KLEEBLATT

Das Magazin des Clubs Alfa Romeo 2000/2600

Dezember 2020

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

Inhalt

3 Grußwort des Vorsitzenden
4 — 7 Schwarz-Weiß
8 — 11 Schlafende Schönheit
12 — 17 Restaurierung diverser Alfa 102/106
18 — 21 Rendezvous mit dem Schicksal
22 — 27 Vergaserumbau Solex—Weber
28 — 29 Herbsttreffen — Alfa Classic Wachau 2020
30 — 35 Ligurien erkunden
36 — 39 2600 Berlina — Selten ist noch zu viel
40 — 41 Buchbesprechung
42 — 45 Das Berlina-Abenteuer
46 Die besten Autobücher 2020
47 Ankündigung der Frühjahrsausfahrt 2021
48 Anmeldung zur Frühjahrsausfahrt 2021

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
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, Jennifer Frank, 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 – 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!

Wir blicken auf ein sehr schwieriges Jahr zurück. Covid-19 hat vielen Menschen gesundheitlich und wirtschaftlich große Probleme bereitet. Leider ist auch nicht abzusehen, wie lange das tägliche Leben mit den zahlreichen Beschränkungen noch davon bestimmt wird.

Auch unser Hobby, die Oldtimerei, ist davon nicht verschont geblieben. Die Ausfahrten, die Oldtimermessen und die Treffen wurden alle ohne Ersatz abgesagt. Daher freue ich mich umso mehr, dass wir eine Planung für die Frühjahrsausfahrt 2021 haben. Die Anmeldung dazu findet Ihr im Heft. Wir können nur hoffen, dass uns Covid-19 nicht wieder einen Strich durch die Veranstaltung macht.

Unser Club hat zur Zeit 86 Mitglieder. Auch in diesem Jahr haben einige Clubmitglieder ihre Fahrzeuge verkauft und sind ausgetreten, aber es gibt erfreulicherweise auch Neuzugänge, die ich recht herzlich begrüßen möchte: Dr. Percin Ayanoglu (B), Thomas Axmann (D) und Georg Memmel(D). Ganz besonders freue ich mich, Behram Ardeshir als neues Mitglied begrüßen zu dürfen. Er ist unser erstes Mitglied in Indien! Er hat uns einen Bericht über seine Restaurierung des einzigen 2600 Sprints in Indien in diesem Heft geschrieben. Herzlichen Dank und herzlich willkommen!

Leider gibt es auch traurige Nachrichten. Dr. Friedrich Benthake ist Mitte des Jahres verstorben. Friedrich war langjähriger Vorsitzender und Gründungsmitglied des „Clubs klassischer Alfa Romeo Fahrzeuge e.V.“. Unserem Club war er ebenfalls sehr verbunden, nahm an vielen Ausfahrten teil und war stets ein kompetenter Ratgeber und Gesprächspartner. Er wird vielen von uns in guter Erinnerung bleiben.

Und noch einen weiteren Todesfall gibt es zu vermelden: Maximilian Sühs aus Münster ist viel zu früh und unerwartet verstorben.

Das Kleeblatt lebt und existiert durch das Engagement und die Berichte unserer Mitglieder. Trotz Covid-19 und dem Ausfall der Oldtimer-Veranstaltungen haben wir ein Kleeblatt mit zahlreichen und interessanten Berichten erstellen können. Ein großes Dankeschön den engagierten Mitgliedern für ihre Berichte, insbesondere Christian van Hüllen, der gleich drei Berichte geschrieben hat und Michael Tessmann, der uns wieder mit tollen Fotos für unser Clubmagazin unterstützt hat, vielen Dank euch beiden.

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 2021 mit vielen gefahrenen Alfa-Kilometern zu wünschen.

Bleibt gesund!

Euer Jürgen

SCHWARZ-WEISS!

Die Schwarz-Weiß-Fotografie ist um 1830 erfunden worden. Obwohl es bereits seit 1935 Farbfilme gab, begann sich die Farbfotografie erst in den 1960er Jahren durchzusetzen – zuerst in der Werbung, dann im privaten Bereich und später in der Pressefotografie.

Heute erlebt die SW-Fotografie in vielen Bereichen eine Wiederbelebung, besonders in der Foto-Art. Was viele Betrachter aber gar nicht mehr wahrnehmen: SW-Fotografie ist eine Form der Verfremdung. Farben inclusive der Helligkeitsabstufungen werden in Grautöne umgewandelt. Die Ablenkung durch Farben entfällt: ein dominantes Rot zum Beispiel wird zu dunkelgrau. Die abgebildeten Gegenstände werden auf ihre Form reduziert und die Komposition des Bildes leichter sichtbar.

Auf den folgenden Seiten sehen Sie einige Impressionen meiner Frühlingsausfahrt in den Taunus, aufgenommen Ende April 2020 mit meinem Handy.

Viel Spaß damit, Ihr Michael Tessmann

BELLISSIMA!

Schlafende

Schönheit

Bericht von Ralph Mantel
Fotos von Stefanie Schmidt

Zagato-Autos hatten und haben immer das Potenzial, bei Autoenthusiasten starke Gefühle auszulösen. Die Meinungen variieren zwischen hässlich und extrem schön. Es gibt keine Mainstream-Sichtweise zu Zagato-Autos. Du hasst sie, du liebst sie, du findest sie vielleicht interessant oder ungewöhnlich, aufregend oder verstörend. Es gibt viele Adjektive, die man verwenden könnte. Einige Leute wissen einfach nicht, was sie denken sollen, wenn sie einen Zagato sehen. Die auf der Rennstrecke geborene Mischung aus Leichtgewicht und Stromlinien kombiniert mit einer starken und markanten Designphilosophie, die Verbindung zwischen technischen und aerodynamischen Bedürfnissen und individuellem ästhetischem Charakter, brachte Autos mit Zagato-Karosserien hervor.

Der Alfa 2600 SZ ist eine solche Rasse. Insgesamt wurden 105 Autos gebaut, darunter fünf Prototypen. Derzeit sind rund 60 Autos auf der ganzen Welt bekannt. Nicht viele von ihnen sind auf der Straße zu sehen. Es scheint, dass die meisten von ihnen reine Sammlerautos sind und ihr Leben in der Garage ertragen, ohne gefahren zu werden. Das ist ein großer Fehler. Den Alfa zu fahren ist ein echtes Vergnügen.

Ein unkonventioneller Alfa

Aber dies ist ein Auto, das für sein bemerkenswertes Aussehen und sein unkonventionelles Design bekannt sein wird. Sein Designer Ercole Spada, geboren in Busto Arsizio in der Nähe von Mailand, ist einer der weniger bekannten, wenn auch wichtigsten Autodesigner.

Einer der Prototypen im Alfa Museum

Um 1960 begann der junge Ercole seine Arbeit bei Zagato, nachdem er die Technische Designschule in Mailand besucht hatte. Er wurde sehr bald Chefdesigner bei Zagato und war fast 10 Jahre dort. Zu seinen ersten Entwürfen für das Unternehmen gehörten der Aston Martin DB4GTZ, die Alfa Romeo Giulietta SZ und der weniger bekannte, auffällige Bristol 407GTZ. Spada begann um 1961 mit dem Entwurf des 2600 SZ.

Zu dieser Zeit entwickelte Alfa zwei Projekte, die leichte „Tubolare“ Giulia 1600 TZ und die Zagato-Interpretation der Alfa 2600-Produktlinie. Während die Giulia TZ1 für den Rennsport gedacht war und eine leichte Aluminiumkarosserie über einem Gitterrohrrahmen hatte, war der 2600 das sportliche Auto für die Straße.

Vielleicht nicht der beste Blickwinkel auf das Auto. Beachten Sie, dass es keine Kipphebel gibt, und das ist beabsichtigt. Kipphebel waren immer ein Rostfänger

Mit einer Stahlkarosserie war es schwerer als die Autos mit Aluminiumkarosserie, und tatsächlich erreichte der erste Prototyp nicht die gewünschte Höchstgeschwindigkeit von 240 km/h. Wenn man sich den Prototyp ansieht, findet man viele Ähnlichkeiten zwischen diesem Auto und dem TZ1.

Der Prototyp wurde nicht so Realität wie er war. Er wurde 1963 auf dem Turiner Autosalon gezeigt und es dauerte zwei weitere Jahre, bis das Design fertiggestellt war. Zwischen den ersten Prototypen und der endgültigen Version von 1965 änderte sich das Design erheblich. In diesem Fall war die verstrichene Zeit eine gute Sache, da der endgültige 2600 SZ seinen eigenen einzigartigen Stil entwickelte. Man sieht immer noch die Wurzeln beim TZ1, aber es ist nicht so offensichtlich.

Spadas seltsame Schönheit

Der 2600 SZ ist ein Auto, das es verdient, genau angeschaut zu werden. Die Form kommt nicht ins Spiel, wenn sie flüchtig in einer Garage oder auf kleinem Raum betrachtet wird. Seine Schönheit wird sich dort nicht entfalten. Es braucht Luft und Raum zum Atmen und Distanz zum Betrachter. Es wird Zeit benötigt, um die Sprache des Designers zu verstehen.

Die feinen Linien hinten, fast zart aussehend, mit ihrem gehackten Schwanz; vorne die niedrige, gefährliche

Haifischnase, kombiniert mit einem sinnlichen Grill und verführerischen Motorhaubenlinien. Es besteht eine komplexe Spannung zwischen sportlicher Aggressivität und einer unterschwelligen erotischen Note. Mid Century Modern inspiriertes Innendesign, organische, kurvige Formen und Oberflächen erinnern mich an die dynamischen Möbel und das Industriedesign von Joe Colombo. Der ultimative Geist der 60er Jahre ist in jedem Aspekt des Designs zu spüren.

Rücklicht verschmilzt mit der Skulptur des Kofferraums

Heute ist der 2600 SZ immer noch ein versteckter Champion oder ein „unbesungener Held", wie Maurizio Thiebat vor einigen Jahren in einem Artikel sagte. Viele Leute wissen es überhaupt nicht. Die Lancia Zagatos, die Giulia und Giulietta SZs und natürlich die Aston Martin GTZ sind viel bekannter und geschätzter. Der 2600 SZ ist ein Geheimnis, aber wie bei bestimmten Gemälden braucht seine Kunst Zeit, um einen mit seiner Kraft und Stärke zu fesseln.

Leben mit dem großen Z

Auf der technischen Seite sehen Sie den 6-Zylinder 2600 Alfa DOHC Motor. Als Meisterwerk des Motordesigns ist es geschmeidig und verhält sich sehr gut. Außerdem verfügt es über viel Drehmoment und Kraft. Technische Daten zeigen 145DIN PS bei 5900 U/min und einer Höchstgeschwindigkeit von 210 km/h. Das Auto ist mit einem Gesamtgewicht von 1140 kg nicht zu schwer. Die Beschleunigung ist im Handbuch nicht angegeben, aber ich habe mit meinem ungefähr 11 Sekunden von 0 bis 60 Meilen pro Stunde gemessen. Er ist mit drei Solex 44PHH oder drei Weber 45 DCOE9 Vergasern ausgestattet. Auf dem Auto hier haben wir die 44PHH. Der Solex kann ziemlich schwierig einzustellen sein, aber es sind fantastische Vergaser, wenn sie richtig eingestellt sind. Die Solex haben zwei Stufen. Die zweite Stufe beginnt bei etwa 4000 U/min durch Vakuumsteuerung aktiv zu werden. Es muss überprüft werden, ob die zweite Stufe ordnungsgemäß funktioniert, da sonst Leistungseinbußen und ein schlechtes Ansprechverhalten die Folge sind. Eine einfache Überprüfung besteht darin, den Motor mit 4000 U/min laufen zu lassen und dann den Luftfiltereinlass für einen kurzen Moment zu schließen. Die zweite Stufe sollte bei allen drei Vergasern aktiv werden, was leicht daran zu erkennen ist, dass sich die Vakuumhebel bewegen.

Wenn Ventilspiel, Zündung und Vergaser richtig eingestellt sind, spürt man überhaupt keine Vibrationen – der Motor läuft sanft und ruhig und leise, ohne zu zittern. Der 2600 SZ hat nicht die größte Beschleunigung, die ich je erlebt habe, insbesondere bei niedrigen Gängen. Aber er liefert Leistung, wenn sie benötigt wird. Es gibt kein Problem mit dem heutigen Verkehrsfluss und selbst auf deutschen Autobahnen fühlt man sich nicht unwohl. Es ist am besten, zwischen 3000–5000 U/min zu fahren.

Das Autofahren führt zurück in die 1960er Jahre. Die starre Hinterachse ist das, was man von dieser Zeit erwarten darf, sie hat die typische Hinterachsensteifigkeit in Kurven. Mit dem 2600 SZ möchte man immer schneller fahren. Es macht Spaß, mit höheren Geschwindigkeiten zu fahren. Ich habe es neulich auf der Autobahn auf ca. 180 km/h gebracht. Die Position des Fahrers ist das, was ich von einem 60er Auto erwarten würde. Die Sitze sind recht klein und befinden sich in der Nähe der Bodenplatten und bieten dennoch genügend Raum für Fahrer und Beifahrer. Ich bin 1,90 m groß und habe genügend Raum, obwohl sich meine Knie nahe am Armaturenbrett bewegen.

Selten: Zagato mit Solex-Vergasern – die meisten hatten 45er-Weber.

Alfa druckte ein umfassendes 300-seitiges Teilehandbuch für das Auto – sehr hilfreich. Das Benutzerhandbuch ist nicht groß, enthält jedoch die für die Wartung erforderlichen Informationen. Dort stellte ich fest, dass Alfa für die

Unterwegs im Stil der 1960er-Jahre

Zündung des Zagato einen statischen Vorschub von 3 Grad angibt, für die Berlina / Spider / Sprint jedoch 7 Grad. Ich habe meinen Motor auf 7 Grad eingestellt und er läuft viel besser!

Motor- und mechanische Teile zu finden, ist kein Problem, aber Karosserieteile sind eine große Sache. Ich kann mir keine Metallteile vorstellen, die erhältlich sind. Die Frontscheinwerfer stammen jedoch von Citroen, die Fahrtrichtungsanzeiger von NSU und auch viele weitere Teile finden sich bei anderen Fahrzeugen. Gummidichtungen für Fenster können in Italien zu einem vernünftigen Preis neu gekauft werden. Im Allgemeinen ist es möglich, diese seltene Schönheit ohne allzu viele Schwierigkeiten zu erhalten – zumindest solange keine Chrom- oder Karosserieteile benötigt werden. Diese müssten dann wohl nachgefertigt werden...

Einmalige Atmosphäre und genug Platz auch für groß gewachsene Fahrer samt Beifahrer.

Im Vergleich zu seinen Konkurrenten hat der Alfa seinen eigenen Stil. Der Lancia Flaminia Sport Zagato liegt näher am Aston Martin DB4GTZ. Sie haben viel gemeinsam und teilen mehrere Designaspekte. Der Alfa hat keine echte Schwester oder Bruder, sein Aussehen steht eher für sich. Für den Kenner wird das Auto heutzutage attraktiv. Im Vergleich zu einem Lancia Flaminia Sport Zagato scheinen die Kaufpreise moderat und die Investition wert zu sein.

Meine Frau und ich sind diesen Sommer eingestiegen bei den „Masterpieces – Concours d'Élégance" auf Schloss Dyck. Wir erfuhren eine große und positive Resonanz von den Besuchern dort und das Auto wurde für sein Design ausgezeichnet. Das moderne Design aus der Mitte des letzten Jahrhunderts scheint heutzutage eine starke Zuneigung zu erfahren, insbesondere bei jüngeren Menschen. Industriedesigner wie Dieter Rams, Joe Colombo oder Ercole Spada waren zu dieser Zeit sehr einflussreich und hatten einen großen Einfluss auf Designer heute. Der Alfa 2600 SZ wurde in dieser äußerst kreativen Zeit geboren. Eine hochwertige Designarbeit, die von einem Meister seines Fachs geschaffen wurde!

Die Geschichte der Seriennummer AR 856075

AR 856075 wurde am 18. Mai 1966 hergestellt und am 25. Juni an seine erste Besitzerin, Nina Cappucio in Rom, in bianco mit nero Interieur ausgeliefert. Leider ist bis 2000 nichts anderes bekannt, als dass das Auto 2000 bei Bonhams in Genf versteigert wurde. Vor der Auktion wurde das Auto 1992 in Deutschland restauriert. Der Auktionstext zeigte mehr Details, ist aber verloren.

2003 wurde das Auto erneut von Bonhams in Genf versteigert. Der neue Besitzer war Ian Wade, ein Sammler aus Hongkong. Das Auto blieb in seiner Sammlung in England.

Ich habe das Auto 2016 über seinen Agenten in England gekauft. Ich fand den Zustand sehr gut, es lief aber nicht gut. Das Problem waren erhebliche Schäden durch Nichtbenutzung. Ich musste die Vergaser, die Bremsen, das Getriebe, den Kraftstofftank und das Kraftstoffsystem zusammen mit verschiedenen elektrischen Problemen umbauen. Jetzt, da er in einwandfreiem Zustand ist, fahren wir den Zagato regelmäßig.

Stefanie und Ralph, die Eigentümer

RE STAU RUNG

Diverser Alfa 102/106

RIE

Gerne gebe ich meine Erfahrungen bei Alfa Restaurierungen, insbesondere der Baureihe 102/106 an meine Club-Kollegen weiter.

Nachdem ich vor einigen Jahren einen Ferrari 512 BB komplett restauriert und zum Verkauf angeboten habe, wurde mir damals zufällig ein optisch recht guter Alfa 2600 Touring-Spider zum Eintausch angeboten. Ein Klassiker: der Wagen hat sich in Folge als komplettes Restaurierungsprojekt herausgestellt.

Der Alfa 2600 Touring-Spider war in seiner ausgesprochen eleganten Erscheinung schon immer ein Augenstern von mir und dieser Deal hatte dann wirklich ausgesprochen nachhaltige Folgen. Erkenntnisse aber auch Erlebnisse sind seit damals an der Tagesordnung. Es wurde damit sogar eine Weiche in meinem Leben gestellt.

Eines der Erlebnisse ist, nachdem ich praktisch mit Fahrzeugen aus dem Hause Mercedes-Benz aufgewachsen und sogar in Untertürkheim im Prototypenbau und in der Entwicklungsabteilung tätig war und zudem Erfahrungen im Restaurieren von 190–560SL-Modellen hatte, dass ich meine Haltung zu Alfa Romeo zum Positiven hin revidieren musste.

Erkenntnis ist, dass Alfa Romeo als Ganzes sehr speziell, spannend und immer eine Herausforderung ist.

Zudem sind die Alfisti – genauso wie das Produkt – aus einem speziellen Holz geschnitzt. In einem Wort, der Alfa-Virus, für den es keinen Impfstoff gibt und auch niemals einen geben wird, hat mich damals befallen. So sind neben einigen Lancias und Maseratis in den Jahrzehnten auch ungefähr zwanzig 2000/2600er Spider/Sprint/Zagatos durch meine Hände gegangen. Insbesondere aber Touring-Spider, wovon 12 Stück von mir von Grund auf restauriert wurden. Aber auch andere Alfa-Raritäten, wie beispielsweise diverse 1900er sowie Giuliettas und Giulias mit verschiedenen Stahl- und Alukarosserien von Bertone, Ghia, Pininfarina, Touring sowie Zagato.

Angefangen von hervorragend gepflegten und original erhaltenen „Driver-Cars“ bis hin zum „Hoch-3 Kernschrott“ waren dafür Ausgangsbasis.

Viele, viele tausend Stunde sind so im nachhinein gesehen wie im Fluge in der Garage vergangen. Wie gesagt, natürlich mit sehr vielen guten und schönen Erfahrungen. Aber es fällt mir da kein Stein aus der Krone, wenn ich zugeben muss, dass der Weg auch manchmal steinig war. Entweder wegen Dienstleister oder Zulieferer oft am Rande der Verzweiflung stehend und den Tränen nahe. Jedes einzelne Projekt bringt neben neuen Aufgabenstellungen auch hier und da immer wieder neue Herausforderungen mit sich.

Als effektivste Grundlage für eine hochwertige Restaurierung hat sich bekanntlich die Tauchentlackung – Tauchentrostung mit anschließendem Tauch-Phosphatschutz – bestätigt. Selbst das Mercedes- oder auch das Porsche-Museum lassen aufgrund der guten Erfahrungen inzwischen Restaurierungsprojekte grundsätzlich nur noch Thermo-Tauchentlacken.

Ganz wichtig hierbei! Eine chemische Thermo-Entlackung hat nur Sinn bzw. funktioniert nur, wenn die Rohkarosserie

entsprechend vorbereitet wurde. Sprich, die Längsträger sind aufgrund ihrer Komplexität unbedingt zu öffnen und an die Hohlräume sind ausreichend Bohrungen für die notwendige Durchspülung anzubringen.

Für eine professionelle Vorbereitung braucht es jedenfalls auch Erfahrung, sonst geht das in die Hose.

Grundsatz bei Blechersatz ist die handwerklich anspruchsvolle und aufwendige Stoß-auf-Stoß Schweißtechnik. Im Fachjargon als Stumpfschweißen bezeichnet. Beispielsweise bei der Reparatur von Seitenwänden oder Türen, um möglichst Überlappungen von Blechen zu vermeiden.

Wie wir wissen, liegt bei Touring-Spider-Karosserien das Übel tief in den Längsträgern begraben, da Wasser zwar in die Träger laufen kann, aber werksseitig auf Ablaufbohrungen sowie Durchlüftung verzichtet wurde. Aufgrund der vielen verschachtelten Trägerbleche ist der Restaurierungsaufwand um ein Vielfaches höher, als bei jeder anderen, zumindest mir bekannten Karosserie. Jede SL-Mercedes Karosserie ist dagegen Kindergarten.

Es gibt praktisch keinen wirklich rostfreien, original erhaltenen Touring-Spider.

Die Einstiege müssen bei einer hochwertigen, nachhaltigen Restaurierung daher immer bis zum innersten Blech entkernt und gegen hochwertige und veredelte Bleche mit ordentlicher Konservierung versehen ersetzt werden. Alles andere wäre natürlich möglich, aber nach meiner Ansicht nach nur eine halbherzige Kompromisslösung.

Wegen der erforderlichen Karosseriesteifigkeit sollten im Einstiegbereich Bleche aus höherfestigem Material verwendet werden. Die Bleche der Touring-Spider Karosserien sind original relativ bauchig. Um richtig schöne, ohne optischen Verzug verlaufende Übergänge von Türen und Deckel zu Kotflügel im Lackfinish zur erreichen, benötigt es einiges an Nacharbeit am Blech. Für das Finish der Karosseriearbeiten wird selbstverständlich nur Zinn nach alter handwerklicher Tradition verwendet.

Zagato-Karosserien sind zweifelsohne Kunstwerke, polarisieren in jeder Hinsicht, sind aber auch in der werkseitigen Verarbeitung eine einzige Katastrophe und sind nochmals eine Steigerung an Aufwand. Zagato, ein völlig eigenes Kapitel in der Automobilgeschichte.

Meine Erfahrung bei Touring-Karosserien ist, dass kein einziges Karosserieteil von einem Wagen zum anderen oder als Ersatzteil ohne Nacharbeit montiert werden kann. Maßdifferenzen von bis zu 10 mm sind State of Art. Bei Zagato ist sowieso jede Karosserie im Detail anders gestrickt. Sogar Dachwinkel und Seitenfenster sind da meist unterschiedlich. Es gibt alleine im Dach-Fenster-Bereich Differenzen von 10–15 mm. Türen sind sogar um bis zu 20 mm unterschiedlich hoch oder lang.

Selbst bei den in höheren Stückzahlen gebauten Bertone Sprints gibt es werksseitig relativ große Maßdifferenzen. Beispielsweise Heckdeckel mit bis zu 20 mm unterschiedliche Breiten.

Aus karosserietechnischer Sicht ist es mir bis heute sowieso noch ein Rätsel, wie man mit derartigem Augenmaß damals in Italien so herrliche Wagen bauen konnte.

Maserati 3500 Vignale Spider haben sogar bis zu 30 mm verschiede Längen bei Türen und Zierleisten aber auch bei der Verglasung. Auch Breiten der Stoßstangen sind da bis zu 30 mm unterschiedlich.

Interessant ist, dass Touring-Spider-Eigentümer ihre Wagen auch gerne etwas modifizieren bzw. durch spezielle Farbgestaltungen individualisieren oder den Innenraum mit Leder und Teppichboden veredeln lassen. Das Thema polarisiert naturgemäß und man könnte sicherlich darüber bis zum Sankt-Nimmerleinstag diskutieren und darüber einen eigenen Bericht verfassen.

Man würde allerdings zu keinem vernünftigen Schluss kommen, ob jemand für seinen Wagen beispielsweise Schrauben, Schellen usw. in Blau-Silber-Zink, Gelb-Zink oder original haben möchte.

Ob Steinschlagschutz oder nur lackiert, Unterbodenfarbe, Umrüstung auf Weber-Vergaser usw. Servolenkung, Rad-Reifen-Kombinationen, Speichenräder oder auch Änderungen an der Karosserie wie beispielsweise Sitze tiefer zu legen usw.

Obwohl ich selbst der bestmöglichen Originalität eher nahe stehe, musste ich über die Jahre auch dazu meine Meinung etwas revidieren. Der 102/106er-Reihe steht im Sinne eines eleganten, edlen Auftritts etwas Schmuck doch recht gut, finde ich. Abgesehen davon, ist die Bertone-Sprint-Karosserie aufgrund ihrer speziellen Form auch ein interessanter Kandidat für Sonderumbauten als Racer, Shooting- Brake oder als Cabrio.

Inzwischen wurde von mir auch die Karosserie eines 2600 Bertone Sprint zum Racer umgebaut, bei dem einiges optimiert und beispielsweise auch das Dach tiefer gelegt, das Heck etwas verkürzt und alle Radbögen als Ganzes mit den Seitenwänden um jeweils 30 mm ausgestellt wurden.

Eine Modifizierung zum eleganten Sprint Shooting Brake, der auch von mir entworfen wurde, befindet sich aktuell im Umbau.

Es würde an dieser Stelle sicherlich den Rahmen sprengen über alle meine Restaurierungen, Erfahrungen oder Sonderprojekte zu berichten. Ich hoffe einfach, das ich an dieser Stelle interessante Einblicke zum Thema Restaurierung bzw. Karosseriearbeiten geben konnte.

Viel Spaß mit euren Schmuckstücken!

Euer B.P. Fleischhacker

Rendezvous mit dem Schicksal

BEHRAM ARDESHIRS UNERBITTLICHE BESCHÄFTIGUNG MIT EINEN VERNACHLÄSSIGTEN ALFA

Ich glaube, dass ich als Alfisto geboren wurde, obwohl mein frühes Interesse an Alfas auf meine einstelligen Lebensjahre in den sehr frühen 1970er Jahren zurückgeht. Das natürliche Interesse eines Kindes an allen Dingen, die älteren Brüdern gehörten, veranlasste mich regelmäßig dazu, „The Observer's Book of Automobiles" für die Jahre 1964 und 1965 durchzusehen. Meine Aufmerksamkeit wurde unweigerlich auf die Marke Alfa Romeo gelenkt – insbesondere auf die Coupés der Serien 105 und 106. Das Schicksal wollte es, dass ich einige Jahre später dann doch tatsächlich persönlich Bekanntschaft mit einem 105er Coupé machte: Der Vater meines besten Freundes besaß zwei davon und schenkte mir eines, da er mein Schwiegervater werden sollte. Leider hat er diesen Tag dann nicht mehr erlebt.

Die beiden Observer's Bücher blieben mir während meiner Jugend und bis in meine späten Zwanzigerjahre. Die 2600 Sprint Sektion hatte immer einen zweiten Blick von mir bekommen, bevor ich das Buch schloss. Später im Leben führte mich mein Beruf und mein Interesse an Autos in viele Ecken der Welt und ich hatte auch das Glück, viele exotische und begehrte Autos zu besitzen oder zu fahren – derjenige, der sich mir aber immer noch entzog, war der 2600 Sprint. Obwohl ich einige sehr seltene Autos sah, hatte ich noch nie einen 2600 Sprint im Metall gesehen. Es gab Gerüchte, dass ein 2600 Sprint in meiner Heimat zerstört wurde, aber es gab nichts Konkretes. Seinerzeit war die Wirtschaft Indiens abgeschottet und der Import von irgendetwas praktisch unmöglich.

Ende 2005 besuchte ich dann die Werkstatt eines Freundes in Delhi und sah zu meiner Überraschung die nackte Schnauze eines Autos, das aussah wie ein Alfa, aus der hintersten Ecke der Werkstatt inmitten eines Schutthaufens herauslugen. Kaum zu glauben, aber hier stand er vor mir: der einzige in Indien existierende und lange verloren geglaubte 2600 Sprint!

Ich bat meinen Freund, den Eigentümer zu fragen ob er mir das Auto verkaufen würde, damit ich es restaurieren könnte – ich konnte es nicht ertragen, es so schmachten zu sehen. Leider lehnte er ab und es blieb mir nicht anderes übrig, als bei meinen Geschäftsreisen nach Delhi meinen Rückflug nach Mumbai so zu planen, dass ich auf dem Weg zum Airport immer bei dem Sprint vorbeikommen konnte, um mit ihm in Verbindung zu bleiben...

Im Mai 2016 bekam ich dann endlich doch den lang ersehnten Anruf, dass ich den 2.6er haben könnte! Ich kaufte ihn unter der Bedingung ab, dass er bis zum Ende des Jahres in Delhi gelagert werden konnte, da der Monsun fast über uns war und ich zuerst noch einen trockenen Stellplatz organisieren musste. Am 31. Dezember 2016 kam der Sprint dann schließlich in Mumbai an.

Mir wurde schnell klar, dass ich zwar langjähriger Besitzer eines GT 1300 Junior war, aber sehr wenig über den 2600 Sprint wusste. Es gab nicht allzu viele Informationen im öffentlichen Bereich – und Teile waren auch nicht so einfach zu bekommen. Nachdem ich herumgeschnüffelt hatte, kam mir die tolle Idee, mit Ian Packer in Kontakt zu treten, dem Mann, dem AROC (Alfa Romeo Owners Club UK) das 2600 Register anvertraut hat und der früher Besitzer eines Sprint und jetzt Besitzer einer 2600 Spider war. Ian war die ganze Zeit über sehr hilfreich. Zuerst gab er mir einen ganzen Haufen unschätzbarer Teile ohne Kosten. Dann brachte er mich mit einer Reihe von Leuten in Kontakt, die auch sehr hilfsbereit waren. Peter Woolfers schenkte mir eine frühe Frontstoßstange, Stephen Vaudry schenkte mir meine erste Sprintfahrt und half mit Bildern, Informationen und Kontaktdaten eines vietnamesischen Lieferanten für eine neue, auf Bestellung angefertigte Heckstoßstange.

Auf Anregung von Ian besuchte ich dann im Jahr 2017 den NAD (National Alfa Day – Veranstalter AROC) in Knebwoth/England. Fast 700 Alfas waren gekommen, darunter sieben 2600er: drei Spider, zwei Sprints, ein Zagato und eine Berlina. Das war eine tolle Erfahrung für mich, obwohl ich heimlich die Planungen des Familienurlaubs in den Sommerferien ändern musste, um daran teilnehmen zu können...

Ian brachte mir den Frontgrill als Geschenk mit und ich konnte ein paar wertvolle Teile von Ed Seymour vom NAD übernehmen. Ian brachte mich dann noch mit zwei 2600-Gurus in Kontakt – Eric Harrison, der mich während der Abschlussphase meiner Restaurierung tatsächlich vom Krankenhausbett aus am Telefon beriet, und Anthony Bagnall, der ein wunderbares Buch über die 2000er- und 2600er-Serien geschrieben hatte, das gerade rechtzeitig zur letzten Restaurierungsphase veröffentlicht wurde.

Einige der Informationen, die sie mir zur Verfügung stellten, waren selbst vermeintlich sachkundigen Personen, die selbst einige Sprints besaßen oder derzeit besitzen, unbekannt. Ich erfuhr, dass der Sprint inoffiziell in zwei Baureihen unterteilt wurde und dass meiner zur ersten Baureihe gehört, die sich in einigen Details von der zweiten unterscheidet: So sind die Stoßstangen zum Beispiel einteilig – bei der zweiten Serie dreiteilig – und die Motorraumbeleuchtung ist an der Unterseite der Motorhaube angebracht, während sie sich bei der zweiten Serien an der Spritzwand befindet. Der Fensterheberschalter auf der Beifahrerseite ist ein einzelner Schalter auf dem Armaturenbrett, das Armaturenbrett ist in Wagenfarbe gehalten, die Innenarmlehnen waren kleiner und auch die Türgriffe unterscheiden sich – die zweite Serie erhielt die von den neuen 105er Coupés. Noch eine äußerst interessante, aber wenig bekannte Tatsache ist, dass der Fahrersitz der ersten Serie etwas breiter ist, als der Beifahrersitz und auf vier kleinen Holzklötzchen montiert wurde, um ihn etwas anzuheben!

Eric erklärte, dass die Sitze auf der Fahrerseite ein Muster mit neun Rippen und der Beifahrersitz nur acht Rippen hätte. Die Rücksitze hätten zehn Rippen auf jeder Seite. Die Erklärung war, dass der Fahrer normalerweise

ein großer, erfolgreicher Mann sein würde, der sich so ein Auto leisten konnte, und sein Begleiter wahrscheinlich ein hübsches, zierliches kleines „Ding" wäre, daher der Unterschied in Größe und Höhe. Italienische Logik der damaligen Zeit, nehme ich an. Die Menge an Unterstützung und Hilfe, die ich von der Alfa-Gemeinschaft auf der ganzen Welt erhalten habe, war erstaunlich. Alle haben diesem verrückten Kerl aus Indien geholfen, eine unwahrscheinliche und finanziell unrentable Restaurierung zu vollenden!

Nun zum Auto selbst. 824 200 startete am 6. Dezember 1963 blau lackiert mit braunem Lederinterieur. Das Auto wurde in Rom neu verkauft und wenig später vom Maharadscha von Gwalior nach Indien importiert, der es offenbar Ende der sechziger und Anfang der siebziger Jahre auf lokalen Rennstrecken eingesetzt hat. Dies war etwa genau zu der Zeit, als ein kleiner Junge im Westen des Landes Interesse am 2600 Sprint entwickelte... Ein halbes Jahrhundert später würden die beiden vereint werden! Zuvor aber wurde der Sprint irgendwann in den siebziger Jahren an einen Industriellen in Delhi verkauft, der eine Verbindung zur Bollywood-Filmindustrie hatte und das Auto wurde im Filmhit Trishul von 1978 gezeigt, zusammen mit einem E-Typ Roadster, einem Mustang und einigen anderen schönen Autos aus dieser Zeit. Einer der Stars des Films, Shashi Kapoor, verliebte sich in das Auto und überredete den Industriellen, es ihm zu überlassen. Zu der Zeit war es weiß und er ließ es rot umlackieren. Sein Chauffeur wurde beauftragt, das Auto nach Bombay zu fahren.

Das Auto war in einen Hochgeschwindigkeitsunfall auf der Autobahn verwickelt und wurde zur Reparatur nach Delhi zurückgeschickt. Nach Abschluss der Arbeiten verkaufte Shashi Kapoor sein Auto. Bei der späteren Restauration stellte sich heraus, dass bei der Reparatur ziemlich gepfuscht wurde: der vordere rechte Kotflügel, die A-und die C-Säule sowie der hintere rechte Kotflügel und Teile des Dachs passten nicht richtig. Die Proportionen und die Formen stimmten nicht und ich brauchte zwei Besuche in Großbritannien, um Steve Vaudrys Auto sorgfältig zu vermessen und zu studieren und genaue Informationen von anderen zuverlässigen Quellen zu sammeln, um die Proportionen und die Formen richtig hinzubekommen. Teile wurden aus Großbritannien, USA, Deutschland, Polen, Australien, Südafrika, Frankreich, Italien und aus anderen Orten bezogen, an die ich mich jetzt nicht mehr erinnern kann.

In den letzten Monaten der Restaurierung war Classic Alfa äußerst hilfsbereit und lieferte Teile bis in die Weihnachtsferien... schließlich hatten wir eine Deadline für die Teilnahme an der 21 Gun Salute Rally in Delhi Mitte Februar 2020. Das Auto wurde rechtzeitig fertig und per Transporter ging es nach Delhi. Hier hatten sich etwa 125 Autos aus der ganzen Welt versammelt und die Konkurrenz war hart – wir verloren knapp gegen das komplett restaurierte 220 SE Cabriolet der Ex-Highness Of Sikkim und einen 1960er Alfa Touring Spider 2000 aus Belgien. Wir haben an drei Fronten Punkte verloren: Das Glas war zwar original, aber stark zerkratzt, die Reifen waren moderne Radialreifen und nicht die Originalen und der Werkzeugkasten war poliert, obwohl er eigentlich blau hätte sein sollen. Die Juroren kamen aus der ganzen Welt und von allen erdenklichen internationalen Wettbewerben, darunter Pebble Beach.

Viele der Juroren nahmen sich nach der Beurteilung die Zeit, um viele Fragen über die Restaurierung zu stellen und lobten die Liebe zum Detail, den Aufwand und das Endergebnis. Einer von ihnen hat sogar gesagt, dass die Ledersitze normalerweise zu hart oder zu weich sind, aber sie hier genau richtig wären! Jede Mutter und jede Schraube wurde so weit wie möglich nach den Original-Spezifikationen verwendet. Bis 824 200 aus Delhi zurückkehrte hatte ich keine Chance, ihn zu fahren! Jatin Patel, mein junger und begeisterter Restaurator, hatte mich in Delhi vertreten, da ich aufgrund anderer Verpflichtungen in Mumbai nicht teilnehmen konnte. Ohne wirkliche Geschwindigkeitsbeschränkungen fuhr er eine tolle Zeit beim 30 Meilen Rennen...

Ich habe nun etwa zweihundert Meilen auf die Uhr gefahren, bis uns allen der COVID19-Lockdown den ganzen Spaß nahm. Diese 200 Meilen waren unglaublich und haben mich auf die wahre Schönheit der berühmten Sechser-Motoren von Alfa aufmerksam gemacht, die in den zwanziger bis sechziger Jahren gebaut wurden. Der Motor hat ein erstaunliches Drehmoment und kann den Sprint von 10mph im fünften Gang auf 90mph beschleunigen, ohne auch nur den geringsten Ruck. Beim Gasgeben gibt es noch viel Spielraum, um schneller zu fahren, aber das habe ich noch nicht geschafft.

Der Motor läuft sanft und mühelos, die dreifachen Weber 45 DCOE Doppelvergaser sind ziemlich durstig, aber effizient. Das Getriebe ist präzise und es ist einfach, das Getriebe hoch und runter zu schalten – so fahre ich gerne ein Auto! Der Sprint ist im Originalzustand ein extrem leises Auto, meiner aber hat einen zeitgenössischen Sportauspuff, der ein absolut wundervolles, kehliges Bellen produziert, jedes Mal, wenn ich auf das Gaspedal trete. Das Fahrverhalten ist hervorragend, auch auf den schlechten Straßenbelägen Indiens. Die Lenkung ist etwas schwergängig beim Parken und in der hektischen Hauptverkehrszeit des indischen Stadtverkehrs. Leider war dies das letzte Modell mit einem Sechser.

Ich fordere alle Alfisti auf, jeden 2600 Sprint zu retten, der irgendwo in der Welt sein Dasein fristet und ihn wieder zum Leben zu erwecken. Du hast keine Ahnung, was du verpasst! Ich bin sehr glücklich, das Wissen, das ich gewonnen habe, zu teilen und jedem zu helfen, der es braucht, wie so viele mir geholfen haben. Alles in allem ist mein Mini Beast von Mailand ein absolutes Vergnügen – es zu besitzen und es zu fahren!

(Text/Fotos: Behram Ardeshir, Mumbai, Indien)

UMBAU DER VERGASER-ANLAGE

von Solex PH 44 Vergaser
auf 40 Weber DCOE 151

Der Ausgang meiner Vergaserumrüstung von Solex auf Weber war, dass eine schleichende Verschlechterung des Leerlaufs (Motor schüttelte sich) immer ein mehrfaches Ruckeln beim Gasgeben/Beschleunigen zur Folge hatte. Der Kopf meiner Frau ging dann vor und zurück, danach bekam ich dann einen bösen Blick zugeworfen, was mit dem Satz: „sorry Schatz, ich kann nichts dafür...“ endete.

Meine eigenen Versuche, die Solex-Vergaser richtig einzustellen scheiterten ebenso, wie das Aufspüren der Ursache für das Falschluft-Ansaugen. Etwas entnervt vertraute ich mich einer kleinen Werkstatt im Nachbarort an, welche immer Oldtimer mit Einstellproblemen in der Werkstatt hat. Die Zuversicht kam auch durch die ruhige und überzeugende Art des Chefs auf: „.... das muss doch hinzukriegen sein“. Der war Kfz-Mechaniker- und Kfz-Elektrikermeister mit Erfahrung auf dem Bosch-Leistungsprüfstand. Der kriegt das hin und findet den Fehler, so meine Überzeugung. Mein Vertrauen in die fachliche Qualifikation endete damit, dass nach dreimonatigem Werkstattaufenthalt der Motor kein bisschen besser lief als vorher. Trotz Zerlegens der Vergaser und mehrmaligem An- und Abbau selbiger sowie Durchtauschen von vorne nach hinten, gab es keine Verbesserung. Auch die mechanische Überprüfung vom Motor brachte keinen Erfolg. Alles in Ordnung, so die Diagnose...

Von meinem Motorenmann bekam ich den Tipp: „…frag doch mal den Peter Paul (Name geändert), der ist doch ein Spezialist mit den Vergasern und hat auch reichlich Erfahrung mit dem „Umfeld Vergaser“. Als Kfz-Mechanikermeister hat er jahrelang in einem bekannten und renommierten Fachbetrieb für Oldtimer-Motoreneinstellung gearbeitet.

Bei meinem Anruf war das Erste was er sagte: „Ich brauche zuerst die Solex Vergaser und Verteiler, ich muss wissen, bevor ich mit der Motoreinstellung anfange, ob Vergaser und der Zündverteiler in Ordnung sind.“ Eigentlich verständlich, also wieder Vergaser abbauen, Verteiler ausbauen und 70 km zu ihm hinfahren. Dann nach drei Wochen der Anruf: „..... bei den Vergasern keinen Fehler gefunden (nur Kleinigkeiten, hat keine Relevanz für den Mangel, beim Verteiler stieß die Zündverstellung am Verteilergehäuse leicht an und wurde repariert.“ Wieder 70 km und die Vergaser und Verteiler abgeholt, alles wieder eingebaut und siehe da ... keine Verbesserung!!! Na ja, dachte ich, die Solex Vergaser sind ja noch nicht eingestellt, (die Hoffnung stirbt zuletzt). Nach mehrmaligen erfolglosen Telefonanrufen, machten wir einen Termin aus, also wieder die 70 km zur

Noch viel Arbeit: Motor mit demontierter Vergaserbrücke

Vergasereinstellung. Verschiedene Einstellungen wurden ausprobiert, Benzindruck und Fördermenge geprüft. Ergebnis: keine Leerlaufverbesserung! Der Motor schüttelte sich immer noch wie anfangs. Der CO-Gehalt war nicht in den Griff zu bekommen, entweder zu niedrig oder bei der nächsten Einstellung zu hoch. „... Du kannst sagen, was Du willst, der Motor zieht falsch Luft“, so die Aussage vom Spezialisten. Also ging es an die Suche nach der falschen Luft.

Das gezielte Besprühen mit Bremsenreiniger veränderte nichts an der Leerlaufkultur. „…verdammt nochmal, der zieht doch falsch Luft!“, so der O-Ton. Dann der Lichtblick, „… jetzt besprühe ich mal von unten und siehe da, nach mehrmaligem Sprühen, mal hier mal da, lief plötzlich der Motor schneller. Jetzt hatten wir den Übeltäter: am 6. Zylinder war eine undichte Stelle zwischen Ansaugbrücke und Zylinderkopf. Der Zugang an dieser Stelle ist durch eine Verstärkungsrippe am Motorblock schwer zugänglich und beim Sprühen von oben, kam da erst mal kein Bremsenreiniger hin.

Ja, Ihr wisst schon, was jetzt kommt: wieder nach Hause und Vergaser, Vergaserstutzen und Vergaserbrücke abbauen. Bevor ich die Vergaserbrücke demontiert habe, wurden von mir alle Schrauben mit dem Drehmomentschlüssel noch einmal überprüft und siehe da, die letzte untere Schraube am 6. Zylinder war lose, (nicht so fest wie die anderen Schrauben). Da kam mir in den Sinn, dass der Motor bei voller Beschleunigung ab 3.500 U/min immer anfing zu „pfeifen“ und der Fehler wurde nie gefunden. Jetzt war ich mir sicher den Übeltäter gefunden zu haben. In Kurzform: Stehbolzen raus, Gewindebohrschablone angefertigt, Winkelbohrmaschine organisiert und Gewindebuchse eingesetzt, alle anderen Stehbolzen mit dem Drehmomentschlüssel überprüft, alle Stehbolzen i.O. Ansaugbrücke, Vergaserstutzen und Vergaser wieder montiert. Motor laufen lassen und siehe da hurra: „.... keine Veränderung, so eine Schei….“

Den Motor von oben, unten, vorne und hinten, ich weiß nicht mehr von welche Seiten noch, nach falscher Luft abgesprüht, aber der Motor lief immer noch im Leerlauf wie „ein Sack Nüsse“.

Jetzt kommt eine Überraschung... nein, eigentlich KEINE Überraschung: wieder die 70 Km zu dem Vergaserspezialisten, und jetzt begann das gleiche Spielchen wie zuvor. Aber der Leerlauf war trotz der zuvor aufgeführten Arbeiten, nicht hinzukriegen. „… jetzt habe ich es satt, ich habe noch drei gebrauchte 50er Weber Vergaser, die werden jetzt einfachmal montiert“. Gesagt getan, also wieder die Solex Vergaser abbauen und die Weber Vergaser montieren. Und siehe da – hurra der Motor läuft sauber im Leerlauf und dreht ruckfrei nach oben. Na endlich, der oder die Übeltäter waren überführt und heißen Solex PH44 Vergaser. Aber welcher, oder alle Vergaser, war für mich in diesem Moment nicht wichtig.

In der Folgezeit überlegte ich, was ich machen soll – die Solex PH44 zur Instandsetzung zum Hans Küpper (Solex-Vergaserspezialist) bringen? Aber was ist, wenn ein Vergaser oder alle Vergaser nicht mehr repariert werden können und ich muss einen kompletten neuen Solex PH44 Satz kaufen, was für Preise werden aufgerufen. Die Vergaser sind ja zerlegt worden und es war kein sichtbarer Fehler zu finden, vielleicht aber auf der Fließbank, oder, oder. Ich erinnerte mich an diversen Gesprächen mit den Alfisti dieser Welt und die allgemeine Meinung war, umrüsten auf Weber. Die Weber sind einfacher im Aufbau, haben weniger bewegliche Teile, einfacher einzustellen. Jetzt erinnerte ich mich an die Aussage von Anette Hui (IOZ), was sie von Solex Vergasern hält: „ABSTAND“.

Ich entschied mich dann für neue 40er Weber DCOE 151. Jetzt wollte ich nicht mehr zum „Hänschen“ sondern zum „Hans“ und da kam für mich nur die Firma Viktor Günther in Frage. Aus meiner NSU-TTS-Zeit, Anfang der 70er Jahre, ist mir die Firma Viktor Günther (jetzt VGS) als Nr. 1 für Weber Vergaser, „DIE“ Adresse schlechthin, bekannt. Gesagt getan und so bestellte ich 3 Stück 40 Weber DCOE 151umgerüstet zur Verwendung an einem Alfa Romeo 2600 Motor. Hierzu wurde folgende Bauteile vom Vergaser durch VGS umgerüstet, Lufttrichter auf 34 mm, Hauptdüse 135 Luftkorrekturdüse 215 Leerlaufdüse F8 Pumpenstange (abgefedert) 61/39 Hebel von 190 SL, Adapter für Luftsammler vom 190 SL. Die Bestellung erfolgte am 26.11.2019 und am 18.12.2019 konnte ich schon die Vergaser zur Selbstmontage abholen. Es wurde auch direkt ein Termin für den Rollenprüfstand am 10.03.2020 vereinbart.

Jetzt kam noch die Aufgabe auf mich zu, die Ansaugbrücke durch Einschweißen von Blechen zwischen den Ansaugkanälen 1+2, 3+4, 5+6 zu trennen. Ich hatte durch einen Clubkollegen von dem Club „Historische“ eine Anschrift von einem Rentner, der diese Arbeiten sorgfältig für einen angemessenen Preis durchführt. Durch frühere Gespräche wusste ich aber noch, dass ein Clubkollege noch eine Ansaugbrücke mit den eingeschweißten Trennblechen hatte. Wir wurden uns schnell Handelseinig und ich kaufte die „Weber-Ansaugbrücke“, so konnte ich meine Solex-Ansaugbrücke Original belassen. Die Ansaugbrücke habe ich Glasperlenstrahlen lassen und so hatte ich optisch eine neue Ansaugbrücke. Bei der Montage vom kleinen Kühlwasserstutzen entdecke ich, dass am Gewinde die Ansaugbrücke gerissen war. Also fuhr ich 40 km zu einem Bekannten, der mir sofort den Alu-Ansaugkrümmer schweißte. Nach der Abkühlphase prüften wir, ob die Schweißnaht in Ordnung war, was sie auch war. Also konnte ich beruhigt nach Hause fahren, dachte ich... Bei der Montage am nächsten Tag stellte ich jedoch fest, dass an dem kleinen Kühlwasserstutzen, direkt neben der Schweißnaht, wieder ein Riss im Ansaugstutzen ist. Also fuhr ich wieder die 40 km…..und so weiter und so weiter. Am Ende klappte aber alles dann doch!

Zum Termin auf dem Rollenprüfstand wurde mir von VGS noch aufgetragen, einen Anschluss

Die Heimat des „Weber-Papstes“ Viktor Günther

Sieht schön aus, funktioniert aber nicht so, wie sie aussieht: die vom Autor modifizierte Schwimmergehäusebelüftung

von 18X1,5, am Auspuffrohr, nach dem Hosenrohr anzuschweißen um eine Lambdasonde anschließen zu können. Sofort kamen bei mir Rauchzeichen aus dem Kopf – „Lambdasonde???“ Was wird denn da am Vergaser oder Elektronisch geregelt??? Naja, wurde also ohne viel nachzufragen (man will ja nicht nerven) von mir erledigt. Beim Anbau der Vergaser mussten kleine Modifikationen vorgenommen werden, aber sonst klappte der Anbau problemlos. Aber die Schwimmergehäusebelüftung, so wie sie serienmäßig angebracht ist, sieht gelinde gesagt, „schei…“ aus. Da ich so ein komischer Mensch bin, der bei jedem Teil, das er in der Hand hält, nach Verbesserungen sucht, wollte ich die serienmäßige Lösung optisch verbessern. So montierte ich das Be- und Entlüftungsrohr von 12 mm von der Schwimmerkammer in „Reihe“ also der 1. Vergaser an den 2. Vergaser und dann zum 3. Vergaser, unter dem Ansaugkanal hindurch auf die Spritzwandseite zum Ansaugrohr, sieht gut aus. Aber funktioniert diese Lösung genau so gut wie die originale Lösung? Auf jeden Fall war der erste Probelauf vielversprechend, der Motor lief mit den Weber-Vergasern gegenüber den Solex-Vergasern gleich viel besser, auch was das Leerlaufverhalten anging.

Auf ging es zu Viktor Günther auf den Rollenprüfstand. Bei der Hinfahrt spürte ich bei gleichbleibender Drehzahl ein leichtes „Schub-zieh-Verhalten“ des Motors. Der erste Blick auf den Motor von VGS-Werkstattleiter Peter Moog, löste bei ihm ein Stirnrunzeln aus: „Ob das mit der Schwimmerkammerbelüftung klappt, werden wir gleich sehen. Wir montieren immer die Serienlösung, die Weberleute haben sich sicherlich was dabei gedacht, so

Auf dem Rollenprüfstand bei Viktor Günther

eine Lösung zu wählen." Das war dann ein kleiner Dämpfer. Peter Moog, Jahrgang 1966, ist ein bekannt exzellenter Vergaserspezialist, der seit 1993 von der Pike auf bei Viktor Günther das Handwerk der Motoreinstellung gelernt hat. Nach der kompletten Verkabelung (es sah aus, als würde das Fahrzeug an einer Herz-Lungen-Maschine hängen) und vorheriger Überprüfung von Zündung, Kompression, Benzindruck und -fördermenge und Synchronisierung der Vergaser, fuhr Peter Moog den Alfa Romeo auf dem Prüfstand. Dies kann man als Kunde, außerhalb vom Prüfraum, hinter einer Glasscheibe beobachten – das gibt Vertrauen!

Es stellte sich beim Fahren auf dem Prüfstand heraus, dass bei dem Motor der Übergang im Teillastbereich (der Bereich in dem die Leerlaufdüse und Übergangsbohrungen arbeiten) in das Hauptsystem zu mager eingestellt war. Auch durch diverse Veränderung der Bestückung konnte dies nicht kompensiert werden. Der Grund liegt möglicherweise in meiner superschönen Verlegung der Schwimmerkammerbelüftung. Auch wurde meine starre Anflanschung der Vergaser an die Ansaugstutzen für keine gute Lösung gehalten. Mit diesem kleinen „Rucksack" fuhr ich nach Hause. Das „Schub-zieh-Verhalten" des Motors war zwar schon wesentlich besser, aber nicht ganz weg. Dankenswerter Weise schickte mir unser „Altpräsident" Claus-Jürgen Berendsen von seinem

Zagato einen Ansaugkanal mit den original drei Ansaugstutzen. Auch unser Clubmitglied Fritz Müller schickte mir ein Foto von dieser Lösung seines Zagato. Zuerst habe ich dann die Vergaserbefestigung mit dem Federkit von VGS (Federn, Stehbolzen, M8 selbstsichernde Muttern mit 10er Schlüsselweite) montiert. Anschließend dann die serienmäßige Verlegung der drei separaten Schläuche der Schwimmerkammerbelüftung. Einen Termin auf dem Rollenprüfstand habe ich dank Corona-Krise kurzfristig bekommen. Auf der Hinfahrt zu VGS war schon kein „Schub-zieh-Verhalten“ vom Motor mehr spürbar. Und auch auf dem Rollenprüfstand ergab sich dann ein gutes Ergebnis – die Abmagerung war nicht mehr vorhanden. Da hatte Peter Moog doch recht mit seinem Stirnrunzeln.

Jetzt bin ich glücklich mit meinem Motor und der Weber-Vergaseranlage. Also wird die Schwimmerkammerbelüftung auf Serie umgebaut.

Was lerne ich daraus: viel, viel Mühe (Stunden) bin aber dadurch jetzt mit jeder Vergaserbefestigungsschraube per Du, viel, viel Zeit (alles in allem ca. ein Jahr und drei Monate) und viel, viel Geld ausgegeben (kann ich nicht nennen, sonst bekomme ich von meiner Frau Schläge :-)) Auch so, meine Frau geht auch nicht mehr mit dem Kopf vor und zurück. Also hat sich dafür schon der Aufwand gelohnt!

Text/Bilder: Raimund Wittlich im Mai 2020

So muss es sein: Originalanschlüsse der Weber-Entlüftung

Vergaserbefestigung mit Federkit

Herbsttreffen

ALFA CLASSIC WACHAU 2020

Coronabedingt wurde diesmal aus dem Frühjahrstreffen ein Herbstreffen. Das bewährte Veranstalterteam um Sepp Buchsbaum und Fritz Mazza musste die Planungen für die Alfa Classic Wachau mehrmals ändern. Natürlich hatten die teilweise schwierigen Reisebestimmungen auch Einfluss auf die Teilnehmerzahl aus manchen Regionen. Trotz der auch etwas herbstlichen Wetterprognosen kamen dann doch 28 Teilnehmer nach Krems.

Der Donnerstagabend begann noch bei spätsommerlichem Wetter mit einem Spaziergang durch die malerischen Gassen der UNESCO Weltkulturerbestadt Krems zu einem gemütlichen Abendessen in das Gasthaus „Alte Post“. Dabei wurde natürlich auch über das neue Regelwerk für die Ausfahrt gesprochen.

Der Freitag mit dem verregneten Start bei der „Domäne Wachau“ war diesmal in zwei Gruppen geteilt und erfolgte um 8:30 für die Etappe „1.Speciale“ mit 240 Km und um 9:00 für die Etappe „1.Normale“ mit 160 Km Streckenlänge.

Die Strecke führte uns auf leider sehr feuchten Straßen vom wunderschönen Donautal nach Scheibbs zur gemeinsamen Kaffeepause. Danach ging es weiter über das Alpenvorland zur Kartause Gaming zur erholsamen Mittagsrast.

Der gemeinsame Minutenstart erfolgte dann um 14:00 Uhr zum Treff am ÖAMTC-Wachauring in Melk an der Donau. Nach einigen Runden auf der anfangs noch sehr feuchten Stecke mit einigen Drehern war dann der erste Tag der Trofeo-70anni abgeschlossen und es erfolgte die Rückreise nach Krems/Stein.

Zum Abendspaziergang ging es mit Schirm und Regenjacke in die Altstadt in den wunderschönen historischen Keller des Weinguts Müllner. Nach gutem Essen und reichlich Wein trafen sich einige noch vor Mitternacht an der Hotelbar im Hotel Steigenberger.

Am Samstagmorgen, nach kurzer Nachtruhe, bewegten sich die Alfas zur Startaufstellung bei der Domäne-Wachau zur 3. Etappe. Die Strecke entlang der Donau, über den Seiberer ging dann über die Berge ins Waldviertel nach Pöggstall zur Zwischenrast. Am malerischen Hauptplatz vor dem Schloss empfing uns Frau Bürgermeisterin zum Fototermin mit Coronamaske und Schokopralinen.

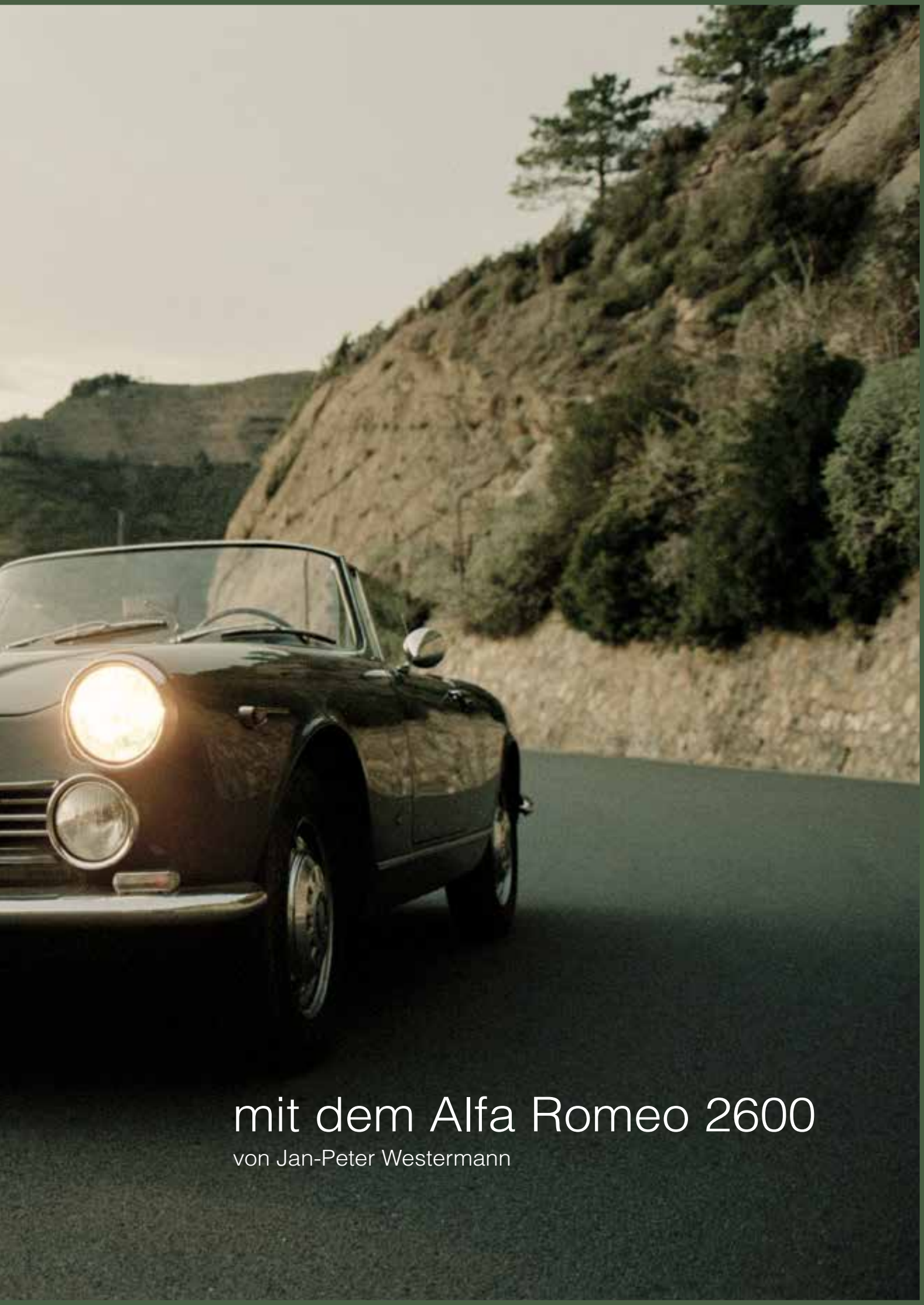
Die nächste Etappe – leider teilweise sehr verregnet – führte uns zur Burg Rappottenstein zu einer wunderschönen Führung in die historischen Gemäuer und im Anschluss zum Mittagessen in das Schlossgasthaus.

Nach den sehr kühlen Temperaturen in den alten, feuchten Gemäuern fuhr der Konvoi dann rasch zurück über den Seiberer und Dürnstein zur Domäne Wachau zum Ausklang bei Sonnenschein und einem Gläschen vom herrlichen Wachauer Riesling. Nach einer kurzen Erholungspause im Hotel kam der Abendspaziergang in die Altstadt von Stein ins Restaurant „Finestein“ zum Dinner Bei der humorvollen Siegerehrung von Sepp Buchsbaum wurden wunderschöne Pokale an die Sieger verteilt.

Der Abend klang in heiterer Stimmung mit einigen Gläschen vom besten Tropfen aus. Am Sonntag bei Sonnenschein ging der Traum in der Wachau zu Ende.

Text und Fotos: Michael Weidenauer

Ligurien erkunden



mit dem Alfa Romeo 2600

von Jan-Peter Westermann

Schwarz und mit den Rostspuren der Jahrhunderte versehen hebt sich der Türklopfer von dem stahlblau verblichenen Portal des „Palazzo Medici“ in Seravezza ab. Eine Mischung aus Löwenkopf und Dämon glotzt uns furchteinflößend an. Wir treten ein und begreifen sofort: Wir sind im Zentrum ehemaliger Macht. Macht, die sich stützte auf die Erwirtschaftung und Ausbeutung eines Produktes dieser Region: Feinster Marmor.

Jahrhundertelanger Abbau des edlen Steins prägen die Region der apuanischen Alpen in der nördlichen Toskana schon von Weitem. Mit ihren fast 2000 Meter hohen weißen Bergspitzen, die so nah der Küste sind, wirken sie zunächst irritierend auf den Betrachter. Schnee südlich der Alpen und schon im Oktober? Nein! Es ist das von Menschenhand geschaffene Weiß des Steins, welches uns blendet. In den Steinbrüchen, den Sägewerken und Steinmetzbetrieben, den Palazzi und Kirchen, den Denkmälern und Gehwegsbelagen, überall wird der Marmor zum Begleiter unserer Reise durch diese Region.

Seravezza, die Stadt des Marmorabbaus und Pietrasanta, die mit ihrem bohemen Flair viele Kunsthandwerker, aber auch Künstler wie Botero beherbergt, bilden den Ausgangspunkt unserer Tagestour in die Garfagnana. Kurve um Kurve schrauben wir uns mit dem Alfa die schmale Bergstraße hinauf. Am 1589 Meter hohen Monte Altissimo vorbei, mit Ziel Isola Santa und Castel Nuovo di Garfagnana. Weich legt sich der Alfa in die Kurven, die Schaltvorgänge zwischen dem 2ten und 3ten Gang bewältig das fast 60 jahre Auto problemlos, und es ist ein Genuss in dieser Jahreszeit noch offen fahren zu können.

Es ist Ende Oktober, die Vegetation ist bestimmt vom gelb-rötlichen Gewand der Linden und den Kastanienwäldern entlang der Strecke. Lorenzo, unser Gastvater im Agritourismo Montebello bei Camaiore hatte uns neben vielen Tipps auch Angeln mitgegeben, die jetzt frech über die Verdeckkappe unseres Spiders baumeln. „Die Forellen beißen gut am Stausee der Isola Santa“, versprach er uns mit wissendem Genießerlächeln.

Dort angekommen empfängt uns ein halb verlassenes Dorf vor einem spektakulären Bergpanorama. Wie eine Halbinsel zieht sich das Dorf in den See, der nach Bau des Staudammes in den 70ern sogar den tiefer gelegenen Teil des Dorfes überflutete. Die Ruhe, mit der Wind und Sonne die Wasseroberfläche bearbeiten und Spiegelungen in den verschiedensten Farben hervorrufen, lässt uns erahnen, wie ihr Namensgeber auf Isola Santa – heilige Insel – kam.

Wir werfen unsere Angeln aus und nach zweieinhalb Stunden haben wir immerhin eine stattliche Forelle in unserem Korb. Weiter geht's in Richtung Castel Nuovo di Garfagnana, wo wir unterhalb des alten Stadttors bei Andrea in seiner Trattoria „Vecchio Mulino“ einkehren. Andrea, die fleischgewordene Verkörperung seiner kulinarischen Überzeugungen, empfängt uns – als Vertreter der „Slowfood-Bewegung“ – mit den Köstlichkeiten seiner regionalen Zulieferer. Neben dem Panzanella Salat, den vegetarischen Tortillas und der getrüffelten Mortadella, ist es besonders der „Greco delle Gaggie“, ein aus Lucca stammender Süßwein, dem wir zum Abschluss

besonders zugetan sind. Als Folge dessen nehmen wir auf dem Heimweg nach Montebello das sehenswerte Barga sowie die aus dem 11. Jahrhundert stammende „Ponte della Maddalena“ nur noch im Zustand größter Zufriedenheit wahr.

Der Morgen bei Piera und Lorenzo, unseren Gastgebern im Agritouriso „La Capella“ in Montebello bei Camaiore, beginnt traditionell unter der Palme vor dem Haupthaus.

Da es sich in der gestrigen Nacht stark abgekühlt hatte, nehmen wir unseren Latte Macciato mit Pieras selbstgemachten „Dolci“ jedoch in der Wohnküche der beiden zu uns. Der Holzofen aus dem Nebenraum sorgt über ein verzweigtes Kaminzugsystem für wohlige Wärme. Die antike Einrichtung wirkt wie selbstverständlich, kleine hübsche Details wie das rot bestickte Tuch über der Schüssel mit frischem Nudelteig lassen den Blick im Raum schweifen. Wir fühlen uns aufgenommen, persönliche Ansprache ersetzt puren Service.

Für Lorenzo heißt es heute zusammen mit dem 84–jährigen Luciano die Olivenernte des letzten Tages in seiner dem Nebenhaus angegliederten Ölmühle zu verarbeiten. Aus je 100 Kilo Früchten, die den ca. 1500 auf dem Gelände des Monte Bello verteilten Bäumen abgerungen werden, können ca. 30 Liter feinstes Olivenöl gepresst werden. Ein mühseliges Unterfangen für Idealisten.

Mit leichtem Unverständnis sehen wir zu, wie der schwere Mahlstein unter starkem Knattern durch den grau-rosafarbenen Olivenbrei fährt und sich nach Minuten geduldigen Betrachtens ein dünner Ölfilm auf der Masse absetzt.

Erst zum Mittagessen bei Pieras „Bruscetta“ mit Olivenöl, Chili und Rosmarin und ihren unvergleichlichen mit Ricotta gefüllten Ravioli können wir nachvollziehen, warum Lorenzo mit dieser Tradition des Hofes nicht brechen möchte.

Wehmütig verlassen wir Montebello und nehmen die Küstenstraße „via Aurelia“ in Richtung Ligurien, vorbei an den jetzt fast ausgestorbenen Strandbädern von Forte del Marmi und Marina di Carara.

Hier an der Küste hat der Herbst noch nicht vollständig Einzug gehalten und wir genießen es, die Strecke von La Spezia nach Monterosso al Mare auch offen zu fahren. Jede Kurve erschließt eine neue Sicht auf die wie Vogelnester an den Hängen klebenden Städchen Riomaggiore, Manarola, Corniglia und Vernazza vor einem grandiosen Postkartenpanorama mit Meerblick. Terrassierungen soweit das Auge blicken kann, ziehen sich an den Bergkuppen zum Wasser hinab. Grund für diese Formung der Natur ist der Weinanbau, der neben dem Fischfang über Jahrhunderte die bestimmende Einnahmequelle eines kargen Lebens in der Cinque Terre war. Geprägt vom rauen Seeklima, entstehen hier in kleinen Parzellen bei niedrigen Erträgen jedoch immer noch Weißweine von besonderer Charakteristik.

delle favole“ mit ihren kunstvoll geschwungenen Schirmpinien füllt sich nachmittags mit schlendernden Pärchen und älteren Leuten, während die Jugend sich der neuesten Attraktion Sestris widmet.

Fünfzig Meter den weitläufigen Strand hinab, wurde eine Eiskunstlaufbahn mitten im Sand installiert. Nach dem Motto: „Man sucht immer das, was man selber nicht hat“, tummeln sich die Sechs- bis Sechzehnjährigen mit wackligen Beinen auf dem Eis. Amüsierte Eltern helfen ihren Kleinen in die ultramarinblauen Stiefel oder kommentieren das bunte Treiben in angeregter Unterhaltung vom Seitenrand aus, während der Schuhverleiher schmunzelnd abwinkt, als ich ihn spaßeshalber nach einem Paar in Schuhgröße 47 für mich frage.

Die letzten Sonnenanbeter des Jahres sowie die mailänder Tagesausflügler zieht es einen knappen Kilometer südlich an den Strand der „baia del silencio“. Die Fassaden der in warmen Tönen gehaltenen Palazzi ziehen sich bis an den Strand der Bucht hinab und bilden mit der sich seicht erhöhenden vorgelagerten Halbinsel Sestris, auf dessen Abschluss das Grand-Hotel „Dei Castelli“ thront, dieses einmalige italien-typische Panorama, das wir über Stunden vom Strandcafé „Citto beach“ aus genießen.

Luciano Capellini, einer der letzten aktiven Weinbauern, empfängt uns in Volastra oberhalb von Riomaggiore. Zunächst wortkarg führt er uns in seinen Weinkeller, der mit allen Tanks und Gerätschaften bequem in einer Doppelgarage Platz fände. Wie die meisten Weinbauern der Gegend produziert er seinen Wein im Nebenerwerb bei einem Volumen von 3000–4000 Flaschen per anno. Bei der Verkostung seines „Sciacchetra“ wird Luciano redseliger. Während wir seinen Trockenraum und den Weinberg besuchen, hören wir von vier bis acht Wochen Lufttrocknung der Trauben nach der Ernte, von 21 Tagen Gärung und mehrfachen Filtergängen sowie einer zweieinhalbjährigen Lagerung in Stahltanks, bis dieser Süßwein aus der Bosco-Traube sein volles Aroma entfaltet.

Riomaggiore ist nah und so beschließen wir noch die „via dell'amore“, einen Wanderweg, der Riomaggiore mit Manarola verbindet, kennenzulernen. Jetzt im Herbst sind die Wege nicht überfüllt mit Touristen, die Temperaturen angenehm und der von der Unesco als Weltkulturerbe anerkannte Nationalpark Cinque terre zeigt sich beim abendlichen Sonnenuntergang im Meer von seiner romantischsten Seite. Sestri Levante empfängt uns mit sommerlichen 26 Grad Celsius am 2. November. Die Uferpromenade der „baia

Wohlig brennt die Nachmittagssonne in unserem Nacken, blaue Schatten spielen mit dem weiß-strahlenden Zuckertütchen am Latte-Macciato-Glas. Blinzelnde Augenlieder trotz Sonnenbrille, gelegentliches observieren der Nachbartische und derer modisch gekleideter Einheimischer wechseln mit wiederholter Suche nach der freundlichen Kellnerin. Zufriedenheit im Hier und Jetzt.

Erst viel später am Abend beim zweiten Fischgang „risotto al nero di sepia“ im Restaurant „Rezzano“ merken wir an unseren glühenden Wangen, wie kontemplativ der Nachmittag in Sestri wirklich gewesen war.

Emanuele Canevaro di Zoagli, der mit seiner Statur und dem weißen Vollbart im sonnengebräunten Gesicht Ähnlichkeit mit Ernest Hemmingway aufweist, empfängt uns im Garten seines zum Bed&Breakfast erweiterten Schlosses „Castello Canevaro“. Meerblick nach rechts bis Portofino, linker Hand krausen zarte Schaumkronen den Golf von Tigullien bis weit hinter Sestri Levante. 54 Treppenstufen trennen uns von einem Sprung ins Wasser in Zoaglis kleiner Bucht und über uns ragen die gelbweiß gehaltenen Türme des von Giuseppe Partini 1880 im neogotischen Stil umgebauten Schlosses empor. Als ich in die zunächst englischsprachige Unterhaltung ein paar spanische Brocken einmische, wechselt der Herzog weltmännisch ins Spanische und erzählt uns von seiner Affinität zu Südamerika sowie die Geschichte seines Vorfahren und Begründer der Canevaro-Dynastie, Giuseppe. Dieser hatte als Achtjähriger 1812 auf einem der von Genua aus in die neue Welt aufbrechenden Schiffe angeheuert. Nach einer steilen Karriere in Peru, wo er das Monopol zur Guano-Gewinnung innehielt, war er Jahre später als vermögender Mann nach Zoagli zurückgekehrt, wo er das heutige Castello Canevaro erwarb. Beim späteren Streifzug durchs Schloss haben wir den Eindruck, dass all die in den Bildern und Fotos sowie sonstigen Details und Einrichtungsgegenständen präsenten Canevaro-Abkömmlinge nur kurz vor die Tür gegangen seien, damit wir uns unserer Neugier nicht schämen müssten.

Am nächsten Morgen werden wir geweckt von der über Sestri aufsteigenden Sonne, die sich durch die grünen Spaliere des Seitenfensters unserer Suite zwängt. Das Klatschen der Wellen dringt vom Meer durch die offenen Balkonflügel, ein tiefblauer Himmel spiegelt den unendlichen Horizont in den Fensterscheiben. Zwei lebensgroße Jungfrauen auf den Jugendstilgemälden links und rechts des Balkonfensters blicken uns in die noch schläfrigen Augen und wir spüren, wie schon vielerorts vorher, dass wie erhofft hier in Ligurien sich unser Cabriotrip in eine nostalgische Zeitreise gewandelt hat.

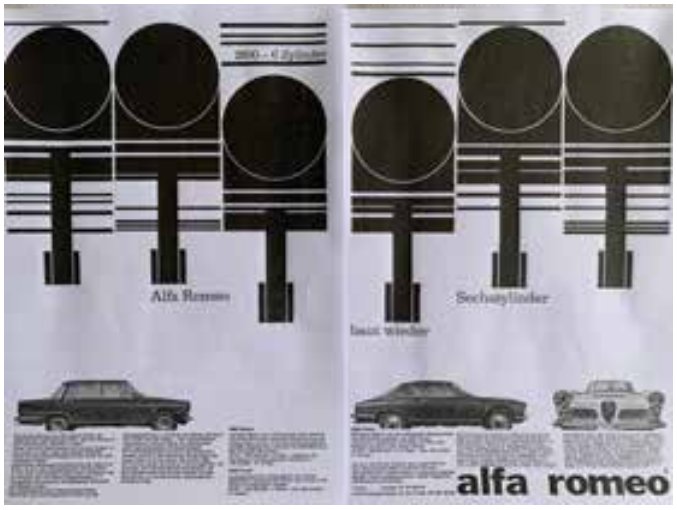
SELTEN IST NOCH ZU VIEL

– Die Alfa Romeo 2600 Berlina in der Werbung –

Warum ein weiterer Beitrag zur Berlina 2600? Ansporn hierfür war eine kleine Notiz in der Rubrik „Aktuelle Notierungen“ der MotorKlassik 2/19. Hier wurde die 2600 Berlina als der heute wohl seltenste vorhandene Nachkriegs-Alfa aus Serienproduktion bezeichnet. Dies freut natürlich den Autor, da er ein solches Model besitzt und dies im Prinzip jederzeit fahren kann. Denn die gut 50-jährige Diva hat eben auch so das ein oder andere Wehwehchen und will dann vielleicht auch mal nicht fahren. Dies ist gar nicht so unterschiedlich zu uns Menschen, was mich mein Beruf als Arzt täglich lehrt. Aber zurück zur Berlina 2600. Die Seltenheit eines Oldtimers dürfte im wesentlichen zwei Gründe haben: Erstens, sie wurden seinerzeit in nur geringer Stückzahl produziert und zweitens, es gibt nur ein geringes Interesse gerade diesen Fahrzeugtyp, eine Limousine, zu erhalten. Beides passt zur 2600 Berlina. Nur ca. 2100 Einheiten wurden gebaut und Coupés und Cabriolets der 2600 Familie sind unter Oldtimerfreunden sehr viel beliebter.

So finden sich heute wahrscheinlich mehr fahrbereite 2600 Zagato, trotz der verschwindend kleinen Produktionszahl (100), als wie der 2600 Berlina. Nicht einmal eine halbes Dutzend Fahrzeuge dürften zugelassen sein. Noch extremer gilt dies für den 2600 OSI. Meines Wissens steht in Deutschland zurzeit kein einziges, fahrbereites Exemplar zur Verfügung.

Warum war die Nachfrage und damit natürlich auch die Produktionszahl so gering? Lag es an der Werbung? Ich glaube letzteres eher nicht, auch wenn der Umfang der Werbung eher als gering anzusehen ist. Daher möchte ich im Folgenden einen Überblick über die mir vorliegenden



Anzeigen und Prospekte geben. Letztere sind durchaus auf der Höhe der Zeit und aus meiner Sicht z.T. sehr interessant gestaltet. Anzeigen hingegen finden sich eher selten bzw. als alleiniger Werbeträger für die Berlina 2600 eigentlich gar nicht. Verständlicherweise, ein Coupe und ein Cabriolet wecken eindeutig mehr Emotionen. Allein dadurch kann ein höherer Preis erwirtschaftet werden und ist damit für den Hersteller trotz geringerer Stückzahlen wirtschaftlich durchaus interessant. Limousinen sind eher Volumenmodelle. Dies gilt uneingeschränkt heute wie damals. Die Berlina 2600 war sicherlich kein Volumenmodell – ganz im Gegenteil. Hierfür gibt es sicherlich viele Gründe. einer dürfte der relativ hohe Kaufpreis im Vergleich zur Konkurrenz gewesen sein. sein. An der Qualität des Prospektmaterials (Papier, Druckqualität und Verarbeitung) lag es sicher nicht, denn diese ist durchaus ansprechend und konnte mit der Konkurrenz locker mithalten.

Eine der ersten Anzeigen zur 2600 Berlina ist in der Automobil Revue Nr. 11 vom 15.3.1962 zu finden. Hier findet sich eine Doppelseite zu den 2600 Modellen unter Angabe des jeweiligen Kaufpreises. Graphisch gut gelungen ist die Darstellung der 6 Kolben. Der 6 Zylinder-Motor wird als das entscheidende Merkmal in einer überzeugenden Schlichtheit dargestellt.

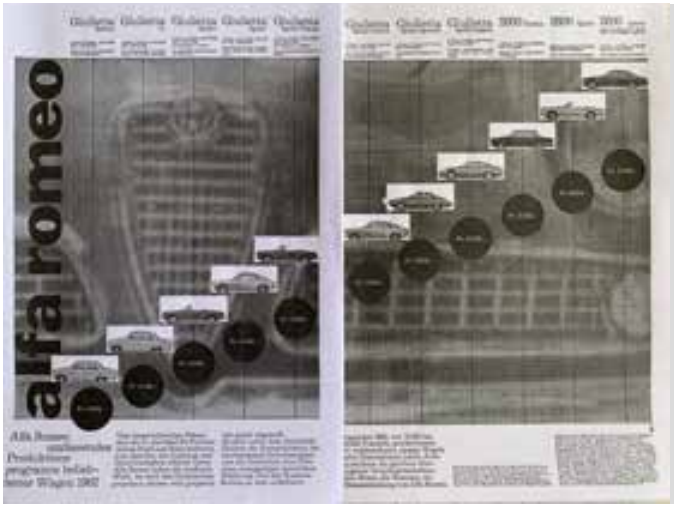
Man kann fast vermuten, daß hier die grundlegende Einstellung des Bauhauses (neue Typographie) einen nicht unerheblichen Einfluss gehabt haben könnte. Diese auf das Wesentliche reduzierte Graphikform (siehe das Logo des Bauhaus von Oskar Schlemmer) finden sich auch für die Baureihe 750/101 (Giulietta). Hier sogar nur unter graphischer Darstellung der Fahrzeugfront, allein mit dem Schriftzug Alfa Romeo versehen. Jegliche weitere Information fehlt, noch besser lässt sich die Bauhausphilosophie nicht umsetzen.

Neben der abstrahierend graphischen Darstellung der sechs Zylinder als Kernaussage sind die Preisangaben der einzelnen Modelle sehr klein, eher vergleichbar dem sonst üblichen Kleingedruckten, wiedergegeben, als ob dies eher unwichtig sei. Bei 21.250,-- SFR für die Berlina 2600 und 24.950,-- SFR für die teuerste Modelvariante und dem zu dieser Zeit teuersten Alfa Romeo, dem Sprint, handelt es sich sicher nicht um eine Nebensächlichkeit. Die Preise liegen eindeutig nicht mehr im Mittelmaß, sondern dürfen als gehoben angesehen werden.

In Heft Nr. 14 vom 21.3.1962 findet sich wiederum eine doppelseitige Anzeige, nunmehr aber für alle verfügbaren Modelle. Dies Anzeige ist ganz anders aufgebaut. Hier überwiegen vor allem die textlichen Informationen, wiederum z. T. in sehr kleiner Schrift, auf durchaus interessantem Hintergrund. Nur schemenhaft und eher etwas unscharf wird die Front der Giulietta angedeutet. Direkte graphische Formen wie in der genannten Anzeige als so genannte Eye-Catcher gibt es nicht. Der Informationsgehalt steht hier eindeutig im Vordergrund.

Gut drei Monate später (Automobil Revue Nr. 28. vom 28.6.62) erschien eine weitere, sehr interessante Anzeige mit dem Werbeslogan „Pfeilschnell und Sicher“ zu den 2600 Modellen. Hier als graphisches Element „Pfeile“ reduziert dargestellt, jetzt aber mit der oben genannten schlagwortartigen Information. Als einzigen Fahrzeugmodel ist nur die Berlina abgebildet, obwohl die Anzeige für alle drei Bauformen wirbt. Die Designsprache ist absolut vergleichbar zur ersten Anzeige. Jetzt werden aber Leistung (Schnelligkeit) und Sicherheit in den Vordergrund gestellt und nicht das Motorenkonzept.

1963 findet sich eine Anzeige von Alfa Romeo zum Autosalon Genf (Heft Nr 14, 20.3.63). Diese ist eher langweilig. Lediglich die Überschrift mit dem vollständig klein geschrieben Titel „alfa romeo“, wobei das romeo einen Halb-



schritt höher steht, hebt sich hervor. Ansonsten findet man eine vollständige Auflistung aller in Genf ausgestellten Fahrzeuge nach Gruppen unterteilt, zu Oberst die Limousinen, darunter die Cabriolets und zum Schluss die Spider. Kurios ist hier der Fehler bei der Überschrift Cabriolets, es müsste Coupes heißen. Bei Alfa gab und gibt es keine absolute Perfektion, was letztendlich die Marke so liebenswert, da menschlich, macht. Ungewöhnlich ist, dass dies seinerzeit insbesondere in der doch ach so akkuraten Schweiz übersehen wurde, was die Anzeige umso interessanter macht. Ebenfalls in 1962 findet sich eine Anzeige in Quattoroute für alle drei 2600-Modelle. Interessant ist, dass die Limousine im Vordergrund steht und auch textlich durch den Satz „La Berlina potente, di grande classe e di grande prestigio“ untertitelt ist. Auch die Farbigkeit der drei Fahrzeuge lässt an die Dreifarbigkeit der italienischen Nationalfarben denken.

Ganz anders die im gleichen Jahr durch die Hoffman Motors Corp. in den USA geschaltete Anzeige „New 6 Zylinder Alfa Romeo“. Eher nüchtern, aber durchaus ansprechend ist hier das Wappen von Alfa Romeo bildfüllend und darüber schriftlich der Hinweis auf einen Sechszylinder. Als Fahrzeug wurde der Sprint gewählt. In Hinblick auf den amerikanischen Markt war das sicher eine sinnvolle Entscheidung, da die Berlina auf Grund ihrer Form und Größe in den USA nicht konkurrenzfähig war.

Vergleicht man die Anzeigen, dann bleibt festzuhalten, dass die in der Schweiz aufgelegten Anzeigen eher nüchtern daherkommen. Die italienische Anzeige besticht durch ihre Farbigkeit und dem Hervorheben der Limousine. Die amerikanische Anzeige basiert auf einem anderen graphischen Konzept. Im Grunde schwarz-weiß und als einzigen Farbton wurde Alfarot verwendet, wodurch die Botschaft „6 Zylinder von Alfa Romeo“ hervorgehoben wird.

Ganz anders die Anzeige zur 1600 Giulia und zum 2600 Sprint. Maximale Reduktion des Inhaltes durch Wiedergabe der Autofront mit darüber liegender Angabe des Hubraumes durch große Zahlen, getrennt durch den Schriftzug „alfa romeo“. Noch knapper geht es bald nicht. Eine nur auf die Berlina 2600 ausgerichtete Anzeige habe ich nicht gefunden.

Verlassen wir die Anzeigen und wenden uns den seitens Alfa Romeo herausgegeben Prospekten zu. Im April 1962 erschien für jeden Fahrzeugtyp ein eigener Prospekt. Formal für alle drei Fahrzeuge gleich aufgemacht, aber im Deckblatt neben der Fahrzeugunterscheidung auch eine farbliche Unterscheidung. Diese Prospekte lagen nur in italienischer Sprache vor. Inhaltlich reich bebildert und mit informativen Texten versehen, erhielt der Kaufinteressent eine gute Darstellung des jeweiligen Fahrzeugs.

Bereits im Oktober 1962 folgte ein Prospekt für alle drei Modelle, jeweils in italienisch, englisch und deutsch. Auch hier fand der Kunde eine gute Mischung aus Fotos des jeweiligen Typs mit zusätzlich graphischen Darstellungen. Der Informationsgehalt war umfassend, sodass man über alle drei Modelle gut informiert war. Die Aufmachung war durchaus überzeugend, um einen potentiellen Kunden zum Kauf eines 2600- Modells zu bewegen.

Beim Modellwechsel 1964 erschien ein eigener dreifarbiger Faltprospekt für die Berlina als Rechtslenker durch Alfa Romeo in Großbritannien. Dieses sehr schlichte vierseitige Faltblatt, war schwarz-weiß. Der eher kurze aber informative Text selbst in Alfarot gehalten. Man kann sagen, typisch britisches Understatement, aber dennoch gut.

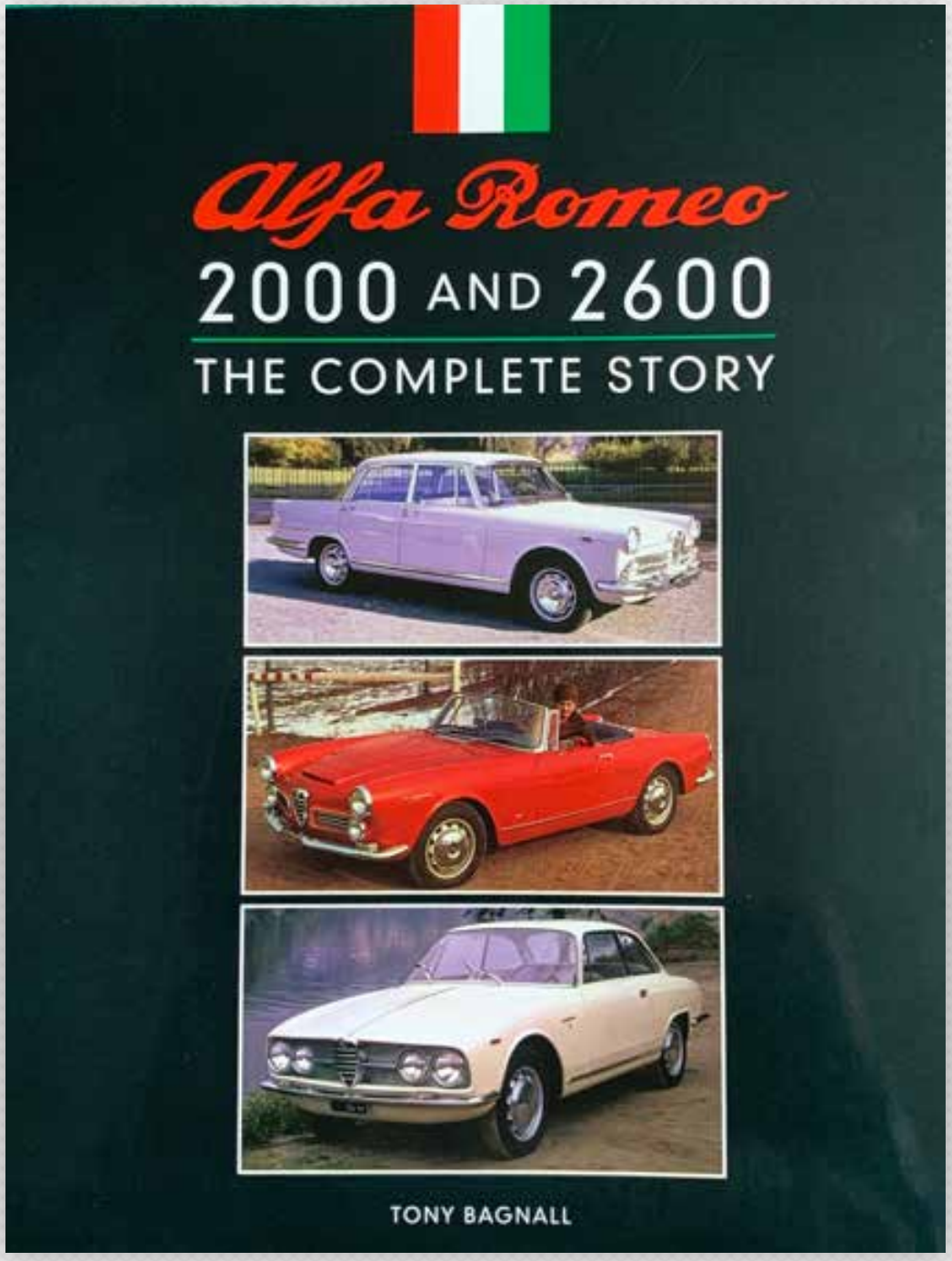
1965 folgte dann ein sehr umfangreicher, 24-seitiger Prospekt für Sprint und Limousine jeweils in italienisch, deutsch, englisch und französisch. Hervorzuheben sind hier die Abbildungen des fahrenden Autos z.T. vollkommen verwaschen, um so die Fahrdynamik eines Alfa wiederzugeben. Die Bilder sind beeindruckend und das ganz ohne der Möglichkeit der digitalen Bildbearbeitung. Dieser Prospekt erzeugt Emotionen, Stichwort „Bella Machina“, ohne den Informationsgehalt aber zu vernachlässigen.

Wenn man bedenkt, dass nicht mal 20.000 Exemplare des 2600 gebaut wurden, liegt ein doch recht umfangreiches und gut gemachtes Werbe- und Informationsmaterial vor, welches für die Zeit als durchaus hochwertig angesehen werden kann. Bezugnehmend auf meinen letzten Beitrag zum 2600 kann hier nur der Prospekt von Jaguar bzgl. der Gestaltung und des Materials mithalten. Die geringen Verkaufszahlen des 2600 lassen sich also nicht durch das Werbematerial erklären. Dieses ist trotz der eher klammen Kassen von Alfa Romeo qualitativ hochwertig. Die wirtschaftlichen Schwierigkeiten von Alfa Romeo ziehen sich wie ein roter Faden durch die Geschichte des Unternehmens. Doch dies wäre sicherlich einen eigenen Artikel wert.

Nach 1965 erschienen nur noch kleinere Faltprospekte mit dem jeweiligen Gesamtangebot von Alfa Romeo. Eher schlicht und einfallslos und durchaus passend zu den wirtschaftlichen Problemen bei Alfa Romeo.

Zum Schluss noch ein Wort zum Aufmacherfoto dieses Artikels. Es ist ein wunderschönes Pressefoto der Berlina 2600. Besser kann man eine Limousine nicht in Szene setzten, denke ich: Großzügiges Auto mit ausreichender Motorisierung vor dezent abgebildeter Bergkulisse.

Text: Dr. Christian van Hüllen
Bilder: Alfa Romeo, Reproduktionen



Buchbesprechung

Alfa Romeo 2000 AND 2600, THE COMPLETE STORY

Ende 2019 ist in der Reihe „Titles in the Crowood Auto Classics Serie“ eine Monographie zum AR 2000 und 2600 veröffentlicht worden. Bei bisher 72 erschienen Bänden befassten sich bisher nur drei Bände mit jeweils einer Modellreihe von Alfa Romeo (Spider (1979), 916 GTV and Spider (2012), Spider 105 (2019)). Zum Vergleich: allein zu Mercedes-Benz gibt es neun und zu Porsche vier Bände. Erstaunlich, dass der nunmehr vierte Band zu Alfa Romeo sich dem Alfa Romeo 2000 und 2600 annimmt, insbesondere unter Berücksichtigung der sehr geringen Stückzahlen der beiden Baureihen 102 und 106. Aber vielleicht war das genau der Grund für einen solchen Band, insbesondere wenn man bedenkt, dass es bisher keine Monographie zum 2000 und 2600 gibt.

Die Aufmachung und Qualität des in englischer Sprache verfassten Buches ist durchaus ansprechend. Die Bebilderung ist umfangreich und weitgehend von sehr guter Qualität. Lediglich bei der Wiedergabe alter Prospekte könnte sie etwas besser sein. Aber allein schon wegen des Umfangs der Bilder lohnt sich der Erwerb des Buchs, selbst wenn man über nur geringe bzw. fehlende Englischkenntnisse verfügt. Schon die Fülle der Schwarz-Weißaufnahmen und der Farbbilder seitens der Archive von Alfa Romeo und des Familienarchivs Bianchi Anderloni wissen, zu begeistern.

Nunmehr möchte ich detaillierter auf den Inhalt des vorliegenden Bands eingehen. Bei einem Buch zu einer Modellreihe darf die Geschichte der Automarke nicht fehlen. Kapitel 1 befasst sich mit der Historie bis zum 2. Weltkrieg, das 2. Kapitel mit der Zeit danach. Die Darstellung ist knapp, aber gut gegliedert und vollkommen ausreichend. Kapitel 3 beantwortet dann die Frage, warum es überhaupt eine Modellreihe 102 (2000) gibt. Die Überschrift des Kapitels „Die Rückkehr zum Luxus“ ist bereits die Antwort. Nach Auslaufen des 1900 und der damit noch verbliebenden Modellreihe der Giulietta bauchte es aus der Sicht von Alfa Romeo ein größeres und deutlich komfortableres Fahrzeug für den gehobenen Anspruch. Kapitel 4 bis 7 haben die einzelnen Modellvarianten des Alfa Romeo 2000 zum Inhalt. Besonders von Interesse dürfte das 7. Kapitel sein, welches sich mit Prototypen und Showcars befasst. Das muss man gelesen, zumindest die Bilder angesehen haben. Für jeden Alfisto wäre es sicher ein Traum, ein derartiges Fahrzeug zu besitzen, auch wenn sie nicht immer aus meiner Sicht optisch gelungen sind. Als Bindeglied zwischen der 102- und 106-Reihe fungiert das Kapitel 8, welches einen kurzen Abriss zum neuen 6 Zylinder-Motor wiedergibt. Kapitel 9,10 und 11 stellen dann die 2600 Berlina, den Spider und den Sprint dar. Kapitel 12 umreist die Kleinserie des Sprint Zagato und Kapitel 13 die Prototypen und Showcars zum 2600. Wiederum faszinieren mich hier insbesondere die Bilder.

Das nächste Kapitel beschreibt den Eisatz des Sprint, und nur den, im Rennsport. Hierüber wusste ich bisher eher wenig. Dies zu lesen kann ich nur empfehlen.

Kapitel 15 beschreibt die persönlichen Erlebnisse mit einem Spider und einem Sprint, beides Rechtslenker. Zusätzlich findet sich ein Exkurs zum Circuit des Ardennes. Bedauerlich ist, dass es keinen Erfahrungsbericht zu einer rechtsgelenkten Berlina gibt, von der laut Fusi (1978)100 Einheiten gebaut worden waren. Kapitel 16 ist mit dem Titel „Erbe“ überschrieben und stellt kurz die in der weitern Geschichte von Alfa Romeo produzierten 6-Zylinder-Limousinen dar. Dies ist durchaus vergleichbar mit den von mir gemachten Angaben in meinem Beitrag auf den vorherigen Seiten.

Im Anhang (Appendix I-V) finden sich Daten zum Farbschema und den Produktionszahlen, des weiteren ein kurzer Bericht zum Museo Storico Alfa Romeo ohne jeglichen Bezug zur 102/106 Serie. Schön wären Angaben, ob es im Fundus Fahrzeuge aus dieser Serie gibt und wenn ja, welche vorhanden sind. Danach folgt eine kurze Darstellung des Alfa Romeo Owners Club LTD. Interessant ist schließlich der Abdruck des Originaldokuments zur Homologation des 2600 Sprint. Einige Literaturangaben sowie ein relativ ausführlicher Index schließen das Buch ab.

Zusammenfassend kann ich den Kauf, trotz einiger kleinerer Mängel, bei dem mehr als akzeptablen Preis uneingeschränkt empfehlen. In manchem ist mir das Buch aber zu oberflächlich, wie z.B bei Inhalten zur Technik und den Unterschieden der einzelnen Serien. Hier meine ich nicht den Gesamtumfang sondern z.B. tabellarische Gegenüberstellungen von Unterschieden der einzelnen Serien sowie fototechnische Darstellung unterschiedlicher Merkmale. Sehr gut hingegen sind die farblich abgesetzten Textteile zu besonderen Themen, wie z.B. „Carrozzeria Bertone and Alfa Romeo“ und „Luigi Fusi“. Vollkommen unnötig ist das Kapitel zum Museum wie auch zum Owners Club. Und wenn schon eine Clubdarstellung, dann bitte unter Angaben einer Kontaktadresse. Noch besser wäre allerdings ein Hinweis zu den reinen 2000/2600 Fahrzeugclubs, wie dem unseren oder dem der Schweiz. Dies alles wird aber durch die Fülle an interessanten Abbildungen mehr als wettgemacht. Zusammenfassend ergibt sich somit ein gut gemachtes und preislich mehr als akzeptables Buch, welches in der Bibliothek eines Alfisto nicht fehlen sollte.

Text: Dr. Christian van Hüllen

Tony Bagnall

First Publisher in 2019 by The Crowood Press
Ltd Ramsbury, Marlborough Wiltshire SN8 2HR
ISBN 978 / 78500 63 / 9

Preis bei Amazon: 22,47 EUR, Thalia 23,99 EUR

Das Berlina-Abenteuer

Eine (Leidens-) Geschichte, wie sie nur vom Leben mit einem Alfa Romeo geschrieben werden kann. Von Dr. Christian von Hüllen

Kapitel 1
Wie es begann

Viele Dinge im Leben beginnen mit einer zufälligen Begebenheit. So auch meine Geschichte, mein „Abenteuer“ mit der Berlina ...

Anlässlich einer Alfa Romeo Sonderschau war ich zusammen mit einigen anderen Clubkollegen zu einem Museumsbesuch eingeladen. Bevor wir uns jedoch auf den Fußmarsch ins Museum aufmachten, durften wir noch einen kurzen Blick in die Lagerhallen des Gastgebers werfen.

Völlig geblendet und überwältigt von den dort seit Jahren ruhenden Schätzen habe ich sie erst gar nicht bemerkt und beachtet – *meine* Berlina. Erst als wir schon

beinahe wieder die Hallen verließen stand sie plötzlich vor mir und sie schien mir mit ihrer angestaubten und etwas traurig anmutenden Erscheinung zuzuwinken und mir sagen zu wollen: „Nimm mich mit, bitte!“

Da aber schon alle wieder auf dem Weg nach draußen waren und wir im Museum erwartet wurden, hatte ich keine Zeit mehr, näher über diese Begegnung nachzudenken. So ging ich also mit den Anderen ins Museum zur Besichtigung der Alfa Romeo Sonderschau. Die Ausstellung war bestückt mit vielen hochkarätigen und ebenso schönen wie seltenen Exponaten aus der ruhmreichen Geschichte des Mailänder Automobilwerks mit der Schlange im Wappen – und trotzdem ging sie mir nicht aus dem Kopf – *meine* Berlina ...

Die Tage vergingen und mich hatte der Alltag zu Hause längst schon wieder in Beschlag genommen. Aber ich dachte noch immer an sie, begann meinen finanziellen Rahmen abzustecken, stellte Überlegungen an, wie ich sie am Besten unterbringen konnte und machte Pläne.

In dieser Phase kam ein weiterer Zufall hinzu, der mich letztlich dazu bewog, vorsichtig über einen Kauf nachzudenken: Ein Bekannter teilte mir mit, dass er den Bau von drei „Schrauberboxen“ für „betreutes Schrauben“ plane und bot mir die Möglichkeit, mich daran zu beteiligen. Damit wäre dann also auch die Frage der Unterbringung gelöst. Jetzt stand mein Entschluss fest, ich wollte die Berlina, die eigentlich schon immer mein Traum war, haben!

Kapitel 2
Zugestimmt

Jetzt musste ich „nur“ noch meine liebe Ehefrau vom neuen Projekt überzeugen und letztlich auch ihre Zustimmung erhalten, denn schließlich hatten wir bereits den 2600er Sprint und den 2000er Fastback Spider in der Familie. Also sammelte ich vielerlei Informationen in Form von Prospekten und Bildmaterial über die Berlina, um meiner Frau das ihr noch unbekannte Wesen näher zu bringen. dazu noch das passende Modell.

Und dann, nach Klärung ihrer Fragen und Ausräumung ihrer Bedenken gab sie mir ihr OK! Somit konnte ich das nächste Kapitel aufschlagen.

Kapitel 3
Der Kauf

Jetzt war also der Zeitpunkt gekommen, wieder mit dem Besitzer der Berlina Kontakt aufzunehmen und vorsichtig wegen einer Kaufmöglichkeit anzufragen. Nach einigen E-Mails und ein paar Tagen Bedenkzeit durfte ich Aufatmen: Er war bereit, sich von der Berlina zu trennen!

Somit stand also ein erneuter Besuch an, um das Objekt meines Interesses genauer zu begutachten und uns letztlich über den Kaufpreis zu einigen.

Schon hier wurde mir klar, dass es eine große Herausforderung sein würde, die Berlina wieder auf die Straße zu bringen. Schließlich handelt es sich um eine vor fast 30 Jahren abgebrochene Restaurierung und im Laufe dieser Zeit sind viele Teile bei mehrfachen internen Umzügen in den Tiefen der Lagerhallen verschollen.

(Allerdings sollte sich der ganze Umfang der Fehlteile erst viel später bei einer eingehenden Bestandsaufnahme in der heimischen Garage darstellen.)

Die sehr gute Substanz des Restaurierungsobjektes hat mich letztlich überzeugt und wir sind uns über den Kauf einig geworden. Jetzt war es also an der Zeit, den Transport nach Hause zu organisieren. Glücklicherweise hat mir der Verkäufer seinen geschlossenen Autotransportanhänger zur Verfügung gestellt.

So bin ich also mit einem Lieferwagen angereist und mit einem Gespann wieder nach Hause gefahren. Den Lieferwagen beladen mit Einzelteilen, dem Motor mit Getriebe und der gesamten Innenausstattung. Auf dem geschlossenen Anhänger das Auto.

Kapitel 4
Der Weg nach Hause

Dass ich den geschlossenen Anhänger benutzen durfte, hat sich als großer Nutzen herausgestellt. Denn nach Tagen mit vorfrühlingshaftem Schönwetter hat sich ausgerechnet am Tag der Abholung der Winter mit einem Kälteeinbruch und Schneefall zurückgemeldet.

Die Heimreise war deshalb geprägt von Eis- und Schneeglätte und dadurch bedingten langen Staus und sehr zähfließendem Verkehr. Gut, dass das Auto auf dem Anhänger gut eingepackt war ...

Trotz aller Widrigkeiten sind wir gut nach Hause gekommen, zwar mit mehrstündiger Verspätung, aber zum Glück ohne Zwischenfälle. Wegen der fortgeschrittenen Uhrzeit wurde das Gespann über Nacht erst mal vor unserem Haus abgestellt.

Am darauf folgenden Tag hat sich das Wetter wieder beruhigt und ich habe die Teile aus dem Lieferwagen vorerst in unsere Garage verbracht... und die Berlina hat in einer für sie reservierten Garage ihren vorläufigen Unterschlupf gefunden. Schließlich war die Schrauberbox ja erst auf dem Plan fertig.

Kapitel 5
Die Schrauberbox

Jetzt war sie also hier, MEINE Berlina!

Nur hatte ich noch keine standesgemäße Unterbringung für sie, waren die heimischen Garagen doch mit unseren Alltagsaustos sowie dem 2600er Sprint und dem Fastback-Spider belegt. Inzwischen war es Ende März geworden und die Berlina befand sich noch immer in der für sie viel zu kleinen Garage. Deshalb musste jetzt dringend das Projekt „Schrauberbox“ in Angriff genommen werden.

Auf dem Gelände eines ehemaligen Baustofflagers eines Bauunternehmers werden sie entstehen. Die Gebäude sind von außen nicht einsehbar, sind sie doch von einer großen Lagerhalle und einer weiteren Garagenzeile in

U-Form umgeben. Hier soll ein Treffpunkt für Gleichgesinnte entstehen, zum Erfahrungsaustausch und gemeinsamen „Schrauben“.

Innerhalb weniger Wochen entstanden die drei Boxen. Jede Einzelne mit einem Grundmaß von 4x7 Metern und einer Höhe von 5 Metern.

Was jetzt noch fehlt, aber bereits griffbereit zum Einbau zur Verfügung steht ist... natürlich eine Hebebühne! Und zwar eine 4-Säulen Hebebühne, damit könnten in der Box zwei Fahrzeuge gleichzeitig untergebracht werden.

Kapitel 6
Das Leiden

Obwohl mich die Baumaßnahmen stark in Anspruch nahmen, fand ich Zeit, mich um meine Berlina zu kümmern und konnte eine umfassende Bestandsaufnahme der Fehlteile erstellen.

Natürlich war mir klar, dass etliche Teile fehlten. Aber dass es so viele waren, hat mich doch ziemlich erschreckt. Und wenn man bedenkt, dass die Berlina schon zu ihrer Produktionszeit mit insgesamt nur ca. 2.000 Einheiten eine ziemlich seltene Erscheinung war, kann man erahnen wie schwierig es ist, heutzutage fehlende Teile zu finden. Ich habe noch nicht nachgezählt, aber ich denke, dass es sich um etwa 50 bis 60 zum Teil wesentliche Fehlteile handelte, darunter z.B. die komplette Heizungsanlage mit den beiden Wärmetauschern und den beiden Gebläsen, oder die beiden hinteren Bremstrommeln, der Kühler, die Kardanwelle usw …

Ganz besonders schmerzt das Fehlen von Berlina-speziellen Chrom- und Beleuchtungsteilen wie Kühlergrill mit Scudetto oder die Rückleuchten und die Kennzeichenbeleuchtung.

Aber ich möchte nicht jammern, das hab‘ ich ja vorher gewusst! *Zumindest fast.*

Zum Glück habe ich ein recht umfangreiches Ersatzteillager für meinen Sprint, hiervon kann ich einige Teile für die Berlina verwenden. Dann hat mir ein Clubmitglied mit einer ganzen Reihe von Berlina-Teilen geholfen. Und schließlich konnte ich meine zahlreichen Kontakte zu italienischen Alfa Romeo Spezialisten nutzen. Kurzum – inzwischen habe ich (fast) alle fehlenden Teile zusammen. Wenn dann die Schrauberbox (und auch der Innenhof) fertig ist und die Einweihungsparty vorüber ist, kann ich mit der eigentlichen Restaurierung beginnen.

Dann wird Kapitel 7 aufgeschlagen – die Restaurierung. Ich werde berichten ...

DIE BESTEN AUTOBÜCHER 2020

Aus rund 50 Neuerscheinungen des vergangenen Jahres hat die hochkarätig besetzte Jury rund um Buchpreis-Initiator und Jury-Vorsitzenden Jürgen Lewandowski literarische Werke ausgewählt, die die Bücherregale eines jeden Autoenthusiasten bereichern. „Es gibt so viele gute Auto-Bücher, die so selten gewürdigt werden – das war der Grund, 2005 den Autobuch-Preis ins Leben zu rufen“, so Lewandowski. „Mit der Unterstützung der Motorworld und von SSR Performance hat der Preis im deutschsprachigen Raum weiter an Bedeutung gewonnen – und wir können uns so bei den Autoren und Verlagen bedanken, die dieses Genre mit ihrer Kreativität und ihrem Einsatz für Wort und Bild mit Leben erfüllen. Folgende Bücher haben in den fünf Kategorien Markenbuch, Biografie, Motorsport, Gestaltung und Firmenbiografie das Rennen gemacht.

Die Preisträger der Kategorie „Markenbuch“

1. Platz: Hans-Jürgen Döhren: La Passione Alfa Romeo 6C 2300 – 6C 2500, Alfapoint Verlag

Ehrenpreis: Andreas Gabriel, Manfred Hering und Thomas Nehlert: Porsche 993

Ehrenpreis: Frank Jung: Porsche 356 – Made by Reutter, Delius Klasing Verlag

Ehrenpreis: Arnaud Meunier: Ferrari 250 LM

Weitere Preisträger sind unter **www.motorworld.com** nachzulesen

Die Jury des Motorworld Buchpreises hat die Gewinner für das Jahr 2020 ausgewählt. Mit der Auszeichnung kürt die Motorworld Group, die in diesem Jahr zum zweiten Mal als Hauptveranstalter des Literaturpreises auftritt, die besten Autobücher des Jahres. Die Preisverleihung fand am Dienstag, dem 22. September 2020, im Kohlebunker der Motorworld München statt.

Dazu eine Rezension von Thomas Wirth, erschienen in der CLASSIC CARS 2/2020:

Große Alfa-Geschichte

Einer gewaltigen Aufgabe hat sich der bekennende Alfa-Aficionado H-Jürgen Döhren gestellt: Eine aktuelle Übersicht der zwischen 1934 und 1953 gebauten großen 6C-Modelle zu erstellen, die im deutschen Sprachraum überlebt haben. Rund 70 Exemplars dieser Alfa Ikonen hat er aufgespürt, Fotos und Informationen bis hin zu Chassisnummern gesammelt. Nun erzählt er auf über 350 Seiten die individuelle Geschichte jedes Modells, flankiert von vielen Details. Allein die Liste der Karosseriebauer ist beeindruckend – die Namen reichen von Allemano bis Zagato. Die Qualität der über 550 Fotos schwankt zwar, doch für Alfisti punkten Vielfalt, Umfang und die Detailverliebtheit dieses Buches. Nicht ansatzweise war die 6C-Szene bisher so transparent erlebbar wie in Döhrens Referenzwerk.

Der Preis beträgt 86 € incl. Versand in Deutschland (bis 31.12.2020). bei millenove.de

ANKÜNDIGUNG

FRÜHJAHRSAUSFAHRT 2021

„OH DU SCHÖNE LORELEY!“
MOSEL / HUNSRÜCK / RHEINTAL

23. – 25. APRIL 2021

LIEBE FREUNDE,

wir treffen uns am Nachmittag, dem 23. 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 zehn 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 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 2021 „geblockt“. Bitte reservieren Sie selbst unter „Alfa Romeo Ausfahrt 2021“ bei Frau Krebs unter Telefon: 06534 94 80 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 das Hotel-eigene Römisches SPA genutzt werden, 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 Gartenterrasse. Eine Reservierung im Vorfeld ist leider nicht möglich.

ANMELDUNG

ZUR FRÜHJAHRSAUSFAHRT „OH DU SCHÖNE LORELEY!“

MOSEL | HUNSRÜCK | RHEINTAL

VOM 23. – 25. APRIL 2021

CLUB ALFA ROMEO 2000/2600

Hiermit melde ich/wir mich/uns **verbindlich** für die Frühjahrsausfahrt vom 23.–25.4.2021 an.

Teilnehmer:

1. Person: _____

2. Person: _____

3. Person: _____

Teilnehmendes Fahrzeug:

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

Im Hotel Richtershof sind bis zum 31. Januar 2021 30 Zimmer „geblockt“ – s. umseitiges Angebot!
Bitte reservieren Sie selbst unter„Alfa Romeo Ausfahrt 2021“ bei Frau Krebs unter Telefon: 06534 94 80 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 23. April um 16:00 Uhr (€ 10,– p.P.)
Personenanzahl: _____

☐ **2.** Stadtbesichtigung in Trier, mit Führung am Sonntag, den 25. April um 10:30 Uhr (€ 11,– p.P.)
Personenanzahl: ____

☐ **3.** Mittagessen in der Weinstube Kesselstatt in Trier am Sonntag 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.

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

Nennungsschluss 31.01.2021