KLEEBLATT

Das Magazin des Clubs Alfa Romeo 2000/2600

Dezember 2022

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

INHALT

Grußwort des Vorsitzenden	3
Einmal im Leben die "Eau Rouge" fahren	4–9
Frühlingsrallye Alfa Classic Wachau	10–15
"Oh, Du schöne Loreley"	16–21
Das Berlina-Abenteuer, 3. Teil	22–26
Erinnerungen eines Zeitzeugen	27
Herbstausfahrt im Sauerland	28–31
Die Anfangsjahre unseres Clubs	32–34
Ankündigung der Jubiläumsausfahrt 2023	35
Anmeldung zur Jubiläumsausfahrt 2023	36

Bitte um Beachtung: Die Einladung zur Jahreshautpversammlung 2023 liegt dem Heft separat bei!

WWW.ALFA-ROMEO-CLUB-2000-2600.DE

IMPRESSUM

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

1. VORSITZENDER/SCHATZMEISTER

Jürgen Deckert
Zu den Eichen 9
40474 Düsseldorf
Telefon (0211) 46 28 54
Mobil (0172) 2 55 10 13
E-Mail jrd@wagner-apotheke.de

REDAKTION KLEEBLATT

Wolfgang von Mühlen, Jessica Weller
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 – Peter Schleicher
Gerhard-Hauptmann-Straße 17
45721 Haltern am See
Telefon (02364) 16 95 92
E-Mail info@club-klassischer-alfa.de
www.club-klassischer-alfa.de

ALFA CLASSIC CLUB E.V.

1. Vorsitzender – Rolf Herzog
Stockborner Straße 3
67688 Rodenbach
Telefon 0173 31 05 19 2
E-Mail kontakt@alfa-classic-club.de
www.alfa-classic-club.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

LIEBE CLUBMITGLIEDER

wir blicken auf ein ereignisreiches Jahr zurück, in dem wir endlich nach dem Corona-Lockdown gemeinsame Ausfahrten unternehmen konnten, wie die zahlreichen Berichte in diesem Kleeblatt dokumentieren.

2023 wird unser Club 50 Jahre alt. Wir haben daher auf der diesjährigen Jahreshauptversammlung beschlossen, eine Jubiläumsausfahrt im Raum Heidelberg zu veranstalten, da der Club dort gegründet worden ist. Standort wird das Hotel Sinsheim am Technik Museum sein. Die Anmeldung findet ihr auf der Rückseite des Heftes. Über zahlreiches Erscheinen würde ich mich sehr freuen.

Michael Hienzsch (ein Gründungsmitglied) hat einen Bericht über die Clubgeschichte geschrieben, die sicherlich vielen unserer Mitglieder nicht bekannt ist. Herzlichen Dank für diesen Bericht. Weitere Informationen über die Clubgeschichte stehen auch in dem Kleeblatt 1/2014 auf unserer Internetseite.

Unser Club ist der älteste Alfa-Romeo Club Deutschlands und auch einer der ältesten Europas. Seit dem 1. Januar 2014 bin ich der 6. Präsident des Clubs nach Dr. Walter Simon, Edgar Lünig, Fritz Laufenberg, Michael Hienzsch und Claus-Jürgen Berendsen.

Die Mitgliederzahlen unseres Clubs halten sich sehr konstant. Z. Zt. haben wir 89 Mitglieder. Ich finde, da wir nur 2 Fahrzeugtypen betreuen (102er und 106er), haben wir eine große Mitgliederanzahl. Neue Mitglieder sind: Karl-Gustav Wahlstrand (Bankeryd/Schweden), Dominic Müller (Durbach), Soren Trier (Risskov/Dänemark), Christian Rönsch (Hamburg), Cornelius Büchner (Gräfelfing), Frank Schubert (Bremen), Dr. Heinz Strohmer (Wien). Herzlich willkommen!

Leider gibt es auch traurige Nachrichten. 2021 sind unser Gründungsmitglied Dr. Walter Simon, das sehr langjährige Mitglied Heio Grimm sowie unser englischer Clubkamerad Eric Harrison verstorben. Wir werden die drei Clubmitglieder in guter Erinnerung behalten.

Ein besonderer Dank gilt Michael Tessmann, der unsere Ausfahrten fotografisch professionell begleitet und uns seine Fotos für das Kleeblatt zur Verfügung stellt. Herzlichen Dank, lieber Michael.

Zum Schluss noch ein besonderer Dank an Wolfgang von Mühlen, der mit seinem Team wieder sehr professionell das Kleeblatt 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 2023 mit vielen gefahrenen Alfa-Kilometern zu wünschen.

Bleibt gesund!
Euer Jürgen

FRÜHJAHRSAUSFAHRT OSTBELGIEN-EIFEL
26. –29. MAI 2022

… EINMAL IM LEBEN DIE „EAU ROUGE" FAHREN …

S
AR 72H

Aller guten Dinge sind drei.

Nach den Corona-bedingten bitteren Enttäuschungen konnte endlich im dritten Anlauf unsere Frühlingsausfahrt, auf die wir uns immer wieder gefreut haben, in Belgien stattfinden. Danke Percin, dass Du immer wieder neu geplant und koordiniert hast. Der Besuch und die Befahrung der Rennstrecke in Spa hatte viele angefixt. Zum Heimspiel sind die Kölner Alfisti komplett und mit Verstärkung meiner Familie angetreten.

Leider war uns der Wettergott nicht wohlgesonnen. Pünktlich zur Besichtigung in Spa wurde es richtig nass. Da ich in früheren Zeiten schon oft in Spa war, blieb ich im trockenen Auto. Die anderen haben die Führung durch Presseraum und Kontrollraum sehr gelobt. Mein Enkel stand sogar auf dem Siegertreppchen. Als Höhepunkt folgte die geführte Fahrt mit den Autos über die Rennstrecke. Der Wettergott hatte ein Einsehen und ließ sogar die Sonne wieder ein bisschen vor die Wolken. Besonders gespannt waren meine Enkel auf die Eau Rouge. Sie kennen sie aus meinen Erzählungen. Mein Vetter hatte den Rennstall Maurer Motorsport, Stefan Bellof war sein Fahrer und ich mit meinem Sohn daher öfter in Spa. Zum Abschluss in der Cockpitlounge Mittagessen mit jeder

Menge leckeren Pommes frites – nicht nur zur Freude meiner Enkel. Der Vormittag war schon mal perfekt gelaufen. Die Strecke führte uns auf wunderschönen Alfasträßchen aus. Das Roadbook ist übrigens eine besondere Erwähnung wert. So entspannt bin ich selten beigefahren. Habe hinterher erfahren, dass Ekin so etwas gelernt hat.

Der nächste Anlaufpunkt war die Abtei von Stavelot: Hundert mal als Wegweiser gelesen, noch nie da gewesen. Zum Glück hatte es aufgehört zu regnen. Wir hatten eine sehr interessante Führung. Der Herr, der uns geführt hat, wusste sehr anschaulich zu erzählen, und seine Begeisterung war mitreißend. Stavelot ist die älteste monastische Stiftung Belgiens aus dem 7. Jahrhundert. Nach wechselvoller Geschichte, unter anderem der Zerstörung und Plünderung nach der franz. Revolution mit kurzer Wiederbesiedlung durch Mönche in den Fünfzigerjahren, beherbergt sie heute Museum und ein Kulturzentrum. Für uns bot sich natürlich das Museum der Rennstrecke von Spa-Francorchamps-Stavelot an.

Die Zeit bis zum Abendessen haben wir uns auf der Hotelterrasse bei allerlei Getränken und köstlichen Pommes frites vertrieben. Auch hier haben meine Enkel den Umsatz deutlich gesteigert. Das Abendessen verlief in fröhlicher Stimmung. Die Flaschen standen auf dem Tisch, sodass man für Wartezeiten ausreichend versorgt war. Eine wundervolle Idee.

Der zweite Tag führte uns in die Eifel, in das berühmte Städtchen Monschau. Die Bildungsbeflissenen haben an der Führung in der historischen Senfmühle teilgenommen, die anderen gleich den Shop gestürmt, um sich mit dem wirklich hervorragenden Monschauer Senf einzudecken. Nach dem Mittagessen beim „Freundlichen Wirt" konnten wir uns im romantischen Monschau umsehen und Kaffee trinken. Da wir als Eifelanrainer Monschau kennen und noch nie im Ort Spa waren, sind wir gleich nach Spa durchgefahren.

Abends wieder fröhliches Abendessen und große Spekulationen, was der nächste Vormittag bringen würde. Percin hatte sich doch tatsächlich bereit erklärt, uns in seine heiligen Alfa-Hallen zu führen. Wahnsinn! Jeder, der nicht dabei war, hat etwas verpasst. 64 (laut Exceltabelle von Percin) Alfas aller Modelle, Baujahre, Farben und Zustände standen hintereinander und übereinander umrahmt von Tausenden Ersatzteilen. Da muss Percin mindestens 110 Jahre alt werden, um der Restaurationen Herr zu werden. Und auch dann bleibt noch genügend Erbmasse für Ekin übrig.

Es war ein sehr gelungenes Wochenende. Meine Enkel hatten großen Spaß, Papa auf den richtigen Wegen zu führen und als Highlight die Rennstrecke zu befahren. Das ganze ohne angeschnallt zu sein! Schön, dass die Eltern sich überwinden konnten, mit einem Auto ohne Gurte zu fahren. Die Enkel haben meinen bescheidenen Fuhrpark schon für später aufgeteilt – Johanna bekommt den Spider, Jakob die Giulia – und sie freuen sich, vielleicht bald noch mal dabei zu sein.

Eure Astrid Franzen

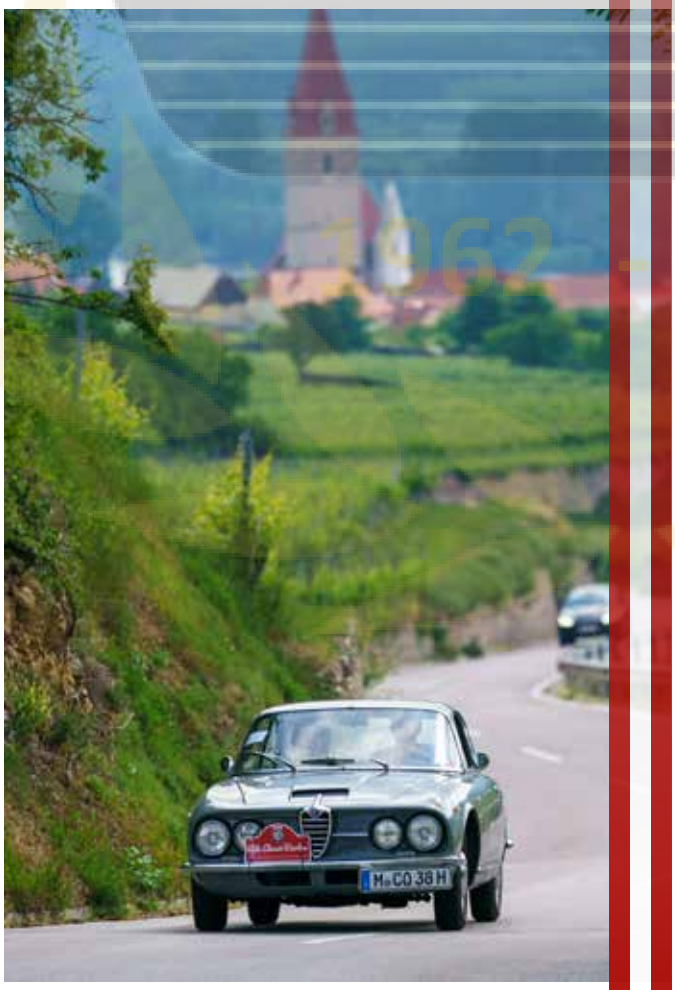
„WIE IMMER: REGEN IN DEN ARDENNEN!“

„EIN MUSS FÜ
ALLE ALFISTI
BENZIN IM BI

UR
MIT
LUT“

Am ersten Juni-Wochenende 2022 war es endlich wieder soweit! Vom 3. bis 6. Juni fand die „Alfa Classic Wachau“ statt. Mit der inzwischen 33. Ausgabe gehört dieses Treffen von Alfa Romeo Fahrzeugen zu den absoluten Klassikern unter den Oldtimer-Veranstaltungen. Seit dem allerersten Mal bis heute wird diese traditionelle Frühjahrsausfahrt/Rallye/Genussfahrt in einer absolut perfekten Organisation von den beiden Freunden Sepp Buchsbaum und Fritz Mazza (unterstützt durch zahlreiche fleißige Helfer) geplant und durchgeführt.

Mehr als hundert Teilnehmer aus nah und fern (Anreise bis zu 1.000 Kilometer!) kamen im niederösterreichischen Emmersdorf in der Wachau zusammen. Darunter viele Altbekannte, aber auch einige Teilnehmer, die das erste Mal dabei waren. Gleich bei der Anmeldung mit der Ausgabe der Fahrtunterlagen und einem ersten Glas Wein aus der Wachau war es ein herzliches und fröhliches Wiedersehen mit den Gastgebern Sepp und Fritz. Und „ganz nebenbei“ füllte sich der Parkplatz mit mehr als 50 gleichermaßen seltenen wie wunderschönen Alfa Romeo Fahrzeugen aus der glanzvollen Ära des Mailänder Automobilwerks mit der Schlange im Wappen. Anlässlich des 60-jährigen Doppeljubiläums lag ein besonderer Schwerpunkt der Organisatoren bei den Modellen aus der Giulia-Baureihe und jenen der 2600er Baureihe.



Am Samstag ging es nach der Ausgabe der Fahrtunterlagen und Aufstellung der Fahrzeuge zum Vorstart in Minutenabständen pünktlich um 9.oo Uhr los auf die Reise in vier Abschnitten ins niederösterreichische Voralpenland. Vom Schloss Luberegg aus führte die erste Etappe in das im Mostviertel gelegene kleine Städtchen Scheibbs. Dort war auf dem Rathausplatz ein erster Halt vorgesehen. Zum Empfang der einfahrenden Schönheiten spielte die dortige Musikkapelle auf (die gleichzeitig stattfindende Hochzeit war reine Nebensache...). Nach einer kleinen Pause ging es auf die zweite Tagesetappe in die Obersteiermark über Mariazell zur weltbekannten „Wuchtl-Wirtin". Bei unserer Ankunft waren selbst die Pilger auf dem Weg nach Mariazell beeindruckt von den schönen Alfas. Hier war dann erst einmal Mittagspause. Bei der Gelegenheit konnte neben den üblichen Speiseangeboten wie „Wiener Schnitzel", „Forelle" oder „hausgemachter Schweinebraten" die Süßspeise verkostet werden, wofür die Wirtin ihren weltweiten Ruf genießt: die Wuchtl (oder auch Buchtl), eine entweder mit Povidl, Mohn, Topfen oder Marillenmarmelade gefüllte Süßspeise, die man hier von der Standard- bis zur Luxuswuchtl, dann noch mit Vanillesauce, genießen kann. (An eine anschließende Weiterfahrt ist dann aber nicht mehr zu denken). Die meisten Teilnehmer

verzichteten also auf die Luxuswuchtl und starteten zur anschließenden Sonderprüfung. Dabei versagte ein Team, das hier verständlicherweise nicht genannt werden will, derart, dass eine zwischenmenschliche (Kurz-)Krise die Folge war …

Sonderprüfung hatte es in sich

Nach der Sonderprüfung ging's dann wieder auf Strecke zur dritten Tagesetappe durch den „Dunkelsteinerwald" zurück an die Donau zur Residenz Wachau. Hier war Kaffeepause – endlich! Und auch die Gemüter hatten sich wieder beruhigt. Die vierte und letzte Tagesetappe zurück nach Luberegg war dann reine Formsache (so dachten wir zumindest). Leider war hier aber doch noch die eine oder andere Herausforderung zu bewältigen, sodass man sich nach einem doch ganz schön anstrengenden Tag erschöpft, aber glücklich wieder am Ausgangspunkt einfand. Nach einer kurzen Verschnaufpause ging es um 19 Uhr mit dem Bus zum nahe gelegenen Landhotel Wachau, wo alle in gemütlicher und fröhlicher Runde den Heurigenabend erlebten.

Neuer Tag, neues Glück

Auf geht's zum zweiten Fahrtag. Diesmal zum Start der ersten Tagesetappe eine halbstündige Anfahrt zum Aufwärmen nach Dürnstein zur Domäne Wachau, einem der traditionellen Startorte der Wachau Classic. Ab 9.30 h erfolgt der Start wieder im Minutenabstand, diesmal Richtung Norden hinauf ins Waldviertel. Die erste Tagesetappe nach Gamerith führt gleich über eine schöne Herausforderung: den „Seiberer", eine Bergstrecke mit wunderschöner Straßenführung und unendlich vielen Serpentinen, auf der unser Freund Sepp Buchsbaum über viele Jahre noch bis vor Kurzem den STRECKENREKORD gehalten hat. Kaum oben angekommen, geht's nach einer kurzen Pause gleich weiter zum Schloss Ottenstein, nahe der böhmischen Grenze. Und das Beste kommt zum Schluss: nach einer ausgiebigen Mittagspause ging's zur dritten und letzten Tages-etappe – Auf zum Wachau-Ring!!!

Hier hatten die Teilnehmer endlich Gelegenheit, ihr fahrerisches Können unter Beweis zu stellen – bei einer vorgegebenen Durchschnittsgeschwindigkeit, die auf keinen Fall unterschritten (!) werden durfte. Hierauf hat Fritz Mazza in der vor Beginn der Rundfahrten vorangegangenen Fahrerbesprechung ausdrücklich hingewiesen ...

Der Wachau-Ring ruft

Und dann war auch dieser wundervolle und ereignisreiche Tag schon wieder zu Ende – fast, denn es erwartete uns ja noch die Abendveranstaltung mit den Siegerehrungen derjenigen Teams, die die wenigsten (und nicht die meisten!) Punkte auf ihrer Bordkarte stehen hatten. Aber lassen wir das... Eine herzliche und ehrliche Gratulation an alle, die es geschafft haben und einen der drei ersten Plätze in ihren Fahrzeugklassen erreicht haben! So ging nach einem schönen Abend bei feierlichem Essen und Trinken und in Gesellschaft netter und sympathischer Menschen, die alle unter demselben Virus leiden, die 33. Alfa Classic Wachau zu Ende. Herzlichen Dank, lieber Sepp, lieber Fritz und allen Helfern, die dieses Fest für uns ermöglicht haben. Wir werden/müssen jetzt ein ganzes Jahr davon zehren und eins kann ich heute schon sagen: Wir kommen wieder!

Von Günter Mischka

„OH, DU SCHÖNE LORELEY“

SOMMER-AUSFAHRT
LORELEY-MOSEL-HUNSRÜCK-RHEINTAL
1.– 3. JULI 2022

„Wenn einer eine Reise tut, dann kann er was erzählen“

(Matthias Claudius)

Nachdem ich die Ausfahrt wegen der Corona-Pandemie zweimal verschieben musste, waren wirklich „aller guten Dinge drei“. Da einige Mitglieder urlaubsreif oder einfach nur neugierig waren, trafen sie bereits am Donnerstag im Deinhard's ein. So auch Kathrin und ich. Und auch dieses Mal hat es geklappt: immer wenn ich eine Ausfahrt veranstalte, herrscht Top-Wetter (Der Trick mit dem Kirchgang wird nicht verraten)! Leider hatte unser Hotel eine Woche vor geplanter Ankunft einen Wasserschaden in Millionenhöhe, sodass die Hälfte unserer Truppe im Märchenhotel übernachten musste, was aber zum Glück keinen Komfortverlust bedeutete und es nur drei Gehminuten vom Deinhard's entfernt liegt.

An besagtem Donnerstag machte unser „Spähtrupp“ einige Exkursionen: Nach einer Fahrt auf dem Riesenrad genossen wir auf einer Schiffsfahrt die berühmte „Moselruhe“. Abends waren wir zu Gast im Restaurant „Burg Landshut“, in einer Burgruine mit fantastischem Blick auf die Mosel und Bernkastel. Ein Tipp: Super Service, super Ausblick, super Essen!

Am Freitag trafen die restlichen Teilnehmer ein mit z. T. beachtlicher Anreise: aus München und der Schweiz. Treffpunkt am Nachmittag war das Oldtimermuseum „Zylinderhaus“ mit einer eindrucksvollen Sammlung deutscher Oldtimer: einer Reise durch 90 Jahre deutscher Automobilgeschichte. Die Mitglieder unserer Clubs wissen eins jetzt mit Sicherheit: Wir haben nichts falsch gemacht!

Da sich die meisten Teilnehmer schon seit Jahren kennen, kam zum Abendessen im Hotel gleich eine gute Stimmung auf. Nach vierjähriger Bauzeit waren wir die ersten Gäste im Deinhard's. Es ist aber noch lange nicht zu Ende gebaut, dazu später mehr. Am Samstag hatten wir ein strammes Programm vor uns (Gesamtstrecke 220 km!), sodass ich einen leicht autoritären Ton einschlug, um im Zeitplan zu bleiben. Alle gehorchten brav!

Wir hatten eine eigene wunderschöne Tiefgarage, in der Punkt 9:00 Uhr der Startschuss fiel. Gestartet wurde in 5er-Gruppen im Minutentakt, damit das Roadbook auch zum Einsatz kam und bei den Aussicht-Stopps auf dem Weg zur Loreley genügend

Parkraum zur Verfügung stand. Entlang der Mosel, auf „alfa-gerechten“ kurvigen Strecken tauchten wir in den schattigen Hunsrück ein, mit all seinen Höhen und Tiefen. Dann ging alles ganz schnell: nichts ahnend nach der Durchfahrt des Weinörtchens Bacharach hatten wir plötzlich den „Vater Rhein an unserer rechten Seite.

Pünktlich erreichten alle Teams unser Mittagsziel: Das Restaurant „Maria Ruh“ mit eindrucksvollem Blick auf die Rheinschleife und den berühmten Berg, auf dem einst die blonde Loreley die Seeleute ins Unglück stürzte. Wer schon einige hundert Meter zuvor einen Abstecher zum Aussichtspunkt „Günderodehaus“ gemacht hatte (beliebte Kulisse für Heimatfilme), sah den Rhein dann zwar aus der gleichen Perspektive, aber in völlig neuer Kulisse.

Nach einer zünftigen Brotzeit führte uns die Strecke zurück an die Mosel nach Traben-Trarbach, nördlich von Bernkastel-Kues. Wir folgten dem Moseltal, geschmückt mit frischem Grün der Weinstöcke, ins Kloster Machern nahe dem Ort Zeltingen. Hier begrüßte uns die „Seele des Klosters“, Frau Fischer, die professionell unsere Fahrzeuge in die richtige Parkposition dirigierte. Danach verschaffte uns Frau Fischer in der Kapelle des Klosters, in dem auch Hochzeitszeremonien stattfinden, einen Überblick über Geschichte und Bedeutung der Abtei. Nach diesem Geschichtsstündchen gab es vielseitige Möglichkeiten des Zeitvertreibs: Spaziergänge im Klostergarten, Eis und Kuchen und ein oder mehrere Getränke im Klostercafé oder ein Besuch im Spielzeugmuseum. Frau Fischer hatte hier das rote 2600er-Modell versteckt. Ein Handy-Beweis genügte für eine Ehrenurkunde des Museums mit lebenslangem freien Eintritt!

Zurück im Hotel wurden wir mit einem Sektempfang begrüßt und Michael Willkomm, der Kreateur des Deinhard's, hielt einen „kurzen" Vortrag über die Konzeption und Realisation seines Projekts „Deinhard's". Kein „Schnickschnack" ist seine Devise. Deinhard's in der Altstadt von Bernkastel ist kein normales Hotel, sondern der Treffpunkt für Kunst, Kultur, Genuss und Unterhaltung. Michael (Kathrin und ich kennen ihn seit 40 Jahren) hält Verbindungen zu zahlreichen Kunstakademien und gibt Studenten die Möglichkeit, ihre Arbeiten im Hotel zu präsentieren. Im Keller ist ein Sektmuseum geplant, das Motto für Michaels Projekt lautet: erleben, wohnen, genießen – neues Interieur in historischen Mauern aus dem 17. Jahrhundert.

Natürlich wird es im Deinhard's auch mehrere Restaurants, Bars, Ausstellungsräume und einen Wellnessbereich geben, sagte Michael Willkomm am Ende seiner Einführung. Anschließend überreichte ich zwei Bildbände: „Millenove, Alfa Romeo 1900 und „La Passione, Alfa Romeo 6C 2300 - 6C 2500 unseres Gastteilnehmers Jürgen Döhren, begleitet von Birgit Döhren. Michael stellte beide Bände andächtig in die Regale der Eingangshalle. Jürgen hat mit beiden Bänden den ersten Platz in Deutschland belegt! Meine Wenigkeit wirkte im 6C-Buch durch zahlreiche Fotografien mit. Nach all diesen Informationen und Formalitäten wurde endlich das lang ersehnte Gourmet-Menu serviert, natürlich mit leckeren Moselweinen.

Am Sonntagmorgen konnte, wer es nicht so eilig hatte, an einer zweistündigen Führung durch das zweitausendjährige Trier teilnehmen. Herr Jonas zeigte uns architektonische Meisterwerke römischer Baukunst und die idyllische Innenstadt mit historischen Fassaden. Im Innenhof des Palais Kesselstatt hatten wir unsere „Schätzchen" sicher geparkt. Hier befindet sich auch die gleichnamige Weinstube, wo wir gestärkt mit einer „Winzervesper" die Reise gen Heimat antraten.

Mein großer Dank geht an Ilona Jung und Andreas Heidingsfelder, sowie der gesamten Mannschaft des Deinhard's, die trotz widriger Umstände uns alle Wünsche von den Augen abgelesen haben. Und natürlich auch an unsere Teilnehmer von weit und fern, die mit Begeisterung und Freude zu einem harmonischen Wochenende beigetragen haben.

Lieben Dank!
Euer Michael Tessmann

DAS BERLINA-ABENTEUER GEHT WEITER/TEIL 3

Die Fortsetzung einer (Leidens-) Geschichte, wie sie nur vom Leben mit einem Alfa Romeo geschrieben werden kann.

Von Günter Mischka

KAPITEL 13

...weiter im Text.

Übrigens nur zur Klarstellung: Ich habe mich schon längst davon verabschiedet, die Restaurierungsarbeiten nach irgendeinem Plan oder nach einer geordneten Reihenfolge zu erledigen. Es gibt viel zu viele Hindernisse und Unwägbarkeiten, die dem entgegenstehen ...

Immerhin ist das Lenkrad fertig und wieder an Ort und Stelle. Aus einem Stück Karosseriepappe habe ich die Seitenverkleidung im Fußraum vorne links angefertigt. Leider fehlt mir für die Seitenverkleidung ein passendes Stück Teppich, welches ich mir noch besorgen muss. An dieser Seitenverkleidung ist der Öffner der Motorhaube befestigt, weshalb der Haubenzug angepasst und eingestellt werden musste.

Vorsichtshalber habe ich – wie bei den anderen Alfas auch – noch einen zweiten Haubenzug am Schloss angebracht, der im Notfall von der Wagenunterseite aus erreichbar ist. Dann hab ich noch zwei Türgriffe eingebaut. Nur zwei? Ja, denn leider fehlt ein Türgriff für die Beifahrerseite. Aber auch die auf der Fahrerseite waren unvollständig, denn es fehlte ein Drücker. Diesen Drücker konnte ich aber aus einem Türgriff eines anderen Alfa-Modells auf den der Berlina umrüsten.

Ach ja, die Stoßdämpfer ... bis heute habe ich noch keine auf die Berlina-Hinterachse passenden Stoßdämpfer gefunden! Ich trage mich mit dem Gedanken, die alten Stoßdämpfer aufbereiten zu lassen. Obwohl sich das sicher ziemlich schwierig gestalten wird, weil die Druckkammern nicht verschraubt, sondern verpresst sind und daher nicht so einfach geöffnet und wieder verschlossen werden können. Aber wenn ich keine neuen finden kann, muss ich wohl zum Fachbetrieb um die Ecke und denen mein Problem schildern. Wenigstens passen die vorderen und sind auch schon drin, auch wenn es mal wieder mit etwas Mühe verbunden war ... und heute habe ich mir die Kardanwelle vorgenommen. Sie war eines der vielen Fehlteile und war in dem Teilepaket enthalten, welches mir ein Clubkollege aus Norddeutschland gebracht hatte. Die Welle war augenscheinlich in gutem Zustand, trotzdem habe ich ihr ein neues Kardanwellenlager und ein neues Kreuzgelenk spendiert. Jetzt liegt sie einbaufertig im Regal und wartet auf ihre Verwendung.

Irgendwie gerät das Projekt im Moment etwas ins Stocken, heute ist schon wieder Freitag und ich habe das Gefühl, nicht wirklich ein Stück weiter gekommen zu sein. Aber im Moment klemmt es in allen Bereichen. Die vorhandenen Türdichtungen sind nicht mehr zu gebrauchen, ein Ersatz muss erst noch beschafft werden. Hierzu habe ich vor mehr als einer Woche bei AFRA in Mailand angefragt, aber bisher noch keine Antwort erhalten. Dasselbe gilt für SMORA, dem italienischen Hersteller der Stoßdämpfer. Offenbar sind die Italiener alle noch – oder wieder – im CORONA-Lockdown. Bin mal gespannt, wie sich das mit Padua entwickelt. Es sind jetzt noch vier Wochen bis zum Beginn der Messe. Laut Messegesellschaft soll die Messe wie geplant stattfinden. Wenn Padua ausfällt, muss ich zusehen, wie ich zu den Chromteilen und der Innenausstattung für meine Berlina komme. Schlimmstenfalls muss ich dann bis Ende Februar warten, dann kommt Stefano von der Tappezzeria Fausto nach Stuttgart zur Retro Classic – wenn die Retro Classic stattfindet ... oder ich mache eine kurze Reise nach Avezzano bei Rom und hole mir die Teile selber ab.

Und wieder mal ist Freitag, heute der 25.9.2020, und heute hab ich mich nur mit „Kleinigkeiten" beschäftigt. Angefangen mit dem Anbau der Seitenblinker, weiter mit dem Einbau des Scheibenwischermechanismus und dann noch die beiden Signalhörner. Natürlich habe ich auch alle angeschlossen, einschließlich der vier Scheinwerfer.

Überall klemmt es mit der Teileversorgung, weshalb ich mich weiter mit „Kleinigkeiten" beschäftige. Ich nehme nochmal die Armaturenbrettabdeckung ab, um schon mal das Zündschloss auszubauen. Hein Brand wird mir ein neues schicken – mit passendem Schlüssel. Dann habe ich alle Stirnwand-Durchführungen ausgebaut, gereinigt und wieder abgedichtet und montiert. Am Sicherungskasten wurden alle Kabel abgenommen (vorher gekennzeichnet!), dann die Kontakte gereinigt und alles wieder angeschlossen.

Und leider muss ich mal wieder das Thema Stoßdämpfer aufwärmen. Ein engagierter Mitarbeiter im Fachbetrieb

bei meiner Garage um die Ecke hat einen von den Abmessungen passenden Stoßdämpfer gefunden und bestellt. Lieferzeit ca. 2–3 Tage. Das war vor zwei Wochen – und die sind immer noch nicht da!

Gestern war ich in Augsburg und habe den Kühlergrill und die Rückleuchten vom Galvaniseur geholt. Die Firma hat, wie vorher abgesprochen, an den Teilen die Chromschicht entfernt, sodass jetzt das nackte Metall zum Vorschein gekommen ist – und leider auch einiges an Lochfraß im Spritzguss. Jetzt müssen die Teile so geschliffen werden, dass wieder ein neuer Chromauftrag möglich ist – eine Sch...arbeit, die ich in Heimarbeit erledigen werde.

Man kann's kaum glauben, heute kam der Anruf vom Fachbetrieb um die Ecke: Die Stoßdämpfer sind da! Und weil ich gerade zufällig in der Garage war, bin ich natürlich sofort hingegangen und habe sie abgeholt und auch gleich eingebaut. Im Vergleich zu den alten Stoßdämpfern scheinen die neuen etwas „zierlich". Aber ein Zug- und Drucktest im ausgebauten Zustand zeigt gegenüber den alten keinen Unterschied. Bin gespannt, wie es sich dann im Fahrbetrieb zeigt.

KAPITEL 14
Warten auf Padua

Stefano von der Tappezzeria Fausto hat mit der Restaurierung der Sitze angefangen und mir vom Beginn der Arbeiten ein paar Fotos geschickt. Wie es scheint, ist das Innenleben der Sitze im selben Zustand wie bei der Armaturenbrettabdeckung: alles tot! Der Schaumstoff ist nur noch in Fragmenten vorhanden, der Rest rieselt als mehr oder weniger feiner Staub unter dem Stoffbezug heraus.

Es sind jetzt noch zwei Wochen bis zur Messe in Padua. Bis dahin werden die Sitze hoffentlich fertig werden. Und Stefano wird schon wissen, was zu tun ist. Heute kam auch wieder eine Nachricht von der Messe. Die Vorbereitungen laufen auf Hochtouren. So wie's aussieht wird die Messe auf jeden Fall stattfinden. Ich werde mich in Padua auf die Dinge konzentrieren, derentwegen ich dahin fahre. Damit ich nichts vergesse, habe ich mir eine Liste mit den Anlaufstellen geschrieben, die ich besuchen möchte:

Autotappezzeria Fausto (Avezzano bei Rom), Galvanica Partenopea (Neapel), Ilsorpasso (Florenz), AFRA (Mailand) und Paolo Galafassi von Classicvintagecar (Rolo - Reggio Emilia). Sie haben alle ihre Messestände im Bereich der Hallen 7 und 8, sodass die Entfernungen nicht allzu groß sind. Hoffentlich kommt nicht doch noch etwas dazwischen. In einer Woche will ich nach Padua fahren. Leider nimmt die Corona-Pandemie inzwischen deutlich an Fahrt auf und die Berichte und Maßnahmen überschlagen sich. Beinahe alle unserer Nachbarländer gelten inzwischen als Risikogebiete, in Italien sind es die Regionen Kampanien und Ligurien.

Ich habe noch immer die Hoffnung, nach Padua fahren zu können – und wenn's nur eine Ein-Tagesreise werden sollte. Aber ich brauche dringend die verschiedenen Berlina-Teile. Ansonsten kann ich meinen Plan, die Berlina im Frühsommer 2021 wieder auf die Straße zu bringen, komplett vergessen.

Trotz der bedrückenden Situation habe ich in dieser Woche ein paar Dinge erledigen können. Nachdem jetzt endlich die Stoßdämpfer hinten drin sind, konnte ich die Abdeckungen der oberen Stoßdämpferbefestigungen wieder anbringen. Zur besseren Dämmung habe ich aus der Gummimatte wieder Dichtungen geschnitten und damit die beiden Deckel unterlegt.

Das neue Zündschloss ist auch angekommen, zusammen mit einer rechten Blinker/Standlichteinheit und einem Gebläsekasten mit Ventilator für die Heizung. Hier fehlen mir allerdings noch immer wichtige Teile, um die Heizungsanlage zu komplettieren. Eine Überraschung waren die beiden Glaskörper für die Innenbeleuchtung. Ich hatte nicht mehr damit gerechnet, diese noch zu bekommen. Umso mehr habe ich mich darüber gefreut!

Den Unterdruckbehälter für den Bremsservo habe ich komplett entlackt, dann grundiert und mit schwarzem Lack neu lackiert. Der sitzt jetzt auch wieder dort, wo er hin gehört. Genauso wie der Bremsservo. Der war eines der ersten Ersatzteile,

welches ich für die Berlina angeschafft und überholt habe. Die Bremsleitungen vom Servo zum Hauptbremszylinder und zum Bremsleitungsverteiler habe ich auch neu gemacht. Jetzt sieht alles wieder sauber aus.

Übrigens habe ich an meiner Berlina ein neues Wunderreinigungsmittel ausprobiert. Damit kann man ohne Wasser den Lack reinigen und gleichzeitig konservieren. Hat meines

Erachtens ganz gut funktioniert, das Auto ist sauber und der Lack hat einen tiefen Glanz. Zudem habe ich ihr eine passgenaue Schutzdecke spendiert, die sie vor Staub und Kälte schützen soll ...

Heute, am 25.10.2020 bin ich nach einer dreitägigen Reise von Padua wieder zu Hause angekommen. Es war nicht so wie die Jahre zuvor. Deutlich weniger Menschen besuchten die Messe und in den Hallen waren viele Stellflächen leer geblieben. Trotzdem hat für mich alles wie geplant geklappt. Gleich morgens habe ich Stefano von der Tappezzeria Fausto in Halle 7 besucht. Dort waren die Sitze und die Türverkleidungen für meine Berlina bereits zur Abholung bereitgestellt.

Stefano hat mich dann auch gleich zur Halle 14 begleitet, wo die Galvanica Partenopea ihren Stand hatte. Hier glänzten Stoßstangen und Zierleisten und viele andere Chromsachen, darunter auch diejenigen für die Berlina. Ganz nebenbei fand ich auf der Messe noch einen Deckel für den Sicherungskasten, einen Behälter für die Bremsflüssigkeit, ein Paar Türgriffe (mit Drücker und Schloss!) und noch andere Kleinigkeiten. Also alles in allem war ich glücklich und zufrieden mit dem Ergebnis.

... FORTSETZUNG FOLGT

ERINNERUNGEN EINES ZEITZEUGEN

Im Rahmen der diesjährigen Alfa Classic Wachau lernte unser Autor Günter Mischka Dot. Sergio Fizzotti kennen. Die beiden kamen ins Gespräch. Was Dr. Fizzotti, dem Berlina-Besitzer Mischka erzählte, konnte dieser kaum glauben. Hier eine kurze Zusammenfassung:

„Anfang der 1960er-Jahre habe ich bei Alfa Romeo in Mailand, damals noch in Portello angefangen. Ich war etwa sechs Monate im Büro, als ich das Angebot bekam, als Außendienst-Beauftragter für das Geschäftsgebiet Norditalien zu arbeiten. Hier sollte ich speziell die in Kürze herauskommenden 2600er-Modelle in den Markt bringen. Ich habe das Angebot gerne angenommen. In dieser Eigenschaft habe ich zuerst die in meinem Geschäftsgebiet befindlichen Alfa Romeo Vertragshändler besucht und denen die ersten 2600er als Vorführwagen zur Verfügung gestellt. Natürlich musste ich danach auch regelmäßig kontrollieren, ob sich diese Wagen noch bei den Händlern befanden, denn schließlich handelte es sich schon damals um sehr teure Luxuswagen. Später dann habe ich auch die Direktoren größerer Firmen besucht, um denen unsere 2600er, im Besonderen die Berlina, als repräsentativen Geschäftswagen vorzustellen. Und weil schon damals in Italien deutsche Luxusfahrzeuge bei den Direktoren sehr beliebt waren, musste ich mir schon was Besonderes einfallen lassen, um deren Aufmerksamkeit zu bekommen. Deshalb habe ich Nino Farina, einen in der Zeit sehr bekannten Rennfahrer angestellt. Dieser war dann mit mir in einer 2600er Berlina – übrigens in der gleichen Farbe und Ausstattung wie Deiner – unterwegs. Die von uns besuchten Kunden waren bei den Probefahrten mit Nino am Steuer sehr beeindruckt, trotzdem ist es uns sehr schwer gefallen, das Auto zu verkaufen. So ist die Berlina, trotz allen Bemühungen immer eine seltene Erscheinung geblieben, die hauptsächlich nur an Behörden und Ministerien verkauft werden konnte. Ich freue mich sehr, ein solches Fahrzeug heute wieder sehen zu können, da kommen schöne Erinnerungen auf, vielleicht ist dein Wagen ja sogar einer von denen, mit dem ich damals unterwegs war ...“

HERBSTAUSFAH

30. SEPTEMBE

RT IM SAUERLAND

R – 3. OKTOBER 2022

Wir haben es tatsächlich geschafft, 2022 wieder zwei Ausfahrten durchzuführen. Nach längerer Abstinenz ist in diesem Jahr also wieder Normalität eingekehrt. Zur Herbstausfahrt hatte Dr. Stephan Epping ins Sauerland eingeladen.

Die Ausfahrt fand vom 30.09. bis zu dem Feiertag am 3.10.2022 statt, sodass am Samstag und Sonntag zwei Tage für Ausfahrten zur Verfügung standen. Unser Quartier bezogen wir im Welcome Hotel direkt am Hennesee. Dieses Hotel verfügt über einen sehr schönen Altbau im 50er-Jahre-Stil, an den der neue Trakt angebaut wurde.

Wir waren mit dem 2600er Sprint gekommen und bei der Ankunft trafen wir gleich einen Kollegen aus Konstanz.

Nach dem Abendessen begab sich der übliche harte Kern in die Bar „Zum Klabautermann", um den Abend ausklingen zu lassen.

Am nächsten Morgen starteten wir unsere erste Ausfahrt Richtung Winterberg. Dort herrschte zunächst einmal dichter Nebel. Den Astenturm konnte man vom Parkplatz aus kaum erkennen.

Nach einem kurzen Zwischenstopp fuhren wir dann zur Skisprungschanze Villingen. Dort findet immerhin im nächsten Winter ein Weltcup-Springen statt. Mit einem kleinen Bähnchen konnte man bis zum Fuß der Sprungschanze fahren und dann weiter mit einem Aufzug hoch auf die Schanze. Der Ausblick war durchaus imposant. Ich wäre dort nicht unbedingt heruntergesprungen. In dem benachbarten Restaurant gab es ein Mittagessen, während die Autos auf dem Parkplatz warteten.

Danach fuhren wir zum Besucherbergwerk Ramsbeck. Das Wetter hatte sich etwas gebessert, sodass dort zunächst wieder Benzingespräche stattfanden. Danach ging es dann mit der Grubenbahn unter Tage, wo wir eine interessante Führung erhielten. Nach diesem ereignisreichen Tag stärkten wir uns bei guter Stimmung beim Abendessen.

Am nächsten Morgen fuhren wir dann zunächst zur Diemeltalsperre. Hier war es schon beeindruckend, wie wenig Wasser in dem Stausee war. Michael Tessmann hatte seine mit Kamera ausgerüstete Drohne mitgebracht und machte einige Luftbilder.

Danach fuhren wir zum Schloss Arolsen. Dort konnten wir in den Schlosshof fahren und die Autos fotogen aufstellen. Michael Tessmann war wieder mit seiner Drohne dabei und machte tolle Luftbilder. Nach einer Schlossbesichtigung gab es im benachbarten Restaurant ein leckeres Mittagessen. Nach übereinstimmender Meinung haben wir selten so einen leckeren Leberkäse gegessen.

Danach fuhren wir individuell ins Hotel zurück. Als wir durch Brilon fuhren, sah ich aus den Augenwinkeln rechts tatsächlich einen Alfa-Händler mit Logo. Ich stieg natürlich sofort in die Bremse, um diesen näher in Augenschein zu nehmen. Was ich dort erblickte, war durchaus sehenswert. Es war einer der Händler aus der guten alten Zeit, bei dem sich auf dem Hinterhof Autos wie ein Alfa 156 im Renntrimm fanden. Wer also einmal durch Brilon kommt, sollte sich unbedingt das Autohaus Werb ansehen.

Von Detlev Segger

LIEBE CLUBFREUNDE,

als eines der letzten übrig gebliebenen Gründungsmitglieder möchte ich eine kurze Übersicht über die Anfangsjahre des 2000/2600 Clubs geben. Ich empfehle zur weiteren Information unser Kleeblatt 1/2014 mit Jubiläumsberichten zum Club! Euer Michael Hienzsch.

Alfa Romeo hatte zu Verkaufszeiten vom Alfa Romeo 2000 (102) kein eigenes Vertriebsnetz in Deutschland. 1958 hatte man mit NSU Neckarsulm (NSU-Prinz) eine Zusammenarbeit gestartet! Erst später, als die neue 4 Zylinder Giulia und Giulietta Baureihe erfolgreich war, haben sich vermehrt eigene Alfa Romeo Werkstätten gegründet. Die Baureihen 2000 (102) und 2600 (106) waren in diesen neuen Werkstätten meist unbekannt!

Ich selbst hatte mir 1969 als Student einen 2000 Spider (102) zugelegt. Das Fahrzeug und das Aussehen hat mich damals begeistert. Das Fahrzeug wurde in Aachen angeboten, hatte eine leichte Delle in der Fahrertür und fand keinen Käufer! Ich hatte solch ein Cabrio noch nie gesehen, auch im Düsseldorfer Raum nicht. Mein Fahrzeug war das einzige, welches Auto Reiff damals in Aachen verkauft hat. Immerhin gab es dadurch wenigstens ein Ersatzteilbuch von diesem Fahrzeug. Ich fuhr das Fahrzeug im Sommer, im Winter einen VW Käfer. Im Folgejahr wieder Fahrzeug angemeldet und direkt bei der ersten Fahrt Zylinderkopfschaden, undicht und starker Wasserverlust. Kein Problem, dachte ich, Zylinderkopf abgenommen, zu AR Reiff Aachen fahren und Dichtung kaufen. Pustekuchen – Dichtung haben wir nicht, müssen wir in Frankfurt bestellen, dauert eine Woche. Also warten, nach einer Woche gefragt, Dichtung ist nicht in Frankfurt, muss aus Italien kommen.

Resultat: Ich habe den gesamten Sommer keine Dichtung bekommen und mein Fahrzeug war umsonst angemeldet! In einem der nächsten Jahre habe ich einen kapitaleren Motorschaden an meinem Alfa gehabt. Damals haben wir die Alfas ja nicht als Oldtimer gefahren, sondern es waren Sportwagen. Entsprechend habe ich mich mit allen möglichen anderen Sportwagen angelegt und versucht der schnellste zu sein, aber der 2000 Spider war sehr schwer und der 4-Zylinder Gussmotor nicht leistungsfähig genug. Konsequenz: Der 2600 musste her. Eigentlich war damals kein Markt für die 2600 Fahrzeuge in Deutschland vorhanden. Wer solche Fahrzeuge fuhr, hatte irgendwie mit Italien zu tun und war ein Exot.

Es war gerade die Zeit, als die neue Generation der kleinen Giulia und Giulietta Baureihe in größerer Zahl verkauft wurde. Dies war der neue Ansatzpunkt für die Firma Alfa Romeo, daran wurde auch noch verdient und viele neue Alfa Romeo Werkstätten entstanden. Der 2600 war wenig verkauft worden und für Alfa Romeo kein Thema mehr. Die meisten neuen Werkstätten hatten noch nie etwas vom 6-Zylinder Reihenmotor gehört. Die Ersatzteilsituation für die 102 und 106er war daher katastrophal – man kann sich das heute gar nicht mehr vorstellen.

1973 erfolgte der Aufruf von Dr. Simon zur Clubgründung in der am AMS 07/1973.

Zunächst wurde jährlich ein Treffen auf der Burg Guttenberg durchgeführt. Man freute sich auf die Gespräche mit Gleichgesinnten und konnte Probleme austauschen. Damals waren fast alle Mitglieder notgedrungen Schrauber und kannten ihre Fahrzeuge entsprechend gut. Genau erinnere ich mich noch an Gründungsmitglied Wienhold, der hatte z. B. immer einen Hammer dabei, der hinter den Sitzen lag. Auf meine Frage, was das solle, sagte er mir, den brauche er, wenn die Benzinpumpe streikt und sich verklemmt hat. Dann werde dagegen geklopft und meist

laufe die Pumpe dann wieder. Dies war typisch für die damalige Zeit. Man konnte nicht mal eben eine neue Benzinpumpe kaufen. Bei AR gab es die schon nicht mehr!

Damals gab es kein Internet, wo man heute mal kurz nachsehen kann, welches Auto denn auch so eine Pumpe hat oder wo kann man so eine bekommen kann!

Es gab keine Handys. Wenn man mit dem Alfa liegen blieb und das passierte häufiger, hatte man entsprechende Probleme. Zunächst musste man ein Telefon finden! In der Stadt ging das noch ganz gut – unterwegs oder auf der Landstraße musste man erst mal bis zum nächsten Haus laufen. Dort musste man Glück haben, dass es dort ein Telefon gab und man Hilfe anfordern konnte.

Wer aber einmal den 2600-Reihenzylinder gesehen hat und diesen Motor verglichen hat mit den damals in Deutschland vorhandenen Reihenzylindern von anderen Marken, musste einfach begeistert sein. Diese gesamte Alu-Konstruktion, nicht nur Zylinderkopf aus Alu, sondern auch der Block aus Alu, ich war einfach begeistert. Dazu diese Vergaserbatterie – Einspritzer-Motoren gab es sowieso noch nicht.

Wir haben auch alles selber gemacht, haben entsprechend die Motoren zerlegt und kennengelernt, haben auch öfter Fehlerquellen entdeckt. Außerdem haben wir gelernt, mit dem Motor umzugehen. Langsam warmfahren und erst nach längerer Warmphase höher beschleunigen.

Das Hauptproblem war die Karosserie bzw. der Rost an den Fahrzeugen. Als die Fahrzeuge verkauft wurden, gab es im Winter noch Salz auf den Straßen. Nicht alle Fahrzeuge wurden nur im Sommer gefahren. Eine Hohlraumversiegelung gab es damals nicht, auch der Unterbodenschutz war nicht vollständig. Außerdem war die Konstruktion vorsichtig gesagt nicht optimal. Die Türen des Spiders hatten keine Ablauflöcher. In den Falzen für die Türdichtung des Spiders waren Löcher für die Befestigungsschrauben der Zierleiste unter der Tür. Dort lief munter das Wasser in die Türschweller und von dort konnte es nicht wieder herauslaufen! Es gab daher nach gewisser Zeit keinen Spider, dessen Schweller nicht hinüber waren!

In der Anfangszeit gab es privat auch keinerlei Fahrzeugunterlagen. Ersatzteilbücher wurden von den Werkstätten wie Heiligtümer behandelt. Immerhin wurde mir nach einigen Monaten bei Auto Reiff in Aachen mal das Ersatzbuch auf der Theke herübergeschoben und ich durfte selbst darin blättern. Später gelang es mir, das Buch mal an einem Wochenende auszuleihen (es gab absolut kein weiteres derartiges Fahrzeug im ganzen Umkreis!). Dann wurden für Clubmitglieder die ersten Kopien angefertigt (glücklicherweise gab es damals hier in der Hochschulstadt Aachen schon Kopierer!)

Die Clubleitung hat damals versucht, die Ersatzteilsituation zu erleichtern. Es wurden z. B. Zylinderkopfdichtungen und komplette Dichtungssätze besorgt. Nach einigen Jahren gab es verstärkt Probleme mit Lenkgetrieben. Nach Anfangsschwierigkeiten haben wir damals eine gute Reparaturmöglichkeit in der Schweiz gefunden. Fritz Laufenberg hat einen Motor aufgebaut – mit Mercedes-Kolben. Vorteil: Es konnten alte verschlissene Laufbuchsen verwendet werden, da diese sowieso aufgebohrt wurden, und die Leistung lag deutlich höher. Damit ist er ewig gefahren. Es gab auch immer große Diskussionen über die originalen Solex 44PHH Vergaser. Ich habe nie Probleme damit gehabt und war immer sehr zufrieden. Durch Kontakte mit Brasilien ergaben sich Informationen über den Alfa Romeo Rio. Später wurden dann auch in Deutschland Produktionsreste davon verkauft. Viele Teile konnten wir beim 2000 (102) verwenden. Es gab dort auch ein Servo-Lenkgetriebe, welches bei unseren Fahrzeugen passt.

Obwohl es kein Internet gab, haben sich sehr viele internationale Kontakte ergeben. Die entstehenden Oldtimertreffen am Nürburgring haben viele zusätzliche Kontakte ergeben. 1982 hat Alfa Romeo den 10. Oldtimer Grand Prix Nürburgring gesponsert, mehrere Autotransporter mit

Oldtimern aus Italien heraufgefahren – ein tolles Treffen. Ich habe damals bei einem Schaulaufen mit meinem silbernen 2600 Spider und Startnummer 24 teilgenommen. 1985 haben wir in der Eifel das 1. Europatreffen durchgeführt und mehrere Fahrzeuge aus den Niederlanden waren dabei. Wir hatten teilweise über 50 % Mitglieder aus dem Ausland (z. B. Österreich, Schweiz, Niederlande, Belgien, Dänemark, Schweden, Finnland, England). Später hat sich ein eigener Club in der Schweiz gegründet. 1990 hat Alfa Romeo zum 80-jährigen Firmenjubiläum die Euro Trophaeum ausgerichtet. Während eines ganzen Monats fuhren 80 Fahrzeuge durch Länder Europas. Eine tolle Reise mit sagenhaften Erlebnissen, wir haben damals mit der 2600 OSI Berlina teilgenommen.

Im Club haben wir versucht, mindestens ein Treffen im Jahr durchzuführen, damit der Kontakt erhalten blieb. Anfangs waren dies die berühmten Treffen auf Burg Guttenberg am Neckar, später haben wir Clubmitglieder gebeten, ein Treffen in ihrer Region durchzuführen. Dies war sehr erfolgreich und wir haben sehr schöne Treffen erleben können, sowohl in Deutschland, aber auch in der Schweiz, den Niederlanden und auch in Finnland.

Inzwischen ist Internet Standard, alles ist international vernetzt. Kontakte zu anderen 2000/2600 Besitzern sind auch außerhalb der Clubs möglich. Wenn Probleme mit dem 2600 Alfa auftauchen, fragt man Google und bekommt eine Antwort. Es hat noch nie so viele Nachfertigungen für unsere Fahrzeuge gegeben wie heute. Ersatzteilhändler haben sich auf unsere Fahrzeuge spezialisiert – die Ersatzteilsituation war noch nie so gut!!!

Die 2000/2600 Fahrzeuge sind inzwischen eindeutig Oldtimer geworden.

Bedingt durch mein Alter fahre ich weniger Oldtimer. Moderne Autos sind komfortabler und leichter im heutigen Verkehr zu bewegen. Heutiger Autobahnverkehr ist nicht für Oldtimer geeignet, insbesondere der 2600 Alfa verträgt keinen Stau. Selbst mit eingebautem Kenlow-Zusatzlüfter ist ein Stau eine Qual. Dies musste ich zuletzt 2018 erleben auf der Reise nach Como mit dem 2600 OSI. Mit Müh und Not bin ich in Como angekommen, nachdem der obere Kühlschlauch Wasser herausgespritzt hatte und der gesamte Motorraum versaut war und entsprechend alles stank. Der herbeigerufene Monteur einer Alfa-Werkstatt urteilte: Motor-Totalschaden, keine Ersatzteile, keine Reparatur möglich.

Aber auch das ist heute kein Problem mehr: Den ADAC mit dem Handy informiert, der Abschleppdienst bringt das Auto nach Hause, ein Leihwagen wird gestellt. Zu Hause habe ich festgestellt, dass nur ein neuer Wasserschlauch oben notwendig war! Motor säubern, Kompression gemessen, überall ok, Fahrzeug fährt wieder einwandfrei! Aber ärgerlich war es trotzdem!

Ich wünsche den Mitgliedern weiter schöne Ausfahrten, immer ein einsatzbereites Handy und eine gute Versicherung.

Von Michael Hienzsch

ANKÜNDIGUNG

JUBILÄUMS-AUSFAHRT 2023

KRAICHGAU, SINSHEIM, HEIDELBERG, LADENBURG
18.–21. MAI 2023

PROGRAMM

DONNERSTAG, 18.5.2023:

- Anreise und Abendessen im Hotel Sinsheim.

FREITAG, 19.5.2023

- Ausfahrt nach Ladenburg mit Mittagessen
- Besuch des Benz Museums, Benz Garage
- Spaziergang durch Ladenburg, wo Elke Pühler als ehemalige Stadtführerin einiges vorstellen wird
- Abends Weinprobe in der Besenwirtschaft-Angelbachtal (eher Imbiss als feudales Abendessen)

Die Kosten für die Essen und Eintritt sind im Nenngeld enthalten.

SAMSTAG, 20.5.2023

- Ausfahrt in den Odenwald
- Mittagessen und Besichtigung des Salzbergwerkes Bad Friedrichshall (Kosten sind im Nenngeld enthalten)
- **18.30 Uhr Jahreshauptversammlung im Hotel Sinsheim**
- Anschließend Gala-Menue im Hotel Sinsheim (Der Club übernimmt für Clubmitglieder und „Anhang“ am 20.5.2023 die Kosten des Gala-Menues)

SONNTAG, 21.5.2023

- Abreise
  (Wer noch Zeit und Lust hat, kann natürlich noch in das Auto und Technik Museum gehen)

ÜBERNACHTUNG

Es sind im Hotel Sinsheim am Technik Museum,
In der Au 25, 74889 Sinsheim, Telefon 07261-40640,
30 Zimmer reserviert:

Einzelzimmer € 124,– (Preis pro Zimmer incl. Service-pauschale Frühstück, Parkplatz, Internetnutzung)

Doppelzimmer € 149,00 (Preis pro Zimmer incl. Service-pauschale Frühstück, Parkplatz, Internetnutzung)

Die Zimmer sind bis zum 15.2.2023 reserviert. Bitte unter dem Stichwort „Alfa Romeo“ die Zimmer selbst buchen.

ANMELDGUNG

JUBILÄUMS-AUSFAHRT 2023

KRAICHGAU, SINSHEIM, HEIDELBERG, LADENBURG

18.–21. MAI 2023

CLUB ALFA ROMEO 2000/2600

50 1973/2023 Club 2000·2600 Alfa Romeo ·1973· JUBILÄUMSAUSFAHRT

TEILNEHMER:

1. PERSON:

2. PERSON:

3. PERSON:

TEILNEHMENDES FAHRZEUG:

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

Im Hotel „Sinsheim" sind 30 Zimmer geblockt. Bitte bis zum 15.2.2023 selbst unter der Angabe „Alfa Romeo" reservieren.

OPTIONALE SONDERAKTION:

☐ **Ja,** ich möchte das Technik Museum Sinsheim am Sonntag, dem 21.5.2023 mit einer Vorführung im IMAX 3D Kino besuchen (18,– € pro Person = Sonderpreis).

Name Fahrer/in:	Name Beifahrer/in:
E-Mail und Telefonnummer	E-Mail und Telefonnummer
Ort/Datum	Ort/Datum
Unterschrift	Unterschrift

Das Nenngeld beträgt 100,– € pro Person. Darin enthalten ist:
Mittag- und Abendessen mit Weinprobe am Freitag, Mittagessen am Samstag, sowie alle anfallenden Eintrittspreise. Für Club-Mitglieder und deren Partner wird das festliche Abendessen am 20.5.2023 übernommen. Für Nicht-Mitglieder fallen diese Kosten zusätzlich an.

Bitte Anmeldung zurücksenden an: Manfred Knaus (**m.knaus@freenet.de,** Telefon: 0176-47378522) mit Kopie an Jürgen Deckert (**jrd@wagner-apotheke.de,** Telefon: 0172-2551013)

Nennungsschluss 15.2.2023