).

Das ausgestellte Auto musste kurz zuvor in einen Fahr- oder Transport-

Bilder 11+12: Bekannte Pressebilder von Franco Villani, die den ersten 2600 SZ Protoyp auf dem Stand des Salons in Turin zeigen

Bilder 14 + 15: Pressebilder des zweiten Prototyps.

Bild 17: Die Spider-Instrumente sind klar erkennbar

Bild 16: Der zweite Prototyp am Genfer Salon 1963.

Bild 19: Farbzeichnung des 3. Prototyps von 1964 von Ercole Spada.

Bild 20: Der Prototyp 1965 in der Zagato Fertigungshalle.

Bild 21: Der 3. Prototyp im Vergleich mit dem 2600 Sprint (Foto: Ercole Spada)

Bild 22: Der 4. Prototyp – ganz nach am Serienmodell

unfall verwickelt gewesen sein. Fotos, die nach dem Ausladen in Turin geschossen wurden, zeigen dass das Auto vorne eine Beule und einem großen Kratzer unter der rechten Stoßstange hat (Bild 6) und eine kaputte Heckscheibe (Bild 9). Weitere Fotos zeigen, dass auch der Kofferraum und der linke hintere Kotflügel Beulen hatten, und vielleicht sind diese Beulen auch der Grund, warum das Auto auf dem Stand etwas stiefmütterlich platziert wurde, mit dem Heck nahe an einem Geländer.

Bild 18: Der 2600 SZ Prototyp mit modifizierten Lufteinlässen, wie er im Alfa Romeo Museum steht.

Vom Auto auf dem Stand gibt es mehrere Bilder. Eines davon ist ein wenig bekanntes Farbfoto (Bild 10), das irgendwo abgedruckt wurde, aber von diesem Bild fehlt die Quellenangabe und/oder der Zugang zu einer hochauflösenden Originalkopie. Trotz Farbverschiebungen gibt dieses Foto den Eindruck, dass die blaue Farbe ähnlich wie auf Ercole Spadas Zeichnung war, doch lässt weder dieses Bild noch die Schwarzweißaufnahmen Schlüsse zu, ob es sich um eine Metallicfarbe gehandelt hat. Die bekanntesten Fotos vom Salone sind die beiden Pressebilder von Franco Villani, die das Auto von vorne zeigen (Bilder 11 und 12), und in mehreren Autopublikationen abgedruckt wurden.

Presseberichte vom Salon beschreiben die Spitzengeschwindigkeit des 2600 SZ mit 210 km/h und die der Giulia TZ mit 240 km/h (!). Alfa Romeo muss da für beide Autos schon ziemlich dick aufgetragen haben (Fusi gibt die TZ mit 215 km/h an). Zuverlässige technische Daten wie Länge, Höhe, Breite, Gewicht und/oder Maximalgeschwindigkeit von diesem Prototypen wurden leider bisher noch nicht gefunden.

Ercole Spada erzählte uns, dass er mehrfach als Beifahrer von Elio Zagato an Testfahrten auf der Autobahn teilgenommen hatte, um die Spitzengeschwindigkeit des Autos zu. Obwohl man nahe an 200 km/h herangekommen sei, sei diese Geschwindigkeit aber nie erreicht worden. Er zeigte uns auf den Fotos, wie wichtig ihm die aerodynamische Form war, die im Seitenprofil einem Flugzeugflügel ähnlich sah, und wie er darauf geachtet hätte, dass der Fahrgastraum möglichst fließend ins Heck verlief (Bild 13).

5. Der zweite 2600 SZ Prototyp – März 1963

Am Autosalon in Genf im März 1963 wurde dann der zweite Prototyp gezeigt (Bilder 14 und 15). Bemerkenswert sind die geänderte Front mit Kipphaube und das völlig umgestaltete Heck, das nun mehr dem TZ ähnlich sah. Noch bemerkenswerter ist, dass Ercole Spada, als wir ihn auf diesen Prototyp ansprachen,

uns mit freundlichem aber bestimmten Ton mitteilte, dass er mit dieser Version überhaupt nichts zu tun gehabt hatte. Er vermutete, dass es sich um ein Spezialprojekt von Giuseppe Busso und Elio Zagato handeln könnte, was oft passiert sei, wenn Busso unbedingt etwas haben wollte.

Im Gegensatz zu den eleganten Linien des ersten Prototyps scheint die Form dieses Auto etwas hässlich, und man kann Ercole Spada gut nachfühlen, warum er sich von diesem Auto distanziert. Die Presse war von dieser Version auch nicht begeistert und es wurden kaum Fotos von diesem Auto abgedruckt. Eine englische Zeitschrift zeigte das Auto auf dem Stand (Bild 16), und berichtete, dass das in Genf gezeigte Auto ein metallisches gallengrün gewesen sei, und eine andere Zeitung gab an, dass es 5 cm weniger hoch als der Turiner Prototyp gewesen sei. Länge und Breite hätten sich auch etwas verändert, doch zuverlässige technische Daten sind auch für diese Version noch nicht zum Vorschein gekommen. Alles was man weiß ist, dass die ersten zwei Prototypen auf dem Spider-Chassis 191575 aufgebaut wurden (die Spider-Instrumente sind in Bild 17 klar erkennbar), dass das Auto in den 70-er Jahren nochmals modifiziert wurde (z.B. mit Lüftungsschlitzen in der Haube, siehe Bild 18), und dass es jetzt mit Chassis Nummer AR 856001 im Alfa Romeo Museum steht.

6. Der dritte 2600 SZ Prototyp – Januar 1964

Der dritte 2600 SZ Protoyp mit Chassisnummer AR 856003 wurde von Ercole Spada gezeichnet (Bild 19), wo er einige Elemente wie Heck und Kipphaube des zweiten Prototypen zu übernehmen scheint (oder übernehmen musste). Gebaut wurde das Auto aber ohne Kipphaube (Bilder 20 und 21). Bild 21, das von Ercole Spada fotografiert wurde, zeigt auch deutlich, dass die Nase wesentlich tiefer als beim 2600 Sprint lag. Laut Alfa Romeo Archiv wurde dieses Auto an Elio Zagato verkauft, der es in seinem Buch „Elio Zagato, storie di corsa, e non solo“ auf den Seiten 102–103 erwähnt, und angibt, dass er mit diesem Auto am Mobile Economy Run teilgenommen haben will. Weitere Nachforschungen brachten zu Tage, dass das Auto bei diesem Anlass wahrscheinlich nicht von Elio Zagato sondern von Mario Angiolini vom Jolly Club gefahren wurde. Das Auto wechselte dann scheinbar mehrfach den Besitzer, aber in den 1970er Jahren verläuft sich seine Spur im Sand.

7. Der vierte 2600 SZ Prototyp – Oktober 1964

Der vierte Prototyp ist im Erscheinungsbild so nahe am Serienmodell (Bild 22), dass man sich darüber streiten kann, ob man dieses Auto überhaupt als Prototyp einstufen kann, oder ob der Begriff Vorserienmodell nicht präziser wäre. Es handelt sich dabei wahrscheinlich um Chassisnummer AR 856004, ein weißes Auto, das 1964 erst auf der IAA in Frankfurt und danach in Turin gezeigt wurde. Abweichungen vom Serienmodell sind Plastikkappen über den Scheinwerfern (Bild 23), und eine hellblaue Innenausstattung (Bild 24), die kurz nach der Präsentation wahrscheinlich auf das schwarze Vinyl der Serienproduktion geändert wurde. Dieses Auto wurde wahrscheinlich auch in allen Verkaufsprospekten abgebildet (Bilder 25 und 26). Es gibt auch Aufnahmen, wo, wenn man genau hinschaut, den Eindruck bekommt, dass die Lampengläser wegretuschiert wurden. Ein weiteres besonderes Merkmal dieses Autos, das man in den Broschüren erkennen kann, ist, dass es nicht nur eine sondern zwei Rückfahrlampen hat. Im Jahr 2018 wurden bei der Auktion Ladenburg weitere Bilder von diesem Auto versteigert (Bild 27), der Verbleib dieser Bilder ist aber derzeit unbekannt (wenn jemand

Bild 23: AR 856004 auf dem Stand in 1964.

Bild 24: Innenausstattung von AR 856004 auf dem Stand der IAA 1964.

Bilder 25 und 26: AR 856004 mit schwarzer Innenausstattung in der Verkaufsliteratur.

Bild 27: Die 2018 bei Ladenburg versteigerten Fotos.

Baudatum	Chassis-Nr.	Zagato-Nr.	tats. Prototyp	Bemerkungen in Tab. (mit nachweisbaren Fehlinformationen von 2000/2600 Registern)
30-Okt-1962	856001	647, 1884	1. Prototyp (Turin), 2. Prototyp (Genf)	PROTOTIPO DELLA 2600 SZ (Spider Chassis 191575)
21-Jan-1964	856003	662	3. Prototyp	PROTOTIPO, VERNICIATURA BICOLORE
28-Oct-1964	856004	675	4. Prototyp (wenn haupt - siehe Text)	SALONE TORINO 64 INTERNO IN PELLE AZZURRA
15-März-1965	---	---	---	Produktionszeichnung Ercole Spada
12-Apr-1965	856002	629	1. Prod.-Auto	II PROTOTIPO (EX TELAIO 192008) REG. ZAGATO
08-Jun-1965	856008	942	2. Prod.-Auto	PRIMA DELLA SERIE
09-Jun-1965	856005	676	3. Prod.-Auto	PROTOTIPO
10-Jun-1965	856006	943	4. Prod.-Auto	REG. ZAGATO TERZA DELLA SERIE
10-Jun-1965	856007	941	5. Prod.-Auto	EX SOFIA LOREN SECONDA DELLA SERIE

Tabelle 1: die ersten Chassisnummern nach Baudatum sortiert

weiß, wo diese Bilder jetzt sind, setze er sich bitte mit dem Autor dieses Artikels in Verbindung). Außer, dass es im Oktober 1964 in Italien verkauft wurde, ist die weitere Lebensgeschichte dieses Autos unbekannt.

8. Die ersten 2600 SZ Produktionsautos – Juni 1965

Lange habe ich geglaubt und weiter verbreitet, dass es fünf Protoypen gegeben hat. Heute sehe ich das anders (und nicht zuletzt wegen Ercole Spada). Ursprünglich basierten meine Annahmen auf Informationen aus zwei Excel-Tabellen. Eine hieß „Da libretto 1965“ und die andere „Da file PC 1994“. Der Ursprung dieser Tabellen ist noch nicht ganz klar (ein Graziano Mancini war involviert, habe aber keine weiteren Informationen über diese Person – vielleicht kann ein Leser helfen), doch bestehen Annahmen, dass diese Tabellen via Marco Antonetto (der, laut John de Boer vom „Italian Car Registry“, vor gut 20 Jahren mithalf, Zagato Daten zu organisieren), an John gelangten, der sie an Malcolm Harris weitergab, welcher sie mir zukommen ließ. Allerdings sind diese Tabellen nicht voll glaubwürdig, weil sie sich zum Teil widersprechen und Fehlinformationen aus einem frühen 2600 SZ Register enthalten, die vom Zagato Car Register dann übernommen wurden.

In beiden Tabellen waren Vermerke die die 856001, 856002, 856003 und 856005 als Prototypen bezeichneten, was Sinn machte, um die seltsame Produktionszahl von 105 Autos zu erklären: Weitere Informationen in einer Tabelle „prima vettura della II serie“ (erster Wagen der 2. Serie) deuten darauf hin, dass es zwei Serien von je 50 Autos gegeben hat (5 Prototypen und Vorserienautos + 50 Autos 1. Serie + 50 Autos 2. Serie = 105 Autos). Diese Annahmen wurden erst von Ercole Spada indirekt bestätigt, als er Axel mitteilte, dass Alfa Romeos Minimalbestellung 50 Autos waren. Ein im Alfa Romeo Archiv gefundener Eintrag „2a commessa“ (zweite Bestellung) neben AR 856056 machte diese Annahme von zwei Serien von je 50 Autos dann aber zur Tatsache.

In Bezug auf die Anzahl von fünf Prototypen hatte Ercole Spada nur den Kopf geschüttelt und uns erklärt, dass er das nicht glauben kann – und zwar nur schon aus dem Grunde, dass 856002 (Bild 28 ist wahrscheinlich das erste publizierte Bild eines Produktionsautos, und wenn man genau hinschaut, ist es noch nicht ganz fertig – die Radkappen und Scheibenwischer fehlen noch) und 856005 (Bild 29) von der Produktion kaum zu unterscheiden sind (was auch 856004 zum Grenzfall macht). Nach seiner von vielen Autohistorikern geteilten Definition, ist ein Prototyp ein kompletter Einzelfall (sozusagen ein Experiment) dass fast nichts mit Produktionsautos gemeinsam haben kann. Weiter meinte Ercole Spada, dass der Erstbesitzer eines Prototyps immer der Konstrukteur gewesen sei.

Im Alfa Archiv sind jedoch nur bei 856001, 856002, und 856014 (Vorführauto für Händler) die Erstbesitzer als „Alfa Romeo“ (und 856003 als „Elio Zagato, Milano“) registriert. 856002 ist nicht wegen der Karosserie ein Spezialfall, sondern weil Chassis 192008, ein ungeprüftes und unverkäufliches Spider-Fahrgestell, das schon im Februar 1963 an Zagato geliefert wurde, als Basis verwendet wurde.

Bezüglich der Anzahl Prototypen kam ich erst nach dem Besuch bei Ercole Spada zu einer weiteren Einsicht: Ercole Spada überraschte uns mit Kopien einer Produktionszeichnung der 2600 SZ Karosserie (Bild 30), die er und als Geschenk gab und netterweise

Bild 28: Erstes publiziertes Foto von einem 2600 SZ Produktionsauto.

Bild 29: AR 856005 in den 90er Jahren nachdem es von Frankreich nach England kam.

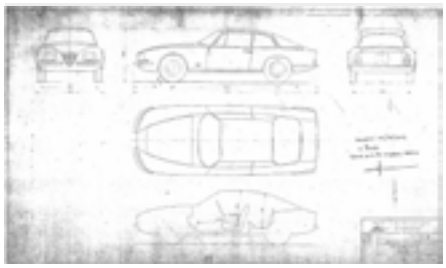


Bild 30: Die 2600 SZ Produktionszeichnung von Ercole Spada, datiert auf den 15.3.1965.

Bild 31: Ercole Spada signiert die Zeichnungen für Axel und mich.

sogar für uns signierte (Bild 31), was mich natürlich damals wie heute sehr glücklich und auch etwas stolz macht. Als ich zwei Tage nach dem Besuch abends Zeit fand, die Zeichnung genauer zu studieren, fiel mir das Datum auf: 15.3.65. Für mich bedeutet dieses Datum, dass die Karosserieentwicklung an diesem Tag (oder vielleicht sogar schon früher) abgeschlossen war, und dass somit alle Autos, die nach diesem Datum produziert wurden, Serienmodelle sind. Später stellte sich heraus, dass diese Zeichnung auch zur Homologation und Typenprüfung der Autos beim Ispettorato Generale Motorizzazione (IGM) gebraucht wurde.

Tabelle 1 zeigt die ersten Chassisnummern nach Baudatum sortiert. Der letzte Stand des Wissens ist, dass die Zahl von 105 Autos aus zwei Prototypen (856001 und 856003), drei von Hand gebauten Vorserienautos (856002, 856004 und 856005) und 50 Autos 1. Serie, plus 50 Autos 2. Serie besteht.

9. Die 2600 SZ Karosseriepassform

Zufälligerweise hat bei meinen 2600 SZ Nachforschungen das Klubmagazin Kleeblatt auch eine wichtige Rolle gespielt. Als ich 2006 beim Klubtreffen in Sinsheim ein solches Heft geschenkt bekam und es auf der Rückfahrt in die Schweiz im Zug zu lesen begann, bin ich über einen Artikel gestolpert, in dem beschrieben wurde wie jemand, als er bei Borrani Räder abholte, in einem Hinterraum die Passform der 2600 SZ Karosserie gesehen habe. Als ich bei Axel Marx ankam, zeigte ich ihm den Artikel, worauf er kurzerhand das Telefon in die Hand nahm und nach etwa 15 Minuten mit jemandem sprach, der bestätigen konnte, das die Passform immer noch dort war, und dass diese Person auf uns warten würde, so dass wir dieses Ding noch am gleichen Abend selbst anschauen konnten. Und so sind wir kurzerhand nach Mailand gefahren, wo wir wegen Festtagsverkehrschaos fast eine Stunde zu spät ankamen. Dort konnten wir kurz die Borrani Fabrikationsräume anschauen und fuhren dann an einen anderen Ort, wo die dreiteilige Passform neben einem abgebeizten 2600 SZ stand (Bilder 32–34).

Scheinbar wurden die Karrosserieteile direkt auf diesen Passformen zurecht gehämmert. Wo genau das stattgefunden hat ist zwar nicht bekannt, doch laut Informationen, die ich vor Jahren von Zagato Besitzer Paul Koot bekommen habe, wurden die 2600 SZ Karosserien bei ITCA in Turin gebaut und als weißgespritzte „Body-in-White“ Rohkarosserien an Zagato geliefert, die dann die Autos fertig gebaut haben. Dies muss zwar immer noch bestätigt werden (mehrere Anläufe, weitere Informationen zu finden, sind bisher fehlgeschlagen). Hoffentlich tauchen irgendwann Fotos auf, die einen Last- oder Eisenbahnwagen voll solcher Karosserien zeigen. Und, falls wir irgendwo Dokumente finden, lässt das vielleicht Schlüsse zu, ob die dreistellige Zagato Arbeitnummer, die bei allen 2600 SZ in die Haube und in an die Karosserie angepassten Teile eingeschlagen ist (Bild 35), bei Zagato oder ITCA angebracht wurde (ich nehme an, dass dies bei Zagato passiert ist, weil die Autos in den Tabellen in der Reihenfolge dieser Nummern aufgelistet sind).

10. Die 2600 SZ Motoren

Grundsätzlich sind die 2600 SZ Motoren gleich den 2600 Sprint/Spider Motoren, weichen aber in zwei wichtigen Details ab: Erstens sind die Silentblöcke der 2600 SZ Motoren 8-10 mm weniger hoch als bei Sprint/Spider damit der Motor tiefer liegt – durch die veränderte Geometrie sind modifizierte Befestigungsträger notwendig. Zweitens sind die 2600 SZ Motoren durchwegs mit Bosch Elektrik

Besuch bei Ercole Spada (v.l.n.r.: Axel Marx, Ercole Spada, Ruedi Aschwanden mit unpublizierten Bildern des ersten 2600 SZ Prototyps; im Hintergrund Ercole Spadas Farbzeichnung des 3. Prototyps).

ausgerüstet (Anlasser, Zündverteiler, und 35 Amp Alternator statt 22 Amp Lichtmaschine). Der 2600 SZ war übrigens der erste Alfa, der ab Werk mit Alternator ausgestattet wurde (gefolgt vom TI Super).

Fusi schreibt, dass die 2600 SZ Autos AR00612 Motoren hatten und aufgrund von Kopien von Alfa Romeo Zolldokumenten scheint es auch so, dass Alfa Romeo intern die 2600 SZ Motoren als AR00612 bezeichnete, was in Bezug auf die Modellreihe 106.12 Sinn macht. Das Buch von D'Amico & Tabucchi schaffte dann weitere Verwirrung mit „motore tip 00612" und einem Vermerk, dass die Motornummer mit 00601 begann. Ohne die Mithilfe von anderen 2600 SZ Besitzern hätte ich nie aufgedeckt, dass alle 2600 SZ Motoren eine AR00601*10xxx Motornummer hatten (Bild 36) – ein Nummernbereich, für den es offiziell keine Dokumentation gibt. Weiterhin scheint es, dass alle 2600 SZ das Werk mit Solex Vergasern verliessen, doch wurden einige Autos später auf Webervergaser umgerüstet – allerdings scheint mir Axels Vergaseranlage die einzige zu sein, die aus Originalteilen besteht.

Eine Kuriosität ist der „Decantatore", eine Ventildeckelentlüftung, der die Öldämpfe in einem Kanister absondert und per Schlauch in den Luftfilter zurückführt (statt Kondensate auf den Boden tropfen zu lassen). Ab Chassis 856056 (die 2. Bestellung) hatten die Autos einen geänderten Expansionstank der Kühlflüssigkeit an der Feuerwand, die diesem Kanister mehr Platz ließ (und ein Luftfiltergehäuse mit Schlauchanschluss), doch habe ich noch keinen 2600 SZ gesehen, bei dem glaubhaft ist, dass dieser Kanister ab Werk installiert wurde, wie das bei allen 2600 Sprint/Spider Motoren ab 1966 der Fall war.

11. Was aus meinem Auto geworden ist

Nachdem das Auto zehn Jahre nahezu unberührt in meiner Garage stand und ich einsehen musste, dass ich die notwendige Restauration unter der gegenwärtigen Wirtschaftslage auch in den nächsten zwei Jahren nicht in Angriff nehmen kann (schon vor zehn Jahren waren aus zwei Jahren erst fünf und danach zehn geworden), entschloss ich mich, das Auto in andere, fähigere Hände zu übergeben, und so habe ich das Auto schweren Herzens im Frühling 2012 an Bernhard

Fleischhacker in Dobl/Graz verkauft, einem professionellen Restaurierer, bei dem das Auto derzeit schnelle und sehr gute Fortschritte macht, aber leider nach Kundengeschmack modifiziert wurde, und nicht in den Originalzustand versetzt wurde.

12. Mein 2600 SZ Register

Wie oben angesprochen war mein Auto beim Kauf zerlegt und nicht komplett und ich musste andere Besitzer suchen, um herauszufinden, wie die Autos original ausgesehen haben. Das hat mich bisher ein paar hundert Stunden gekostet, was sich aber immer wieder lohnt, wenn ein neues Auto auftaucht und/oder neue Informationen über die Geschichte dieser Autos zum Vorschein kommen. Und so begann ich das 2600 SZ Register wiederzubeleben. Mittlerweile bin ich mit Besitzern von etwa 40–50 der 105 gebauten Autos in losem Kontakt. Diese Anzahl scheint ziemlich konstant zu sein, weil immer wieder neue Autos auftauchen aber andere nach einem Handwechsel wieder von der Bildfläche verschwinden. Ich nehme an, das etwa 60–70 dieser Autos immer noch existieren, und das etwa 30-35 davon fahrbereit sind.

Was ich hier noch schnell klarstellen möchte ist, dass mein Register privat ist und in keinen Zusammenhang mit dem holländischen Register auf www.zagato-cars.com steht. Mein Register ist anders: Dean Hokanson hat mir seine ganze Korrespondenz zur Verfügung gestellt, die ich dann mit viel Detektivarbeit korrigiert und erweitert habe, und ich stehe Besitzern, die Informationen brauchen, immer noch gerne zur Verfügung, und bringe sie auch gerne in gegenseitigen Kontakt.

13. Schlussworte

Obwohl ich derzeit kein solches Auto mehr habe (was ich nur als temporär einstufe), ist mein Forschungsprojekt noch lange nicht abgeschlossen, und ich bin für jegliche Mithilfe, Fragen, Erweiterungen und/oder Korrekturen im oben angeführten Text dankbar (Kontakt:ruedi.aschwanden@gmail. com).

Und natürlich möchte ich mich hier noch einmal ganz herzlich bei Ercole Spada und Axel Marx bedanken, die beide geduldig meine Gedanken anhörten und mich und meine Forschungen mit Fragen, Informationen und Kommentaren ein gutes Stück weiter gebracht haben. Dank Axels Wissen und seinem unendlich erscheinenden Beziehungsnetzwerk konnte in den letzten Jahren viel Wissen über diese Autos aufgespürt und bestätigt werden – und ein Abend in seiner Garage ist jedesmal ein Abenteuer. Weiterhin möchte ich mich bei Bruno Turri und seinem Bildarchiv bedanken. Vor meiner Italienreise hat er mir Abzüge von unpublizierten 2600 SZ Fotos geschenkt, die auf der Clubausfahrt und beim Besuch bei Ercole Spada unheimlich hilfreich waren.

Dann möchte ich mich auch noch einmal ganz speziell bei Thomas Suter bedanken, der die Welt auf den Kopf gestellt hatte, damit ich an der Jubiläumsausfahrt teilnehmen konnte als Axel wegen eines Unfalls ausfiel und bei Bernardo und Heinz, die beide sehr großzügig zum Einsprung bereit waren. Und, „last but not least“, möchte ich mich bei allen 2000/2600-Besitzern für die gute Kameradschaft bedanken

Ruedi Aschwanden

Bilder 32 bis 34: Teile der Karosseriepassform des 2600 SZ.

Bild 35: Die in der Haube eingeschlagene Zagato Arbeitsnummer.

Bild 36: Die Motornummer des 2600 SZ.

JÜRGEN LEWANDOWSKI´s BÜCHERECKE

LA PASSIONE

Man darf sich H.-Jürgen Döhren als glücklichen Menschen vorstellen – der überzeugte Alfisti überraschte (nach Jahrzehnte langer Recherche) 2012 im Eigenverlag mit einem formidablen Buch über die Alfa-Romeo 1900-Modelle, das auch gleich im Jahr darauf den Autobuch-Preis der Motorworld gewann und – mittlerweile in einer zweiten, ergänzten Auflage – als Standartwerk gilt. Wie nicht anders zu erwarten, gab sich H.-Jürgen Döhren nicht mit dem einen Werk zufrieden und er machte sich anschließend daran, mit der gleichen Liebe zum Detail auch die Geschichte der faszinierenden Alfa 6C 2300- und 6C 2500-Modelle zu recherchieren. Sechszylinder-Modelle, die das Werk in Arese von 1934 bis 1953 anbot, und die mit einigen der schönsten Karosserien aller Zeiten entstanden. Karosserien, die bei Häusern wie Pinin Farina, Allemano, Bertone, Boneschi, Zagato – aber auch bei Gläser oder Graber entstanden. Insgesamt hat Döhren 18 Karosseriefirmen zusammengetragen, die sich um diese Modelle kümmerten.

Um die Recherche etwas einzudämmen, sind hier nur Modelle versammelt, die im deutschsprachigen Raum zu finden sind – und da verwundert es wieder, wie viele doch hier in unseren Garagen zu finden sind. 53 Fahrzeuge sind hier fotografiert und beschrieben, dazu gibt es eine technische Beschreibung der Modelle, weitere Fahrgestell-Nummern und eine ausführliche Bibliografie. Mit diesem Buch hat H.-Jürgen Döhren diesen faszinierenden Fahrzeugen einen würdigen Auftritt verschafft, der bei jedem Sammler nur den Wunsch weckt, auch einmal so ein Fahrzeug zu besitzen – oder wenigstens einmal zu fahren. Ein würdiger Bewerber um den Autobuch-Preis 2019.

H.-Jürgen Döhren, La Passione Alfa Romeo 6C 2300 – 6C 2500, Alfapoint-Verlag, www.millenove.de, € 86,-- (plus Porto).

STUTTGARTER STAMMTISCH

Zu Besuch im Technik-Museum Sinsheim, Halle 3 Mythos Alfa

Angefangen hatte alles Ende September 2019, als ich bei der Eröffnung der neu erbauten Halle 3 mit der Ausstellung „Mythos Alfa“ im Auto Technik Museum eingeladen war. Da wenige Clubmitglieder anwesend waren, fragte ich Reiner Mörch, ob er die Organisation für einen erneuten Besuch im Museum übernehmen würde. Der Stuttgarter Stammtisch zeigte großes Interesse.

Schnell war der Termin 20. Oktober 2019 gefunden. Ich verbreitete den Termin über unsere Alfa WhatsApp Gruppe, die inzwischen auf ca. 80 Mitglieder angewachsen ist. (der Chat hat einen guten Zuwachs durch viele Mitglieder aus dem 2000/2600 Club bekommen). Reiner hatte inzwischen alles organisiert und um 11 Uhr zu einem Gläschen Cremant in „Mörch‘s Oldiewelt“ eingeladen. Dem Aufruf folgten insgesamt 35 Alfisti inkl. Begleitung aus beiden Clubs.

Es folgte eine sehr beeindruckende Zeitreise durch Reiner’s „Mörch‘s Oldie Welt“. Danach durften wir Reiner’s heilige Alfa Hallen mit dem Fahrzeug Regal begutachten. Normalerweise war das früher nur in einer Badehose und mit verschränkten Armen hinter dem Kopf möglich. Das Mittagessen fand im Auto und Technik Museum statt.

Im Anschluss besichtigten wir die Halle 3 mit einer ausführlichen Erläuterung der einzelnen Fahrzeuge durch Reiner. Die Ausstellung „Mythos Alfa“ soll ständig mit neuen Exponaten aufgefrischt werden. Wir schauten uns im Schnelldurchgang noch die restlichen Exponate und Flugzeuge an, bevor wir die Heimreise antraten. Das Auto-Technik Museum ist immer einen Besuch wert, nur solltet ihr etwas mehr Zeit mitbringen.

Udo Lork

„Mythos Alfa Romeo“ in Sinsheim

Ein Besuch im Technik Museum lohnt immer. Ob in Sinsheim oder Speyer, die Hallen sind gefüllt mit interessanten Fahrgeräten aller Art. Selbst die riesigen Freiflächen für Flugzeuge, Schiffe oder Eisenbahnen reichen an beiden Standorten kaum aus. Ein einzelner Besichtigungstag pro Museum wird kaum reichen, um sich alles an zusehen. Jetzt wurde in Sinsheim nach langer Planung eine große Halle zusätzlich fertig gestellt. Mitte Oktober war vor 500 geladenen Gästen die feierliche Eröffnung.

Für uns Mitglieder beider Alfa-Clubs (2000/2600er/ Club klass. A.R.) und alle Freunde der Marke Alfa Romeo ist das besonders bemerkenswert. Das erste Ausstellungs-Thema in dieser Halle lautet: „Mythos ALFA ROMEO“.

Ein Jahr lang sind dort Fahrzeuge von Alfa Romeo in einer Wechselausstellung bis zum nächsten Sommer zu sehen. Auch Fahrzeuge von Reiner Mörch als Hauptinitiator dieser Ausstellung und von einigen anderen Clubmitgliedern stehen neben Exponaten aus dem Alfa-Museum.

Also ein Tipp, nicht nur zur Überbrückung für die lange Winterzeit …

Viel Spaß.

H.-J. Weil

30. Frühlingsausfahrt 2019

Raduno primaverile

ANNI ALFA CLASSIC WACHAU

Für klassische, historische und sportive Alfa Romeo vom 30. Mai bis 2. Juni 2019
in Krems an der Donau, Austria

Alle Jahre wieder treffen sich zahlreiche Alfisti zur Wachau-Ausfahrt. Auch dieses Jahr ging es schon am Donnerstag, dem 30. Mai, mit dem Veranstalterteam um Sepp Buchsbaum und Fritz Mazza in die Stadt Krems zu einem Spaziergang durch die malerischen Gassen der UNESCO Weltkulturerbestadt Krems und zu einem gemütlichen Abendessen. Der Freitag begann, nach Volltanken, mit einem Treffen der 42 Teilnehmer aus Österreich, Deutschland, Italien und der Schweiz am Startplatz des Weinguts „Domäne Wachau“. Nach dem pünktlichen Minutenstart um 9 Uhr, führte die 1. Etappe durch das wunderschöne Donautal über den Jauerling. Diese Fahrt bot uns einen überwältigenden Ausblick auf die Donau. Erstes Ziel war das Autohaus „Alfa Drachsler“ in Emmersdorf an der Donau. Bei Kaffee und Kuchen wurden ausführliche Fachgespräche geführt. Danach folgte bei sonnigem Wetter der Start zur Etappe durch die herrliche Landschaft des Mostviertels in die Kartause Gaming.

Nach der Fahrzeugaufstellung im idyllischen Innenhof ging es zum Mittagsbuffet in das Restaurant. Bevor es zu gemütlich wurde, erfolgte die Startaufstellung zur 2. Etappe. Bei einer entspannten Fahrt durch die Voralpen konnten die Alfafreunde die Schönheit der Landschaft genießen. Weiter ging es über die historische Eisenstraße nach Scheibbs und weiter zum ÖAMTC – Wachauring – Melk.

Dort wurde eine sportliche Sonderprüfung auf der Rundstrecke gefahren, wobei bei manchen Teilnehmern ein Geschwindigkeitsrausch einsetzte. Mit heißen Reifen fuhren wir dann entlang der Donau bei freier Einfahrt nach Krems. Alle Teilnehmer erholten sich im Hotel bis zum Abendspaziergang.

Die gemütliche Wanderung ins Stadtzentrum führte uns auf die Terrasse des Weinguts Müllner, wo für Speis und Trank bestens gesorgt war. Wie immer, wurde im Anschluss bis zu später Stunde die Hotelbar im „Steigenberger“ besucht.

Am nächsten Tag, nach kurzer Nachtruhe, bewegten sich die ALFAs zum Startplatz Domäne-Wachau. Das Team eröffnete die 3. Etappe Richtung Waldviertel zum Benediktiner Stift Altenburg, ein Barockjuwel des Waldviertels. Nach einer Stunde mit Kaffeepause und kurzer Stiftbesichtigung. ging es bei Traumwetter weiter durch das Waldviertel bis an die tschechische Grenze. Anschließend folgte die Mittagsrast in der an der Thaya gelegenen Liebnitzmühle.

Zur Abwechslung ohne Alfas, wurde eine Sonderprüfung mit Pfeil- und Bogenschießen durchgeführt. Der Start zur 4. und letzten Etappe führte uns durch das Waldviertel wieder zur Domäne Wachau zum Zieleinlauf und einer kleinen Weinverkostung. Der Abschluss der Alfa-Klassik-Wachau erfolgte nach einem Spaziergang an das Steinertor Krems zum Abendessen in die „Alte Post“. Die Siegerehrung wurde wie immer humorvoll von Sepp Buchsbaum zelebriert. Zahlreiche Teilnehmer ließen den Abend mit Fachgesprächen in heiterer Stimmung mit Wachauer Weinen an der Hotelbar ausklingen. Am Sonntag bei Sonnenschein ging der Traum in der Wachau zu Ende.

Michael Weidenauer

ANKÜNDIGUNG

FRÜHJAHRSAUSFAHRT 2020

„OH DU SCHÖNE LORELEY!“

MOSEL / HUNSRÜCK / RHEINTAL

24. – 26. APRIL 2020

LIEBE FREUNDE,

wir treffen uns am Nachmittag, dem 24. April im Hotel Richtershof in 54486 Mülheim, Hauptstr. 81–83.

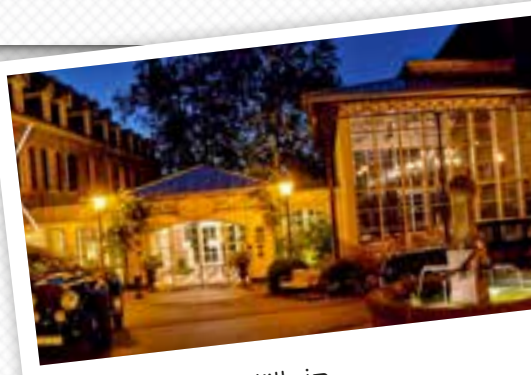
Wer Lust hat und rechtzeitig eintrifft, kann bereits an diesem Nachmittag an einer Besichtigung mit Führung im Zylinderhaus in Bernkastel-Kues teilnehmen. Die Fahrzeit zu diesem Museum beträgt nur 10 Minuten.

Am nächsten Morgen startet unsere Tagestour (ca. 230 km) zum Weltkulturerbe Mittelrhein, entlang Moselpanoramen über Hunsrückhöhen ins Rheintal zur Loreley. Im Restaurant Maria Ruh machen wir Mittagsrast und genießen die Aussicht auf die Loreley. Auf der Rückfahrt kehren wir ins Kloster Machern in Wehlen ein. Hier besichtigen wir die Kapelle und das Spielzeugmuseum verbunden mit einer Kaffee- und Kuchenpause. Gegen 19:00 Uhr treffen wir dann wieder im Hotel ein.

Für den Sonntagvormittag ist noch eine Stadtbesichtigung mit Führung in Trier geplant. Das Mittagessen in der ältesten Stadt Deutschlands findet in der Weinstube Kesselstatt, einem urigen Weinlokal mit sehr guter regionaler Küche statt.

Ich freue mich auf euch!

Euer Michael



Hotel Richtershof / Mülheim

Zylinderhaus / Bernkastel-Kues

DAS HOTEL RICHTERSHOF SUPERIOR

Buchungsmöglichkeiten		
Zimmeranzahl/Kategorie	Personen	Preis pro Person
2 Einzelzimmer ca. 10 m²	je 1	299,00 Euro
2 Doppelzimmer “Petit Charme“	je 1	384,00 Euro
9 Doppelzimmer “Petit Charme“	je 2	259,00 Euro
9 Doppelzimmer “Flair“	je 2	269,00 Euro
3 Doppelzimmer “Charme“	je 2	*279,00 Euro*
4 Doppelzimmer “Grand“	je 2	299,00 Euro
1 Juniorsuite	je 2	369,00 Euro

Ihr Arrangement „Moselausfahrt“ beinhaltet folgende Leistungen:

2 x weinseliges Schlummern im individuellen Hotelzimmer, benannt nach berühmten Weinlagen
2 x reichhaltiges Richtershof-Sekt-Frühstücksbüffet
1 x Glas Riesling-Sekt exklusiv als Aperitif serviert im Gewölbekeller
2 x feines 3-Gang-Menü im Rahmen der Richtershof-Genießer-Pension
1 x Richtershof Roadbook Ihrer Wahl

Es sind 30 Zimmer im Hotel Richtershof bis zum 31. Januar 2020 „geblockt“. Bitte reservieren Sie selbst unter „Alfa Romeo Oldtimer“ bei Frau Krebs unter Telefon: 06534-9480 oder per E-Mail an: info@weinromantikhotel.de

Der Arrangement-Preis beinhaltet das Parken auf dem hauseigenen Parkplatz, Mineralwasser im Zimmer, Service sowie die gesetzliche Mehrwertsteuer. Ein W-LAN-Netzwerk steht im gesamten Hotel zur Verfügung. Die Zimmer stehen am Anreisetag ab 15 Uhr zur Verfügung, am Abreisetag bis 11 Uhr.

Als kostenfreie Zusatzleistung können Sie gern unser kleines Römisches SPA nutzen, welches max. 12 Gästen gleichzeitig Platz bietet. Der Bereich verfügt über eine Dampfsauna, eine finnische Sauna, zwei Infrarot-Lounge-Liegen, ein Himalaya-Kräuter-Tepidarium, eine Erlebnisdusche mit diversen Effekten und eine Gartenterrrasse. Eine Reservierung im Vorfeld ist leider nicht möglich.

ANMELDUNG

ZUR FRÜHJAHRSAUSFAHRT „OH DU SCHÖNE LORELEY!“

MOSEL | HUNSRÜCK | RHEINTAL

VOM 24. – 26. APRIL 2020

CLUB ALFA ROMEO 2000/2600

Hiermit melde ich/wir mich/uns **verbindlich** für die Frühjahrsausfahrt vom 24.–26.4.2020 an.

Teilnehmer:

1. Person: _____

2. Person: _____

3. Person: _____

Teilnehmendes Fahrzeug:

Marke: _____ Typ: _____ Baujahr: _____ Kennzeichen: _____

Im Hotel Richtershof sind bis zum 31. Januar 2020 30 Zimmer „geblockt“ – s. umseitiges Angebot! Bitte reservieren Sie selbst unter„Alfa Romeo Oldtimer“ bei Frau Krebs unter Telefon: 06534-9480 oder per E-Mail an: info@weinromantikhotel.de

Ich/wir nehmen an folgenden Sonderaktionen – nach Lust, Ankunftszeit und Laune – teil:

- ☐ **1.** Besichtigung Zylinderhaus in Bernkastel, mit Führung am 24. April um 16:00 Uhr (€ 10,– p.P.) Personenanzahl:
- ☐ **2.** Stadtbesichtigung in Trier, mit Führung am 26. April um 10:30 Uhr (€ 11,– p.P.) Personenanzahl:
- ☐ **3.** Mittagessen in der Weinstube Kesselstatt in Trier um 13:00 Uhr, Selbstzahler, Personenanzahl:

Name Fahrer/in: _____ Name Beifahrer/in: _____

Ort/Datum _____ Ort/Datum _____

Unterschrift _____ Unterschrift _____

Nenngeld wird für die Mitglieder des Clubs Alfa Romeo 2000/2600 nicht erhoben, Nicht-Mitglieder überweisen bitte bei der Anmeldung **pro Person 20,– €** auf das Club-Konto: **DE 70360200300004565444** bei der National Bank Essen (BIC: NBAG DE 3 E).

Bitte Anmeldung zurücksenden an: Michael Tessmann (**michael.tessmann@t-online.de** Telefon 0172 6720938) mit Kopie an Jürgen Deckert (**jrd@wagner-apotheke.de**)

Nennungsschluss 10.04.2020