

ULI STANCIU
GIOVANNA DORIGATI

LA VOGLIA MATTA

DIE VERRÜCKTE LUST CRAZY DESIRE (2)

ALFA ROMEO 2600 SPIDER TOURING

DOKUMENTATION DER RESTAURIERUNG AR 192056



EDITION STANCIU

La Voglia Matta

ULI STANCIU
GIOVANNA DORIGATI

La Voglia Matta

Die Verrückte Lust Crazy Desire

nach einem Film von Luciano Salce von 1962
Hauptdarsteller: Ugo Tognazzi, Catherine Spaak

und

Alfa Romeo 2600 Spider Touring

*Dokumentation
der Restaurierung *AR*192056**

„La Rossa“

Edition Stanciu



Alfa Romeo 2600 Spider Touring - Phönix aus Asche: Wie aus einem verrosteten Scheunenfund eine automobiler Schönheit wurde.

Dies ist die Dokumentation der Restaurierung des Alfa Romeo 2600 Spider AR 192056, hergestellt am 4. Mai 1963 bei der Carrozzeria Touring in Mailand, ausgeliefert am 7. Mai an die Società per il Commercio dei Prodotti Alfa Romeo in Lugano in der Schweiz.

Diese Dokumentation haben wir im Laufe der Restaurierungsarbeiten geschrieben, so dass Sie sich über jeden Schritt der Restaurierung im Detail informieren und die dazu gehörigen Fotos betrachten können. Es ist eine Restaurierung nach allerhöchsten Maßstäben, wobei es unser Bestreben war die Originalität des Fahrzeugs weitestgehend zu erhalten. Wir beschreiben darin alle Erlebnisse und Erfahrungen vom Kauf eines erbarungswürdigen Scheunenfundes über die Schwierigkeiten des Aufbaus und die Kommunikation mit den Spezialisten bis zur immensen Freude am

fertigen Produkt. Dazu dokumentieren wir nicht nur die Geschichte speziell unseres Fahrzeugs, sondern auch ganz generell die Entwicklungsgeschichte von Karosserie und Motor des Alfa Romeo 2600 Spider Touring mit vielen Informationen, die bisher nicht bekannt waren. Darüber hinaus versuchen wir den Zeitgeist der frühen sechziger Jahre in Italien einzufangen, der entscheidend war für das Design, den Verkaufserfolg, Image und Prestigewert dieses „aristokratischen“ Alfa Romeo. Dazu beschreiben wir unsere generellen Erfahrungen zum Kauf eines klassischen Fahrzeugs, die Überlegungen zur Art einer Restaurierung, die Erlebnisse mit den verschiedenen Personen und Firmen, die an dieser Restaurierung mitgewirkt haben und unsere ganz unterschiedlichen Emotionen beim Fortgang der Arbeiten.

Uli Stanciu und Giovanna Dorigati



Herzlichen Dank für Rat und Hilfe an:

Giovanna Dorigati, Giovanni Bianchi-Anderloni (Touring),
 Marco Fazio (Centro Documentazione Alfa Romeo), Eugen Bachmann (Werk II),
 Michele, Stefano und Rolando Bolner (Carrozzeria Bolner), Matteo Gambarato (Tapezzeria Gambarato),
 Jürgen Hummel, Marco Tomedi, Uli Becker, Fiorenzo Busso, Dr. Erwin Landsberg,



Layout: Uli Stanciu.
 Fotos: Uli Stanciu, Eugen Bachmann
 Texte, Idee und Konzept: Uli Stanciu, Giovanna Dorigati
 e-mail: uli@stanciu.de

Dieses Buch ist urheberrechtlich geschützt und nur für den privaten Gebrauch des Erwerbers bestimmt.
 Alle Rechte vorbehalten. Ohne ausdrückliche, schriftliche Erlaubnis des Autors darf das Werk (oder Teile daraus)
 nicht reproduziert, an Dritte übertragen oder kopiert werden, wie z.B. manuell oder mit Hilfe elektronischer
 und mechanischer Systeme einschließlich Fotokopieren, Bandaufzeichnung und Datenspeicherung.

EDITION STANCIU

Alfa Romeo 2600 Spider Touring

Dokumentation
 der Restaurierung AR 192056

Inhalt

<i>La Voglia Matta - die Einführung</i>	8
<i>Die technische Zeichnung des Alfa Romeo 2600 Spider</i>	10
<i>Die Farbtabelle des Alfa Romeo 2600 Spider</i>	12
<i>Mein erstes Erlebnis mit einem AR 2600: Va piano, Paolo</i>	14
<i>Phönix aus Asche: Historie des AR 192056</i>	16
<i>Wiedergeburt: Karosseriebau am Alfa Romeo 2600 Spider</i>	26
<i>Basisarbeit: Die Lackiervorbereitung</i>	36
<i>Passform: Spaltmaße und Vormontage</i>	42
<i>Sechs Richtige: Die Motorrevision</i>	46
<i>Teamarbeit: Die Technikmontage</i>	50
<i>Michelangelo: Die Lackierung</i>	66
<i>Bellezza: Die Endmontage</i>	72
<i>Gute Stube: Die Innenausstattung</i>	82
<i>Feintuning: Die ersten Probefahrten</i>	86
<i>Touring Design: Interview mit Giovanni Bianchi Anderloni</i>	90
<i>Nonplusultra: Interview mit Marco Fazio</i>	104
<i>Touring Design: Die Geschichte der Karosserie</i>	108
<i>Giuseppe Busso: Die Geschichte des Motors</i>	118
<i>Existenzfrage: Stückzahlen, Daten und Fakten</i>	126
<i>Traumwagen: Überlegungen zum Kauf eines Klassikers</i>	130

EINFÜHRUNG

Den italienischen Titel für dieses Buch „La Voglia Matta“ – zu Deutsch „Die Verrückte Lust“ – haben wir in erster Linie gewählt, weil er genau das ausdrückt, was die Restaurierung eines klassischen Fahrzeugs verkörpert. Es macht einfach Spaß ein ehemals verrostetes und zermürbtes Auto wieder in einen nahezu neuwertigen Zustand zu versetzen, zu beobachten, wie die Schönheit, die Eleganz, die Sportlichkeit der Form, die Qualität und die Funktionen der Technik langsam wieder den alten Glanz erhalten. Es vermittelt Freude sich mit der Geschichte, der Entwicklung, der Marktpositionierung eines speziellen Fahrzeugs auseinanderzusetzen, zu recherchieren wer die Vorbesitzer waren, aus welchen Beweggründen sie genau dieses Fahrzeug gekauft hatten, welche Fahrten sie mit dem Auto unternommen haben und natürlich auch herauszufinden wie der Zeitgeist einer Epoche ein solches Fahrzeug geprägt hat. Denn ein klassi-

sches Fahrzeug transportiert ja auch die Geschichte seines Jahrzehnts in die neue Zeit herüber.

Und schließlich ist es die Lust, das Auto nach der Restaurierung zu bewegen, durch schöne Landschaften zu gleiten und dabei das ursprüngliche Fahrerlebnis der frühen Jahre, die noch einfachere Mechanik, den direkten Kontakt zur Straße, den Sound des Motors, die noch nicht Windkanal-geschliffene Schönheit des Fahrzeug-Designs und vielleicht auch die Bewunderung der Menschen zu genießen. Flügel für die Seele. Ein gutes Maß an Verrücktheit beinhaltet die Lust zu so einer Restaurierung natürlich auch. Man muss schon eine besondere Leidenschaft mitbringen um so viel Arbeit, Geld, Zeit und Geduld zu investieren, um mühsam Ersatzteile zu suchen, monatelang rostige Teile zu pflegen und dabei oft Rückschläge hinzunehmen. Bei allen Überlegungen zur

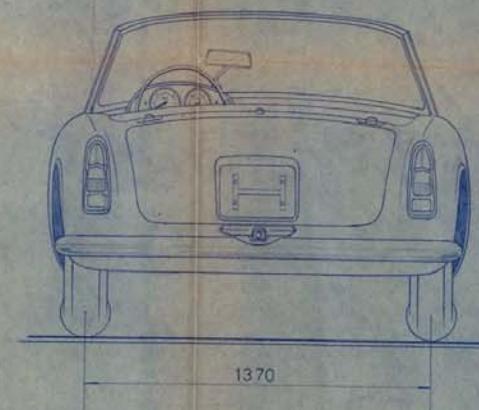
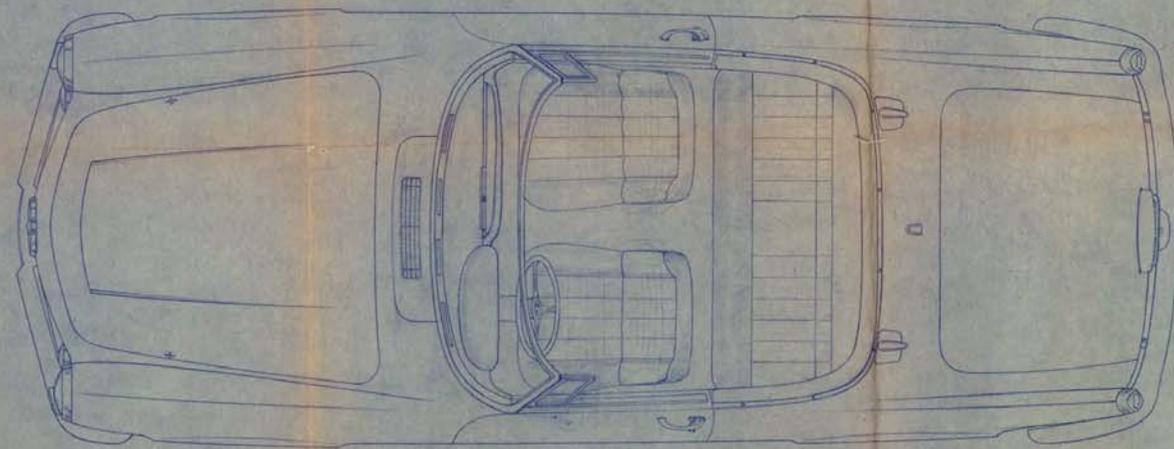
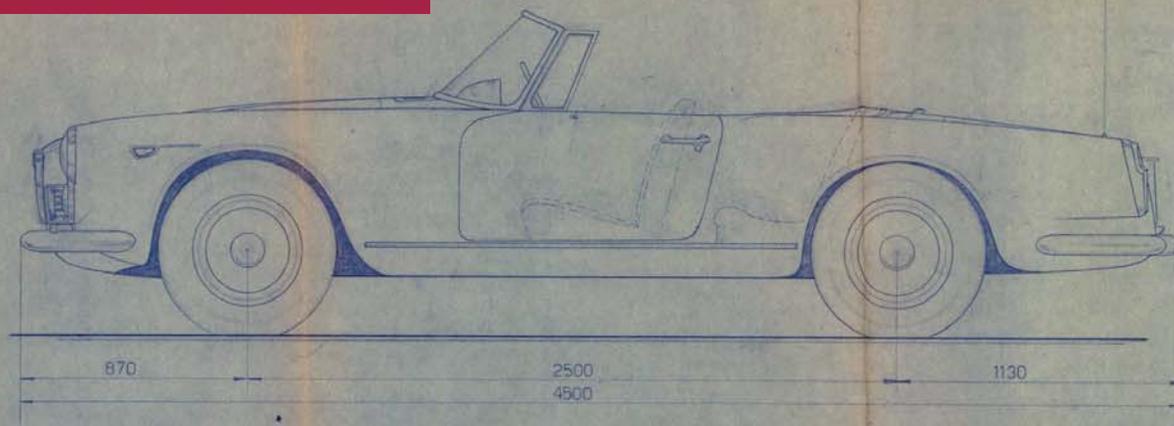
Wertanlage eines klassischen Fahrzeugs – meist ist das während einer hochwertigen Restaurierung kein echtes Kriterium, denn in den allermeisten Fällen bekommt man seine Investition zumindest kurz nach einer Restaurierung nicht wieder herein. Es ist also vielmehr die Liebe zur Sache, die uns antreibt – eine verrückte Lust.

Die Überschrift „La Voglia Matta“ haben wir auch gewählt, weil es unter diesem Titel einen italienischen Film des Regisseurs Luciano Salce aus dem Jahr 1962 gibt – also genau dem Geburtsjahr des Alfa Romeo 2600 Spider Touring. Hauptdarsteller neben Ugo Tognazzi und der bezaubernden, jungen Catherine Spaak ist auch ein Alfa Romeo 2000 Spider Touring, dem von der Karosserie her nahezu gleichen Vorgänger unseres Alfa Romeo 2600.

Puristen unter den Alfisti mögen uns verzeihen, dass wir diesen Titel auf das Nachfolgemodell übernommen haben, aber – wie oben beschrieben – die verrückte Lust trifft eigentlich auf jede Restaurierung zu. Der Film „La Voglia Matta“, der in Deutschland unter dem wenig passenden Titel „Lockende Unschuld“ lief, zeigt die aufkeimende Liebe eines älteren, verheirateten Ingenieurs zu einem jungen, hübschen Mädchen in der prickelnden Aufbruchzeit der sechziger Jahre, in denen Autos wie der Alfa Romeo Spider eine bedeutende Rolle spielten.

Das Bild zeigt die Karosserie unseres Alfa Romeo 2600 Spider Touring bei der Lackierung in seiner Originalfarbe Rosso Alfa 501.

TECHNISCHE ZEICHNUNG

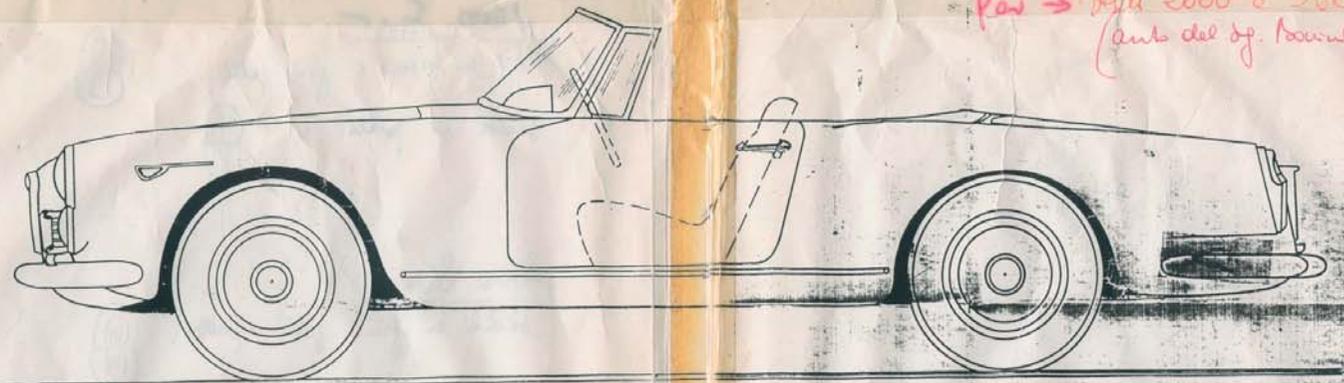


Die originale technische Zeichnung des Alfa Romeo 2600 Spider, die bei der Carrozzeria Touring für den Karosseriebau hergestellt wurde.

COMUNANZE		Modello	Bigli	Prezzo	Scat.
		Mat.			
		Classe	Tali	Capit.	Scat. 3:10
DENOMINAZIONE					Data 20-10-61
<i>Figurina</i>					Dis. Touring
					Cont.
					Valori
A 1					
N° Da. 1.01.04.101					
CARROZZERIA - TOURING					
MILANO					

ORIGINALFARBEN

Pav → mit 2000 e 2600
(auto del sig. Bauer)



Sigla colore esterno	Sigla colore interne	Numero del figurino	Smalto	Finta pelle	Tela	Tappeti	Smalto
			Impannellatura	Rivestimento sedili Cadenini-Ebanisano Schenali-Pannelli pila Felluce boyd. Cappel. Pavale post. - Finestr. etc.	Per capote	Sul pavimento	Quadro porta apparecchi
			Colore	Colore	Colore	Colore	Colore
Ne.	Ve. Ne.	1060162 03100 *	Nero	Beige	Nero	Antracite	Nero opaco
Ne.	Ro. Ne.	» » 03200 *	»	Rosso	»	»	» »
Ro.	Ne. Ro.	» » 03300	Rosso	Nero fumo	»	»	» »
Gr. Bi.	Ne. Gr. C.	» » 03400	Grigio biacca	» »	»	»	» »
Gi. Pa.	Ne. Gr. C.	» » 03500	Giallo paglierino	» »	»	»	» »
Gr. Bi.	Ro. Gr. C.	» » 03600	Grigio biacca	Rosso	»	»	» »
Gr. Gr.	Be. Ne.	» » 03700	Grigio grafite	Beige	»	»	» »

* A richiesta

ILLUMINAZIONE GENERALE DI LAVORO
 110V Fuso - 210 Abbronz
 1/4 Cassa, 1/200
 2 20V relai angolari
 COMUNANZE
 Mat. Sigla
 Classe Tab. Paga
 Figurino finizioni esterna ad interne
 A 2
 10601 62.001 00

X sedile 2000
 e snobis
 uedi retro
 aut. p. Bauer

Auf dieser Doppelseite sehen Sie die originale Farbtabelle für den Alfa Romeo 2600 Spider Touring, die vom damaligen Touring-Chef Carlo Felice Bianchi-Anderloni noch mit der Hand geschrieben wurde. Neben schwarz und rot waren es zwei Grautöne (grigio biacca und grigio grafite) und ein hellgelb, giallo paglierino. Die Innenausstattung gab es in schwarz, rot und beige. Die Innenausstattung wurde serienmäßig aus Kunstleder gefertigt, man konnte gegen Aufpreis jedoch auch echtes Leder bestellen. Die Farbe der Innenausstattung wurde zur Außenfarbe vom Werk festgelegt. Rosso Alfa gab es nur mit schwarz, das Hellgrau „grigio biacca“ nur mit roter und das dunkelgrau „grigio grafite“ nur mit beiger Innenausstattung. Ausschließlich schwarz wurde wahlweise in Kombination mit zwei Innenfarben angeboten - rot oder beige. Unser Fahrzeug wurde in der Farbe Rosso Alfa 501 und mit schwarzem Leder-Interieur ausgeliefert. Rosso Alfa ist kein knalliges Rot wie bei Ferrari, sondern ein etwas dunkleres, gedeckteres Rot, das eher an die Farbe von Kirschen erinnert. Im Sonnenlicht erscheint es deutlich heller als im Schatten. Laut Aussage unseres Vorbesitzers dem Violinisten Robert Kunz aus der Schweiz - er besaß das Fahrzeug 31 Jahre lang - war der Wagen immer rot und wurde nie nachlackiert (siehe Originalfotos aus dem Jahr 1998).

Meine erste Begegnung mit einem Alfa Romeo 2600 Spider Touring

VA PIANO, PAOLO

Wer ein klassisches Fahrzeug kauft, der sollte es mit Herz tun, mit Emotionen und guten Erinnerungen an Erlebnisse mit genau diesem Wagen. Geldanlage und Prestige mögen eine Rolle spielen, aber das ist nicht das Wesentliche. Nicht der nominelle Wert eines klassischen Autos macht reich, sondern das gute Gefühl und die Freude am Fahrzeug. Meine Liebe zum Alfa Romeo 2600 Spider Touring entstand im Jahr 1969 bei einer Autobahnfahrt zwischen Pisa und Firenze.

Uli Stanciu (rechts) 1969 auf der spanischen Treppe in Rom mit seinem Freund Rino (Cobo) Zullo. Uli Stanciu wurde Journalist und Buchautor, Cobo Zullo Künstler und Restaurantbesitzer in Bozen.



Meine erste Fahrt mit einem Alfa Romeo 2600 Spider machte ich während meines Studiums im Sommer 1969. Ich war in den Semesterferien mit meinem italienischen Freund "Cobo" Zullo in seinem Citroen 2CV (21 PS, Höchstgeschwindigkeit 102 km/h) von Bozen nach Rom gefahren, wo er seine Eltern besuchen wollte.

Einige Tage lang schauen wir uns die Sehenswürdigkeiten von Rom an – Colosseum, Fontana di Trevi, Spanische Treppe – dann möchte ich zurück nach Bozen, wo mein alter VW Käfer (Baujahr 1960, 34 PS, Höchstgeschwindigkeit 120 km/h) steht. Da mein Freund noch in Rom bleiben will, fahre ich also per Autostop. Von Rom bis Pisa nimmt mich ein Lastwagen mit, der mich vor der Autobahneinfahrt nach Florenz absetzt. Dort strecke ich wieder den Daumen hoch und nach kurzer Zeit hält ein Alfa Romeo 2600 Spider Touring – rot mit schwarzem, geschlossenem Verdeck. Mein Herz hüpft. Was für ein Glück, dass ich in so einem rassigen Sportwagen mitfahren darf. Im Wagen sitzt ein älteres Ehepaar. Der Fahrer fragt mich, ob ich bis Florenz mitfahren wolle. Klar, logisch. Die Dame steigt aus, ich zwänge mich hinten auf die beiden Notsitze und

kauere quer in dem engen Raum, meine kleine Tasche auf den Knien. Als wir losfahren, betrachte ich die beiden genauer: Er sieht aus wie ein pensionierter General – markantes Gesicht mit Hakennase, kurze, grau melierte, leicht wellige Haare, sportlich elegant gekleidet. Sie ist eine in einer seidenen Bluse gekleidete Dame mit silbernem, leicht bläulich schimmernden Haar, das zu einem Dutt gesteckt ist. Herrschaften mit Stil.

Kaum haben wir die Mautstation der Autobahn hinter uns gelassen, beschleunigt der „General“ vehement, so als wolle er mir die volle Faszination seines Autos vorführen.

Er sagt aber nichts. Als die Autobahn frei ist, gibt er Vollgas, der Blick starr geradeaus, die Arme fast gestreckt, die Tachonadel pendelt kurze Zeit später permanent um die 200, der Motor röhrt, das Verdeck dröhnt. Ich bin fasziniert, berauscht. 145 PS, mehr als das Vierfache meines Volkswagens.

Wir sprechen während der gesamten Fahrt kaum ein Wort. Das Besondere an dieser rasanten Fahrt ist jedoch die elegante Dame auf dem Beifahrersitz. Sie lässt während der gesamten Stunde einen Rosenkranz durch ihre Finger

gleiten und murmelt wie im Gebet monoton und unaufhörlich: „Paolo, va piano. Va Piano, Paolo. Paolo, va piano.“ (Fahr langsam, Paolo). Paolo, der „General“ bleibt davon völlig unbeeindruckt. Er stemmt den Fuß aufs Gas und lässt den Alfa fliegen. Als ich in Florenz aussteige, bedanke ich mich artig für diese berauschte Fahrt – und fasse einen ehernen Entschluss: So ein Auto will ich einmal haben. Im Sommer 2012 war es dann endlich so weit – 43 Jahre später.



HISTORIE AR 192056

Phönix aus Asche

Wie verrückt muss man sein, um einen Schrotthaufen wie diesen wieder zum Leben zu erwecken, wieder in ein bewundernswertes klassisches Fahrzeug zu verwandeln? Es ist die Lust am Restaurieren, die Freude daran, ein Stück Kulturgut, ein ästhetisches Design, ein Objekt der Zeitgeschichte des zwanzigsten Jahrhunderts wieder aufleben zu lassen. Bei einem seltenen, klassischen Fahrzeug findet man häufig keine vernünftige Basis mehr für eine Restaurierung. Dieses jämmerliche Objekt schien uns weltweit das letzte zu sein, das man noch vor dem Schrottplatz retten konnte. Hier die Historie dieses Alfa 2600 Spider, der wieder zur Schönheit wurde.



Erbarmen: Dieser heute wieder wunderschöne Alfa Romeo 2600 Spider entstand aus einem jämmerlichen Schrotthaufen und in mehreren Jahren mühsam zusammengesuchten Einzelteilen.



Merkwürdigerweise erzeugen Scheunenfunde von erbarmungswürdig vergammelten Oldies in mir eine Art Beschützerinstinkt. Ich denke, da geht es nicht nur mir so. Ein so seltenes Stück Kulturgut darf man einfach nicht verkommen lassen. Man liest immer wieder, dass Scheunenfunde sogar bei Auktionen sehr begehrt sind und hohe Preise erzielen. Dazu kommen sicher die Herausforderung an technisches Geschick und handwerkliches Können, an Recherche zur Ersatzteilsuche und zur Originalität, um so ein nahezu hoffnungsloses Fahrzeug doch wieder aufzuerstehen zu lassen. Und natürlich braucht es Mut und die Vision, wie das fertige Produkt am Ende aussehen könnte.



Die Geschichte unseres (zweiten) Alfa Romeo 2600 Spider Touring mit der Fahrgestellnummer AR 192056 begann eigentlich schon vier Jahre vor dem Erwerb des Fahrzeugs: Im Juni 2012 hatten wir unseren ersten Alfa (AR 191067, siehe erste Dokumentation) gekauft. Aus Sorge eventuell nötige Ersatzteile für die Restaurierung dieses ersten Wagens nicht mehr aufzu-

treiben, recherchierte ich immer wieder im Internet, wo eventuell noch Ersatzteile zu erhalten wären. Denn diese schönen Alfas sind heute sehr selten und Alfa Romeo kümmert sich im Gegensatz zu anderen Herstellern kaum bis gar nicht um die Ersatzteile ihrer Klassiker. Während deutsche Hersteller wie Mercedes, Porsche oder BMW viele Ersatzteile heute noch direkt

über ihre Klassik-Abteilungen anbieten und für englische Oldtimer ohnehin fast alle Teile nachgefertigt werden, ist man bei den Italienern auf akribische Suche auf Messen oder im Internet und Zufälle angewiesen.

Ersatzteile übers Internet

Bei meiner Internet-Recherche wurde ich schließlich drei Mal fündig – und zwar sehr umfassend. Den ersten Kontakt bekam ich zu einem Apotheker in Lecce (Süditalien), der zwei alte Alfa 2600 Spider gekauft hatte, um aus den Teilen von beiden den einen perfekt zu restaurieren. Nach der Fertigstellung hatte er von seinem zweiten, ausgeschlachteten Alfa jede Menge Ersatzteile übrig, die er nun loswerden wollte. Ich bat ihn mir eine Liste und Fotos aller Teile zu schicken, damit wir über den Preis verhandeln könnten. Doch er stöhnte, das sei ihm zu viel Arbeit, ob ich nicht alles auf einmal zu einem Gesamtpreis kaufen wolle. Er schickte mir zumindest Fotos, für die er alle Teile auf dem Fußboden seines Hofes ausgelegt hatte, so dass ich eine ungefähre Vorstellung bekam. Nach kurzer Überlegung willigte ich ein und ein paar Tage später kam eine große Holzbox mit jeder Menge „Alfa-Schrott“ bei uns an. Auf den ersten Blick ein Chaos, aber später stellte sich heraus, dass doch sehr wertvolle Teile darunter waren.

Zum zweiten Mal wurde ich fündig in Florida bei einem Sammler namens „Alfamichelle“. Bei ihm lag die Sache ähnlich – er hatte einen Alfa restauriert und einen zweiten dazu ausgeschlachtet. Von ihm bekam ich eine Menge Chromteile und Motortechnik. Der Preis lag etwas höher, vor allem kamen hier noch Transport und Verzollung hinzu.

Die Geschichte unseres zweiten Alfa 2600 begann schließlich damit, dass ich im Jahr 2015 Kontakt bekam zu einem Sammler aus dem Rheinland bekam (leider im Januar 2016 verstorben), der in den 90er Jahren drei gleiche Alfa 2600 Spider gekauft hatte um daraus einen perfekten zu machen. Als ich den Sammler im Sommer 2015 kennenlernte, hatte er die Technikeile, Motor, Getriebe, Kardan, Achsen, Chromteile, Sitze, Armaturenbrett, Hauben und Türen des Fahrzeugs AR 192056 separat in großen



HISTORIE AR 192056



Regalen seiner riesigen Garage verstaubt. Da er die Technik-Teile, Motor, Getriebe, Achsen, für seine Restaurierung nicht mehr brauchte, kaufte ich sie ihm im Laufe von mehreren Monaten bei mehreren Besuchen ab. Meine Absicht war ursprünglich nur ein gut bestücktes Ersatzteillager für unseren ersten Alfa 2600 (AR 191067) aufzubauen.

Idee für zweiten Alfa

Da ich ein Mensch bin, der keine verrosteten und vergammelten Teile in der Garage liegen haben wollte, begann ich nach und nach die Teile zu restaurieren - sandstrahlen, grundieren, lackieren, verzinken, verchromen, polieren. Motor und Getriebe ließ ich überholen, verschlissene Achsteile ersetzen.

Zusammen mit den vielen Teilen der beiden ersten Sammler hatte ich am Ende so viele perfekt restaurierte Ersatzteile, dass mir die Idee kam, dass man daraus eigentlich ein neues Fahrzeug aufbauen könnte. Ich kontaktierte wieder den Sammler im Rheinland, aber seine Frau eröffnete mir, dass er inzwischen gestorben sei. Allerdings - so erfuhr ich - gebe es noch eine alte Karosserie an anderer Stelle. Ich schaute mir also im Sommer 2016 die ausgeschlachtete Karosserie an, die in einer Scheune lagerte. Mein erster Ausruf war: „Erbarmen“, ein Fall für den Schrottplatz. Es war ein einziger Rosthaufen, eine inzwischen völlig verschlissene Karosserie, Fußböden und Schweller durchgerostet, die Reserveradwanne herausgeschnitten. Warum die Karosserie so heruntergekommen war, ließ sich nicht mehr herausfinden.

Auf der anderen Seite: Diese Alfa 2600 Spider Touring sind sehr selten - derzeit sollen weltweit noch maximal 500 Stück existieren, davon die Hälfte vermutlich in USA. Die meisten waren in den vergangenen Jahrzehnten verschrottet worden. Wenn wir also mit den vielen Ersatzteilen des Sammlers aus dem Rheinland und den anderen noch einen Spider aufbauen wollten, dann brauchten wir eine Karosserie, am besten diese hier, denn dann würde ein Großteil der beim Ausschichten demontierten Teile dazu passen - Motor, Getriebe, Achsen, Bremsen, Kardan. Allerdings fehlten die Sitze, das



Armaturenbrett und die meisten Chromteile - also alles, was der Vorbesitzer entweder in seinem anderen Alfa eingebaut oder anderweitig verkauft hatte. Ich grübelte.

Im Laufe des Gesprächs fragte ich, was denn mit der Karosserie geschehen sollte. Ich bekam nur ein Schulterzucken: „Wahrscheinlich steht die hier noch, wenn ich sterbe.“ Darauf antwortete ich, dass das doch auch keine Lösung sei und fragte, was denn für den Schrotthaufen noch aufgerufen würde. Die Antwort: „Wenn Sie den Abtransport bezahlen, gebe ich sie Ihnen für € 400.“ Das war nicht viel, zumal man die Türen und Hauben sicher noch brauchen, sprich verkaufen konnte. Ich kam ins Grübeln und machte Fotos, die bei heutiger Betrachtung immer noch davon zeugen, dass ich eine Mischung aus verrückt und sehr mutig gewesen sein muss.

„Machen kann man ja alles.“

Die Rettung erschien dann in dem Karosseriebauer Manfred Strecker und seinem jungen Meister Eugen Bachmann, der heute die Firma Werk II in Göttingen führt. Ihm schickte ich Fotos von der vergammelten Karosserie und fragte, ob er sowas wieder zu Leben erwecken könne. Er meinte, dass im Prinzip alles möglich sei, vorausgesetzt man habe einen gut gefüllten Geldbeutel. Originalton: „Machen kann man ja alles.“

Bodenbleche, Kofferraumboden, Schweller, Kotflügel und Bleche für den Grundrahmen seien kein Problem. Nur die völlig eingedrückte Front wäre so zerstört, dass es enormen Aufwand kosten würde, sowas neu herzustellen wäre kaum möglich. Ich sollte doch schauen, ob ich nicht ein neues Frontblech auftreiben könne, ansonsten wäre es besser die Karosserie zu verschrotten. Ich rang mich schließlich dazu durch den Kaufpreis und den Transport zu bezahlen und schaffte die Karosserie zuerst nach München. Dazu bekam ich sämtliche Dokumente für den Wagen, die der Sammler zum Glück aufgehoben hatte: Besitzernachweis aus der Schweiz, Kaufverträge, Zollpapiere und damit auch die Genehmigung zur Wiederzulassung in Deutschland. Nachdem mein KFZ-Meister und Freund Jürgen Hummel und ich das Fahrzeug vom größten Schmutz befreit und ein paar letzte Teile abmontiert hatten, zeigte sich das ganze Ausmaß der Zerstörung. Es war wirklich niederschmetternd.

Rettung durch neues Frontblech

Die Front des Alfa 2600 Spider gab es ehemals als komplettes Reparaturblech, soviel wusste ich vom 2600er Club in Deutschland. Aber wo sollte man so ein Frontblech finden? Es gab ja überhaupt keine Reparaturbleche mehr für das Fahrzeug und schon gar keine komplette „Schnau-



Das fabrikneue Frontblech (oben), das wir bei einem Sammler in Düsseldorf auftrieben, war die Rettung für unseren schrottreifen Alfa Romeo 2600 Spider. Dazu kamen zwei Motoren, Achsen, Federn und viele andere Ersatzteile, mit denen AR 192056 wieder zum Leben erweckt wurde.

Diese Dokumente erhielten wir mit dem Kauf der schrottreifen Karosserie: Herstellungsnachweis von Alfa Romeo (unten), Kaufvertrag zwischen dem Schweizer und dem Deutschen Händler (rechts oben), Auskunft über die Fahrzeugdaten von der schweizerischen Zulassungsbehörde (rechts unten) mit Namen des Vorbesitzers.

ze". Irgendwann rief mich dann der damalige Vorsitzende des Alfa 2600 Clubs an uns sagte, es würde seines Wissens nach ein Clubmitglied geben, das noch so ein Frontblech hätte - fabriekneu. Ich rief diesen Herrn an - Dr. B., ein Zahnarzt aus Düsseldorf - er bestätigte mir, dass er ein solches fabriekneues Frontblech seit Jahren hätte, er würde das aber nicht hergeben. Er würde es behalten wollen, falls er mal einen Unfall mit seinem gelben Alfa hätte. Ich war dennoch elektrisiert. Es gab also noch ein Frontblech. Ich musste den Zahnarzt nur überzeugen, dass er es mir doch verkaufen würde. Ich schrieb ihm daher mehrere ganz freundliche E-mails und beschwor ihn, dass er dazu verhelfen könne, dass eines dieser wunderschönen und seltenen Fahrzeuge vor dem Verschrotten gerettet werden könnte. Ein halbes Jahr später rief er mich an: Er sei jetzt bereit die komplette Front zu verkaufen. Er sei gerade 82

Jahre alt geworden und hätte eingesehen, dass er mit seinem Alfa wohl keinen Unfall mehr bauen würde. Halleluja. Das war der Startschuss für die Restaurierung eines ansonsten verlorenen Alfa Romeo 2600 Spider Touring. Wir schafften die Schrottkarosserie im Herbst 2017 nach Göttingen, wo es dann immerhin drei Jahre dauerte bis eine quasi fabriekneue Karosserie vor uns stand - siehe Restaurationsbericht.

Recherche der Historie

Meine Frau Giovanna und ich gingen danach sofort daran die Geschichte dieses Alfa Romeo 2600 Spider Touring, mit der Fahrgestellnummer AR 192056 zu recherchieren. Hier die offizielle Auskunft vom Centro Documentazione Alfa Romeo in Milano, die meine Frau Giovanna am 1. Dezember 2016 in italienischer Sprache bei Marco Fazio, dem damaligen Leiter des Centro Documentazione Alfa Romeo anfragte. Die Antwort kam prompt noch am selben Tag per E-mail:

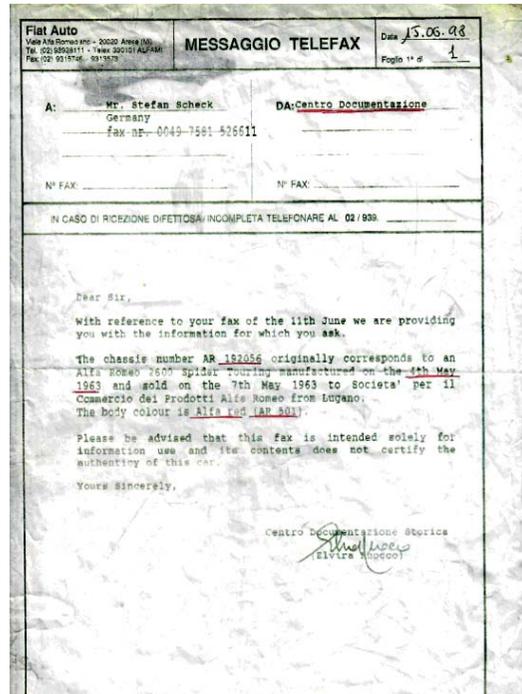
Gentile Signora Dorigati,

Al numero di telaio AR 192056 corrisponde in origine una vettura Alfa Romeo 2600 Spider (106.01) Europa di colore rosso Alfa, prodotta il 4 maggio 1963 e venduta il 7 maggio 1963 alla Società per il Commercio dei Prodotti Alfa Romeo, Lugano, Svizzera. Lieti di esserle stati utili, cogliamo l'occasione per salutarla cordialmente.

Marco Fazio

Worldwide Alfa Romeo Owners Clubs mgr. and Centro Documentazione Alfa Romeo
Tel. +39 02 444 29 115
Mob. +39 334 629 53 81
Fax +39 02 444 28 152
marco.fazio@alfaromeo.com

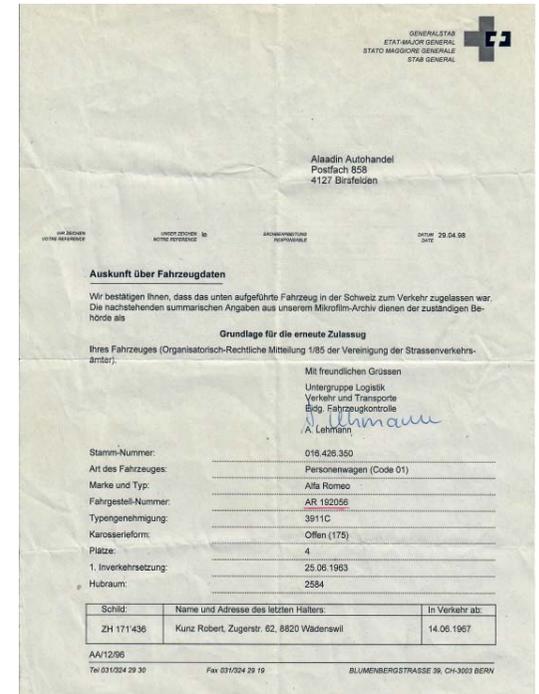
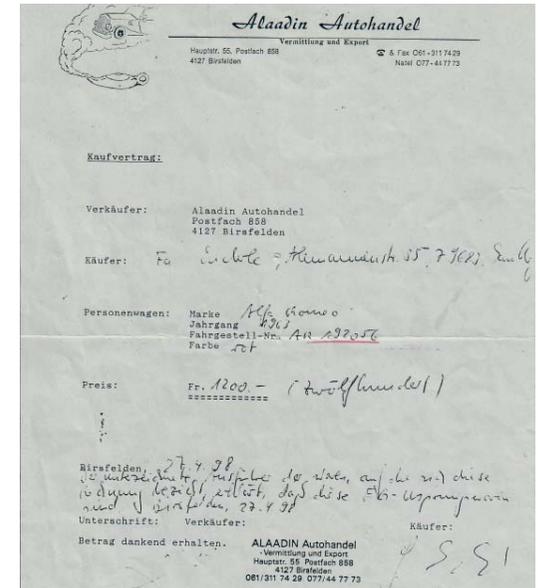
Das deckte sich exakt mit einem Fax-Dokument, das offenbar der Mitarbeiter eines Autohändlers aus der Nähe von Freiburg im Jahr 1998 ebenfalls vom Centro Documentazione Alfa Romeo angefordert hatte und das uns die Witwe des verstorbenen Sammlers aus dem Rheinland mit dem Kaufvertrag übergeben hatte - siehe folgende Seiten.



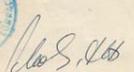
Violinist aus Wädenswil

Mit dem Kauf von „Schrottie“, wie wir die Karosserie liebevoll nannten, hatten wir eine ganze Reihe von Dokumenten erhalten. Sie zeigten, dass der Wagen bis 1998 in der Schweiz zugelassen war und in der Zeit nur einen eingetragenen Besitzer hatte - Robert Kunz aus Wädenswil am Südufer des Zürichsee. Er sollte den Alfa laut schweizerischer Zulassungsbehörde von 1967 bis 1998 besessen haben. Immerhin 31 Jahre, eine lange Zeit. Was hatte er damit erlebt? Und wo war der Wagen zwischen der Auslieferung 1963 in Lugano und 1967 gewesen? Getrieben von einer Mischung aus journalistischer Neugier und dem Vorsatz auch über diesen Wagen eine komplette Dokumentation zu schreiben, begann ich sofort im Internet zu stöbern nach der Telefonnummer dieses Herrn Kunz, aber ich wurde nicht fündig - kein einziger Hinweis. Also wendete ich mich an das Einwohnermeldeamt von Wädenswil, aber dort konnte oder wollte man mir nicht weiterhelfen.

Ich hatte die Hoffnung schon fast aufgegeben diesen einen Vorbesitzer zu finden, als ich fast zwei Jahre später einem Freund aus der Schweiz davon erzählte. Er stöberte im Internet und wohl auch in alten Telefonbüchern und siehe da, er fand einen Robert Kunz in Wädenswil. Ohne es mir zu erzählen, rief er gleich mal dort an. Es meldete sich ein älterer Herr, der sich erinnerte: „Ja, ich habe mal ein rotes Cabrio gehabt. Aber das ist so lange her. Da kann ich mich nicht mehr erinnern.“ Mein Freund gab sich vorerst damit zufrieden, berichtete mir sogleich von dem Gespräch und gab mir Adresse und Telefonnummer. Sofort am nächsten Tag rief ich nochmal bei Herrn Kunz an. Es war fast das gleiche Ergebnis: Ja, er habe ein rotes Cabrio gehabt, ein schöner Wagen, aber das sei alles so lange her. Immerhin erinnerte er sich, dass er für das Cabrio auch ein „Blechnach“ gehabt habe. Als ich dann ganz höflich sagte: „Darf ich fragen wie alt Sie sind?“, antwortete er etwas spitz in seinem kehligen Schweizerisch: „Nein, das dürfen Sie nicht.“ Da spürte ich ein bisschen Misstrauen auf der anderen Seite, so in der Art: Was will der von mir? Kommt mit der Frage nach einem alten



DOKUMENTE AR 192056

Zulassung ist eingeleitet oder ausgefüllt		(VSP 10 91 Abs. 12)
Unbedenklichkeitsbescheinigung für die Zulassung eines Kraftfahrzeugs oder Kraftfahrzeuganhängers		
Blatt 1 - Für die Zulassungsstelle		
1. Antragsteller (Name, ggf. auch Geburtsname, Vorname oder Firma, Anschrift)	Fa Enderle 79688 Maulburg	
2. Fahrzeughersteller, Fahrzeugart	Alfa - Romeo	
3. Fahrgestellnummer, ggf. bisherige amtliche Kennzeichen	AR 192056	
4. Letzter Fahrzeughalter, soweit bekannt (Name oder Firma, Anschrift)		
5. Ggf. Zülfbilag (Bezeichnung, Nr.)	<div style="border: 1px solid red; padding: 2px; display: inline-block;"> 3805 GB1 27.09.98-01178 Hauptamtlich L&F 1408 - Schmutz-Station - </div>	
6. Gegen die Zulassung des vorbeschriebenen Fahrzeugs bestehen hier keine Bedenken.		
7. Diese Bescheinigung gilt nicht, wenn bei der Zulassung für das Fahrzeug ein internationaler Zulassungsschein mit dem zusätzlichen Vermerk „Ausgeführt“ vorgelegt wird.		
8. Sonstiges		
9. Zählstelle, Datum, Unterschrift, Dienststempel	<div style="text-align: center;">   </div>	

KAUFVERTRAG

Verkäufer:
Margot Hauptmann

Käufer:
Ulrich Stanciu

Frau Margot Hauptmann verkauft das Fahrzeug Alfa Romeo 2600 Spider Touring mit der Fahrgestell-Nummer AR 192056 an Herrn Ulrich Stanciu zum Preis von € 4.000,00 wie gesehen ohne Anspruch auf jegliche Gewährleistung. Das Fahrzeug wird ausdrücklich als Bastierfahrzeug verkauft.

den 11.09.2016


Margot Hauptmann


Ulrich Stanciu

Auto, das ich wohl mal besessen habe und horcht mich vielleicht aus?

Ich ließ es vorerst gut sein und verabschiedete mich. Aber natürlich keimte die Hartnäckigkeit eines Investigativjournalisten in mir auf. So leicht wollte ich mich nicht geschlagen geben. Gleich am nächsten Tag verfasste ich einen sehr nett und höflich formulierten Brief mit meiner vollen Adresse, in dem ich Herrn Kunz bat mir doch mit seinen Erinnerungen bei der Dokumentation dieses wunderschönen Fahrzeugs zu helfen. Dazu legte ich Fotos von dem Alfa wie er ehemals und später nach der Restaurierung aussah und ein Bild von Giovanna und mir, auf dem wir beide gewinnend lächelten. Dann druckte ich den Brief aus, steckte alles in ein Kuvert und schickte ihn mit Briefmarke ganz klassisch per Post in die Schweiz.

Eigentlich rechnete ich nicht mit einer Antwort. Doch dann, nach knapp zwei Wochen kam ein Brief von Robert Kunz. Unsere Freude war groß, das Eis offenbar gebrochen. Ich hatte in meinem Brief unter der Adresse meinen Beruf angegeben - Journalist. In Kunz' Antwort stand unter seinem Namen ebenfalls sein Beruf: Violinist. Interessant. Er schrieb:

Sehr geehrter Herr Stanciu, besten Dank für Ihren Brief betr. den Alfa Romeo Wagen.

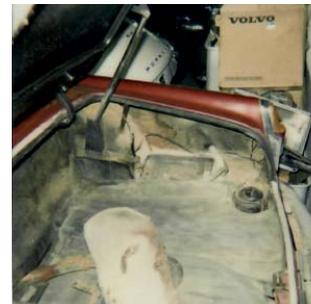
Auf den zwei Fotos sehen beide Wagen sehr gut aus, ob schrottreif oder restauriert. Das restaurierte Auto ist jedoch ganz prächtig, ein richtiges Juwel.

Den Wagen kaufte ich in Zürich. Während Jahren fuhr ich damit nach Frankreich, z.B. nach Paris, Grenoble, an die Cote d'Azur nach Nizza, Antibes, St.Tropez, Cannes - dort sah ich Pablo Picasso persönlich, nicht nur seine Bilder.

Regelmäßig fuhr ich auch nach Italien. Viele Male war der Alfa auch in Genova und Pisa, wo ich den Wagen neben dem "Schiefen Turm" parkierte.

Ich war auch öfters auf Mallorca. Mit dem Wagen auf dem Schiff fuhr ich auf diese schöne Insel.

Leider habe ich keine interessanten Dokumente, wie von Ihnen gewünscht, die ich Ihnen senden könnte.



Überall wo ich war, wurde der Alfa Romeo Spider bestaunt, und dies ist sicher jetzt auch bei Ihnen der Fall. Ich wünsche Ihnen und dem prächtigen Cabriolet alles Gute. Beste Grüße Robert Kunz.

Das war ein guter Anfang. Mein erster Brief hatte bei Herrn Kunz offenbar ein paar Erinnerungen hervorgeholt. Natürlich antwortete ich wieder fragte nach mehr Details. Zum Beispiel hatte ich schnell recherchiert, dass Pablo Picasso am 8. April 1973 gestorben war. Wenn er Picasso bei einer der Alfa-Reisen persönlich kennengelernt hatte, musste er den Alfa also schon vorher besessen haben. Aber leider erinnerte er sich nicht mehr an das Jahr und auch nicht, ob er den Gebrauchtwagen von einer Privatperson oder einer "Garage" gekauft hatte. Die Zulassungsdokumente ergaben jedoch ganz klar, dass es 1967 gewesen sein muss.

Aber Robert Kunz konnte sich noch erinnern, dass er den Alfa etwa 15 Jahre lang fuhr und dass der Wagen danach in der Garage blieb, während er einen anderen Wagen fuhr. Leider erinnerte er sich dann nicht mehr, wann und an wen er den Alfa verkaufte. Doch auch hier helfen die Zulassungspapiere: Anfang 1998 ging der Wagen an einen Aladdin Autohandel in Birsfelden bei Basel und schon am 27. April 1998 verkaufte dieser Händler den Alfa für 1200 Mark

Diese Dokumente - frühere Kaufverträge, Fahrzeugauskunft aus der Schweiz, die Unbedenklichkeitsbescheinigung und einige Polaroid-Fotos aus dem Jahr 1998 bekamen wir mit dem Kaufvertrag über die Schrott-Karosserie von der Witwe des Vorbesitzers am 11. September 2016 ausgehändigt. Leider konnte sie uns keine weitere Auskunft über die Karosserie geben. Ihr Mann war ein halbes Jahr zuvor gestorben und sie hatte keinerlei Kenntnisse von den technischen Details.



Das ist der von rheinländischen Sammler restaurierte 2600er mit der Fahrgestellnummer AR 192286, den er aus den besten Teilen von drei Fahrzeugen zusammengebaut hat. Nach seinem Tod wurde die Sammlung verkauft.

Wenn man all diese in Jahren gesammelten und perfekt restaurierten Ersatzteile eines seltenen Alfa-Klassikers besitzt (rechts außen nur eine kleine Auswahl) - was soll man damit machen? Liegt es da nicht nahe, daraus ein weiteres Schmuckstück entstehen zu lassen? Verrückte Idee, natürlich. Den Großteil der weiteren Ersatzteile habe ich bei den Firmen OKP Parts and Engineering in München und bei Hein Brand in Aachen gekauft.

weiter an eine Firma Enderle im deutschen Maulbronn bei Freiburg. Dort entstanden auch die Polaroid Fotos auf der vorigen Seite, die Enderle damals vermutlich machte um den Wagen weiter zu veräußern. Leider existiert auch diese Firma nicht mehr, so dass wir dazu keine weiteren Informationen bekommen konnten. Der auch für damalige Zeiten sehr niedrige Preis könnte mit dem inzwischen sehr mäßigen Zustand des Alfa zu tun haben, vielleicht aber auch um den Zoll möglichst gering zu halten.

Am 29. April forderte der Alaadin Autohandel noch die Auskunft über Fahrzeugdaten bei den Schweizer Behörden an, womit die Firma Enderle schließlich nach der Verzollung beim Hauptzollamt Lörrach die Unbedenklichkeitsbescheinigung für die Zulassung eines Kraftfahrzeugs in Deutschland erhielt. Damit hatte unser Alfa alle nötigen Unterlagen, die man heute für eine Neu-Zulassung braucht.

Doch natürlich ging die Geschichte weiter. Noch im gleichen Jahr 1998 verkaufte die Werkstatt in Maulbronn den Alfa weiter an einen Sammler aus dem Rheinland. Dieser Hilger H. hatte im Laufe der 90er Jahre drei Alfa 2600 Spider gekauft um für seine große Sammlung von italienischen und

englischen Fahrzeugen - unter anderem Ferrari, Lamborghini, anderen Alfas, Jaguar und Aston Martin - einen perfekten 2600er herzustellen. Als wir den Sammler im Sommer 2015 kennenlernten, berichtete er uns ausführlich über die drei Alfa 2600 Spider: Er hatte alle komplett zerlegt, die Teile der einzelnen Autos säuberlich getrennt in Regalen gelagert, schließlich die beste Karosserie restaurieren lassen und mit den besten Teilen aller Alfas wieder aufgebaut.

Herausgekommen ist dabei der Wagen links im Bild, bei dem er allerdings nicht so ganz auf Originalität achtete. Dieser wirklich gut restaurierte Spider hatte vier Scheibenbremsen, aber die vorne öffnende Motorhaube, was es in dieser Kombination nie gab. Außerdem war der Wagen mit dieser Fahrgestellnummer ursprünglich weiß (grigio bianca) gewesen, doch er war ein Fan roter Autos, also ließ er ihn in rosso Alfa lackieren - immerhin eine Originalfarbe..

Schatzkammer für Alfa-Sammler

Als wir den Sammler im Sommer 2015 zum ersten Mal besuchten, ging es nur um Ersatzteile für unseren silbernen Alfa 2600. Seine große Garage war eine echte Fundgrube, wir bekamen alle fehlenden Chromteile und ich kaufte noch eine Reihe von anderen Ersatzteilen, von denen ich dachte, dass sie selten zu bekommen und daher einmal nützlich sein könnten. Von einem zweiten Alfa war noch keine Rede, aber ich hatte im Hinterkopf abgespeichert, dass hier die Teile von zwei zerlegten Alfas lagerten. Der Sammler zeigte mir alles - die beiden Motoren, die Achsteile, Kardanwellen, Federn, Instrumente, abgebaute Türen und Kofferraum- und Motorhauben - es war wie in einer Schatzkammer für Alfa Sammler.

Natürlich fragte ich auch nach den Karosserien der beiden nicht restaurierten Alfas. Ich erfuhr, dass er eine aus Platzgründen verschrottet hätte, er wüsste jedoch eine andere, die würde irgendwo in einer Scheune im Schwäbischen lagern. Doch in diesem Moment interessierte mich das weniger, ich wollte ja nur Ersatzteile für unsere "LaGrigia", also den silbernen Alfa bekommen, dessen Geschichte wir ähnlich

ausführlich in einer anderen Dokumentation beschreiben. Als wir später, nach dem Tod des Sammlers seine Witwe nochmal besuchten, kaufte ich einen Großteil aller Ersatzteile und später auch die erwähnte Schrottkarosserie, die an anderer Stelle stand. Mir dämmerte damals schon, dass das die Basis für ein weiteres Alfa Projekt werden könnte - Phönix aus Asche. Auch verrückt: Inzwischen haben wir vier Hardtops - in silber, schwarz und rot. Das vierte haben wir noch nicht lackieren lassen - so kann ein künftiger Interessent immer noch seine Wunschfarbe wählen.



WIEDERGEBURT

KAROSSERIEBAU AR 192056

Das neue Frontblech war die Rettung für unseren zweiten Alfa 2600 Spider. Hier wurde es von Meister Eugen Bachmann bei eingebautem Kühler präzise an den Rahmen der Motorhaube und an die Kotflügel angepasst. Man sieht, dass die Vordern Kotflügel und die inneren Radhäuser zu großen Teil neu gefertigt wurden.

Der Gutachter hatte unseren ersten, silbernen Alfa Romeo 2600 Spider (La Grigia) in allen Details eine glatte Note eins gegeben. Kann man das noch übertreffen? Schwer zu sagen. Auf jeden Fall hatten wir bei diesem zweiten, später roten Alfa schon eine Menge Erfahrung und wussten, wo und wie wir vielleicht Kleinigkeiten verbessern könnten. Mein persönlicher Eindruck: Viel besser kann die Restaurierung eines klassischen Fahrzeugs kaum werden. War „La Grigia“ das Staatsexamen, so wurde „La Rossa“ die Doktorarbeit summa cum laude. Zumindest kennen wir jetzt jede Schraube beim Vornamen. Die folgenden Texte und Fotos geben Ihnen einen tiefen Einblick in jedes Detail der umfassenden Restaurierungsarbeiten der Karosserie, der Technik und der Innenausstattung.



Dass ich unseren „Schrottie“ an die Karosseriewerkstatt von Manfred Strecker in Göttingen gegeben hatte, erwies sich im Nachhinein finanziell gesehen nicht als Glücksgriff - dafür war die Endabrechnung wirklich ernüchternd. Aber aus heutiger Sicht war es wohl doch die richtige Entscheidung, obwohl ich in München etwa 500 Kilometer entfernt saß. Verglichen mit der Restaurierung unseres ersten, silbernen Alfa, die ich selbst beobachten konnte, ging es hier professioneller zu und das Endergebnis war noch besser, obwohl die Karosseriebasis viel schlechter war.

Strecker hatte die Arbeiten an seinen jungen Mitarbeiter Eugen Bachmann gegeben, der gerade seine Meisterprüfung als Karosseriebauer bestanden hatte und hoch motiviert war bei seinem ersten Großprojekt alle Register zu ziehen und perfekte Arbeit abzuliefern. Das gelang ihm wahrlich - die Karosse von „LaRossa“ ist heute sicher besser als jede, die jemals das Werk von Touring in Mailand verlassen hatte. Nicht nur, dass Bachmann alles präzise vermaß und mit modernsten Methoden arbeitete, auch seine Kommunikation mit mir als Kunden war perfekt. Jeden Tag schickte er mir per Whatsapp Fotos und kleine Videos von allen Arbeiten, so dass ich den Fortgang quasi live miterleben konnte. Die vielen Bilder in dieser Dokumentation sind der Beweis dafür. Heute ist Bachmann Inhaber seiner eigenen Karosserie-Schmiede „Werk II“ - sehr zu empfehlen.

Natürlich war es von Vorteil, dass wir die Erfahrung vom ersten Alfa - „LaGrigia“ - hatten und ich im Zweifelsfall mal eben nachschauen konnte, wie bestimmte Details im Original aussahen. Die Kommunikation mit Meister Bachmann lief zum Beispiel so ab: Bevor er Türen und Hauben schweißte und anpasste, fragte er mich knapp: „Wie wollen Sie die Spaltmaße haben?“ Ich antwortete: „Na, mindestens so, wie im Original“ und schickte Fotos von „LaGrigia“. Seine knappe Rückmeldung: „Das kann ich besser!“ Mein Kommentar: „Okay, dann machen Sie es besser.“

Was schließlich dabei heraus kam, hätte dem ehemaligen VW-Chef Ferdinand Piëch, der wegen seiner Vorliebe für die „Nullfuge“

auch als „Fugen-Ferd!“ bezeichnet wurde, sicher größte Freude gemacht. Ohne Übertreibung: Die Spaltmaße von „LaRossa“ sind perfekt, gleichmäßig bei drei Millimetern, auf jeden Fall viel besser als sie je bei einem Original aus dem Touring-Werk waren. Dazu stand die Karosse während aller Schweißarbeiten auf einer Richtbank, auf der jedes Detail präzise vermessen werden konnte. Bei der Wiederauferstehung unseres Alfa wurden höchste Maßstäbe moderner Technik angelegt. Das Ergebnis hat inzwischen auch sehr kritische Beobachter voll überzeugt. Bei der Restaurierung von „LaGrigia“ war uns ja aufgefallen, dass zum Beispiel die Wölbungen der hinteren Kotflügel rechts und links leicht unterschiedlich waren, obwohl der Wagen hier nie einen Unfall hatte und alles noch völlig original war. Der Sohn des ehemaligen Touring-Chefs, Giovanni Bianchi-Anderloni, erklärte uns das in einem Interview frappierend einfach: „Wir waren ein handwerklicher Betrieb. Rechts hat Antonio gearbeitet und links Luigi.“

Selbstverständlich hatte ich Meister Bachmann schon vor Beginn der Arbeiten sämtliche Anbauteile und den kompletten Chrom geliefert - Stoßstangen, Tank, Kühler, Scheinwerfer, Rücklichter, „Scudetto“ und die „Baffi“ des Kühlergrills, Türeinstiegsbleche und so weiter. Damit konnte Bachmann gleich an der rohen Karosse alle Teile perfekt anpassen, so dass später - nach der Lackierung - sicher keine Überraschungen entständen. Und tatsächlich war später die Endmontage eine reine Freude - alles passte perfekt.

Man muss natürlich dazu sagen, dass bei der Wiederbelebung einer solch üblen Schrottkarosse nicht mehr viel vom Originalblech übrig bleibt. Nach meiner Einschätzung wurden mehr als

Viel Originalblech blieb von unserem „Schrotti“ nicht übrig. Nach dem Sandstrahlen wurden alle maroden Bleche herausgeschnitten und erneuert. Links oben das Innenleben der Schweller, das auch noch gestrahlt und schließlich mit roter Rostschutzfarbe gestrichen wurde. Dabei stand die Karosse auf einer Richtbank, damit sich nichts verziehen konnte.



KAROSSERIEBAU AR 192056



die Hälfte aller Bleche neu eingesetzt - nicht nur die gesamte Front (siehe oben), sondern natürlich der Innenraum-Boden, der Kofferraum-Boden, die Schweller und ein größerer Teil der Kotflügel. Nur Türen und Hauben waren noch in passablem Zustand, so dass hier nur wenig geschweißt werden musste. Von der ursprünglichen Karosserie blieben hauptsächlich die tragenden Teile, also die „scocca“ - die gelochten Längsstreben im Unterbau, der Kardantunnel, die Stirnwand zum Motorraum und die gesamte Motoraufhängung, obwohl auch hier noch einiges geschweißt werden musste. Man kann nun sagen, dass damit nicht mehr viel vom Original der Karosserie vorhanden ist. Auf der anderen Seite sind dadurch jetzt die meisten Bleche wirklich neu, damit strukturell besser, perfekt verarbeitet und professionell rostgeschützt. Fazit: Besser als original.

Ein wirkliches Problem stellte sich nur dadurch, dass das Armaturenbrett nicht mehr brauchbar war. Im Gegensatz zu den frühen Versionen des 2600 Spider, bei dem die Instrumententafel mit dem überdimensionalen Haltegriff (manchmal auch „Angstgriff“ für Beifahrerin oder Beifahrer genannt) aus Blech gefertigt war, hatte man die etwas späteren Armaturenbretter (ab 1963) aus geschäumtem Kunststoff gefertigt, der innen nur mit einzelnen Blechteilen verstärkt war. Nach so vielen Jahren bröselte und rieselte das Schaum-Material innen jedoch und die Oberfläche aus Plastik zeigte überall Risse. Natürlich war eines der frühen Armaturenbretter aus Blech nicht mehr zu bekommen, also suchten wir eine andere Lösung. Ganz modern wäre es gewesen, unser altes Schaum-Brett einzuscannen und es dann in einem 3D-Drucker neu herzustellen. Ich fand auch ein Startup in Berlin, das bereit gewesen wäre das auf diese Weise zu bauen, nur wären die Kosten mehr als doppelt so hoch gewesen wie das Angebot von Strecker ein neues aus Blech herzustellen. Also entschied ich mich für den guten, alten Spengler, auch wenn es eine schwierige Aufgabe war. Immerhin hatten wir den Instrumententräger und die blecherne Wölbung aus dem alten Schaum-Brett übernehmen können.



Auch der komplette Boden des Innenraums wurde erneuert, denn von den Originalblechen war hier nicht mehr viel übrig. Nur Kardantunnel und die gelochten Längsträger blieben. Die neuen Bodenbleche entsprechen mit ihren Sicken exakt dem Original, genau wie die kleinen Wannens für die hinteren Sitze. Auch vom Kofferraumboden blieb nichts Altes übrig. Die Reservieradwanne hatte der Vorbesitzer offenbar rausgeschnitten um sie für die Restaurierung eines anderen Alfa 2600 zu nutzen, also mussten wir auch sie nachfertigen. Das umgebende Bodenblech fertigte Meister Eugen Bachmann ebenfalls nach und passte alles zusammen mit den Öffnungen für Tankstutzen und Tankgeber ein. Am Schluss wurde alles mit den hinteren Längsträgern und der Heckschürze verschweißt. Auch der linke, hintere Kotflügel wurde komplett erneuert (siehe Fotos auf Seite 28 oben und unten) Es war die extrem aufwändige und kostspielige Rettung eines seltenen Alfa Romeo. Die Alternative wäre gewesen, die verrostete Karosserie zu verschrotten, aber dann wäre die Welt um einen dieser wunderschönen Alfas ärmer. Da für uns die Wertanlage nicht im Vordergrund stand, sondern der Spaß an der Wiedergeburt einer klassischen Schönheit, sehen wir das Projekt als „intellectual income“.

KAROSSERIEBAU AR 192056



Auch an der Front unseres Alfa 2600 wurde fast alles neu - das fabrikneue Frontblech (rechts oben), das wir von einem Alfa-Liebhaber ergatterten konnten, war der Glücksfall schlechthin. Ohne das hätten wir die Restaurierung nicht durchgeführt, denn es wäre im Nachbau viel zu aufwändig gewesen. Aber auch die vorderen Kotflügel und Teile der Radhäuser wurden von Meister Bachmann neu gestaltet. Dazu kamen der vordere Teil des Rahmens, die Traverse und die seitlichen Aufhängungen für den Kühler. Den hatte ich vorsichtshalber mitgeliefert, so dass alles präzise eingepasst werden konnte. Selbstverständlich stand die Karosserie dabei immer auf der Richtbank, so dass alle Formen rechts und links präzise vermessen werden konnten.



Vermutlich ist die Karosserie unserer La Rossa heute besser als ein Original, das jemals aus dem Werk bei Touring geliefert wurde, denn dort wurde natürlich im Akkord gearbeitet. Im Werk gab es zwar auch Messpunkte für die Karosserie, aber die Toleranzen waren viel höher. Bei unserem ersten, in der Karosserie ganz überwiegend originalen Alfa 2600 hatten wir festgestellt, dass die Rundungen der hinteren Kotflügel leicht unterschiedlich waren. Entwaffnende Antwort des Sohnes von Touring Besitzers Bianchi Anderloni: „Rechts hat Antonio gearbeitet und links Luigi.“ Bei unserem mit vielen Neuteilen bestückten 2600er stimmen die Maße rechts und links perfekt überein. Nicht nur das - Meister Bachmann hat auch die Spaltmaße ringsherum besser gemacht als im Original. Vor allem an der Motorhaube, die ja rundherum an neue Bleche angepasst werden musste, ist ihm das hervorragend gelungen.



KAROSSERIEBAU AR 192056

Der sympathische Karosseriebaumeister Eugen Bachmann (Mitte und unten) hat nicht nur sehr präzise gearbeitet, sondern auch viele Fotos von jedem Arbeitsschritt gemacht. Ihm ist es zu verdanken, dass wir in dieser Dokumentation so viele aufschlussreiche Fotos von den Karosseriearbeiten veröffentlichen können. Gegen Ende der Karosserie-restaurierung kamen noch die Hauben, der Wasserkasten vor der Windschutzscheibe, der Tank und der Tankdeckel an die Reihe. Der Tank hatte eine kleine Beule unten, die er mit wenig Zinn ausbesserte (rechts), danach wurde der Tank aufgeschnitten, innen gegen Rost behandelt und wieder professionell zusammen geschweißt. In allen Hohlräumen, Kanten und unter den Fußblechen kam die rote Antirostfarbe zum Einsatz.



Die fertige Karosserie (links) wurde noch einmal rundum gemessen, dann ging es an die Montage der Chromteile auf der rohen Karosserie.



Sämtliche Chromteile in diesem frühen Stadium anzupassen ist ein wesentlicher Baustein der Restaurierung, denn später möchte man keine Überraschungen erleben, wenn Passungen nicht stimmen. Natürlich wurde auch die ehemals rostüberzogene Fahrgestellnummer freigelegt.





Je besser die Karosseriearbeiten am Blech durchgeführt wurden, desto weniger Spachtel muss man aufbringen. Später erkennt man an der Lackdicke die Qualität der Arbeit.

BASISARBEIT

Wahre Schönheit kommt von innen: Das, was man später an einem restaurierten Klassiker auf den ersten Blick sieht, ist die Lackierung. Kleine Unebenheiten und Wellen erkennt man im Gegenlicht sofort, die Qualität einer Restaurierung offenbart sich hier schonungslos und auf Anhieb. Die Lackierung kann aber nur so gut sein, wie ihr Untergrund. Füller und Grundierung sorgen dafür, dass kleine Unregelmäßigkeiten im Karosserieblech und an den Schweißnähten verdeckt und ausgeglichen werden. Einerseits soll eine spiegelglatte Oberfläche entstehen, andererseits soll die Lackdicke später so gering wie möglich sein - eine Arbeit, die Geschick, Fingerspitzengefühl und ein gutes Auge erfordert. Bei „LaRossa“ ist diese Arbeit - wie man später sieht - besonders gut gelungen.

LACKIERVORBEREITUNG AR 192056



Erst wurde die Karosserie unseres Alfa Romeo 2600 Spider auf einer Karosserie-Drehbühne montiert, damit sie rundum erreichbar wurde. Danach wurde sie innen, außen und in allen Winkeln und Hohlräumen mit einer rostverhindernden Grundierung lackiert. Danach kamen Türen und Hauben dran (oben). Auf den Fotos rechts Mitte sieht man den Raum zwischen äußerem und innerem vorderen Kotflügel und den Motorraum. Im Innenraum wurden ebenfalls sämtliche Flächen und Hohlräume behandelt. Die perfekten Drei-Millimeter Spaltmaße konnte Meister Bachmann nur erreichen, weil an diesem Fahrzeug ein größerer Teil der Kotflügel, die Front- und Heckschürze und die Türblätter neu eingeschweißt wurden. Dadurch konnte er die neuen Bleche exakt an die umliegende Karosserie anpassen und am Ende mit einer Fiberscheibe präzise auf Maß abschleifen. Am Ende hat er alles noch einmal mit einem Spaltmaßkeil geprüft. Ergebnis: Besser als original.

LACKIERVORBEREITUNG AR 192056



Nach der Grundierung wurden die äußere Karosserie mit Grundierfüller eingelassen und danach geschliffen, bis überall absolut glatte und harmonische Flächen entstanden. Meine Vorgabe war: Die Gesamtschichtdicke aus Spritzgrundierung, Spritzspachtel, Grundierfüller, Basis- und Klarlack sollte am Ende so gering wie möglich bleiben. Natürlich ist die Lackdicke nicht überall gleich, vor allem an kleinen Unebenheiten an Schweißnähten kann sie variieren. Zinn haben wir nicht verwendet - Karoseriemeister Bachmann lehnte das ab: „Das ist der Spachtel von früher.“ Für Neufahrzeuge wird eine zulässige Lackdicke von 50 bis 350 µm angegeben. Da sind unsere 160 bis 400 µm nach der Lackier Vorbereitung ein hervorragender Wert.



Natürlich wird ein restaurierter Klassiker mit einer solchen Behandlung „besser als neu“. Die Autofabriken wollten schließlich nach zehn Jahren neue Fahrzeuge verkaufen. Meine Vorgabe war anders: „Wenn jemand diesen Alfa in 300 Jahren nochmal zerlegt, soll er sagen: „Die haben damals im Jahr 2020 wirklich gute Arbeit geleistet.“
Im Original waren alle Alfa 2600 Spider am Unterboden, im Motorraum, Innenraum und Kofferraum mit einer etwas strukturierten Anti-Dröhn-Farbe mattschwarz lackiert. Wir haben den Unterboden zusätzlich mit einem schwarzen Steinschlagenschutz eingelassen. Insgesamt sind all diese Materialien heute natürlich besser als vor 60 Jahren, als der Wagen gebaut wurde. Damit ist die Chance von Korrosion eigentlich ausgeschlossen, zumal unser Alfa in Zukunft hoffentlich immer perfekt gepflegt in einer Garage stehen wird.

PASSFORM

Nach der Lackier-
vorbereitung wurden Hauben,
Türen und sämtliche
Chromteile montiert um
zu prüfen, ob alle Befes-
tigungen und Bohrlö-
cher stimmen. So erspart
man sich Überraschun-
gen nach der Lackierung.

Kaum eine Regel bei der Karosserie-Restauration ist wichtiger: Türen, Hauben, Stoßstangen und alle Chromteile müssen vor der Lackierung einmal komplett montiert werden. Auch wenn es viel Arbeit macht - so vermeidet man Überraschungen, dass nach der endgültigen Lackierung etwas nicht passt und man dann eventuell neu lackieren muss. Bei LaRossa haben wir den Chrom sogar dreimal montiert - einmal nach den Blecharbeiten, ein zweites Mal nach der Grundierung und schließlich am fertig lackierten Wagen. Ergebnis: Alles passt perfekt. Da die gesamte Front neu aufgebaut wurde, haben wir auch den Kühler vorher angepasst.

VORMONTAGE AR 192056

Karosseriebaumeister Bachmann ruft an und fragt: „Wie wollen Sie die Spaltmaße?“ Ich sage: „Mindestens so gut wie beim Original.“ Seine Antwort: „Schicken Sie mal Fotos.“ Also schicke ich Fotos von unserem ersten Alfa. Minuten später ruft er zurück und sagt: „Das kann ich besser.“ Er hat nicht übertrieben: Die Spaltmaße von La Rossa sind überall perfekt.



Das erste, das man an einem restaurierten, klassischen Fahrzeug sieht, wenn man darauf zugeht, sind Lackierung, Chrom und die Montage aller äußeren Teile. Wenn hier schon etwas auf den ersten Blick nicht stimmt, dann kann man davon ausgehen, dass der Wagen auch an weniger gut sichtbaren Stellen Mängel aufweist. Deswegen war mir die Qualität der Chromteile und deren Montage besonders wichtig. Unser Alfa sollte rundherum auf Anhieb überzeugen - keine Kompromisse und schon gar kein Murks. Die Chromteile ließ ich bei der Metallschleiferei Zaharia bei München und bei der Firma Jerke in Göttingen behandeln: Entchromen, verkupfern, schleifen bis alle Oberflächen perfekt waren und schließlich neu verchromen. Das Ergebnis ist überzeugend. Danach kam es auf die Montage an, die man unbedingt schon vor der Lackierung einmal machen muss um zu prüfen, dass auch wirklich alles passt.



Auch wenn wir einen großen Teil der Restaurierung von La Rossa in Eigenregie gemacht haben, den Motor gibt man lieber in die Hände von Experten. Es sind nicht nur die Spezialwerkzeuge und Messinstrumente, sondern vor allem auch die Erfahrung, die die Spezialisten mitbringen.

SECHS RICHTIGE

Der Nimbus Alfa Romeo stammt nicht nur von seinen schönen, manchmal extravaganten Karosserien, sondern vor allem auch von seinen Motoren, die oft ihrer Zeit weit voraus waren: Dieser unter der Leitung von Giuseppe Busso konstruierte Reihen-Sechszylinder mit Leichtmetallblock, zwei oberliegenden Nockenwellen und drei Vergasern gehörte in den sechziger Jahren zur Spitze des Motorenbaus. Er dreht spontan hoch, entwickelt dabei massig Drehmoment und einen dezent-betörenden Sound. Als wir den Motor bekamen, drehte er, war jedoch ausgebaut. Wieviele Kilometer dieser Motor gelaufen hatte, ließ sich nicht mehr feststellen. Dennoch: Zu einer Top-Restaurierung gehört natürlich eine professionelle Motor-Revision.

MOTORREVISION AR 192056



Es ist eines der größten Probleme bei der Restaurierung eines klassischen Fahrzeugs die richtige Werkstatt zu finden – einen Betrieb seines Vertrauens, bei dem man sich auf eine qualitätsvolle Arbeit verlassen kann. Viele Oldtimer-Fans haben in dem Punkt schon schlimme Erlebnisse gehabt, von Unkenntnis der Werkstatt über die Originalität des Fahrzeugs, Eigenmächtigkeit und mangelnde Kommunikation mit dem Auftraggeber, über Murks und Schlamperie bei der Arbeit bis hin zum Austausch von wertvollen Originalteilen gegen minderwertige Kopien. Das alles zieht von Streitigkeiten bis hin zu Gerichtsverhandlungen jede Menge Ärger und vor allem Kosten nach sich. Eine gute und dabei zu fairen Preisen arbeitende Werkstatt ist also wesentlich für die Restaurierung.

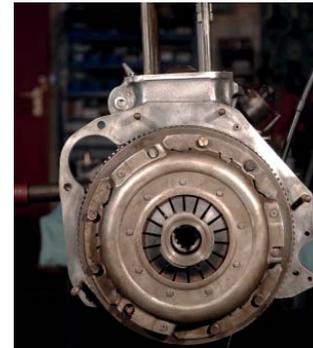
Leider mussten wir bei der Restaurierung von LaRossa ebenfalls schlechte Erfahrungen machen. Den Motor hatte ich zu einem eigentlich renommierten Motorenzentrum im Westfälischen gegeben voller Zuversicht, dass hier wirklich Qualitätsarbeit abgeliefert würde. Doch das Gegenteil war der Fall: Zwar sprang der Motor nach dem Einbau spontan an, aber nach 15 Minuten Warmlaufen – auch um die Zündung präzise einzustellen – stellten wir einen deutlichen Ölverlust an der Zylinderkopfdichtung

fest. Es blieb uns nichts anderes übrig als den Zylinderkopf nochmal abzunehmen. Dabei stellten wir fest, dass die kleinen Gummiringe zur Abdichtung der Ölkanäle des Kopfs einfach vergessen worden waren – siehe Fotos rechts. Sie lagen noch im mitgelieferten Behältnis des Motordichtsatzes. Nach Reklamation bei diesem Betrieb lehnte man jegliche Verantwortung ab, weil die Gewährleistung nach zwei Jahren abgelaufen sei. Natürlich hatten die Restaurierung der Karosserie, der Zusammenbau und die Lackierung länger gedauert. Aber in dieser Zeit stand der Motor nur gut abgedeckt in einem beheizten Raum. Zu dem Fehler, diese Gummiringe vergessen zu haben, nahm man keine Stellung. Außerdem waren die Ventile schlecht eingestellt, weil offenbar keine alternativen Ventilplättchen zur Verfügung standen und die Steuerkette war nicht gespannt. Es war Murks, aber das wollte die Werkstatt nicht eingestehen.

Es blieb uns also kaum etwas anderes übrig als diese Arbeiten bei der Werkstatt unseres Vertrauens – Officina per Auto d'Epoca Bolner in Mezzolombardo (Foto oben) - noch einmal durchzuführen und zu bezahlen. Die machten das perfekt, dokumentierten jeden Schritt mit Fotos, der Motor läuft heute besser, kraftvoller und ruhiger als vorher und hat jetzt natürlich keinerlei Ölverlust mehr.



Absolut ärgerlich: Anstatt der im Motordichtsatz enthaltenen Gummiringe (unten) zur Abdichtung der kleinen Ölkanäle zum Zylinderkopf, hatte die deutsche Firma eine Dichtmasse da reingeschmiert. Das konnte nicht halten - Ergebnis: Ölaustritt an der Dichtung



Damit der Motor möglichst rund und vibrationsarm läuft, werden die Pleuel gewogen und so ausgewählt, dass sie aufs Gramm genau übereinstimmen (links). Der Motorblock und Zylinderkopf wurden im Säurebad gereinigt - er sollte auch optisch schön sein. Die Pleuel wurden geschliffen und gewuchtet (oben). Natürlich bekam der Motor neue Pleuelbuchsen, neue Pleuel, Pleuelringe und Pleuelschalen. Alle Teile wurden am Ende von der Firma Bolner in Mezzolombardo präzise zusammengebaut. Obwohl serienmäßig Solex-Register-Vergaser eingebaut waren, haben wir uns für neue Weber-Vergaser entschieden. Laut Prüfstand kommt er damit auf satte 149,5 PS, also immerhin fast fünf PS mehr als ab Werk. Die Überholung des Getriebes hatten wir in die Hände der Münchner Firma Beissbarth&Müller gelegt.



Die Hochzeit: Das wichtigste und aufwändigste Gewerk ist die Montage von Motor und Getriebe. Da der große Sechszylinder nur ganz knapp in den Motorraum passt, fädelt Meister Jürgen Hummel den Motor mit der Hand ein, während Maestro Marco Tomedi das schwere Teil ganz langsam mit dem Motor-kran abließ. Am Ende große Zufriedenheit - wir hatten nicht angeeckt.

MONTAGE-TEAM

Es ist eine wunderschöne, manchmal auch aufregende Zeit - die Technik-Montage verlangt viel Wissen, Können, Fingerspitzengefühl und manchmal auch Improvisation. Deshalb habe ich die wichtigsten Gewerke, Einbau von Achsen Bremsen, Motor und Getriebe zusammen mit befreundeten Experten gemacht: Jürgen Hummel (links), KFZ-Meister aus München, hatte schon bei unserem ersten Alfa federführend mitgearbeitet, Marco Tomedi (rechts), ebenfalls „maestro meccanico“, hatte in den 60er Jahren bei Alfa Romeo gelernt und 50 Jahre eine große Werkstatt in Trento geleitet. Wir haben die Technik ganz bewusst vor der endgültigen Lackierung eingebaut, damit im Fall einer Unachtsamkeit die Lackierung nicht beschädigt würde. Bei unserer vorsichtigen und umsichtigen Arbeit passierte glücklicherweise nichts.

TECHNIK MONTAGE AR 192056

Anlieferung der Karosserie auf ihrem Rollgestell im Corona-Jahr 2020. Von Göttingen bis Trento wurde das edle Teil im geschlossenen Lastwagen transportiert. Die letzten Meter von der Straße bis zur Garage zogen wir die Karosserie an der Hängerkupplung.



Die letzten Meter rollten wir die Karosserie auf ihrem Gestell zur Garage, bis sie ihren Platz fand neben unserem fertigen Alfa „La Grigia“. Klare Ansage: Hier darf die vorläufig noch graue „La Rossa“ erst wieder raus, wenn sie auf eigenen Beinen steht. Großer Vorteil des identischen Alfa: Bei der Montage konnten wir immer nachschauen, wie es im fertigen Fahrzeug aussah.



Jetzt kommt der schönste Teil der Arbeit - die fertigen, perfekt vorbereiteten Ersatzteile werden nur aus dem Regal genommen und eingebaut, manchmal sogar mit weißen Handschuhen. Jürgen Hummel und ich montieren erst die Hinterachse (unten rechts). Dann setzen wir die Vorderachse zusammen und montieren sie. Meine Wenigkeit beim Vorspannen der vorderen Federn (Mitte). Danach kommt die Lenkung (oben Mitte und rechts) mit neuen Lagern, glasperlengestrahnten Aluminiumträgern und poliertem Deckel. Schließlich montiert Jürgen die vorbereiteten und anhand der alten Originale vorgebogenen Bremsleitungen (unten links). Da die Bremsanlage von Girling stammt, müssen wir hier mit Zollgewinden arbeiten. Wir haben bei den Arbeiten kaum Probleme, da die Teile durchweg präzise passen. Trotzdem ist hie und da Einfallreichtum gefragt, zum Beispiel beim Vorspannen der Federn mit Gewindestangen. Aber im Prinzip lief alles so reibungslos, dass wir jeden Abend mit Stolz unser Werk betrachten.



TECHNIK MONTAGE AR 192056



Beim montieren der vorderen Scheibenbremsen hilft mein alter Freund und ebenfalls KFZ-Meister Dirk Janz (rechts), während Jürgen die Bremsleitungen anschließt (oben). Wir arbeiten mit Ruhe und Präzision - es soll die absolut professionelle Restaurierung werden.

Am Ende werden die Bremsflüssigkeitsbehälter befüllt und die Leitungen entlüftet (unten links). Bei den Bremsen wollen wir keine Kompromisse eingehen, deshalb hatte ich neue Scheiben und Bremsättel gekauft. Ergebnis: Nicht nur perfekte Funktion, sondern auch perfekte Optik.



Mehr Kopfzerbrechen machen uns die hinteren Trommelbremsen: Das Aufspreizen der Bremsbacken gegen den starken Federdruck ist kräftezehrend, das Einstellen der Rückholelemente schwierig und das Aufziehen der Bremstrommeln zeitraubend, weil die neuen Beläge um eine Kleinigkeit zu dick waren. Erst als wir die Trommeln auf der Drehbank von Meister Paolo Pegoretti (links) in Trento um einen Zehntel Millimeter ausdrehen lassen, passt alles. Probleme bereiten uns schließlich noch die hinteren Radbremszylinder, die ich bei einem Alfa-Spezialisten gekauft hatte, die aber nicht passen. Ich muss reklamieren und schließlich bekomme ich die passenden bei einem Ersatzteihändler für englische Fahrzeuge. Merke: Alfa hat damals Bremsen der englischen Firma Girling eingebaut. Die Anschlüsse am Hauptbremszylinder habe ich mir schließlich erlaubt auf dem eigenen Polierbock zu edlem Messingglanz zu bringen - unser Alfa soll nicht nur funktionell perfekt sein, sondern auch in allen Details ein optischer Genuss. Meister Pegoretti (links) hat uns bei vielen Kleinigkeiten geholfen - Gewinde drehen, Lager fürs Lenkgetriebe einpressen, Aluminium schweißen. Als Bezahlung wünschte er sich nur einen guten Rotwein. Daran mangelt es glücklicherweise nicht im Trentino. Am Ende bauen wir die Handbremse ein, auch sie passt (fast) auf Antrieb (unten).

Optischer Genuss für Technik-Fans: Die fertige Vorderachse unseres Alfa Romeo 2600 Spider - die gebrauchten Teile akribisch restauriert, die Verschleißteile wie Lager, Achsschenkelbolzen, Stoßdämpfer, Schrauben und Gummiteile erneuert. Vermutlich sehen nicht einmal Neuwagen unterm Rock so anmutig aus.

TECHNIK MONTAGE AR 192056

Natürlich war unser Alfa während der Technik-Montage ein Besuchermagnet in unserer Garage. Alle Freunde wollten ihn sehen. So kam mir die Idee eine Art Gemeinschaftsprojekt daraus zu machen. Jeder sollte ein Teil anschrauben (natürlich unter meiner strengen Aufsicht) und damit das Gefühl bekommen auch an dem schönen Erfolg beteiligt zu sein.

Wenn wir später die „Anlasserparty“ feiern, sollen natürlich alle dabei sein. Oben links: Wolfgang Sauer, Alfa-Herz (scudetto). Oben rechts: Dirk Sandrock, Abschlussleiste im Motorraum. Zweite Reihe links: Francesco Marzari, Durchführung Lenksäule.

Zweite Reihe rechts: Andreas Wernik: Sitzgestelle. Dritte Reihe links: Hari Maier, Stabilisator. Dritte Reihe rechts: Claus Fleischer: Tachowelle.

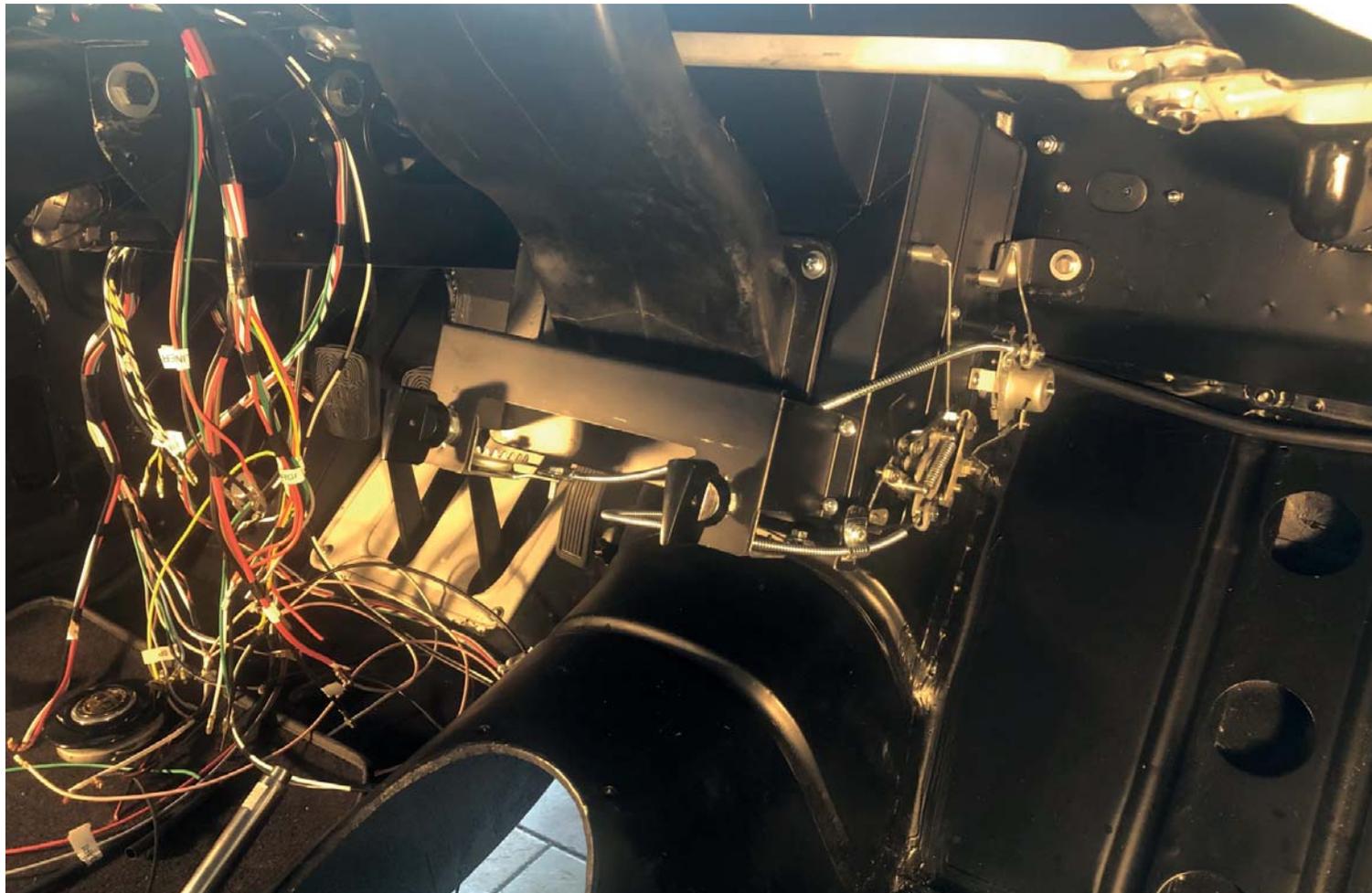
Vierte Reihe links: Marc Stanciu (mein Sohn), Räder. Vierte Reihe rechts: Marco Tomedi und sein Freund Alessandro, Dichtung der Windschutzscheibe. Am Ende steht unser Alfa auf Rädern, lenkt und bremst. Das Anpassen der Windschutzscheibe hatte ich als zeitraubenden Fummelkram in Erinnerung, doch Meister

Marco Tomedi wusste, wie das ganz einfach geht - die Beschreibung folgt unten im Kapitel Endmontage. Am Schluss passen wir noch Verdeckgestänge und Hardtop an - Arbeiten für die man Geduld und Fingerspitzengefühl braucht.



Das mit top-gepflegten Ersatzteilen gut gefüllte Regal in unserer Garage (oben). Alfa 2600 Besitzer mit Ersatzteilorgan dürfen sich gerne bei mir melden. Ein Gewerk, an das ich mich nur mit großem Respekt annäherte, waren Elektrik und Kabelbaum. Doch glücklicherweise hatte ich meinen Freund und Maestro Marco Tomedi zur Seite, einen ausgefuchsten Spezialisten in Sachen Auto-Elektrik. Er brachte nicht nur alle erforderlichen Mess-Instrumente mit, sondern auch zusätzliche Kabel und alle Arten von Steckern. Denn der fertig gekaufte Kabelbaum passte nicht überall. Marco beim Verlegen der Kabel im Motorraum und zu den Scheinwerfern (Mitte), beim Durchmessen der Anschlüsse für den Scheibenwischer und beim Verlegen der Kabel durch den Kofferraum zu den Rücklichtern.





Ein Alutraum für alle Alfa Restaurierer ist die Heizung (großes Bild): Das von der englischen Firma Smiths zugekaufte Heizungs- und Lüftungssystem ist an Kompliziertheit kaum zu übertreffen. Mindestens ein Dutzend Hebelchen, Stangen und Baudenzüge mit Übersetzungen und Federn bedienen die Warmwasserzufuhr zum Radiator (Nachbau-Ventile müssen umgebaut werden) und die diversen Klappen für die Luftzufuhr nach oben und unten. Problem: Wenn man die Drehknöpfe vorne bedient, weiß man nicht genau, was in dem schwarzen Kasten passiert. Kein Wunder, dass im Laufe der Jahre viele Alfa Heizungen nicht repariert oder gegen andere ausgetauscht wurden. Obwohl ich die Heizung tagelang mit größter Sorgfalt restauriert und eingestellt hatte, bin ich mir nicht sicher, ob sie richtig funktioniert. Für den Notfall haben wir im Warmwasserzulauf vom Motor her ein nicht sichtbares Ventil eingebaut, mit dem man sie einfach abstellen kann. Marco misst am Ende noch einmal alle Kabel für den Vorderwagen durch (rechts oben), schließt dann alle Lampchen und Instrumente im vorher lederbezogenen Armaturenbrett an (rechts Mitte), bis das Cockpit in seiner originalen Schönheit strahlt und wir wie am Schöpfungstag sagen konnten: Es werde Licht.

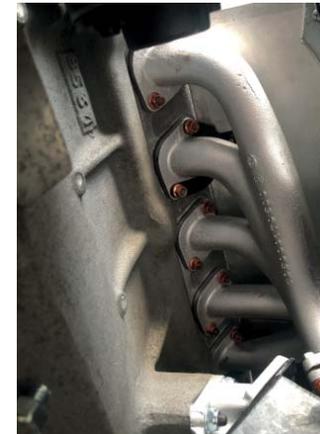
Stilleben unter dem Armaturenbrett, dem Zentrum des Kabelbaums hinter Schaltern und Armaturen. Unten die Durchführung der Lenksäule im Motorraum und der Sicherungskasten. Rechts die restaurierten Instrumente von hinten.



TECHNIK MONTAGE AR 192056

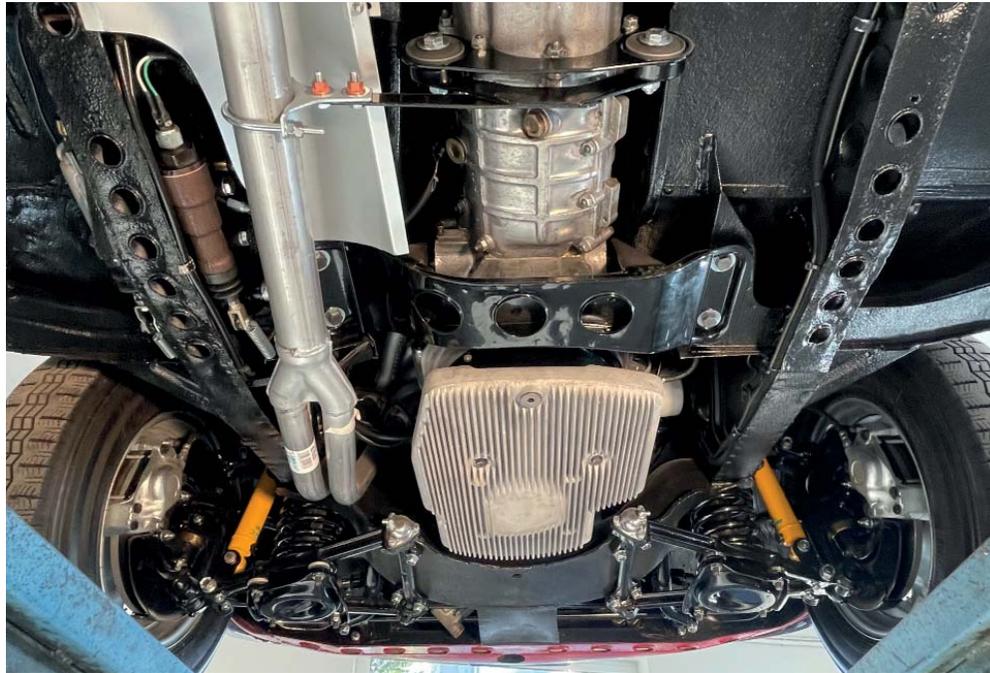


Die Krönung der Technik-Montage war natürlich der Einbau von Motor und Getriebe - siehe auch Aufmacherfoto auf Seite 52. Weil es so reibungslos klappte, gönnten Jürgen, Marco und ich uns danach ein Glas Spumante - wie bei einer richtigen Hochzeit.



Zugegeben, wir hatten alle drei Herzklopfen vor der großen Operation. Zuvor hatte ich alle Schrauben und Gewinde der Motor- und Getriebelagerungen auf Leichtigkeit geprüft und den Wagen hinten um etwa zehn Zentimeter angehoben, damit er leicht nach vorne geneigt in der Garage stand. Denn die Karosserie war ja ursprünglich für einen Vierzylinder konzipiert (Alfa 2000 Spider), der spätere, große Sechszylinder des 2600 passt also nur ganz knapp rein, und wir wollten kein Anecken riskieren. Natürlich waren wir auch interessiert, wie schwer die Motor- und Getriebeeinheit wäre und hängten zuerst eine präzise Waage unter den Motor- kran - 234,6 Kilo ohne Vergaser und Auspuffkrümmer. Die hatten wir nämlich zum Einbau weggelassen um mehr Platz seitlich zu haben. Das Einfädeln des durch das Getriebegehäuse hinten leicht herunterhängenden Motors, ging dann erstaunlich schnell, auch dank der Erfahrung meiner beiden Meister. Der Motor glitt in seine großen Gummipuffer, die vorbereiteten und leicht gefetteten Schrauben waren in wenigen Sekunden angezogen. Das Getriebe hoben wir hinten mit einem Werkstattwagenheber an und bestigten es genauso schnell auf der Getriebebrücke. Am Ende bauten wir noch schnell den Krümmer und das Hitzeschild an.

TECHNIK MONTAGE AR 192056



Oben die fertig montierte Motor- und Getriebe-Einheit. Getriebebrücke und Auspuffhalterung hatte ich selbstverständlich gestrahlt und pulverbeschichtet und alle Schwingummis erneuert. Es war nicht nur eine Freude, dass am Ende alles so problemlos passte, sondern eben auch ein optisches Vergnügen für Technik-Liebhaber. Mitte links das Getriebe mit Kardan, Mitte rechts die Hinterachse mit Handbremsseil, unten links der Innenraum mit unterem Sitzgestell und Gurten, unten rechts der Lüftermotor mit Gehäuse im Vorderwagen neben dem Kühler.



Am Ende der Technikmontage bauten wir noch Zündung und Vergaser ein. Ich habe mich für Weber-Vergaser entschieden, die ehemals optional erhältlich waren und nicht nur besser ansprechen, sondern auch etwas mehr Leistung bringen. Nachdem auch das Hardtop nochmal angepasst und alle Teile mit unserem ersten Alfa „La Grigia“ verglichen waren (Foto oben) musste „La Rossa“ in seiner mittelgrauen Grundierung ihr Chromkleid für die Lackierung ablegen (unten rechts), denn sie sollte ja wieder in ihrer Originalfarbe Rosso Alfa glänzen.

MICHELANGELO

Zu einem top-restaurierten Klassiker gehört die perfekte Lackierung. Meine Ansage an Lackierer Michele Bolner aus Mezzolombardo (Trentino) war deutlich: „Ich will die absolut makellose Lackierung - wie ein Spiegel (come un specchio) - überall.“ Zur Probe lackierte er zuerst das Hardtop, aber ich war noch nicht ganz zufrieden, es gab noch minimale Wellen. Ich stachelte ihn an: Also schliiff er nochmal und lackierte schließlich auch Hauben und Türen perfekt. Danach erst kam die Karosserie an die Reihe: in Originalfarbe Rosso Alfa 501. Michele arbeitete äußerst motiviert und gewissenhaft, am Schluss war ich sehr zufrieden. Michele's Kommentar: „Es ist, als würde ich die Sixtinische Kapelle malen.“ Seitdem nennen wir ihn Michelangelo.

*Michele Bolner beim
Sprühen des Klarlacks.
Sein Kollege Andrei kon-
trolliert zusätzlich, ob er
keine Stelle übersehen
hat. Für besonders tiefen
Glanz trägt Michele drei
Schichten auf.*

LACKIERUNG AR 192056

Die Lackierung ist eines der Gewerke, die auch Restaurationsprofis kaum selber machen können. Man braucht eine professionelle Lackierkammer mit Heizung. Ich habe lange geschwankt, wem ich unseren Alfa anvertrauen soll und habe mich dann für einen kleinen Familienbetrieb im Trentino entschieden, weil ich hier die höchste Motivation für ein perfektes Ergebnis gespürt habe. Die Carozzeria Bolner ist spezialisiert auf die Restaurierung klassischer Fahrzeuge.



Eine professionelle Lackierkammer muss über die starke Absauganlage im Boden möglichst absolut staubfrei sein. Nach der Lackiervorbereitung wird die Karosserie gründlich gereinigt, dann die Farbe gefiltert um jegliche Verunreinigungen zu vermeiden. Schließlich werden erst die schwierigen Ecken und Kanten lackiert, damit auch hier die Farbe überall deckt. Erst dann wird die Fläche gesprüht - Michelangelo lackiert vier hauchdünne Schichten nass in nass.



Michele Bolner (oben) beim Vorbereiten des Hardtops - schleifen, schleifen, schleifen. Je besser die Vorbereitung, desto besser das Ergebnis. Danach kamen die Hauben und Türen. Erst als hier Top-Ergebnisse zu sehen waren, ging es an die Karosserie.



LACKIERUNG AR 192056

Der rote Grundlack wird nach der Lackierung im Ofen bei 70 Grad Hitze getrocknet. Danach ruht der Wagen noch zwei Wochen, damit sämtliche Lösungsmittel entweichen können. Uni-Lacke haben danach eine eher matte Oberfläche, die dann nochmal bis in jede kleine Rundung mit der Hand mit 3000 Schleifpads geschliffen wird um eine absolut glatte Oberfläche ohne „Orangenhaut“ zu erzielen (rechts), denn durch den Klarlack sieht man später auch die kleinste Unebenheit. Erst dann wird der hochglänzende Klarlack in mehreren Schichten aufgetragen. Bei Metallic-Lackierungen geht dieses Zwischenschleifen nicht. Hier wird gleich der Klarlack gesprüht.



Michelangelo beim Auftragen des Klarlacks auf das perfekt geschliffene Rosso Alfa. Er sprüht nochmal drei Schichten, damit ein tiefer Glanz entsteht. Einerseits soll die Lackdicke später so dünn wie möglich sein, andererseits braucht er eine gewisse Materialdicke zum späteren Endschliff und die Politur. Nach dem Klarlack nochmal Einbrennen und zwei Wochen trocknen, dann wird die glänzende Oberfläche nochmal mit 3000er Papier geschliffen und schließlich poliert. Viel Arbeit, aber nur so wird es zu dem von mir verlangten „Spiegel“. Am Ende werden Türen und Hauben eingebaut und die Spaltmaße kontrolliert. Michele und Andrei sind zurecht stolz auf ihre Arbeit.



ENDMONTAGE AR 192056

BELLEZZA

Es ist sicher die schönste Arbeit bei der Restaurierung eines Klassikers - die Endmontage. Die vor der Lackierung schon gepflegten und angepassten Teile an die makellose Karosserie anzubauen - mit Ruhe, mit Präzision, mit Liebe und Fingerspitzengefühl - und manchmal sogar mit weißen Handschuhen.

Langsam entsteht wieder die makellose Schönheit des Alfa Romeo 2600 Spider in seiner vollen Pracht - „una vera bellezza“. Bei jedem Blick auf den Fortschritt geht einem das Herz auf. Es ist begeisternd. Immer, wenn mich jemand fragte, wann der Wagen denn fertig sei, antwortete ich: Das Schrauben ist fast schöner als das Fahren.

Eine Top-Restaurierung soll man an jedem kleinen Detail erkennen.: Hier entsteht auf der perfekten Lackierung langsam wieder das hübsche „Gesicht“ des Alfa 2600 Spider Touring.

ENDMONTAGE AR 192056



Ein Betrachter, dem ich das Foto oben geschickt hatte, formulierte es treffend: „Zum Niederknien schön.“ Noch in der Werkstatt der Carozzeria Bolner hatte ich den Kühlergrill und die vordere Stoßstange montiert (unten) - der Alfa sollte als erstes sein „Gesicht“ wieder bekommen.

Schließlich transportierten wir ihn mit einem Lastwagen nach Hause. Die letzten Meter zur Garage mussten wir ihn auf eigener Achse schleppen. Familie Bolner (Vater, zwei Söhne und ein Cousin, Mitte rechts) ließ es sich nicht nehmen ihr „capolavoro“ (Meisterwerk) zu begleiten. Seither kommen sie fast jede Woche um „ihren“ Alfa zu streicheln. Natürlich wollten auch Freunde und Bekannte den Wagen sehen. Einer war total fasziniert: „Zum Fahren zu schön. Eigentlich gehört der ins Museum.“



Andrei half mir noch bei der Montage der hinteren Stoßstange (Fotos unten Mitte), dann konnte ich auch die übrigen Chromteile am Heck montieren. Zugegeben, die Autonummer ist „fake“, der Wagen war ja nie in Italien zugelassen, sondern immer in der Schweiz. Ich habe die alten „targhe nere“ nur bei einem Spezialisten in Trento (ennepi) herstellen lassen, damit es fürs Foto schöner aussieht. Die Nummer AR 192056 ist die Fahrgestellnummer unseres Alfa, als Autonummer gab es sie in Wirklichkeit nie - AR steht für Arezzo in der Toskana, aber in den sechziger Jahren gab es dort nur fünfstelligen Zahlen, weil Arezzo nicht so viele Einwohner hatte, wie mir der italienische Nummernschildspezialist mitteilte. Die Montage der Chromteile an den Türen und Hauben war dann eine Lust, denn dadurch, dass wir vorher alles schon einmal angepasst hatten, war jetzt alles problemlos zu montieren. Die kleinen Touring-Embleme auf der Motorhaube sind Kleinodien und veranlassen Betrachter immer wieder mit Bewundern darüber zu streicheln. Dass der Alfa 2600 Spider zu seiner Zeit ein sehr exklusives Fahrzeug war, erkennt man schon an den polierten Edelstahl-Einstiegsblechen in den Türen (unten links). So etwas gab es nur bei Luxuswagen. Dank der Vormontage passten auch die Türgriffe und Schösser perfekt.



ENDMONTAGE AR 192056



Größten Respekt hatte ich anfangs vor dem Einbau der Windschutzscheibe. Bei unserem ersten Alfa hatten wir erst die verchromten A-Säulen montiert und dann die Scheibe selbst mit Chromleisten mühsam eingepasst. Doch Meister Marco Tomedi wusste, wie es viel einfacher geht: Erst die Scheibe mit Säulen, Dichtungen und Leisten zusammen montieren, alles mit Klebeband fixieren und dann erst die ganze Einheit auf die Karosserie aufsetzen und verschrauben. An den A-Säulen funktioniert das problemlos.



Allerdings bleibt es ein Gefummel die verchromten Schrauben mit den glatten Köpfen der unteren Edelstahlleiste der Windschutzscheibe durch die dicke Dichtung zu bohren und dann unterhalb des Armaturenbretts anzuschrauben. Vermutlich hatten sie dazu im Werk dressierte Hamster. Ein Kinderspiel war dagegen die Montage des Tür-Innenlebens. Erst kleben wird Anti-Dröhn-Matten in die Türblätter, dann folgten der frisch verzinkte und gefettete Fensterhebe-Mechanismus und das Türschloss. Danach kamen die Ausstellfenster, die sich unten in der Tür in ihrer Neigung verstellen lassen. Mühsam war nur die Montage der Dichtungen für die kleinen Dreieckscheiben. Doch schließlich war das Cockpit mit Scheiben und Türen in allen Funktionen perfekt. Am Schluss der Endmontage kamen dann noch die exklusiven Kleinigkeiten - das Motorhaubenschloss, und die verchromte Motorraumleuchte, die bei vielen Alfas fehlt heute kaum noch zu ergattern ist. Das Edelstahlblech auf den Öffnungen für das Haubenschloss gab es im Original nicht. Ich habe mir dennoch erlaubt es speziell anzufertigen, denn vom ersten Alfa hatten wir die Erfahrung, dass beim Öffnen und Schließen der Haube hier häufig der Lack verkratzt. Schließlich kamen noch Getriebe und Heizungsgehäuse, dann war La Rossa fertig für die Innenausstattung.

ENDMONTAGE AR 192056



Aus jedem Blickwinkel ein Augenschmaus. Es gibt jedoch sicher Klassik-Fans, die unseren Alfa La Rossa als „überrestauriert“ bezeichnen. Dieses Argument lasse ich an mir abperlen: Der Wagen ist perfekt restauriert und heute sicher besser als er im Neuzustand war. Aber wir haben nichts Wesentliches verändert - alles ist original geblieben - von der Farbe über die Innenausstattung bis hin zu allen Details der Technik. Mancher mag die blitzenden, polierten Aluteile im Motorraum als „Bling-Bling“ bezeichnen, dennoch gefällt es allen Betrachtern und ich weiß eines: Nach ein paar Jahren Benutzung legt sich eine dezente Patina über alles und dann sieht der Alfa wieder ganz original aus. Rechts unten La Grigia und La Rossa im Schönheitswettbewerb.



GUTE STUBE

Letztlich ist es das, was die Insassen in einem klassischen Auto permanent sehen und fühlen - die Innenausstattung, die Sitze, das Armaturenbrett, die Teppiche und Türverkleidungen. Damit das Interieur und das Verdeck unseres Alfa 2600 der hervorragenden Gesamterscheinung des Wagens entsprechen, suchten wir den besten Sattler Norditaliens und fanden ihn in Bozen: Tappezzeria Gambarato.

Matteo Gambarato, maestro tappeziere, aus Bozen präsentiert sein Werk: Die Innenausstattung unseres Alfa Romeo 2600 „La Rossa“ entspricht in allen Details dem Original und die Qualität passt zur Gesamterscheinung des Autos: Sie ist perfekt.

INNENAUSSTATTUNG AR 192056

Armaturenbrett und Sitze hatten wir schon vorab anfertigen lassen, damit wir alle Instrumente, Schalter und die Elektrik montieren und natürlich den Alfa mal kurz in der Garage bewegen konnten. Erst ganz am Schluss fertigte Matteo Gambarato die Teppiche und die Verkleidung des Kofferraums (unten). Abweichend von der leider ziemlich hässlichen Original-Gummimatte ließen wir den Kofferraum mit Teppich auskleiden. Das Batteriefach und die Werkzeugöffnung bekamen ansehnliche, teppich-bezogene Paneele, die man mit einem Handgriff entfernen kann.



Das schwarze Stoff-Verdeck gibt dem Alfa eine besondere Silhouette: Geduckt, kraftvoll, sprungbereit... Das liegt sicher auch am niedrigen Schnitt der Seitenfenster, wofür man beim Einsteigen immer den Kopf etwas einziehen muss. Nach der Teppichmontage kamen die Türpaneele, die ich nicht aus Pappe, sondern aus Aluminiumplatten herstellen ließ. Die originale Pappe vergammelt schnell, wenn durch die Seitenfenster mal Feuchtigkeit eindringt. Von außen sieht man das nicht. Auch die Motorhaube bekam ihre Hitze- und Schallsisolierung (unten links). Familie Gambarato (Mitte rechts) präsentiert ihr Werk, Sohn Matteo zeigt den etwas komplizierten Verdeckmechanismus und die perfekt passende Persenning, die gleichzeitig als Rückenlehne für die hinteren Passagiere dient. Die Instrumente unseres Alfa 2600 hatten wir schon vor der Restaurierung bei Udo Schulz in Bergisch Gladbach überholen und eichen lassen (Foto rechts unten). Sie funktionieren alle einwandfrei.



FEINTUNING

PROBEFAHRTEN AR 192056

Das fiebrige Gefühl bei der ersten Probefahrt nach fünf Jahren Restaurierung gleicht einer Mischung aus Glückseligkeit und Anspannung. Denn noch weiß man ja nicht, ob wirklich alles funktioniert. Mit höchster Aufmerksamkeit verfolgten wir bei der Fahrt alle Funktionen, lauschten auf alle Geräusche. Und natürlich entdeckten wir „Kinderkrankheiten“, zumal unsere LaRossa aus Ersatzteilen verschiedener Alfa 2600 zusammengesetzt ist. Motor, Getriebe und Hinterachse gehörten zwar zum Originalfahrzeug, aber Bremsen, Lenkung, Instrumente und die gesamte elektrische Anlage hatten wir neu gemacht. Deshalb wird ein restauriertes Fahrzeug erst wirklich gut, wenn nach den Probefahrten alle unstimmen Details korrigiert wurden. Am Ende blieb das berausende Gefühl einen faszinierenden Klassiker neu aufgebaut zu haben.



LaRossa nach den ersten Probefahrten und vielen kleinen Verbesserungen. Jetzt erscheint sie nicht nur von der Optik, sondern auch von den Funktionen her perfekt. Wir haben alle drei Hardtops angepasst rot, schwarz und silber. Die Meinung der meisten Betrachter: Im Kontrast zum Rot passt Silber am besten.

PROBEFAHRTEN AR 192056

Das größte Problem war schon vor der ersten Probefahrt bekannt: Zylinderkopfdichtung vom Motorenbauer schlampig montiert (siehe Seite 50).

Also musste der Kopf nochmal runter. Bei der Gelegenheit haben wir die Ventile eingestellt.

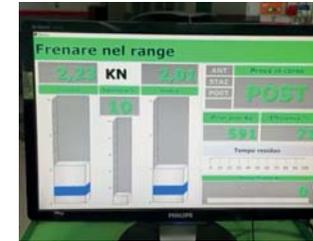
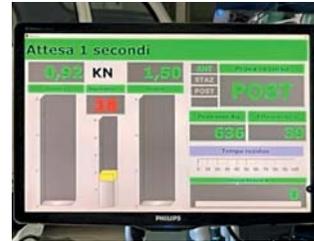
Schwierig, weil man sie nicht mit Werkzeug einstellt, sondern weil man passende Ventilplättchen braucht (Mitte rechts), die für diesen Alfa sehr schwer aufzutreiben sind.

Wir haben es dennoch geschafft - siehe Bolners Liste der genauen Maße dieser Plättchen. Jetzt läuft der Motor fantastisch und ist absolut dicht.

Dann fiel uns beim Fahren auf, dass der Drehzahlmesser nur träge aus schlägt. Also die Welle nochmal ausgebaut, anders verlegt und geschmiert. Jetzt perfekt. Und schließlich tropfte ein wenig Öl unten dem Armaturenbrett heraus. Ursache: Der Anschluss der Ölleitung am Öldruckmesser war nicht dicht. Wir haben ihn repariert, jetzt passt alles.



BOLNER OFFICINA E CARATTERIZAZIONE Trasformiamo l'esperienza in efficienza	
ASPIRANTE	EINLAUF
SCARICO	ASPIRAZIONE
I 1,94	I 1,96
II 2,06	II 1,92
III OK	III 1,98
IV 2,20	IV 2,05
V 2,00	V 2,06
VI OK	VI 1,94



Als nächstes Problem stellten wir fest, dass die Lenkung vergleichsweise schwergängig war. Das konnten wir uns nicht erklären, schließlich war alles neu. Erst Spur und Sturz eingestellt mit klassischer Methode, dann Lenkgetriebe nochmal ausgebaut und geprüft. Alles leichtgängig.

Schließlich stellten wir fest, dass die Lenksäule leicht krumm war, was man mit dem Auge nicht feststellen konnte. Sie machte beim Drehen Druck auf die Kreuzgelenke. Glücklicherweise hatte ich eine weitere, die ganz gerade war.

Am Ende fuhren wir zum italienischen TÜV (centro revisione) und ließen die Bremsen prüfen. Ergebnis: Vorne perfekt, hinten zog die linke Bremse fast 40 Prozent schwächer. Wir drehten die Trommel nochmal aus, wechselten die Bremsbeläge und siehe da - jetzt sind es nur noch zehn Prozent Abweichung - etwa wie bei einem Neuwagen.

Das Anpassen aller drei Hardtops machte zum Glück keine Probleme.

Interview mit Giovanni Bianchi Anderloni

TOURING-DESIGN: ELEGANTE, GESTRECKTE LINIEN



Die Carrozzeria Touring, verantwortlich für Design und Produktion der Karosserien des Alfa Romeo 2600 Spider, gehörte von 1926 bis 1966 zu den großen Designzentren für Automobile in Italien. Heute verwalten Giovanni Bianchi Anderloni und sein Bruder Alberto, die Söhne des ehemaligen Inhabers und Direktors Carlo Felice Bianchi Anderloni, das ideelle Erbe der Firma und führen ein Register aller Fahrzeuge, die jemals in der Carrozzeria Touring produziert wurden. In diesem Interview erzählt Giovanni Bianchi Anderloni (links) alle Details aus der Entwicklungsgeschichte des Alfa Romeo 2600 Spider.

Uli Stanciu: Wer war eigentlich der Designer der Karosserie des Alfa Romeo 2000 und 2600, wer hat die Karosserie wirklich gezeichnet?

Giovanni Bianchi Anderloni: Das war Rodolfo Bonetto, ein Enkel von Felice Bonetto, einem Rennfahrer, der viel für Alfa Romeo gefahren ist. Aber natürlich war mein Vater

der technische Direktor, verantwortlich für das Design. Er hat den Auftrag vergeben, die Vorgaben für die Stilelemente gemacht und schließlich auch den Entwurf abgenommen. Bonetto war der Zeichner, er hat farbige Skizzen angefertigt. Ganz ähnlich wie Giorgio Giugaro, der auch mal in ähnlicher Form mit Touring zusammen gearbeitet hat, bevor er sich mit seiner Firma



Giovanni Bianchi Anderloni (links) und sein Bruder Alberto führen heute das Register aller Fahrzeuge die je bei Touring gebaut wurden. Sie sind dankbar für alle Informationen, die sie von Besitzern auch des 2600 Spider erhalten.

HISTORIE ALFA 2600 SPIDER

Erste Prototypen des Alfa Romeo 2000 Spider Touring, aus dem später der 2600 Spider entstand. In die Fotos der Prototypen zeichnete Firmeninhaber Carlo Felice Bianchi Anderloni seine Änderungswünsche mit Bleistift ein (unten).



Das Dach hatte eine flachere Linie als beim späteren 2600, die Kofferraumhaube war stärker nach hinten abfallend. Ein erster Prototyp hatte noch keine Lufthutze in der Motorhaube, in einer zweiten Version wurde die Öffnung eingefügt.



Für die Front gab es zwei Versionen, eine mit seitlich abfallenden Baffi und breiterem Alfa-Herz (links außen), dann eine mit geraden Baffi (seitliche Kühleröffnungen) und schmalere Alfa-Herz. In den unteren Scheinwerfern waren noch Standlicht und Blinker untergebracht. Die Stoßstangen wurden für die Produktion filigraner gestaltet. Für die Karosserie plante Touring das Superleggera-System, Alfa lehnte das wegen zu hoher Kosten ab. So entstand eine selbsttragende Stahlkarosse.

HISTORIE ALFA 2600 SPIDER

Erste Prototypen des Alfa Romeo 2000 Spider Touring, aus dem später der 2600 Spider entstand. In die Fotos der Prototypen zeichnete Firmeninhaber Carlo Felice Bianchi Anderloni seine Änderungs wünsche mit Bleistift ein (unten).

Ital-Design selbständig machte. Beide haben haben. Letztlich war also mein Vater verantwortlich für das Design. Sein Partner, der Anwalt Gaetano Ponzoni hat sich nur um die Verwaltung der Firma gekümmert.

Uli Stanciu: Welche Vorgaben für das Design hat denn Alfa Romeo gemacht?

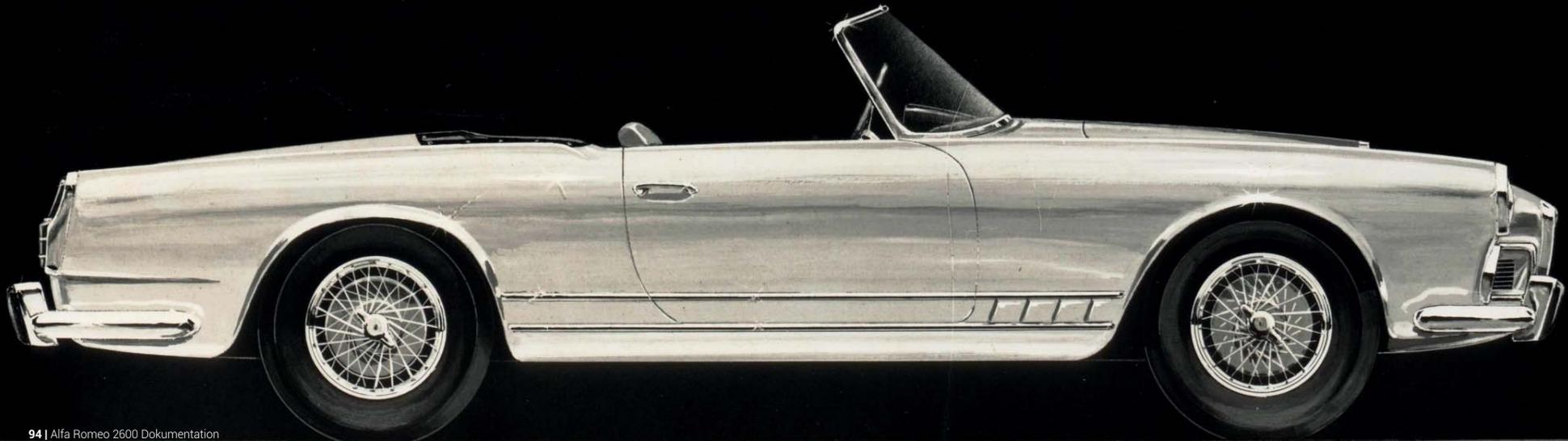
Giovanni Bianchi Anderloni: Alfa Romeo hat natürlich einige Vorgaben gemacht. Wir mussten ein typisches „family feeling“ erzeugen, der Wagen musste sofort als

Alfa erkennbar sein. Dazu gehörte natürlich die Front, das Gesicht des Autos, mit dem „Scudetto“ (italienisch für „Schildchen“, Alfa-Herz in der Mitte) und die seitlichen Lufteinlässe. Das sind die Design-Merkmale, mit denen man schon von Weitem einen Alfa Romeo erkennen muss. Das hat sich ja bis heute nicht geändert, auch die aktuellen Alfas erkennt man sofort – im Gegensatz zu anderen Marken, zum Beispiel Opel, Toyota oder Hyundai, wo man Mühe hat die Marke sofort zu identifizieren.

Uli Stanciu: Wie war denn generell die Zusammenarbeit mit Alfa Romeo?

Giovanni Bianchi Anderloni: Nach 30 Jahren der Zusammenarbeit herrschte damals noch eine sehr gute und konstruktive Atmosphäre. Alfa wusste, was wir konnten und wir wussten, was Alfa wollte. Am Prototyp des Alfa 2000 Spider, der von der Form ja fast identisch zum 2600 war, machten wir immer wieder kleine Änderungen – zum Beispiel rückten wir das Lenkrad um zwei Zentimeter nach rechts.

An den Fotos sieht man auch, dass wir kleine Retuschen an den Lufteinlässen machten, die per Hand in die Bilder eingezeichnet wurden. Das alles zeigt, dass wir immer wieder sehr gründlich und kritisch an der Form des Wagens gearbeitet haben um das Optimum zu erreichen. Der Wagen sollte nicht nur in den Augen der eigenen Designer überzeugen, sondern auch die Erwartungen der Techniker von Alfa Romeo erfüllen.



HISTORIE ALFA 2600 SPIDER



Alberto Bianchi Anderloni und Uli Stanciu neben einem Alfa Romeo 1900 der zweiten Serie. Hier gab es schon eine erste Lösung mit vier Scheinwerfern. Die kleineren waren allerdings noch innen in den seitlichen Kühlergrills angebracht. Der große mittlere Scheinwerfer auf diesem Bild ist nicht original.

Rechts der erste Prototyp eines Alfa Romeo 2600 Spider. Das Design wurde jedoch verworfen und durch das heute bekannte Gesicht ersetzt. Dieser Prototyp existiert leider nicht mehr.

Giovanna Dorigati: Hat Alfa Romeo die Vorgaben für die vier Scheinwerfer gemacht, denn die waren ja neu bei Alfa. Erst später bekamen auch die Giulia Limousinen vier Scheinwerfer, die dort allerdings nebeneinander und nicht untereinander lagen.

Giovanni Bianchi Anderloni: Ich glaube nicht, dass Alfa da etwas vorgegeben hat. Ich bin sicher, dass das eine Entscheidung meines Vaters und seines Designbüros war. Die vier Scheinwerfer - zwei größere oben und zwei kleinere leicht versetzt darunter entsprachen einer Lösung, die schon beim Alfa Romeo 1900 in ähnlicher Form in der zweiten Serie aufgetaucht war. Dort waren die kleineren Scheinwerfer innen in die seitlichen Kühlergrills integriert.

Uli Stanciu: Manche sagen, die Alfa 2000 und 2600 Spider hätten eher dem amerikanischen Geschmack entsprochen....

Giovanni Bianchi Anderloni: Nein! Wir haben nicht versucht den amerikanischen Geschmack zu treffen. Touring hat nie auf Mode-Erscheinungen gesetzt. Wir haben die Autos nicht mit Chromschmuck überladen. Das war nicht unser Stil. Nur ein einziges Mal, in den Jahren 1953 und 1954, haben wir den Hudson Italia nach amerikanischem Geschmack entworfen, aber davon gab es nur 25 Exemplare. Der Stil von Touring war immer modern, er folgte einer logischen Linie, die wir nie unterbrochen haben. Die Linien der Karosserien waren elegant und gestreckt. Jede Touring Karosserie kann man schon von weitem als Touring-Design erkennen.

Uli Stanciu: Gab es weitere Vorgaben von Alfa Romeo?

Giovanni Bianchi Anderloni: Natürlich hat Alfa Romeo die letzte Entscheidung über das Design getroffen, aber insgesamt haben sie sich da wenig eingemischt. Nur in einem Punkt hat Alfa klare Vorgaben gemacht - und das war für uns schmerzhaft: Sie haben sich beim 2000 und 2600 Spider gegen unser traditionelles System „Superleggera“ ausgesprochen, also das System von Aluminiumblechen über einem Gitterrohrrahmen. Sie wollten unbedingt, dass die Karosserien aus gepressten Stahlblechen konstruiert wurden. Das hatte natürlich Kostengründe. Wir hatten den Prototypen aus Aluminium gefertigt. Aber da haben sie sofort gesagt: Nein, das soll

ein Auto für eine breitere Zielgruppe werden, nicht nur für die Reiche. Also mussten wir die Kosten reduzieren.

Uli Stanciu: Der Alfa 2600 Spider war ein Nachfolger des 2000 Spider mit nur wenigen Änderungen. Welche waren das und welche Überlegungen lagen dem zugrunde?

Giovanni Binachi Anderloni: Den 2600 Spider würde ich eine natürliche Evolution nennen. Der Vorgänger 2000 Spider war ja ein großer Hit. In den Jahren 1958 bis 1961 hatten wir davon 3443 Exemplare gebaut, mehr als von den beiden anderen Versionen 2000 Sprint und Berlina zusammen. Dennoch wurden alle 2000er Versionen vom Markt kritisiert, weil der Motor einfach zu wenig Power hatte. Die Maschine war ja ein Derivat des alten 1900er Motors und da waren die Möglichkeiten ausgereizt. Deshalb hat Alfa den 2600er Motor mit 145 PS und 188 Nm Drehmoment entwickelt. Der Clou an diesem neuen Motor war nicht nur, dass der Wagen damit die „Schallmauer“ von 200 km/h erreichte, sondern vor allem die viel höhere Elastizität und Beschleunigung in den höheren Gängen.

Uli Stanciu: Zurück zu den Änderungen an der Karosserie....

Giovanni Bianchi Anderloni: Der Vertrag zwischen Alfa Romeo und Touring hatte eine stilistische Kontinuität der Fahrzeuge festgeschrieben, vor allem die Front musste sofort wieder erkennbar sein. Aus Kostengründen war allerdings auch festgelegt, dass die wichtigsten Blechteile, also Seiten, Türen und zum Beispiel die Windschutzscheibe gleich bleiben mussten. Der 2600 Spider konnte also nur eine Evolution sein und kein neues Auto. Mal abgesehen von der Aufhängung für den größeren 2600er Motor blieb die Plattform also genau gleich. Entgegen der landläufigen Meinung kamen die Weiterentwicklungen an der Karosserie nicht plötzlich. Das permanente Bemühen meines Vaters und seiner Ingenieure führten zuerst zu einer Zwischenlösung (siehe Fotos rechts). Mein Vater und seine Designer waren aber von diesem Entwurf offenbar selbst nicht überzeugt und deshalb verschwand er in der Versenkung - dieser Prototyp existiert leider nicht mehr.

Uli Stanciu: Welche Änderungen wurden denn an der Karosserie gemacht und vor allem warum?

Giovanni Bianchi Anderloni: Zuerst einmal spielten da wieder Kostengründe eine Rolle. Die vordere Stoßstange wurde einteilig, weil das günstiger zu produzieren war. Aus dem gleichen Grund kam eine ziemlich drastische Reduzierung der Chromteile: Statt der zwei seitlichen Chromleisten wurde jetzt nur noch eine unter der Tür. Die angegedeuteten Luftöffnungen hinter den vorderen Radhäusern wurden ganz weggelassen. Aber es gab auch notwendige Änderungen, zum Beispiel die beiden kleineren Luftöffnungen auf der Motorhaube wurden ersetzt durch eine größere, die weiter nach vorne reichte um Platz für den größeren Motor zu schaffen. Und die hinteren Kotflügel wurden zum Heck hin ein wenig nach unten gezogen, weil das dem Wagen eine harmonischere Linie verschaffte.

Uli Stanciu: Hat Touring die Karosserie komplett selbst gebaut? Wie war der Fertigungsprozess? Welche Arbeiten wurden bei Touring durchgeführt, welche bei Alfa Romeo?

Giovanni Bianchi Anderloni: Beim 2600 Spider haben wir die äußeren Karosserien komplett gefertigt. Aber auch vorher, beim 2000 Spider, wurden nur wenige Blechteile außer Haus gegeben, zu den Firmen Boano oder Boneschi - vor allem, wenn Zeitdruck herrschte. Das war noch in unserer alten Fabrik in der Via da Breme in Milano. Da hatten wir wenig Platz und meist zu wenig Angestellte. Zeitweise wurden sogar Rahmen und Karosserien im Freien gelagert. Aber das wurde ab 1. Januar 1962 anders. Den 2600 Spider haben wir durchweg in unserem neuen Werk in Nova Milanese gebaut. Die Bleche wurden ganz ähnlich wie heute in großen hydraulischen Pressen gefertigt und dann an dem Stahlrahmen angeschweißt, der von Alfa Romeo geliefert wurde....

Uli Stanciu:aah, der Rahmen für die Karosserie wurde von Alfa geliefert? Wie ist das zu verstehen?

Giovanni Bianchi Anderloni: Alfa hat uns die Plattform des Wagens geliefert. Dazu gehörte die ganze tragende Grundstruktur aus Stahl, also der gelochte untere Rahmen, die Achsaufhängungen, die Motoren-



HISTORIE ALFA 2600 SPIDER

Produktionsstraße und
Lackierkammer des Alfa
Romeo 2600 Spider im
Touring Werk.



aufhängung, der Kardantunnel, die inneren Schweller, der untere Teil des Kofferraums. Wir haben dann die äußere Karosserie, also unter anderem Kotflügel, Hauben und Türen montiert.

Uli Stanciu: Wurden denn diese äußeren Karosseriebleche ausschließlich bei Touring gepresst?

Giovanni Bianchi Anderloni: Ja, und zusätzlich haben wir alle Verstärkungen produziert, also die Elemente, an denen die Karosseriebleche befestigt wurden. Für all diese Teile hatten wir Formen, Holzmodelle oder manchmal auch schon welche aus faserverstärktem Kunststoff, über die die Bleche dann gepresst wurden. Dieser Prozess unterscheidet sich kaum von einer Karosserieproduktion heute.

Uli Stanciu: Wie wurden dann die Karosseriebleche und Verstärkungen mit der

Grundstruktur zusammengesetzt?

Giovanni Bianchi Anderloni: Sie wurden geschweißt, genauso wie heute, nur noch nicht mit Robotern, sondern per Hand. Wir hatten dazu die berühmte Richtbank (banco di riscontro) mit allen Messpunkten. Auf diese Richtbank kamen die Fahrzeuge in diversen Produktionsstadien, es wurden immer wieder die Maße an den kritischen Stellen genommen. Wenn diese Punkte innerhalb der Toleranz lagen, ging es zum nächsten Produktionsprozess, wenn nicht, dann wurde die Karosserie nochmal zurück gebracht zum Anpassen. Erst wenn alles - außer den beweglichen Teilen wie Türen und Hauben - montiert war, ging es zum Lackieren.

Uli Stanciu: Gab es vor der Lackierung denn eine Rostschutzbehandlung?

Giovanni Bianchi Anderloni: Ja, sicher. Erst wurden die fertigen Karosserien gereinigt,

dann kamen sie in ein chemisches Bad, mit dem die Oxidationsprozesse gestoppt wurden. Erst danach folgte die Grundierung, die noch von zwei oder drei Leuten per Hand gemacht wurde. Und schließlich ging es in die Lackierstraße zur Endlackierung mit Nitrolack. Im Prinzip wird das alles heute noch so gemacht, mal abgesehen von der Verwendung von Nitrolack, was ja seit einiger Zeit wegen Umweltschädlichkeit per Gesetz verboten ist. Auch wenn unsere Produktion damals sehr professionell war, ähnelte sie eigentlich eher dem, was heute gute Restaurationsbetriebe machen. Wir hatten allerdings eine sehr moderne Lackieranlage, in der wir 80 Autos pro Tag lackieren konnten, natürlich auch für andere Marken.

Uli Stanciu: Die Unterseite des Wagens, Motorraum, Innenraum und Kofferraum waren mattschwarz lackiert. Wurde das

vorher gemacht?

Giovanni Bianchi Anderloni: Ja, auch die Radhäuser waren schwarz. Das war eine geräuschkämmende Farbe, die das Vibrieren und Dröhnen der Bleche verhindern sollte. In dieser Farbe war deshalb Bitumen enthalten, was der Oberfläche eine raue Struktur gab.

Giovanna Dorigati: Wieviele Leute arbeiteten bei Touring?

Giovanni Bianchi Anderloni: Normalerweise waren es zwischen 400 und 450. Im neuen Werk in Nova Milanese wurden es aber weniger, weil wir viel mehr automatisiert hatten - das Pressen der Bleche, die Lackierung, und vieles mehr. Es gab Spezialisten unter den Arbeitern, einer machte nur den Kotflügel rechts, ein anderer nur den Kotflügel links, ähnlich war es bei den Türen. Wir hatten eine Kapazität von maximal 80 Fahrzeugen pro Tag, normalerweise



waren es aber zwischen 40 und 50.

Uli Stanciu: Haben Sie denn auch die gesamte Technik eingebaut?

Giovanni Bianchi Anderloni: Nein, wir haben nur die Karosserien mit Lackierung, elektrischer Anlage, Chromteilen, Sitzen, Innenausstattung und Stoffdach, aber ohne Antriebstechnik zusammengebaut. Dazu hatten wir eine Fertigungsstraße, auf die Autos von einer Montagestation zur nächsten transportiert wurden. Vor dem Krieg und teilweise auch noch in den fünfziger Jahren waren ja alle Fahrzeuge von der Ausstattung her gleich. Dann aber kamen immer mehr Gesetze, die für fast jedes Land eine andere Ausstattung verlangten. Zum Beispiel die Instrumente: Für Amerika mussten wir Meilentachos einbauen, für die meisten europäischen Länder Kilometertachos. Oder die Scheinwerfer, die für Amerika auch anders sein mussten. Oder die Rechtslenker für England und Australien. Jedes Auto wurde also mit einem Dokument versehen, quasi einem Laufzettel, der von Alfa geliefert wurde, auf dem genau verzeichnet war, wie der Wagen ausgestattet wurde. Eigentlich wurden nur die

Alfas für den italienischen Markt komplett bei uns montiert.

Uli Stanciu: Und wie ging es dann weiter?

Giovanni Bianchi Anderloni: Danach gingen die Karosserien ohne Achsen und Räder mit einem Transportgestell auf Lastwagen zu Alfa Romeo. Dort wurden Motor, Getriebe, Kardan, Achsen und Federung eingebaut. Anfangs haben wir den Werdegang jedes Fahrzeugs genau aufgezeichnet, bis hin zum Erstbesitzer. Später wurde das jedoch nicht mehr gemacht, so dass wir beim 2600 Spider heute leider nicht mehr wissen, welcher Motor mit welcher Motornummer in welche Karosserie eingebaut wurde. Es gibt also keine „matching numbers“. Diese Zweiteilung der Montage, zum größeren Teil bei Touring, zum kleineren Teil bei Alfa Romeo, hatte aber auch Nachteile. Es kam immer mal wieder vor, dass bei Alfa Romeo, beim Einbau des Motors, der Arbeiter mit dem Kran gegen den Kotflügel stieß, wenn der Motor etwas pendelte. Wegen dieser Beulen oder Kratzer mussten diese Autos dann zu uns zurück gebracht werden, damit wir das wieder reparierten oder ausbesserten.



Uli Stanciu: Wurde für den Alfa Romeo 2600 Spider eine spezielle Zielgruppe definiert?

Giovanni Bianchi Anderloni: Die Zielgruppe wurde von Alfa Romeo bestimmt, Alfa musste die Autos ja verkaufen. Schon vor dem Auftrag an Touring wurde das festgelegt. Die Zielgruppe für den 2600, auch für den Sprint und die Berlina, lag eindeutig im gehobenen Segment, in der Oberklasse. Das war sicherlich kein Auto, das man unter rein wirtschaftlichen Gesichtspunkten gekauft hätte. Das Image des Wagens war damals sehr gut, der Spider hatte ja zum Beispiel wesentlich mehr Erfolg als die Limousine. Das lag an seinem charakteristischen Design, an seinem italienischen Stil und natürlich auch an dem großen Sechszylinder-Motor.

Uli Stanciu: Der 2600 Spider bekam den ersten Sechszylinder bei Alfa nach dem Krieg...

Giovanni Bianchi Anderloni: Ja, Alfa wollte nach dem Krieg – speziell mit der Giulietta – ein viel breiteres Publikum erreichen, nicht nur die reichen Leute. Das ist auch zweifellos gelungen. Man hat sehr viel

Wert auf ein sportliches und junges Image gelegt. Insofern stand Alfa im Gegensatz zu Lancia – dort wurden vielmehr Fahrzeuge für die Herrschaften gebaut, nicht nur die Reichen, aber Leute mit Kultur, Ärzte, Anwälte... Der Alfa Romeo 2600 Spider sollte sicher hier eine Brücke bauen – attraktiv für ein breiteres Publikum, aber doch mit hohem Prestige, deutlich höher als zum Beispiel die kleine Giulia Spider. Es war zu seiner Zeit der große, starke, aristokratische Alfa.

Uli Stanciu: Wie würden Sie das Image des Alfa 2600 Spider im Verhältnis zu den Sportwagen anderer Marken bewerten?

Giovanni Bianchi Anderloni: Die direkten Konkurrenten waren sicher der Lancia Flaminia und der Maserati 3500. Der Lancia war bei ähnlichen Fahrleistungen jedoch teurer und der Maserati lag von der Leistung und vom Preis noch eine Klasse höher. Bei den ausländischen Marken war sicher der Mercedes 190 SL ein direkter Konkurrent, Porsche war damals ja nur ein etwas stärkerer Volkswagen. Bei den Engländern kommen als Konkurrenten gewisser Weise auch Jaguar oder Aston Martin

HISTORIE ALFA 2600 SPIDER



Auslieferung der fertigen Karosserien vom Touring-Werk in Nova Milanese im Jahr 1962: In der Mitte der Lastwagen mit den Lancia Flaminia, links und im Hintergrund die Lastwagen mit den Alfa Romeo 2600 Spider.

Die Fahrzeuge standen auf Transportrahmen und hatten noch keine Motoren, Getriebe Achsen und Räder - die Antriebstechnik wurde jeweils beim Hersteller montiert. Die Alfas ohne Hauptscheinwerfer waren für den amerikanischen Markt bestimmt, denn dort schrieb das Gesetz versiegelte Reflektoren (sealed beam) vor. Rechts die ersten Werbefotos von Alfa für den Alfa 2600 Spider - hier auch mit Hardtop.

in Frage, obwohl die anders positioniert waren. Der Jaguar E war sportlicher, der Aston Martin, den wir ja auch entworfen haben, exklusiver. Eindeutig darunter rangierten MG, Triumph oder Sunbeam. Der Alfa Romeo 2600 Spider war etwas weniger sportlich, er war eher ein starker, komfortabler Reisewagen. Damit ist man keine Rennen gefahren. Erst später habe ich manchmal welche gesehen, bei denen man einen Überrollbügel eingebaut hatte – schrecklich!

Giovanna Dorigati: Wie würden Sie den Wert der Alfa Romeo 2600 Spider heute einschätzen?

Giovanni Bianchi Anderloni: Das Fahrzeug hat in den letzten Jahren einen enormen Preissprung gemacht. Bis vor einiger Zeit waren die Kosten für die Restaurierung eines 2600 im Verhältnis zum Kaufpreis einfach noch sehr hoch. Deshalb haben viele kommerzielle Anbieter oberflächliche „Verkaufsrestaurierungen“ gemacht, also qualitativ schlechte Arbeit, um mit mehr Schein als Sein einen möglichst hohen Verkaufspreis zu erzielen. Aber die Zeit ist vor-

bei. Auf den großen Messen habe ich nur noch ganz wenige 2600 Spider gesehen und da wurden sogar schrottreife Autos für sehr hohe Preise angeboten. Inzwischen haben sich die Preise so entwickelt, dass sich eine professionelle Restaurierung lohnt. Sie haben da mit Ihrem Wagen eine gute Investition geleistet. Auch wenn allein die Restaurierung die 50.000 oder 60.000 Euro übersteigen dürfte. Aber eines Tages werden die Preise von den Autos mit der besten Restaurierung bestimmt.

Uli Stanciu: Der Alfa Romeo 2600 Spider war der letzte Serien-Alfa, den Touring gebaut hat.

Giovanni Bianchi Anderloni: Ja, leider mussten wir im Jahr 1966 Konkurs anmelden. Das hatte aber nicht direkt etwas mit diesem Auto zu tun. Immerhin haben wir von Frühjahr 1962 bis Ende 1965 genau 2253 Spider gebaut, 103 davon mit Rechtssteuerung, die ersten 1311 Exemplare mit Trommelbremsen hinten, danach dann mit vier Scheibenbremsen. In Italien haben wir sogar mehr 2600 Spider verkauft als vom vorigen 2000 Spider. Das Auto war also

eigentlich ein Erfolg!

Uli Stanciu: Warum kam dann der Konkurs?

Giovanni Bianchi Anderloni: Nun, der Niedergang des 2600 Spider hatte zu tun mit einem weiteren, neuen Modell, das Alfa Romeo 1962 auf den Markt brachte. Der neue Star am Alfa-Firmament war ein Vierzylinder, die Giulia TI und eine ganze Reihe von Varianten davon. Dieses Auto machte Alfa zu einem der erfolgreichsten Hersteller im Segment der Mittelklassewagen. Leider hat Alfa Romeo danach sein Versprechen nicht gehalten uns weitere Aufträge zu geben. Durch dieses Versprechen hatten sich mein Vater und sein Partner Gaetano Ponzoni moralisch verpflichtet gefühlt ihre Investitionen in das neue Werk in Nova Milanese noch zu erhöhen. Inzwischen hatte sich aber ein Teil des Alfa Romeo Managements gegen Touring gestellt – zum Vorteil der Turiner Karosseriefirmen. Den Produktionsauftrag für die Giulia GT gab man an Bertone. Gleichzeitig bekam Pininfarina den Zuschlag zur Entwicklung der neuen Giulia Sprint und der Giulia Spider, der 1966 als „Duetto“ oder „Ossodisepia“ auf den Markt kam.

Für Touring blieben dann nur noch „Krümel“ übrig: Der ursprüngliche Auftrag über 1000 Alfa GTCs, einer offenen Variante der Bertone GTs, wurde nach 600 Exemplaren gestoppt, nachdem Alfa Roméos Testabteilung zahllose Streitigkeiten anzettelte, was einem vorsätzlich geplanten Boykott gleichkam. Verärgert und verzweifelt über ungerechtfertigte Lieferverzögerungen durch Alfa bei den Karosserien, die bei uns bearbeitet werden sollten, hatte Gaetano Ponzoni ein hitziges Telefongespräch mit Alfas Präsident Giuseppe Luraghi. Das besiegelte dann schließlich den endgültigen und irreparablen Bruch aller Bindung zum wichtigsten Touring-Kunden der Vergangenheit.

Das alles passierte 1965, genau zu dem Zeitpunkt, als wir ohnehin in einer finanziellen Krise steckten. Denn ein weiterer Auftrag der englischen Roots-Gruppe (Hillman und Sunbeam) kam nicht zustande, weil diese Firma Bankrott gegangen war. Bis Ende 1966 versuchten mein Vater und sein Partner Ponzoni noch neue Kunden zu finden, aber die finanzielle Situation war schon so prekär, dass die Carrozzeria Touring am 31. Dezember 1966 schließen musste.



Marco Fazio, ehemals Leiter des Centro Documentazione Alfa Romeo, hier in seinem Büro in der Nähe des Alfa Museums in Arese, gibt Einblick in die Philosophie von Alfa in den sechziger Jahren.

Interview mit Marco Fazio, Centro Documentazione Alfa Romeo

2600: NONPLUSULTRA VON ALFA ROMEO

In diesem Interview mit Marco Fazio, dem damaligen Leiter des Centro Documentazione Alfa Romeo in Arese bei Mailand beleuchten wir die Geschichte des 2600 Spider nicht aus der Sicht des Designers und Karosseriebauers, sondern aus der Sicht des Herstellers und seinen Marketing-Überlegungen. In einer ganzen Reihe von Punkten waren Touring und Alfa Romeo ähnlicher Auffassung, in manchen jedoch nicht:

LIONS CLUB

Giovanna Dorigati: Welchen Einfluss hatte Alfa auf das Karosseriedesign des 2600 Spider? Wer hatte letztlich die Entscheidungsgewalt über die Formgebung - Alfa oder Touring?

Marco Fazio: Der 2600 Spider war eine Weiterentwicklung des 2000 und daher waren die grundsätzlichen Entscheidungen schon früher getroffen worden. Die Direktion von Alfa hatte damals eine enge Zusammenarbeit mit Touring, aber letztlich hat natürlich Alfa die Änderungen abgesegnet. Die Karosserie musste ja auch leicht an den größeren Motor angepasst werden. Alfa hatte verstanden, dass der 2000er Motor für diesen Wagen etwas unterdimensioniert war. Mit dem großen Sechszylinder stieß der Wagen dann in die Oberklasse vor. Er wurde ein Nonplusultra für Normalmenschen. Das musste man ihm natürlich auch ansehen, vor allem am „Gesicht“.

Giovanna Dorigati: Die kleinen Änderungen machten das Auto erwachsener, weniger spielt...

Marco Fazio: Ja, aber andererseits sollte der Wagen vor allem an der Front sofort wiedererkennbar sein. Die vier Scheinwerfer gaben der 2600er mehr Größe, mehr Prestige. Nur beim Material der Karosserie hatte sich nichts verändert. Der Name Touring stand ja traditionell für die Superleggera-Bauweise. Aber Alfa hatte das aus Kostengründen abgelehnt. Man muss bedenken: Der 2600 Spider kostet damals 2.900.000 Lire. Das war schon sehr teuer. Im Verhältnis dazu kostete die Giulia Berlina damals 1.570.000 Lire, nur etwas mehr als die Hälfte. Und dazu kamen noch die möglichen Extras für den Spider: Speichenräder, Hardtop, Lederausstattung oder Sonderfarben (extra

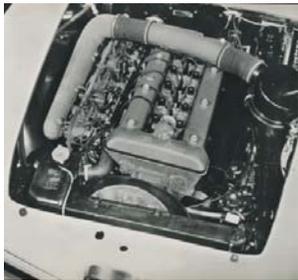
serie), die den Wagen nochmal verteuerten. *Giovanna Dorigati: Kommen wir zu den vier Scheinwerfern, die es damals so zum ersten mal bei Alfa gab. Wer hat die Entscheidung dazu getroffen?*

Marco Fazio: Das war eine gemeinschaftliche Entscheidung zwischen Touring und Alfa. Wir hatten ja seit Jahrzehnten eine enge Zusammenarbeit und ich denke, dass in Designfragen 51 Prozent bei Touring und 49 Prozent bei Alfa lagen. Aber auch die Giulia, die ja fast gleichzeitig erschien, hatte dann vier Scheinwerfer. Alfa wollte dieses Designmerkmal auf alle wichtigen Fahrzeuge übernehmen, denn das gibt dem Wagen ein kämpferisches Gesicht, vor allem, wenn die inneren Scheinwerfer etwas kleiner sind.

Giovanna Dorigati: War das auch ein Zugeständnis an den amerikanischen Markt?

Marco Fazio: Sicher war der 2600 Spider von seinem Grundkonzept her auch auf den amerikanischen Markt abgestimmt. Das lag allein schon an seiner Größe. Mit 4,50 Meter Länge war er größer als die meisten anderen Cabrios auf dem europäischen Markt, hatte vier Sitzplätze und einen größeren Kofferraum. Damit lag er näher an den großen amerikanischen Cabrios. Er gehörte eindeutig zur Oberklasse. Man muss verstehen: Ferrari und Maserati waren erst in den 50er Jahren, also damals erst vor kurzem, gegründet worden und hatten erste, kleine Erfolge. Die hatten aber beide noch nicht den Namen von heute. Alfa hatte dagegen schon eine über 50jährige Geschichte im obersten Marktsegment. Und da sollte der 2600 anschließen. Es war der Prestige-Alfa seiner Zeit.

HISTORIE ALFA 2600 SPIDER



Werbefoto von Alfa aus dem Jahr 1962: Der große Sechszylinder des 2600 Spider war der Parademotor von Alfa zu seiner Zeit: 145 PS verhalfen dem Wagen zu einer Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h - Anfang der sechziger Jahre war das ein absoluter Spitzenwert.

Giovanna Dorigati: Wie viele 2600 Spider wurden nach USA geliefert?

Marco Fazio: Ich weiß es momentan nicht genau. Ich verlasse mich Ihre Zählung, die Sie gerade in unseren Aufzeichnungen gemacht haben. Es werden um die 530 gewesen sein, also etwa ein Viertel der Gesamtproduktion.

Giovanna Dorigati: Die drei Versionen des 2600, Berlina, Sprint und Spider hatten ein sehr unterschiedliches Design. Man glaubt kaum, dass sie zur selben Familie gehören.

Marco Fazio: Tatsächlich, es gibt zwischen den drei 2600ern mehr Unterschiede als Ähnlichkeiten. Sie stammten ja aus drei verschiedenen Designfirmen. Aber das hängt noch mit der Vorkriegstradition zusammen, als Alfa alle Fahrzeuge bei Karosseriebaufirmen einkleiden ließ und jede ihr eigenes Design verwirklichte. Erst nach dem Krieg begann Alfa bei den größeren Serien auch die Karosserien selbst zu bauen. Aber die 2600 gehörten zur Oberklasse mit geringeren Stückzahlen. Immerhin sieht man die „corporate identity“ am Alfa Herz...

Giovanna Dorigati: Warum wurde nach dem 2600 Spider die Kooperation mit Touring unterbrochen - und die mit Pininfarina und Bertone fortgesetzt?

Marco Fazio: Nun, es ging ja noch ein bisschen weiter mit der Giulia GTC, aber tatsächlich hat sich die Verbindung dann gelöst. Touring hatte den Schritt zur Industrialisierung nicht konsequent genug gemacht, sie waren nicht auf eine Fließbandproduktion ausgelegt, sie blieben zu handwerklich. Im Gegensatz dazu hatte sich Pininfarina kontinuierlich weiter entwickelt. Mit ihnen haben wir noch bis in die 2000er Jahre zusammen gearbeitet.

Giovanna Dorigati: Zurück zum 2600 Spider: Welches Image sollte der Wagen haben, welche Zielgruppe sollte der Wagen erreichen?

Marco Fazio: Der Wagen sollte generell Exzellenz und Großartigkeit ausstrahlen, er sollte das Nonplusultra von Alfa sein. Die Zielgruppe sollten die Kinder der Kunden sein, die vor dem Krieg einen der berühmten, großen 6c, also 2300 oder 2500 gekauft hatten. Da waren berühmte Menschen darunter: Manuel Fangio, Mario del Monaco, die große Gesellschaft. Die Generation 2600 sollte an diese Zeit anschließen. Giulietta und Giulia waren mehr auf den Massenmarkt ausgelegt, aber der 2600er sollte das exklusive, hochkarätige Publikum bedienen. Alfa wollte und sollte sich von denen aus Turin (Fiat) unterscheiden, einen ganz anderen Stellenwert verkörpern.

Giovanna Dorigati: Wie kam es zu der Entscheidung für einen neuen Sechszylinder?

Marco Fazio: Er wurde aus dem Vierzylinder des 2000er weiter entwickelt. Sechs Zylinder gehörten zur Tradition von Alfa. Die ersten Mille-Miglia-Rennen hatte Alfa alle mit Sechszylinder-Motoren gewonnen. Sechs Zylinder erschienen als das Optimum um einen starken Motor bei möglichst geringem Gewicht zu verwirklichen.

Giovanna Dorigati: Wer hat diesen Motor entwickelt?

Marco Fazio: Dieser Motor wurde unter Leitung von Giuseppe Busso entwickelt. Er war es, der nach dem Krieg die Motorenentwicklung bei Alfa maßgeblich bestimmt hat. Erst mit diesem Reihensechszylinder mit zwei oben liegenden Nockenwellen - das macht ihn einzigartig in der Nachkriegsgeschichte von Alfa.

Giovanna Dorigati: Wie würden Sie das Image des 2600 Spider im Verhältnis zu seinen Konkurrenten von Lancia, Mercedes, Porsche oder Jaguar beschreiben?

Marco Fazio: Der Wert bestand in dem Bewusstsein einen Alfa Romeo zu fahren. Alfa-Fahrer grüßten sich auf der Straße. Alfa hatte damals im Verhältnis zu den anderen europäischen Marken noch einen ganz anderen Stellenwert. Alfa war eine „benchmark“, an der sich die anderen maßen. Sicher hat Jaguar mit dem E-Type Anfang der sechziger Jahre einen Meilenstein gesetzt. Aber Alfa war weiterhin eine der begehrtesten Marken. Und der 2600er war ein elegantes Fahrzeug mit höchstem Prestige wert. Es war nicht leicht ein ebenbürtiges Fahrzeug auf dem europäischen Markt zu finden.

Giovanna Dorigati: Der 2600 Spider war damals kein großer Erfolg. Warum? War er zu teuer? Oder zu wenig sportlich?

Marco Fazio: Es gab bei Alfa eben auch die sehr erfolgreichen Giulietta und Giulia Spider, 1966 gefolgt vom Duetto. Das waren auch offene Fahrzeuge zu viel geringerem Preis. Wahrscheinlich entsprach der große 2600 Spider nicht mehr den Bedürfnissen der Zeit. Und ganz sicher wollten viele Kunden nicht das Doppelte einer Giulietta bezahlen.

Giovanna Dorigati: Der 2600er hat nie an Rennen teilgenommen, hatte keine sportlichen Erfolge. Hat das dem Verkauf geschadet?

Marco Fazio: Ja, das ist wohl ein wichtiger Punkt. Alle anderen Alfas hatten sportliche



Erfolge. Allerdings habe ich gehört, dass mal ein 2600 Spider mit Hardtop an einer Rallye Monte Carlo teilgenommen haben soll.

Giovanna Dorigati: Wie sehen Sie das Image des 2600 Spider heute?

Marco Fazio: Heute ist es ein sehr gefragtes Fahrzeug. Die gut restaurierten Exemplare gehören heute sicher zu den bei Sammlern am meisten bewunderten und beliebten klassischen Alfas.

Giovanna Dorigati: Heute ist der 2600 Spider sehr selten. Trägt das auch zu seinem Image und zu seinem Wertzuwachs bei?

Marco Fazio: Für mich ist der Wert eines Fahrzeugs ein historischer und kultureller Wert. Sicher tragen Eure Recherchen und die Dokumentation der Geschichte auch zum Wertzuwachs dieser Fahrzeuge bei. Denn je mehr man über ein Auto weiß, desto größer wird die Leidenschaft.

Giovanna Dorigati: Wie groß ist der Stellenwert der klassischen Fahrzeuge heute bei Alfa?

Marco Fazio: Ich kann nicht abstreiten, dass Alfa, oder heute die Fiat-Gruppe, sich bislang zu wenig um seine Tradition gekümmert hat. Aber heute zeigt allein unser Museum in Arese, aber auch die vielen Veranstaltungen, die wir begleiten, dass wir die Geschichte der Marke sehr ernst nehmen.

Giovanna Dorigati: Wie hat sich die Alfa-Politik im Laufe der sechziger Jahre verändert?

Marco Fazio: Es war der Übergang zu einer Massenproduktion. Speziell in der Fiat-Ära, als Alfa begann den Alfasud zu produzieren, wurden hunderttausende Fahrzeuge für den gesamten Markt, für die ganze Welt gebaut. Den Alfasud gab es vom kleinen Vierzylinder bis zum großen Sechszylinder. Diese Politik

verfolgt Alfa bis heute. Anfang der sechziger Jahre war das noch anders. Da stand Fiat zum Beispiel für kleine, robuste, Nutzwert-Fahrzeuge, Lancia lieferte Fahrzeuge von klassischer Eleganz, während Alfa Romeo mehr den sportlichen Kunden ansprach, der Spaß am Fahren haben wollte und dabei hohen Wert auf ästhetische Schönheit legt.

Damals hatte Alfa Romeo über 23.000 Mitarbeiter, das war eine Stadt. Und viele der Angestellten blieben von den Lehrjahren bis zur Rente bei Alfa. Man war stolz bei Alfa Romeo zu arbeiten, man trug auch in der Freizeit Kleidung mit Alfa Romeo Aufdruck um zu zeigen, dass man ein „Alfista“ war. Manche schrieben es sogar an die Klingel ihrer Haustür.

Giovanna Dorigati: Was tut Alfa heute um dieses große Image der Marke zu bewahren?

Marco Fazio: Heute legen wir größten Wert darauf die Werte der Vergangenheit zu bewahren und in die Zukunft zu tragen. Wir müssen der Ansicht entgegenwirken: Ehemals wart Ihr großartig, aber heute nicht mehr. Deshalb müssen wir die Tradition pflegen, die Qualitäten, die Namen, die Farben. Das wollten wir auch in unserem neuen Museum darstellen, das ist ein starkes Zeichen nach außen. Gerade weil die deutschen Hersteller ehemals viele unserer innovativen Ideen übernommen haben BMW zum Beispiel, die wir in manchen Jahren vernachlässigt hatten, müssen wir uns heute umso mehr Mühe geben. Das sieht man aber auch deutlich an den neuen Modellen, die wir jetzt und in der Zukunft bringen: Alfa Romeo 8c, der kleinere 4c, die neue Giulia, Stelvio, Tonale. Das sind wieder sehr sportliche, innovative Fahrzeuge, die die große Tradition von Alfa Romeo fortsetzen und in die Zukunft führen.

Alfa Romeo 2600 Spider Touring - das Top-Modell von Alfa in den sechziger Jahren (hier ein Werbefoto vor hochkarätiger Kulisse), sollte an die große Tradition der Vorkriegszeit anschließen und Sportlichkeit, Eleganz, Größe, hohes Prestige und daneben auch eine gewisse Familientauglichkeit liefern. Das gelang sicher, allerdings war der Wagen gegenüber anderen Cabrios seiner Zeit und vor allem auch gegenüber den kleineren Giuliettas zu teuer.

AHNENFORSCHUNG

Leider werden über die Geschichte des Alfa Romeo 2600 Spider allerhand Märchen erzählt. Touring wird oft generell gleichgesetzt mit Superleggera - Superleicht. Das war der 2600 Spider jedoch nie, er hatte wie sein Vorgänger, der 2000 Spider eine geschweißte Stahlkarosse. Und auch der Sechszylinder-Motor war nicht wirklich eine komplett neue Entwicklung, wie häufig behauptet wird, sondern ein sehr gut gelungenes Derivat aus dem vorhandenen Vierzylinder der Giulietta. Wir sind im Centro Documentazione von Alfa auf Spurensuche gegangen, haben nicht nur die dicke Kladde mit allen Aufzeichnungen über die ausgelieferten Fahrzeuge eingesehen, sondern auch das Tagebuch von Motorenentwickler Giuseppe Busso aufgetrieben und einen der damaligen Ingenieure interviewt.

Der offizielle Name des Wagens lautet: Alfa Romeo 2600 Spider „Touring“. Die Bezeichnung „Touring Spider“ ist nur in Deutschland geläufig, in Italien wird er in Kurzform richtigerweise als „die“ Alfa 2600 Spider tituliert (Autos sind im Italienischen weiblich). In früheren Zeiten war es üblich, dass Autohersteller überwiegend die Technik eines Wagens produzierten und die Karosserie bei einem spezialisierten Karosseriebauer in Auftrag gaben. Alfa Romeo hatte schon vor dem Krieg intensiv mit der „Carrozzeria“ Touring zusammengearbeitet, was nach dem Krieg zumindest bei den hochwertigen Modellen als Tradition fortgesetzt wurde. Der 2600 Spider als Topmodell seiner Zeit, bei dem keine allzu hohen Verkaufszahlen zu erwarten waren,

wurde also wieder bei Touring in Auftrag gegeben (siehe Interview mit Giovanni Bianchi Anderloni). Deutlich höhere Stückzahlen wie zum Beispiel bei den Giuliettas hätte Touring als handwerklich arbeitender Betrieb nicht bewältigen können.

Die Produktion der Alfa 2600 Spider lief so ab: Alfa lieferte einen Grundrahmen (scocca) zu Touring, der bestand aus der konstruktiven Basis mit Bodengruppe und Motoraufnahme, Stirnwand zum Motor mit eingeschlagener Fahrgestellnummer und Innenschwellern. Diese „scocca“ wurde von Touring dann mit der äußeren Karosserie eingekleidet. Die Bleche, Kotflügel, Hauben und Türen wurden also bei Touring gepresst und dann in einer Montage-



ALFA ROMEO 2600

HISTORIE ALFA 2600 SPIDER



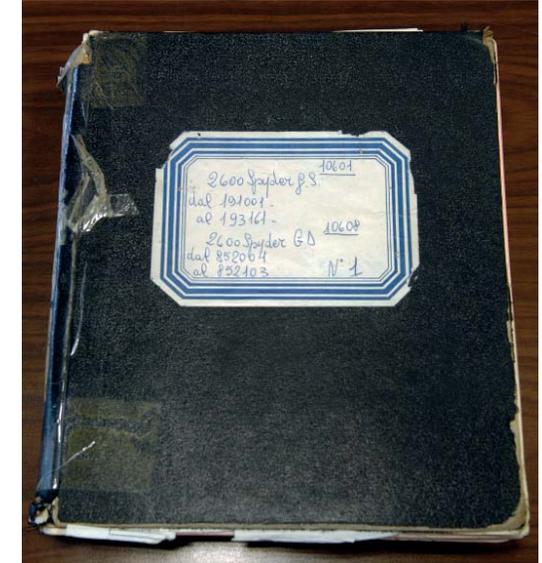
straße per Hand zusammengeschweißt. Dabei lief die Karosserie mehrmals durch eine Art Maßkontrolle, bei der Fixpunkte überprüft wurden. Als wir im Interview den Sohn des ehemaligen Besitzers Giovanni Bianchi Anderloni fragten, warum es dann doch kleine Unterschiede zwischen rechts und links zum Beispiel bei der Wölbung der Kotflügel gab, antwortete er lächelnd: „Wir waren ein handwerklicher Betrieb. Rechts hat Giovanni geschweißt und links Luigi.“ Immerhin eine sympathische Begründung und die Garantie, dass es sich wirklich um ein handgefertigtes Fahrzeug handelt. Es war uns nach dem Studium der Alfa Produktionsunterlagen auch aufgefallen, dass die Auslieferung der fertigen Fahrzeuge nicht in der Reihenfolge der Fahrgestellnummern erfolgt sein konnte. Spätere Nummern wurden beispielsweise schon im Mai ausgeliefert, frühere erst im September. Auch dafür hat Bianchi Anderloni eine Begründung parat: „Als die Fahrgestelle (scocca) von Alfa angeliefert wurden, haben wir sie in unseren Hallen nicht der Reihe nach gelagert, sondern dort, wo gerade Platz war. Für die Weiterverarbeitung haben wir sie dann von dort genommen, wo sie am günstigsten standen. Das ging also nicht nach Reihenfolge der Fahrgestell-Nummern.“

Nach der Montage der Karosserie liefen die 2600 Spider durch die neue Lackierstraße bei Touring. Dabei standen im Prinzip nur für verschiedene Farben zur Auswahl (siehe Farbtabelle): rosso Alfa, nero, grigio biacca, grigio grafite und giallo paglierino. Auf Kundenwunsch wurden gegen Aufpreis auch andere Farben angeboten, allerdings nur solche, die im Touring-Werk für andere Marken verwendet wurden, also Lancia und Maserati. So wurde zum Beispiel unser erster Alfa 2600 in grigio Montebello lackiert, das sonst nur für Lancia und Maserati vorgesehen war. Innenraum, Motorraum und Kofferraum waren immer in etwas rauher, zäher, matschwarzer Antidrohnen-Farbe lackiert. Nach der äußeren Lackie-

Betrende Touring-Karosserien für Vorkriegsfahrzeuge von Alfa Romeo, die den hervorragenden Ruf von Alfa weltweit begründeten:
Oben: Alfa Romeo 8c 2900 B lungo. Mitte: Alfa Romeo 8 C 2900 speciale tipo Le Mans. Unten: Alfa Romeo 6c 2500 Villa d'Este.

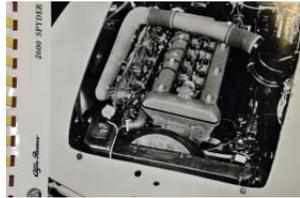
rung wurde ebenfalls bei Touring auch der Kabelbaum samt Elektrik und die Innenausstattung eingebaut. Sitze und Armaturenbrett wurden generell mit Kunstleder (finta pelle) bezogen, als Extra konnte man allerdings auch echtes Leder bekommen. Innenraum und Kofferraum waren neben den seitlichen Teppichen mit Gummimatten ausgelegt, die nach heutigen Maßstäben jedoch sehr rustikal und wenig elegant wirken. Um dem Fahrzeug dennoch einen hochwertigen Ausdruck zu geben wurden immerhin die Türeinstiege und die unteren A-Säulen mit glänzenden Edelstahlble-

In dieser Kladde wurden ehemals alle ausgelieferten Alfa 2600 Spidert aufgelistet - mit Fahrgestellnummer, Länderausführung, Farbe, Produktionsdatum, Ort der Auslieferung, Händler und häufig auch Name des Erstbesitzers. Nur die Motornummer wurde nicht aufgezeichnet. Unser Alfa 2600 „La Grigia“ steht in der dritten Zeile von oben mit Fahrgestellnummer AR 191067 (067) und der Sonderfarbe Grigio Montebello, ausgeliefert am 24. 9. 1962 an den Händler Rotondi aus Milano.



VEICULO				INVOIO IN FILIALE		CONSEGNA A CLIENTE		FATTURA		CERT. D'ORIGINE		NOTE
Tipo	Tavola	Motore	Caratteristiche	Carrozzeria	Data prod.	Data	Filiale	Clienti	N. Data	N. Data		
18801	491.055	8 C		TE	8.6.60		Parma	18801	12.10.60	12.10.60		
	055	8 C		TE	21.11.60	06.62	Milano	Alfa Romeo 2600	06.62	06.62		
	055	Op. monteb.		TE	8.9.60	19.01	Montebello	Montebello	06.62	06.62		
	058	Op. Bi.		TE	11.6.60		Spessano	Spessano	06.62	06.62		
	069	8 C		TE	24.3.60		USA	USA	06.62	06.62		
	070	8 C		TE	20.6.60	21.60	Parma	Parma	06.62	06.62		
	071	Op. Bi.		TE	2.6.60		Parma	Parma	06.62	06.62		
	072	Op. Bi.		TE	11.7.60	06.62	Milano	Milano	06.62	06.62		
	073	Op. Bi.		TE	11.9.60		Susona	Susona	06.62	06.62		
	074	Op. Bi.		TE	19.5.60	06.62	Milano	Milano	06.62	06.62		
	075	Op. Bi.		USA	22.12.60		U.S.A.	U.S.A.	06.62	06.62		
	076	8 C		TE	16.1.60		Susona	Susona	06.62	06.62		
	077	Op. Bi.		TE	15.7.60	06.62	Milano	Milano	06.62	06.62		
	078	Op. Bi.		USA	18.10.60		U.S.A.	U.S.A.	06.62	06.62		
	079	Op. Bi.		TE	8.6.60		Parma	Parma	06.62	06.62		
	080	8 C		TE	11.6.60	11.6.61	Milano	Milano	06.62	06.62		

HISTORIE ALFA 2600 SPIDER



Bilder aus dem ersten Verkaufskatalog des Alfa Romeo 2600 Spider Touring. Bei der perfekten Restaurierung kann man sich hier am Original orientieren.

chen verkleidet und der Motorraum erhielt am Abschluss zur äußeren Karosserie eine edle Aluleiste.

Mit fertiger Karosserie und Elektrik wurden die 2600 Spider schließlich auf einem Rollgestell wieder auf Lastwagen geladen und zu Alfa zurückgebracht. Bei manchen Fahrzeugen fehlten dabei die Scheinwerfer und die Tachometer, weil die je nach Spezifikation des Auslieferungslandes (zum Beispiel USA mit „sealed beam“ Scheinwerfern und Meilentacho) individuell bei Alfa eingebaut wurden. Zurück im Alfa-Werk wurden erst hier Motor, Getriebe, Achsen und Bremsen eingebaut. Insgesamt war das ein extrem aufwändiger Prozess, der natürlich auch dazu beitrug, dass der 2600 Spider ein teures Fahrzeug wurde.

Der bekannte Auto-Manager Dr. Ulrich Bez – ehemals BMW und Porsche, 2000 bis 2013 Chef von Aston Martin – hat einmal provokativ gesagt: Seltene Autos waren entweder zu teuer oder zu schlecht. Bezogen auf unseren Alfa Romeo 2600 Spider trifft sicher zu, dass er für seine Zeit und seine Leistung zu teuer war. Mit etwa 25.000 Mark war er fünf Mal so teuer wie ein VW Käfer, er lag etwa 6000 bis 7000 Mark über einem Mercedes 190 SL oder einem Porsche 356 Super 90. Gleichzeitig war er nur geringfügig preiswerter als ein Jaguar E-Type (ca. 27.000 Mark), der jedoch mit seinen 3,8 Liter Hubraum gut 100 PS mehr Leistung an die Hinterräder brachte.

Obwohl damals ein Auto mit modernster Linienführung, optisch sehr ansprechend, mit exklusiver, fortschrittlicher Technik und hohem Prestigewert war der 2600 Spider Anfang der sechziger Jahre des 20. Jahrhunderts das, was man damals einen Ladenhüter bezeichnete. Heute würde man wohl Flop sagen. Nur 2257 Fahrzeuge wurden in drei Jahren – zwischen 1962 und 1965 verkauft. Eine lächerlich geringe Zahl im Vergleich zu den 100.000 Giuliettas, die Alfa im selben Zeitraum verkaufte. In den Jahren 1962 und 1963 lief der Absatz noch vergleichsweise zufriedenstellend, doch schon 1964 standen die Fahrzeuge wie Blei - trotz der Modernisierung mit vier Scheibenbremsen. Manche wurden erst 1966 oder 1967 erstmals verkauft, weil

die Händler sie nicht loswurden und hohe Rabatte geben mussten um sie überhaupt verkaufen zu können. Manche Händler in Europa verschifften die Autos in ihrer Verzweiflung schließlich sogar nach Kanada, weil sie dort mit europäischer Spezifikation zugelassen werden konnten.

Aber warum kam dieses Auto damals nicht an? Um das zu verstehen, muss man tief in die Geschichte und in die Denke von Alfa Romeo und der – bis zu diesem Spider treuen Partnerfirma Touring - einsteigen. Alfa war vor dem Krieg ein Hersteller von Rennwagen und hochexklusiven Straßensportwagen und Limousinen. Fahrzeuge wie der 6C 2500 oder der traumhafte Achtzylinder 8C 2900 waren Sportwagen-Ikonen in ihrer Zeit – Autos von enormer Strahlkraft und höchstem Prestigewert. Treuer Partner von Alfa Romeo war vor dem Krieg die Karosseriebaufirma Touring in Mailand. Sie kleidete die fortschrittliche und überragende Technik von Alfa Romeo in für damalige Zeit wegweisende, supermoderne Karosserien ein, die als Vorbilder für viele andere Karosserie-Designer dienten.

Den Begriff „Superleggera“, der später von Mercedes ins Deutsche SL = Superleicht übernommen wurde, prägte Touring schon in den 20er Jahren des vorigen Jahrhunderts. Gemeint war damit eine Karosserie-Konstruktion mit einem Gitterrohr-Rahmen, über den die Aluminium Karosse gezogen wurde. Insgesamt ergab das einen erheblichen Gewichtsvorteil gegenüber normalen Stahl-Karosserien, die damals noch oft über Holzrahmen konstruiert wurden. Die Kombination aus fortschrittlicher Motortechnik mit zwei obenliegenden Nockenwellen und Superleggera-Karosserie brachte den Alfas vor dem Krieg die sportlichen Erfolge und den Nimbus ein, von dem die Marke heute noch profitiert. Henri Ford soll gesagt haben: „Wenn ich einen Alfa sehe, ziehe ich meinen Hut.“

Was die Fahreigenschaften des großen Alfa Spider angeht, so kann man hier sicher nicht von „schlecht“ reden, aber optimal waren sie eben auch nicht. Der Motor als Herzstück des Fahrzeugs schneidet sicher noch am besten ab: seidenweicher Lauf, gutes Drehmoment, ordentliche Beschleunigung, dezenter, aber Alfa-typischer Klang, vor allem beim Gas-Wegnehmen ein angenehm-sonorer Sound, der tief in der Bauchhöhle ein Gefühl von überlegener Kraft erzeugt. Der Redakteur der Oldtimer Zeitschrift, die 2018 meinen Artikel über unseren Alfa 2600 Spider veröffentlichte, hatte mir als Schluss der Story angedichtet, ich würde gerne in miefige Italienische Tunnels fahren um den Sound des Alfa zu genießen. Mit Verlaub, das ist Unsinn. Unser Alfa 2600 ist kein „Krach-Bumm“ Fahrzeug, sondern ein elegant-sportlicher Gleiter. Ein übertrieben lauter Sound wäre da nur peinlich.

Das Getriebe – übrigens entwickelt von Porsche - war für damalige Zeiten sehr fortschrittlich: Fünf Gänge voll synchronisiert. Zur gleichen Zeit gab es zum Beispiel beim Jaguar E-Type nur vier Gänge mit einem nicht synchronisierten ersten Gang – die berühmte „Moss Crashbox“. Allerdings ist das Fünfgang-Getriebe des Alfa 2600 ziemlich kurz übersetzt – man muss im unteren Geschwindigkeitsbereich viel schalten. Beim Runterschalten von dritten in den zweiten Gang scheint auch die Synchronisierung nicht optimal zu sein. Wenn man hier nicht eine Gedenksekunde einlegt oder Zwischengas gibt, kratzt es manchmal. Dieses Phänomen gibt es wohl nicht nur beim heute überholten Getriebe, sondern gab es wohl auch schon ehemals bei den Neuwagen: Unser Erstbesitzer Dr. Giulio Curioni berichtet, dass er schon damals beim Runterschalten das Kupplungspedal wirklich ganz bis zum Boden drücken und dann langsam schalten musste um keine Kratzgeräusche zu erzeugen. Die Bremsen der 2600er dagegen mit dem von der englischen Firma Girling dazu gekauften Bremskraftverstärker funktionieren einwandfrei – viel besser als beim E-Type. Selbst in seiner frühen Version mit den Trommelbremsen hinten verzögert der Alfa 2600 einwandfrei und gut dosierbar, viel besser als ein originaler E-Type. Bisher sammelt der Alfa 2600 bei den Fahreigenschaften also allerhand Pluspunkte, wenn

Die Beschreibungen im Verkaufsprospekt waren geradezu überschwänglich: „Krönung tausender Siege, so lang erwartet, kraftvoll, von großer Klasse und hohem Prestige, für den anspruchsvollsten Fahrer, Prunkstück der Alfa Romeo Produktion“.



HISTORIE ALFA 2600 SPIDER



Foto: Gianni Ruffi. Museo nazionale, Torino. Infocorriere.

Caratteristiche

Cilindri	6
Altezza	83
Corso	79,6
Cilindrata	2384
Potenza a 3500 giri/1'	165
CV SAE	165
Potenza fiscale	165
Peso	1330
Coraggio anteriore	1400
Coraggio posteriore	1270
Longhezza massima	4300
Longhezza massima	1690
Peso a secco	1200
Velocità massima	180
Consumo	165 x 400
Numero posti	2 + 2
Impianto elettrico	12
Capacità serbatoio	40

Distribuzione: camere di scappia emisferiche; due valvole in testa, comandate direttamente da due alberi a camme in testa, ciascuno da due semiali. Cilindrata: 6 cilindri in serie, disposti in V, a 90°. Comando a disco. Filtro: a sabbia, a secco con comando idraulico. Cambio di velocità: 5 marce sincronizzate a ventanella. Comando a disco. Punte posteriori: con coppia ipoid. Sospensioni anteriori: a ruote indipendenti; a quadrilateri trasversali con molle torsionali lunghe in asse anteriore; molle ad elica, barre stabilizzatrici ad ammortizzatori telescopici. Sospensioni posteriori: a ponte rigido collegato al telaio con triangoli superiori; a dorso, a elica, molle ad elica ed ammortizzatori telescopici; molle torsionali lunghe in asse posteriore. Guida: a vite globodale a ruota. Freddi: idraulici sulle quattro ruote; gli anteriori a disco, i posteriori a tamburo con sistema idraulico servofreno. Carburante: 3 a doppio corpo Solex 44 PHH.

Technical features

Cylinders	6
Bore	83
Stroke	79.6
Cylinder capacity	2384
Power at 3500 r.p.m.	165
CV SAE	165
Weight	1330
Front track	1400
Rear track	1270
Overall length	4300
Overall width	1690
Dry weight	1200
Maximum speed	180
Consumption	165 x 400
Number of seats	2 + 2
Electrical system	12
Fuel capacity	40

Valve gear: indirect valves in the hemispherical cylinder head, cam acting directly on valve stems, spring cups all open, double overhead camshaft. Cams: single dry-pile, hydraulic. Gear-box: 5 synchronized forward speeds and 1 reverse. Ball gear shift lever. Differential: with hypoid bevel gears. Front suspension: independent with transverse linkage, coil springs, stabilizing bar and telescopic hydraulic shock absorbers. Rear suspension: rigid axle housing with upper triangular thrust rods and lower rodless toe, coil springs, hydraulic and telescopic shock absorbers. Steering: by worm and roller. Brakes: hydraulic disc for the front wheels drums with helical cooling fins, servobrake. Carburettors: 3 twin Solex 44 PHH.

Die technischen Daten des Alfa Romeo 2600 Spider Touring im Original-Prospekt von 1962. Attraktiver Wagen: Selbst völlig artfremde Firmen machten Werbung mit dem Alfa 2600 - zum Beispiel eine Firma für Pelzmäntel und Knorr Brühwürfel (rechts).

Caratteristiche tecniche

Cilindri	6
Altezza	83
Corso	79,6
Cilindrata	2384
Potenza a 3500 giri/min	165
CV SAE	165
Potenza fiscale	165
Peso	1330
Vite anteriore	1400
Vite posteriore	1270
Longhezza massima	4300
Longhezza massima	1690
Peso a secco	1200
Velocità massima	180
Consumo	165 x 400
Numero di Places	2 + 2
Equipement électrique	12
Capacité de réservoir	40

Distribuzione: scappie inclinate; due valvole emisferiche; comando diretto su piastrina; due alberi a camme in testa; distribuzione a corredi dei semiali a bialbi d'urto. Embreyage: monoplacca a secco, comando idraulico. Rubbi di vites: 5 vites sincronizzate; changement a disco. Punte anteriori: a coppia ipoidica conico. Sospensioni avanti: a ruote indipendenti e quadrilateri trasversali; molle torsionali; barre stabilizzatrici e ammortizzatori idraulici telescopici. Sospensioni indietro: a ponte rigido con supporti longitudinali inferiori e triangoli superiori; resorte longitudinali inferiori e ammortizzatori idraulici telescopici. Guida: a vite globodale a ruota. Freddi: idraulici su tre a ruote; avanti a disco, indietro a tamburo con sistema idraulico servofreno. Carburante: 3 Solex doppio corpo 44 PHH.

Technische Daten

Zylinderzahl	6
Bauhöhe	83
Hub	79,6
Zylinderinhalt	2384
Leistung bei 3500 U/min	165
PS SAE	165
Rohgewicht	1330
Spurweite vorn	1400
Spurweite hinten	1270
Gesamtlänge	4300
Gesamtbreite	1690
Leertgewicht	1200
Höchstgeschwindigkeit	180
Verbrauch	165 x 400
Platzzahl	2 + 2
Elektrische Anlage	12
Tankinhalt	40

Verteilung: unabhängige Vorderräder in halbgeflügelter Zylinderkopf, direkte Steuerung durch zwei überlappende Nockenventile; die Ventilführungen laufen im Ölbad. Kupplung: Einplattenmechanischekupplung mit hydraulischer Steuerung. Getriebe: 5 synchronisierte Vordrängstänge und Rückwärtsgang. Gleitverstellung. Hinterachse: Konisches Hypoid. Federung vorn: Dreieckige Böder vierach - Querlenker Schrauben federn mit Kurvenstützer; hydraulische Teleskop-Stoßdämpfer. Federung hinten: durchgehender Achshilger; Dreieck oben; längsgehende Stütze mit Schwachfedern und hydraulischen Teleskop-Stoßdämpfer. Lenkung: mit Servo und Rolle. Bremsen: hydraulisch, vorne auf Scheiben, hinten auf Trommeln mit Propellerflügel zur Belüftung. Ventilen: 3 Solex-Doppelventile 44 PHH.

da nur nicht die antiquierte, starre Hinterachse wäre. Die trübt das Fahrvergnügen dann doch etwas. Auf der Autobahn, glatten Landstraßen mit sanften Kurven merkt man zuerst Mal gar nichts, doch wenn dann mal Schlaglöcher oder in Städten die Bremschwellen kommen, dann schlägt und stößt das antike Teil wie ein Trampeltier, in schnell gefahrenen engen Kurven hat man manchmal das Gefühl, das ganze Hinterteil des Wagens würde versetzen. Das

war wohl auch der Grund, warum man in der Konstruktionsabteilung von Alfa schon 1963 darüber nachdachte dem Wagen eine Einzelradaufhängung hinten zu spendieren (siehe Tagebuch von Giuseppe Busso), was dann aber wegen mangelndem Erfolg des Wagens wieder verworfen wurde. Etwas besser wird das Fahrverhalten immerhin, wenn man an den hinteren Schubstreben Silentblöcke aus festem Kunststoff statt aus weicherem Gummi (original) einsetzt. Einziger Trost: Bei italienischen Autos waren die Starrachsen zu dieser Zeit noch Gang und Gäbe, selbst bei Maserati sah die Straßenlage nicht besser aus. Insgesamt jedoch sind die Fahreigenschaften des Alfa 2600 durchaus akzeptabel, es kommt auch heute noch ein hoher Fahrspaß auf, wenn man die richtigen Maßstäbe setzt: Der Alfa 2600 Spider war kein reindrassiger Sportwagen zum Kurven-Räubern mit dem kernigen Sound der kleinen Giuliettas, sondern ein großes, sportlich-elegantes, exklusives, vielleicht ein bisschen aristokratisches Reise-Cabriolet mit relativ großem Kofferraum, in dem wohlhabende Menschen von ihrem Palazzo in der Stadt entspannt zu ihrer Villa ans Meer fahren. Das zeigt sich auch in der Sitzposition - man sitzt im Verhältnis zu anderen Sportcabrios relativ hoch, geradezu erhaben. Man hat einen guten Rundumblick und das Cockpit ist geräumig, fast Mercedes-mäßig. Es ist wie so oft in der Geschichte: Was zu seiner Zeit keinen Erfolg hat, wird schlecht verkauft und bleibt daher selten.

Neben dem hohen Preis gab es jedoch noch andere Gründe, warum sich der Alfa 2600 Spider Touring so schlecht verkaufte, dass die Alfa Manager schon nach drei Jahren die Flinte ins Korn warfen. Dazu muss man einen Exkurs in die vielschichtige Nachkriegs-Geschichte von Alfa Romeo machen und ein paar Entscheidungen des damaligen Alfa Managements um Orazio Satta Puliga, (später Giuseppe Luraghi), Konstrukteur Rudolf Hruska und Motorenschef Giuseppe Busso nachvollziehen. Nach dem zweiten Weltkrieg wandelte sich Italien relativ schnell von einem Agrarland in eine Industrienation: Bauern zogen in die Städte, viele gingen als Gastarbeiter nach Deutschland und schickten ihr gut verdienten Geld nach Hause, es entstand langsam eine Mittelschicht, die ihr Geld

in neu gegründeten Industriebetrieben verdienten, Mode- und Schuhproduktion, Gastronomie und Tourismus boomten, es gab eine hohe, manchmal ausufernde Bautätigkeit, die Motorisierung machte rasende Fortschritte, allein in den 50er und 60er Jahren wurden in Italien mehr Autobahnkilometer gebaut als in Deutschland. Die Auto-Industrie wuchs rasant, vor allem weil die Autofirmen wie Fiat, Alfa Romeo und Lancia preiswerte Fahrzeuge für breite Bevölkerungsschichten anboten. Während in Deutschland zum Beispiel nach den Kleinstwagen à la Isetta, Goggo und Messerschmitt die Autos für die breite Masse wie Volkswagen Käfer, Opel Rekord und Ford Taunus alle etwa 1200 Kubikzentimeter Hubraum hatten (nur Mercedes schwebte mit einen 180ern bis 300ern darüber) und damit der mittlere Automarkt sehr gleichförmig war, füllten die Italiener das gesamte Spektrum aus - Fiat mit 500, 600, 850 und 1100 Kubik, darüber Alfa und Lancia mit 1300, 1600, 1750, 1900 und später 2000 Kubik, Ferrari und Maserati im Luxussegment.

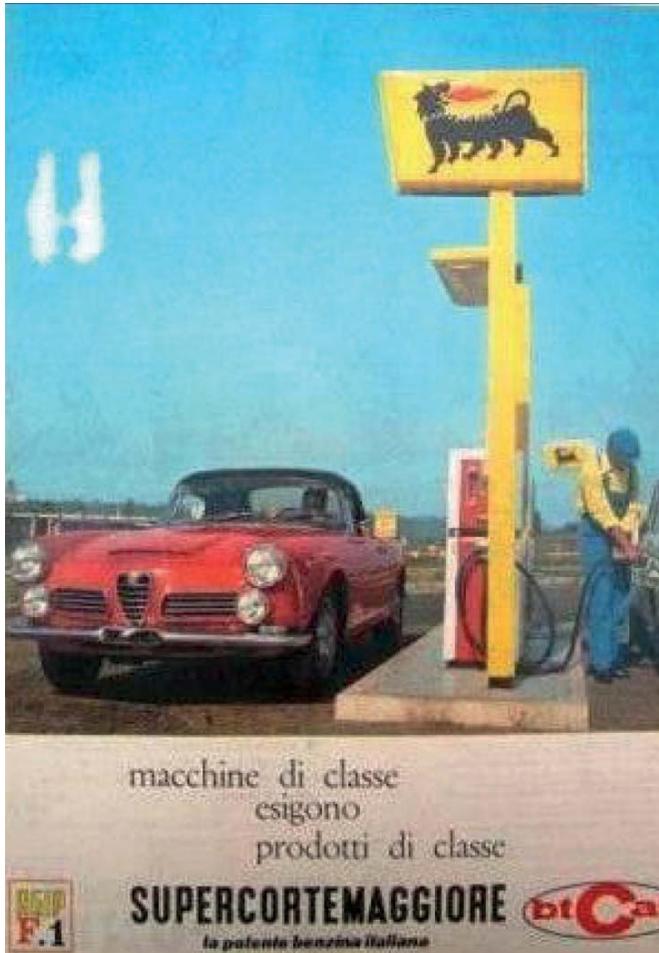
Die Ursache für diese vielfältigen Motorenpolitik der Italiener lag in der Finanzgesetzgebung. In England zum Beispiel wurde der Kolbendurchmesser besteuert. Deshalb bauten die Autohersteller dort überwiegend langhubige Motoren mit schmalen Kolben um damit Steuern für die Kundschaft zu sparen. Der lange Hub hatte zur Folge, dass bei höherer Drehzahl die Kolbengeschwindigkeit sehr hoch wurde, weshalb englische Motoren fast nie über 5500 Touren drehten, dafür aber ein hohes Drehmoment im unteren Drehzahlbereich aufwiesen. Ganz im Gegensatz dazu Italien: Hier wurde nicht der Kolbendurchmesser, sondern der Hubraum insgesamt besteuert. Deshalb konstruierte man hier kleine Motoren mit kurzem Hub, die ihre Leistung nur bei hohen Drehzahlen brachten. Die Steuererzeugung hatte also einen entscheidenden Einfluss auf die Motorenentwicklung und die Charakteristik der Motoren in den einzelnen Ländern. So war das auch bei Alfa Romeo. Traditionell war Alfa - wie oben erwähnt - vor dem Krieg eine exklusive Marke mit einerseits sehr sportlichen Fahrzeugen, die viele Rennen - unter anderem Le Mans - gewannen, andererseits Luxuskarossen für die Oberschicht mit 2300, 2500 und 2900



HISTORIE ALFA 2600 SPIDER

Sogar der Weltkonzern AGIP fand den Alfa Romeo 2600 Spider Touring so attraktiv fürs Publikum, dass er ihn für seine Werbung einsetzte.

Was den Alfa Romeo 2600 Spider Touring heute so attraktiv macht, ist seine Schönheit gepaart mit den ansprechenden Fahreigenschaften. Heute geht es bei klassischen Fahrzeugen ja nicht mehr um den Neupreis im Verhältnis zu anderen, um den Prestigewert, um besondere Fahreigenschaften, um höhere Beschleunigung oder mehr Power im Vergleich zu anderen sportlichen Cabrios. Heute geht es vielmehr um die Sympathie, die das Fahrzeug ausstrahlt, um die Begeisterung, die man beim Betrachten hat, um das fantastische Gefühl beim Gleiten über verkehrssarme Landstraßen.



Kubik. Diese Epoche ging erst kurz nach dem Krieg mit dem Freccia d'Oro zu Ende. Denn da hatte auch Alfa die Zeichen der Zeit erkannt und begann in der schnell fortschreitenden Motorisierung Fahrzeuge für die aufstrebende Mittelschicht zu bauen - die 1300er Giuliettas als Limousinen Coupés und Cabrios mit ihren sehr modernen, feurigen DOHC-Motoren (zwei oben liegenden Nockenwellen) waren genau richtig positioniert für diese Zielgruppe.

Das sportliche Herz von Alfa Romeo, das „cuore sportivo“, hatte man glücklicherweise aus der Vorkriegszeit herübergerettet. Mit den Giuliettas hatte Alfa einen großen Hit gelandet - die Leistung dieser wendigen Flitzer lag mit 50 bis 90 PS weit über dem Durchschnitt anderer europäischer Fahrzeuge - ein VW Käfer hatte in den 60er Jahren noch 34 PS. Alfa war ganz klar der Vorreiter in Europa mit seiner Idee für sportliche, kleine Limousinen und Cou-

pés. Woran erkennt man eine gute Idee? Daran, dass sie kopiert wird, zum Beispiel von BMW mit seinen sportlichen 02 Limousinen. Alfa lässt grüßen. Kein Wunder, dass man bis Ende der 50er Jahre schon weit über 100.000 Giuliettas verkauft hatte. Über den erfolgreichen Giuliettas mit 1300 Kubik schwebte in den 50er Jahren nur ein einziges Fahrzeug als Reminiszenz an die exklusiven Vorkriegsjahre, der 1900er als Limousine und Coupé, gezeichnet und überwiegend gebaut bei der namhaften Karosserieschmiede Touring. Dieses kleine Segment für die obere Mittelschicht und die Oberschicht wollte man nicht vernachlässigen, auch aus Image-Gründen. Als der 1900er schließlich in die Jahre kam, gab man bei Touring einen Nachfolger in Auftrag, der mit einer auf 2000 Kubik aufgeborenen Version des 1900er Motors bestückt werden sollte. Carlo Felice Bianco Anderloni, der Chef von Touring, zeichnete also im Jahr 1956 eine völlig neue, für damalige Zeiten sehr moderne, lang gestreckte Karosse, die den Alfa-Chef Orazio Satta auf Anhieb begeisterte. Touring hatte Prototypen in der Superleggera Bauweise hergestellt. Bei dieser Bauart, die Touring schon in den 20er Jahren entwickelt hatte, wurde eine leichte Aluminiumkarosserie über einen leichten Gitterrohrrahmen gezogen. Der große Vorteil: Superleggera Karossen waren im Schnitt etwa 200 Kilo leichter als ein stählernes Pendant. Bei der Vorstellung des neuen 2000 Spider Touring zuckte Alfa-Chef Orazio Satta

jedoch zusammen, als es um die Kosten ging. Die Superleggera Bauweise war ihm zu teuer, er wollte nach der Erfahrung mit den Giuliettas Stückzahlen machen und deshalb musste der Preis erschwinglich bleiben. Also entschied er, dass der 2000er Spider aus einer preiswerteren, gepressten und verschweißten, selbsttragenden Stahlkarosse gebaut wurde - mit dem Effekt, dass sie etwa 200 Kilo schwerer wurde als es eine Superleggera-Version geworden wäre. Man hört und liest heute immer wieder, dass Oldtimer-Verkäufer einen 2000 oder 2600 Spider als Touring „Superleggera“ anbieten. Gehen Sie dem nicht auf den Leim - es gibt von diesen Baureihen keine Superleggeras, es sind alles selbsttragende, verschweißte Karossen aus Stahl. Mit diesen 200 Kilo mehr auf den Rippen hatte der schöne und für die damalige Zeit mit 115 PS eigentlich sehr leistungsstarke 2000er Motor allerdings einige Mühe. Der 1280 Kilo schwere Wagen beschleunigte damit nicht mehr so, wie man es von einem Alfa mit „cuore sportivo“ erwartete. Zwar verkaufte Alfa von dem 2000 Spider Touring in den knapp fünf Jahren zwischen der Vorstellung auf dem Turiner Autosalon 1957 und 1961 immerhin 3458 Stück, aber viele Kunden äußerten ihre Unzufriedenheit über eine gewisse Schwerfälligkeit des ansonsten schnittig aussehenden Wagens. Wie sollte man darauf reagieren? Am besten mit einem größeren und stärkeren Motor, den Alfa schon seit 1957 in der Schublade hatte.



Auch wenn der Alfa Romeo 2600 Spider Touring in den 60er Jahren das Prestige-Produkt von Alfa war, so steckt der Firma der schwache Verkauf und der Niedergang von Touring bis heute in den Knochen: Im Alfa Museum in Arese steht heute ein bemerkenswerter Text an der Wand: Größtes Lob für den Karosseriebau von Touring, der bei Renn- und Concoursfahrzeugen gleichermaßen dominierte - vom 8 C 2900 bis zum 2600 Spider. Doch am Ende eine lakonische Rechtfertigung für den Ausstieg bei Touring: „Die Firma schaffte den Sprung in die Industrialisierung nicht.“

Touring

Nasce nel 1926 a Milano, non lontano dal Portello, sulle ceneri della Falco di Vittorio Ascari, fratello del grande Antonio, ora in società con Felice Bianchi Anderloni e Gaetano Ponzoni. La lotta contro il peso la porta ad acquisire il brevetto Weymann, quella contro il vento ne fa una delle più attive nella ricerca aerodinamica. La sintesi è nel brevetto Superleggera: tubi di acciaio al posto delle centine in legno, sottile alluminio invece che pegamoide e uno stile che avrebbe segnato un'epoca e stravolto le regole della carrozzeria, dominando le corse come i concorsi di eleganza. La Touring vive al fianco dell'Alfa Romeo fino agli anni Sessanta, capolavoro dopo capolavoro. Dallo 8C 1750 alle immortali 8C 2900, dalla Villa d'Este alla 2600 Spider. Ma perde la sfida dell'industrializzazione.

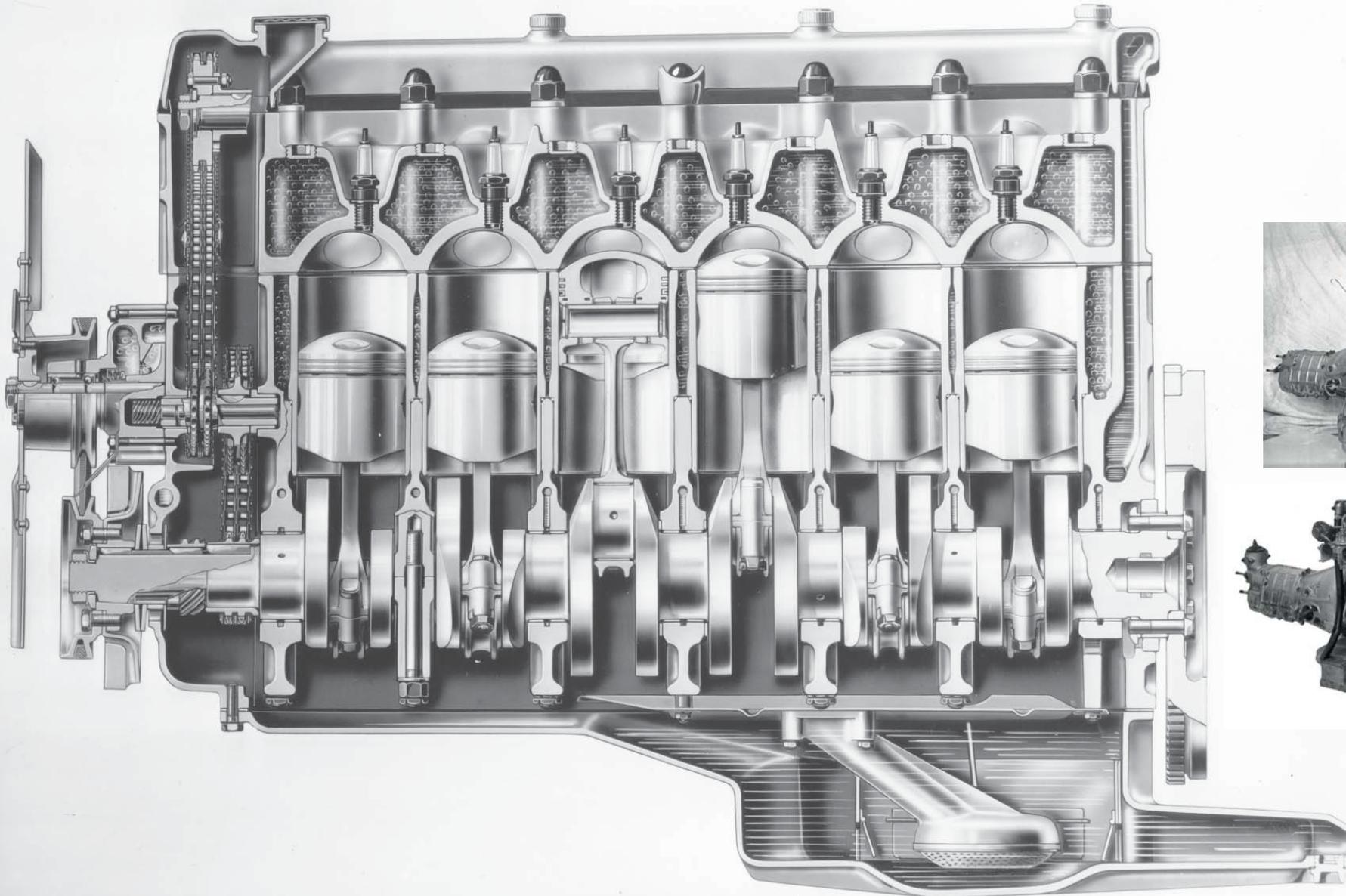


Founded in 1926 in Milan, not far from the Portello, on the ashes of the Falco firm of Vittorio Ascari, brother of the great Antonio, who was now in business with Felice Bianchi Anderloni and Gaetano Ponzoni. The fight against weight led the firm to acquire the Weymann patent while the struggle against the wind made it one of the most active in aerodynamic research. All this came together in the Superleggera patent: steel tubes in place of wooden ribs, thin aluminium instead of "pegamoide" imitation leather and a style that was to mark an era and overturn the rules of coachbuilding, dominating both racing and the concours d'elegance. Touring worked alongside Alfa Romeo through to the 1960s, masterpiece after masterpiece. From the 8C 1750 to the immortal 8C 2900, from the Villa d'Este to the 2600 Spider. However, it failed the challenge of industrialisation.

COME UN VIOLINO

Die Geschichte des 2600 Spider mit deutlich kräftigerem Motor als Nachfolger des 2000ers begann bei Alfa schon im Jahr 1957 - allerdings anfangs eher unbeabsichtigt. Wie oben erwähnt, wollte Alfa Romeo in der Wirtschaftswunder-Zeit wieder an Glanz und Gloria der Vorkriegsära anschließen, als man hauptsächlich den exklusiven Markt der Oberschicht bediente. Dazu kam, dass man diese prestigeträchtige Zielgruppe nicht den Mitbewerbern Lancia und Maserati oder ausländischen Marken wie Mercedes oder Jaguar kampflos überlassen wollte. Der neu entwickelte Motor wurde das Glanzstück des Alfa 2600 - er lief, wie die Italiener liebevoll sagen - come un violino.

MOTOR ALFA 2600 SPIDER



Querschnitt des schon seit dem Jahr 1957 neu entwickelten Sechszylinder-Reihenmotor von Alfa Romeo. Ursprünglich für den Rennsitz gedacht, litt er jedoch anfangs unter Vibrationen über 6500 Umdrehungen und an Überhitzung der beiden hinteren Zylinder. Deshalb wurde er vorerst auf Eis gelegt und erst ab 1958 für den geplanten 2600er überarbeitet.



Die Fotos oben zeigen den neu entwickelten Sechszylinder-Motor 1957 auf dem Alfa-Romeo-Prüfstand.

MOTOR ALFA 2600 SPIDER

Der damalige Alfa-Chef Orazio Satta gab also dem Motorenentwickler Giuseppe Busso den Auftrag einen neuen Sechszylinder zu entwickeln, der zudem in Rennen eingesetzt werden und bis zu 8000 Umdrehungen leisten sollte. Busso leitete diesen Auftrag weiter an den jungen, gerade eingestellten Ingenieur Ciaccia weiter, der daraufhin allerdings nicht einen völlig neuen Motor konstruierte, sondern im Prinzip den erfolgreichen, vorhandenen Vierzylinder Reihomotor mit zwei oben liegenden Nockenwellen um zwei Zylinder verlängerte. Eine gewisse Ähnlichkeit zum Jaguar XK-Motor lässt sich (auch optisch) nicht leugnen. Busso war zufrieden mit der Arbeit des jungen Ingenieurs (siehe Tagebuch von Giuseppe Busso), allerdings stellte sich danach auf dem Prüfstand heraus, dass der Motor thermische Probleme an den beiden hinteren Zylindern bekam - die Zylinderkopfdichtung brannte durch - so dass hier die Kühlung verbessert werden musste. Außerdem zeigte der Motor bei über 6500 Touren deutliche Vibrationen (siehe Brief von Alfa-Motoren-Entwickler Dr. Erwin Landsberg). Damals war es einfach noch nicht möglich Torsionsdämpfer für bewegte Massen am Computer zu berechnen. Diese beiden Probleme führten schließlich dazu, dass Alfa diesen Motor erst einmal in der Versenkung verschwinden ließ. Für den Renneinsatz schien er nicht geeignet und ein passendes Straßenfahrzeug stand noch nicht zur Verfügung. Spulen wir die Geschichte nun um zwei Jahre nach vorne: Der neue Alfa Spider 2000 Touring hatte - wie oben erwähnt - nur mäßigen Erfolg, weil trotz 115 PS mit der schwereren Stahlkarosserie bei den Kunden nicht so recht ankam. Wie als Erlösung fiel den Alfa-Motorenentwicklern um Giuseppe Busso dann im Jahr 1958 wieder der Sechszylinder-Motor ein, der junge Ingenieur Caccia hatte inzwischen gekündigt, für ihn kam ein anderer Ingenieur mit Namen Quaroni, der einige Verbesserungen an dem Motor vornahm, unter anderem an der Steuerkette. Danach implementierten die Ingenieure das längere Triebwerk mit einiger Mühe in einer Karosserie des 2000 Spider. Nach ersten Testfahrten konstatierte Busso in seinem Tagebuch knapp: „Begeisternde Beschleunigung“. Das war ja schon mal was. Im April 1959 akzeptierte Alfa-Chef Orazio Satta schließlich den

Vorschlag, den Sechszylinder, begrenzt auf 6500 Umdrehungen, in die Karosserie des 2000er einzubauen und ab Frühjahr 1962 am Markt anzubieten.

Gleichzeitig sollte die Karosserie von Touring maßvoll und ohne große Kosten überarbeitet werden. Der Wagen sollte mehr Nutzwert bringen: Die beiden hinteren Notsitze wurden leicht aufgewertet, das Cabrio-overdeck für mehr Kopffreiheit etwas höher gestaltet und der Kofferraum mit einem etwas höheren Deckel leicht vergrößert. An der Karosserie wurden darüber hinaus nur kleine Retuschen gemacht - der Lufteinlass in der Motorhaube musste wegen des längeren Motors nach vorne rutschen, die vordere Stoßstange wurde jetzt nur einteilig, was kostengünstiger zu produzieren war, und die seitlichen Kiemen mit Chromumrandung wurden weggelassen. Die waren ohnehin nur Zierrat ohne Funktion gewesen. Um das Gesicht des Wagens erwachsener aussehen zu lassen, kamen anstelle der bisherigen Standlichter mit Blinkern jetzt echte Scheinwerfer mit Fernlichtfunktion - das neue Vieraugen-Gesicht mit den reduzierten Chromteilen machte den Wagen weniger verspielt, wichtiger, prestigeträchtiger. Die Blinker und Standlichter wanderten in verchromte Gehäuse, die auch von Lamborghini genutzt wurden, auf die vordere Stoßstange.

So aufgewertet und mit einem um 30 PS leistungsstärkeren Motor wurde der neue Alfa Romeo 2600 Spider schließlich Anfang 1962 auf der Geneva Motorshow vorgestellt und ab Mai im Handel angeboten. Doch trotz aller Aufwertung, trotz des für damalige Zeiten fantastischen Motors mit 145 PS und trotz einer Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h sollte sich der Wagen bis zu seinem Produktionsende im Jahr 1965 nur sehr mäßig verkaufen. Woran lag das? Zuerst einmal sicher am Preis: 2,9 Millionen Lire, was damals etwa 25.000.- D-Mark entsprach, waren ein sehr stolzer Preis. Aber es lag sicher auch daran, dass die Karosserie trotz der kleinen Retuschen nicht mehr neu war - man kannte den Wagen ja schon seit fünf Jahren als 2000er. Der 2600 brachte also nicht den Wow-Effekt, den sich Alfa erwünscht hatte. Hinzu kam, dass inzwischen die Konkurrenz sehr attraktive Modelle auf den Markt

gebracht hatte, zum Beispiel Jaguar den E-Type, Lancia das ziemlich ähnliche Flaminia Cabrio, 1964 folgte Porsche mit dem neuen 911.

Alfa beschuldigte Touring für den hohen Preis und für zu wenig Professionalität - Touring sei den Schritt in die Industrialisierung nicht oder zu spät gegangen. So steht es jedenfalls heute auf einer Wandtafel im Alfa-Museum in Arese bei Mailand, das übrigens keinen 2600 Spider ausstellte. Dabei hatte Touring genau in diesen Jahren in ein neues Werk investiert und eine völlig neue Lackierstraße gebaut. Zur Entlastung von Touring muss man sagen: Der bei Bertone gefertigte 2600 Sprint verkaufte sich auch nicht viel besser und der bei Alfa selbst produzierte 2600 Berlina sogar noch schlechter. Als Alfa schließlich das Handtuch warf, den Verkauf des 2600 Spider Ende 1965 einstellte und dazu noch ein Großauftrag aus England bei Touring storniert wurde, blieb Besitzer Carlo Felice Bianchi Anderloni nichts anderes übrig als 1966 Konkurs anzumelden.

Brief von Dr. Erwin Landsberg

Milano, Dez. 2015

Sehr geehrter Herr Stanciu!

Vielen Dank für Ihren Brief vom 28. November. Leider muss ich Sie enttäuschen, aber es ist zu lange Zeit vergangen und ich kann mich nicht viel an den 2,6 Liter-Motor erinnern.

Ich war zu jener Zeit der theoretische Leiter unter Giuseppe Busso und hatte daher eine Zusammenarbeit mit Ing. Ciaccia. Der Motor an sich war der Giulietta im Konzept sehr ähnlich, aber als Sechszylinder hatte er einige Sonderprobleme, welche die Entwicklung stark verlängerten. So zum Beispiel die Zylinderkopfdichtung und der Torsionsdämpfer.

Der Entscheider den Motor zu konstruieren war Ing. Orazio Satta. In den zweiten 50er Jahren war unsere Hauptarbeit die Konstruktion und Entwicklung der künftigen Giulia. Man hatte daher nicht viel Zeit die notwendigen Änderungen am alten 1900/2000 Fahrgestell zu verfolgen. Es ist auch zu bedenken, dass wir damals in der Konstruktion nur etwa 20 Mitarbeiter waren.

Mehr kann ich leider nicht mitteilen, aber mit über 92 Jahren ist es schwer alte vergangene Tatsachen zu verfolgen.

Mit freundlichen Grüßen
Erwin Landsberg
Dott. Ing. Erwin Landsberg

Milano, Dez. 2015

Sehr geehrter Herr Stanciu!

Vielen Dank für Ihren Brief vom 28. November. Leider muss ich Sie enttäuschen, aber es ist zu lange Zeit vergangen und ich kann mich nicht viel an den 2,6 Liter-Motor erinnern.

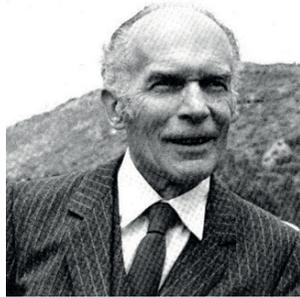
Ich war zu jener Zeit der theoretische Leiter unter Giuseppe Busso und hatte daher eine Zusammenarbeit mit Ing. Ciaccia.

Der Motor an sich war der Giulietta im Konzept sehr ähnlich, aber als Sechszylinder hatte er einige Sonderprobleme, welche die Entwicklung stark verlängerten. So zum Beispiel die Zylinderkopfdichtung und der Torsionsdämpfer.

Der Entscheider den Motor zu konstruieren war Ing. Orazio Satta.

In den zweiten 50er Jahren war unsere Hauptarbeit die Konstruktion und Ent-

MOTOR ALFA 2600 SPIDER



Chef der Alfa Romeo Motorenentwicklung
Giuseppe Busso

Tagebuch von Giuseppe Busso übermittelte von seinem Sohn Fiorenzo Busso an meine Frau Giovanna Dorigati:

Guten Abend Frau Giovanna,

Meine externen Umfragen führten zu keinen nennenswerten Rückmeldungen; Um an Ihrer Forschung mitzuarbeiten, berichte ich im Folgenden, was ich in den Tagebüchern meines Vaters aus jenen Jahren gefunden habe; Ich denke, Sie kennen diese Tagebücher, die die gesamte Arbeitszeit von Giuseppe Busso abdecken, in denen er Tag für Tag alle familiären und beruflichen Ereignisse aufzeichnete.

Was den 2000-2600 betrifft - bitte nur zu Ihrer alleinigen Nutzung - habe ich Folgendes gefunden: Der Text darf nicht an andere weitergegeben werden, es sei denn, Sie haben zuerst den Text eingereicht, den Sie veröffentlichen möchten

Deutsche Übersetzung des Tagebuchs:

- 1955 - 10. November: Diskussion mit Hruska und Quaroni über den neuen 1900: von einem Minimum aus wenigen Verbesserungen bis zu einem Maximum von acht Zylindern, mehr als zwei Liter Hubraum, Servolenkung.
- 1955 - 18. November: Satta fragt Busso nach dem neuen Auto: 2,5 Liter, DeDion, Getriebe hinten?
- 1956 - 23. Januar: Mario Colucci, Bruder von Ivo Colucci, und Projektleiter von Busso, beginnt eine Studie zu einem 2,5 l; Radstand, in Abstimmung mit Hruska und Satta: 2,75-2,80 m.
- 1956 - 28. Januar: Vorschlag 2,5 l - De Dion Hinterachse und beweglicher Aufhängung.
- 1956 - 2. Mai: Einstellung von Ing. Ciaccia.
- 1956 - 9. Mai: Das Projekt 2,5 l wird annulliert.
- 1956 - 6. Juni: Ciaccia beginnt mit der Planung eines 6 Zylinder, 2,5 l.
- 1956 - 14. Juni: Busso ist sehr zufrieden mit Ciaccia als Konstrukteur.
- 1956 - 8. November: Hruska fragt, was passieren würde, wenn man den 2,5 l auf 2,0 l reduzieren würde.
- 1957 - 8. März: erste Vereinba-

rung zwischen Hruska - Bianchi Anderloni - Touring - über einen 2,6 l.

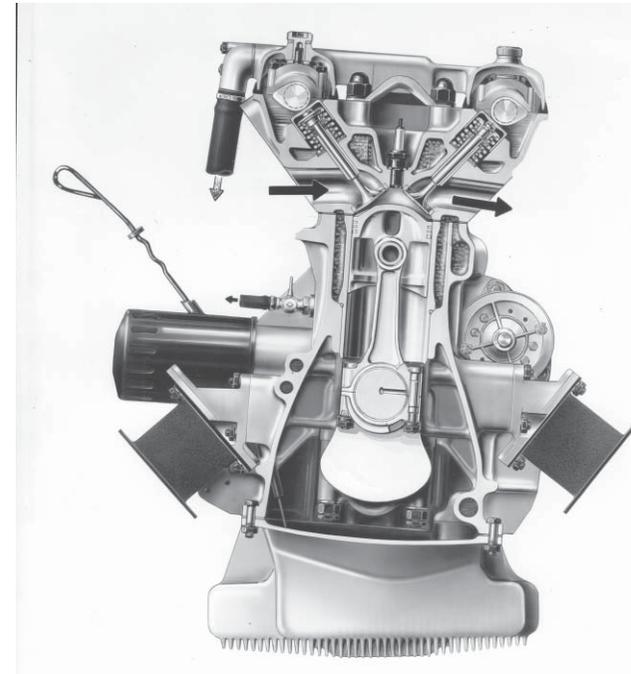
- 1957 - 12. September: Hruska-Satta-Busso-Colucci treffen sich in San Siro in Milano wegen eines Presse-Artikels über den 2,0 Spider 4 Zylinder.
- 1957 - 3. Oktober: Der erste Spider 2,0 wird bei Touring besichtigt.
- 1957 - 30. Oktober: Autosalon in Turin: Präsentation des 2,0 4 Zylinder.
- 1958 - 14. und 17. Januar: Diskussionen mit Ciaccia über Konstruktion zum Abwägen des 6 Zylinders und einem nicht zufriedenstellenden Entwurf eines Automatik-Getriebes.
- 1958 - 15. März: Hruska kündigt wegen Meinungsverschiedenheit mit der Direktion über seine Aktionsfreiheit.
- 1958 - 16. Mai: Ciaccia kündigt.
- 1958 - 1. Juli: Quaroni übernimmt die Aufgabe zum Entwurf des 2,6 l.
- 1958 - 5. Juli: Fiorenzo und seine Schwester Carla werden in Varazze in einem Prototyp des 2,0 Spider fotografiert.
- 1958 - 15. September: Test des 2,6 l in San Siro: Begeisternde Beschleunigung.
- 1959 - 2. März: Hruska kommt zurück als Vize-Direktor; kündigt wieder am 14. Oktober.
- 1959 - 8. April: Satta akzeptiert die Einführung des 2,6 l für 1962.
- 1960 - 23. Februar: Test des 2,6 Spider: 191 km/h. Am 25. Februar 197 km/h.
- 1960 - 19. Juli: Überlegung, den 2,6 l auf 2,9 l zu vergrößern.
- 1960 - 2. August: Beginn Planung 2,6 GD.
- 1960 - 25. Oktober: Schwierigkeiten an der Steuerkette des 2,6 l gelöst.
- 1960 - 8. Dezember: Luraghi wird neuer Präsident von Alfa Romeo.
- 1960 - 20. Dezember: Präsentation des 2,0 l, der schon produziert wird, und des neuen 2,6 für die hohen Tiere der Finmeccanica.
- 1961 - während des Jahres: Lösung verschiedener Probleme am 2,6 l: Kühler von IPRA - Vibration der Bremsen - Ventilator - nicht genug Kühlung an der Ölwanne - Servobremse von Girling - Ölpumpe - Bremsbacken (sie verzögern die Einführung des Fahrzeugs) - Ölverlust an der Nockenwelle - wir sind am Prüfstand gefangen.

- 1961 - 17. September: Mein Vater und meine Mutter machen eine Probefahrt nach Sestriere mit dem 2,6 l.
- 1962 - Sanesi macht eine Probefahrt mit dem 2,6 in Monza: ein Rad verlor.
- 1962 - 7. März: Präsentation des 2,6 vor der Presse.
- 1962 - 3. April: ein Muster des Rahmens vom 2,6 wird an Zagato gegeben, für das Projekt des 2,6 SZ.
- 1962 - 19. Mai: Zagato präsentiert Busso eine Skizze des 2,6 SZ.
- 1962 - 25. September: Facetti holt 192 PS aus dem 2,6 Motor raus.
- 1962 - 31. Oktober: Autosalon in Turin: Zagato stellt den 2,6 SZ aus.
- 1962 - 20. Dezember: Der 2,6 SZ ist nur 5 km/h schneller als der 2,6 Sprint!
- 1963 - 11. März: Pinfarina schaltet sich in die Diskussion ein um das Fahrwerk des 2,6 Spider zu verbessern.
- 1963 - 4. März: Ventura, Konstrukteur bei meinem Vater, beginnt mit dem

Entwurf für eine 2,6 Hinterachse mit Einzelradaufhängung.

- 1963 - 24. Mai: Sanesi fährt in Monza eine Runde in 2 Minuten 4 Sekunden mit einem 2,6, der auf 220 PS getunt wurde.
 - 1963 - 19. Juli: Ventura macht einen neuen Entwurf für eine 2,6 Hinterachse mit Einzelradaufhängung.
 - 1963 - 30. September: Vorschlag für eine Vorderachse beim 2,6 l: leva aperta verso il basso.
 - 1963 - 29. November: Beginn eines Entwurfs zur Änderung des Rahmens um die neuen Achsen aufzunehmen.
 - 1963 - 4. Dezember: Die Pedalerie wird nach vorne gerückt.
- An diesem Punkt habe ich mit meiner Recherche aufgehört, da der 2,6 nun seit über einem Jahr in Produktion ist. In der Hoffnung einen Beitrag geleistet zu haben,
Meine besten Grüße
Florenz Busso

Interessant und kaum bekannt: 1963 kam der Vorschlag den 2600 Spider mit einer Einzelradaufhängung an der Hinterachse auszustatten (links). Das hatte dem Wagen sicher bessere Fahreigenschaften gegeben. Leider wurde die Idee nicht umgesetzt, vermutlich, weil sich der 2600er zu dem Zeitpunkt schon nicht allzu gut verkaufte.



Der Alfa Romeo 2000 Spider (oben), in dem Giuseppe Busso 1959 den 2600er Motor einbauen ließ: Sein Kommentar nach den Testfahrten: „Begeisternde Beschleunigung“.

EXISTENZFRAGE

Wieviele 2600 Spider wurden bei Touring gebaut? Wieviele in welchem Jahr? In welcher Spezifikation? Wie viele von den Fahrzeugen existieren heute noch? Und wie war die Wertentwicklung in der Vergangenheit? Schließlich: Wie steht der Alfa 2600 Spider heute da im Verhältnis zu anderen sportlichen Cabrios seiner Zeit? Wir versuchen Antworten auf drängende Fragen.

Es ist schwer festzustellen, wie viele von den 2257 gebauten Alfa 2600 Spider weltweit heute noch existieren. Die Recherchen in den verschiedenen Registern, die im Lauf der Jahre von Enthusiasten angefertigt wurden, sind schwierig zusammenzuführen. Ein Register, das in USA von Dale Bruske und Tom Zat bis 1986 geführt wurde, gab dort damals 169 bekannte Fahrzeuge an. Später wurde dieses Register in England von John de Boer in die Liste des 2021 verstorbenen Eric Harrison überführt, in der inklusive aller in Europa bekannten 2600 Spider derzeit etwa 580 Linkslenker und zwölf Rechtslenker gelistet werden. Natürlich mögen es noch ein paar mehr sein, die bisher weder in Clubs noch bei Verkäufen, auf Messen oder Auktionen aufgetaucht sind. Wir haben im Internet auch noch ein Register auch noch ein alfaregister.net gefunden, das von dem Mailänder Ersatzteihändler AFRA gesponsert wird. Auch hier finden sich etwa 36 Fahrzeuge vom Typ 2600 Spider, allerdings ein größerer Teil ohne Fahrgestellnummer. Das bedeutet, dass weltweit vermutlich nur noch etwa 600 Stück, also etwa 20 bis 25 Prozent aller ehemals produzierten Alfa 2600 Spider existieren. Man darf deshalb sicher zurecht von einem sehr seltenen Sammlerobjekt sprechen.

Wie viele 2600 Spider existieren noch?

Man kann im Jahr 2022 davon ausgehen, dass von jetzt an diese schönen und inzwischen wertvollen Fahrzeuge nicht mehr verschrottet werden. Wie man an unserer „LaRossa“ und auch an anderen Exemplaren sieht, werden inzwischen sogar schrottreife Schätzchen wieder aufgebaut. Wir haben die oben erwähnten Register inzwischen zusammengeführt, mit mehr Angaben aus dem Centro Documentazione Alfa erweitert und noch mit Fahrzeugen komplettiert, die wir selber im Laufe der Zeit durch persönliche Kontakte, im Internet oder auf Messen kennengelernt haben. Natürlich wäre es wünschenswert, wenn

die Leser dieses Buches dieses Register mit ihren Angaben weiter komplettieren würden. Wir werden die Liste der noch existierenden Fahrzeuge unter den Regeln des Datenschutzes an Interessierte weitergeben.

Von Verkäufern werden heute häufig 2600 Spider mit dem Prädikat „matching numbers“ angeboten, doch das ist nicht zulässig. Denn Alfa hat zu den ausgelieferten Fahrzeugen keine Motornummern ausgewiesen. Die dicke Kladder mit allen produzierten 2600 Spider hat keinerlei Eintrag dazu. Im Interview erklärte uns Touring Erbe Giovanni Bianchi Anderloni, dass Touring wohl Unterlagen zu den Motornummern gehabt hätte, diese seien jedoch leider nach dem Konkurs des Unternehmens im Jahr 1966 vernichtet worden. Im Klartext: Wir wissen heute nicht genau, welche Motornummer in welchem Fahrzeug eingebaut wurde. Es existieren im Centro Documentazione von Alfa nur noch Unterlagen darüber, welche Motornummern in welchem Jahr hergestellt wurden. Wer also heute einen Alfa 2600 Spider aus dem Jahr 1962 besitzt, sollte eine Motornummer zwischen 00001 und 00516 haben. Aber so ganz sicher ist das auch nicht. Für die folgenden Jahre sind die Motornummern allerdings noch schwerer zuzuordnen. Denn hier wurden die produzierten Motoren auf die 2600 Spider und Sprint verteilt, so dass man nicht weiß, welche Motornummer in welchem Fahrzeugtyp eingebaut wurde.

Seltenheit und Wertentwicklung

Für viele Besitzer oder Interessenten eines Alfa 2600 Spider stellt sich natürlich die Frage der Wertentwicklung in der Zukunft. Das lässt sich natürlich schwer abschätzen. Wenn man jedoch in die Vergangenheit schaut, so sieht man ganz erhebliche Wertzuwächse: Ein „Price Guide“ aus den USA aus dem Jahr 1986 gab für den 2600 Spider an, dass er je nach Zustand zwischen 200 und 17.000 Dollar kos-

2600 SPIDER DATEN UND FAKTEN

Alfa 2600 Spider: Die technischen Daten

Technische Daten	
Offener 2+2 Sitzer, hergestellt bei Carrozzeria Touring, Milano	Typ 106.01
Fahrgestellnummer:	AR 192056
1. Serie, Trommelbremsen hinten, Motorhaube hinten angeschlagen	
Stückzahl gesamt:	2257
Bauzeit:	1962 - 1965
Motornummer:	AR 00601 05383
Motor:	6 Zylinder
Hubraum:	2584 cc
Leistung:	145 PS
Vergaser:	3 Solex/ heute Weber
Getriebe:	5 Gänge
Gebaut am 7. 5. 1963, ausgeliefert am 25. 6. 1963 an Società per il Commercio dei Prodotti Alfa Romeo, Lugano, Svizzera.	
Farbe: rosso Alfa 501	
Innenausstattung Leder/Kunstleder schwarz.	

Alfa 2600 Spider: Die Produktionszahlen

Produzierte Fahrzeuge				
AR 2600 Spider	LHD	RHD	Fahrgestellnummer Typ 106	Motornummer Typ 00601*
1962	516		AR 191002 - AR 191516	Beginn AR 00601.00001 - 00516
1963	986		AR 191517 - AR 192502	Beginn AR 00601.00517 - 06147*
1964	589	102	AR 192503 - AR 193091	Beginn AR 00601.06148 - 08257**
1965	64		AR 193092 - AR 193155	Beginn AR 00601.06471 - 08580*
Gesamt	2155	102		

*Die Motornummern des Alfa 2600 Spider und des 2600 Sprint Bertone wurden nicht gesondert ausgewiesen.

Die Sportwagen der 1960er Jahre im Vergleich

Technische Daten										
Marke/Modell	Baujahr	Hubraum	Zylinder	Leistung	0-100 km/h	V max	Länge	Gewicht	Stückzahl	Preis 1962
Alfa Romeo Giulia Spider	1962 - 1965	1570 cc	4 R	92 PS	11,1 sec	172	3,90 m	975 kg	10.341	10.950 DM
Alfa Romeo 2600 Spider	1962 - 1965	2584 cc	6 R	145 PS	10,0 sec	200	4,50 m	1220 kg	2.257	25.000 DM
Austin Healey 3000 MK II	1962 - 1963	2912 cc	6 R	131 PS	12,0 sec	185	4,00 m	1150 kg	6113	15.620 DM
Jaguar E-Type 3,8 Roadster	1961 - 1964	3781 cc	6 R	210 PS	7,5 sec	240	4,45 m	1157 kg	7.827	27.000 DM
Lancia Flaminia GT Convert.	1958 - 1964	2458 cc	6 V	119 PS	12,8 sec	180	4,68 m	1337 kg	865	29.800 DM
Maserati 3500 GT Spider	1959 - 1964	3485 cc	6 R	220 PS	8,0 sec	220	4,45 m	1200 kg	224	45.400 DM
Mercedes 190 SL	1955 - 1963	1897 cc	4 R	105 PS	14,3 sec	171	4,35 m	1160 kg	25.881	18.000 DM
Mercedes 300 SL Roadster	1957 - 1963	2996 cc	6 R	220 PS	9,0 sec	215	4,57 m	1420 kg	1.858	32.500 DM
MG B	1962 - 1968	1798 cc	4 R	90 PS	14,6 sec	171	3,89 m	910 kg	512.880	11.520 DM
Porsche 356 B	1959 - 1963	1582 cc	4 B	90 PS	13,0 sec	180	4,01 m	920 kg	1.332	16.000 DM
Triumph TR 4	1961 - 1965	2183 cc	4 R	100 PS	12,5 sec	177	3,96 m	1005 kg	ca. 10.000	12.500 DM
Citroen DS Chapron Cabrio	1960 - 1971	2200 cc	4 R	120 PS	14,4 sec	176	4,84 m	1282 kg	1325	18.000 DM

ten würde. Damals stand der Dollar bei etwa zwei Mark. 34.000 Mark für ein sehr gutes Exemplar - das waren noch Zeiten. Im Oktober 1991 veröffentlichte die Zeitschrift „Markt“ (heute Oldtimer Markt)

einen Preisspiegel: Da lag der Alfa 2600 Spider schon zwischen 18.800 und 75.400 Mark. Die deutlichen Preissprünge gingen aber weiter. 2020 und 2021 lagen die Preise je nach Zustand zwischen 25.000 und

Im Vergleich zu anderen Sportcabrios der sechziger Jahre (unten) schnitt der Alfa Romeo 2600 Spider bei den Fahrleistungen sehr gut ab. Er wurde nur von den teuren Jaguar E-Type, Maserati 3500 GT und Mercedes 300 SL übertriften. Trotzdem lag er preislich natürlich deutlich über dem Durchschnitt seiner Konkurrenz, was sicher für die niedrigen Verkaufszahlen und damit für seine Seltenheit verantwortlich ist. Was die Hubraumstärke der Motoren angeht, waren italienische Sportwagen ohnehin nicht mit den englischen zu vergleichen. Galten in Italien 2600 Kubik schon als oberstes Segment und als absolut exklusiv, so begann die Oberklasse bei den langhubigen englischen Motoren erst bei zirka drei Litern.

2600 SPIDER TESTBERICHTE

135.000 Euro (umgerechnet also 270.000 Mark). Heute werden jedoch sehr gut restaurierte Fahrzeuge kaum unter 160.000 Euro angeboten, seltene Spitzenexemplare werden auch deutlich über 200.000 Euro gehandelt. Natürlich wird die Zielgruppe in diesen luftigen Höhen ziemlich klein, aber auf jeden Fall lohnt sich eine Restaurierung, wenn man noch ein Basisfahrzeug für etwa 30.000 bis 50.000 Euro erwischt. Die Kaufargumente für einen Alfa 2600 Spider liegen klar auf der Hand und lässt sich am Vergleich mit anderen klassischen Cabrios der 60er Jahre ablesen: Betörendes Design, Seltenheit, Exklusivität, grandioser Motor, hohe Leistung, ansprechende Fahreigenschaften, viel Platz, großer Kofferraum und damit auch eine gewisse Familientauglichkeit.

Positive Tests

All diese positiven Eigenschaften hatten schon die ersten Testberichte aus den sechziger Jahren dem großen Alfa bescheinigt: Für den deutschen Markt am wichtigsten war natürlich auto motor&sport aus dem Jahr 1962. Das Blatt widmete dem 2600 Sprint sogar eine Titelgeschichte, in der Autor Reinhard Seiffert schwärmte: „Der Alfa Romeo 2600 gehört zu den Autos, die mehr betrachtet als gekauft werden. Als größtes und elegantestes Fahrzeug der Firma Alfa Romeo ist er der heutige Vertreter eines traditionsreichen Stammes von Spitzenklassewagen, und schon sein Name sorgt für einen gewissen Respekt. Immerhin ist er aber nicht so exklusiv und teuer, daß man ihn wie ein Heiligtum betrachten müsste. Er gehört vielmehr zu jener Sorte sportlicher Luxusautos, die durch ihre vier Sitze einen praktischen Einschlag haben und er kostet nur halb so viel wie ein Ferrari.“

Der Vergleich zu Ferrari war Anfang der sechziger Jahre, als dieser Text erschien, eher gewagt, denn Ferrari war damals noch eine ganz junge Firma und hatte beileibe noch nicht den Nimbus von heute. Ferrari war erst 1947 gegründet worden und hatte in den 50er Jahren nur Rennwagen und Kleinserien produziert. Alfa Romeo dagegen war damals schon 60 Jahre alt und blickte auf eine lange Erfolgsgeschichte

vor dem Krieg zurück. Alfa hatte nicht nur ein sehr erfolgreiches Rennteam (übrigens mit Enzo Ferrari als Rennfahrer und später Leiter des des Alfa Rennteams), sondern produzierte die exklusivsten Oberklasse-Limousinen und Staatskarossen Italiens. Insofern war Alfa Romeo vom Status her mit Mercedes in Deutschland vergleichbar. Das Image von Alfa Romeo lag damals noch weit über dem heutigen Stand, der leider von Fahrzeugen wie dem Alfasud in den achtziger Jahren arg ramponiert wurde.

„Eine gewisse Monumentalität“

Besonders lobend äußerte sich Reinhard Seiffert in seinem Testbericht über den Motor des 2600: „Er hat keinen Stoßstangenmotor wie der (ähnlich große 2300) Fiat, sondern einen schon von der Konstruktion her betont sportlichen 2 ohc-Motor. Dieser Motor schöpft die in seiner Konstruktion liegenden Möglichkeiten wirklich aus, und er ist ganz ohne Zweifel der am meisten begeisternde Teil dieses Wagens. Schon von außen bietet er einen Anblick, mit dem kein Stoßstangenmotor konkurrieren kann: das glattflächige, weit ausladende Nockenwellengehäuse mit seiner sorgfältig bearbeiteten Oberfläche erfüllt noch das Ideal der klassischen Zeit, in der auch die technischen Details des Autos schön zu sein hatten. Ähnliches gilt für die drei Vergaser mit ihrem Gestänge - wenn dies alles ursprünglich auch nur entstanden ist, um dem technisch unvollkommenen Prinzip des Hubkolben-Vergaser-Motors ein Optimum an Leistung zu entlocken, so besitzt es doch eine gewisse Monumentalität.“

Seiffert gibt in seinem Testbericht auch dem 5-Gang-Getriebe gute Noten - allerdings kommt er zum ähnlichen Schluss wie wir heute, dass der zweite und dritte Gang etwas zu kurz abgestuft sind. Auch die Hinterachse lobt er, allerdings wieder im Vergleich zum Fiat 2300, der noch mit Blattfedern zurechtkommen musste. Seiffert kommt am Schluss seines Tests zu der Erkenntnis: „Ohne Zweifel verkörpert er noch die solide europäische Automobilbau Tradition, die hoffentlich nicht aussterben wird.“ Heute, 60 Jahre später muss man seine Weitsicht bewundern - unsere 2600 sind nicht ausgestorben.



ALFA ROMEO 2600 (106 Series) 1962 to 1968

Year & Model	Model No.	Number Produced	CHASSIS NUMBERS		ENGINE NUMBERS	
			From	To	From	To
1962 Berlina	106.00	670	10600.800001	10600.800670	00600.00001	00600.00670
1962 Spider	106.01	516	10601.191001	10601.191516	00601.00001	00601.00516
1962 Sprint	106.02	1277	10602.820001	10602.821277	00601.00001	00601.00516
1963 Berlina	106.00	383	10600.800671	10600.801053	00600.00671	00600.01052
1963 Spider	106.01	986	10601.191517	10601.192502	00601.00517	00601.06147
1963 Sprint	106.02	2655	10602.821278	10602.824133	00601.00517	00601.06147
1963 Berlina (CKD)**	106.07	373	10607.850001	10607.850373	00607.00001	00607.00373
1964 Berlina	106.00	102	10600.801054	10600.801155	00600.01053	00600.01154
1964 Spider	106.01	589	10601.192503	10601.193091	00601.06148	00601.08257
1964 Sprint	106.02	1521	10602.824134	10602.825654	00601.06148	00601.08257
1964 Berlina (RHD)*	106.07	35	10607.850301	10607.850335	00607.00374	00607.00408
1964 Spider (RHD)*	106.08	102	10608.852001	10608.852102	00608.0001	00608.00321
1964 Sprint (RHD)*	106.09	219	10609.854001	10602.854219	00608.0001	00608.00321
1965 Berlina	106.00	226	10600.801156	10600.801381	00600.01155	00600.01396
1965 Spider	106.01	64	10601.193092	10601.193155	00601.06471	00601.08580
1965 Sprint	106.02	640	10602.825655	10602.826294	00601.06471	00601.08580
1965 Berlina (RHD)*	106.07	65	10607.850336	10607.850400	00607.00036	00607.00100
1965 Sprint (RHD)*	106.09	362	10609.854220	10609.854581	00608.00322	00608.00683
1965 SZ	106.12	32	10612.856001	10612.856032	00612.00601	00612.00632
1965 De Luxe	106.16	16	10616.395001	10616.395016	00600.01155	00600.01396
1966 Berlina	106.00	73	10600.801382	10600.801454	00600.01397	00600.01835
1966 Sprint	106.02	109	10602.826295	10602.826403	00601.06581	00601.08689
1966 Sprint (RHD)*	106.09	15	10609.854582	10609.854596	00608.00684	00608.00699
1966 SZ	106.12	59	10612.856033	10612.856091	00612.00633	00612.00692
1966 De Luxe	106.16	26	10616.395017	10616.395042	00600.01397	00600.01835
1967 Berlina	106.00	31	10600.801455	10600.801485	00600.01398	00600.01427
1967 SZ	106.12	14	10612.856092	10612.856105	00612.00634	00612.00647
1967 De Luxe	106.16	9	10616.395043	10616.395051	00600.01398	00600.01406
1968 Berlina	106.00	26	10600.801486	10600.801511	00600.01428	00600.01453
Total Berlina	106.00	1511				
Total Spider	106.01	1639				
Total Sprint	106.02	6402				
Total Berlina (CKD)**	106.00	373				
Total Berlina (RHD)*	106.07	100				
Total Spider (RHD)*	106.08	102				
Total Sprint (RHD)*	106.09	596				
Total SZ	106.12	105				
Total De Luxe	106.16	51				
Total 2600		10879				

(CKD)** - Completely Knocked Down
(RHD)* - Right Hand drive

Links die Produktionszahlen aller Alfa Romeo 2600 Fahrzeuge in den Jahren 1962 bis 1968 mit Stückzahlen pro Jahr. Die einzelnen Motornummern können leider weder von Alfa noch von Touring den Fahrgestellnummern zugeordnet werden. Es sind nur generell die Motornummern bekannt, die in den einzelnen Jahren produziert wurden.

Oben: Die seltenen Hardtops gab es optional für den 2600 Spider und wurden üblicherweise in Wagenfarbe ausgeliefert. Heute sind natürlich auch ansprechende Farbkombinationen erlaubt.





TRAUMWAGEN

Meist ist es die Leidenschaft für eine bestimmte Automarke, für einen bestimmten Fahrzeug-Typ, die den Ausschlag gibt, welchen klassischen Wagen man sich anschafft. Entstanden ist die Begeisterung eigentlich immer in der früheren oder späteren Jugend durch eigene Erlebnisse, durch das Auto der Eltern, oder durch Wunschträume von einem prestigeträchtigen Traumwagen: Irgendwann, wenn ich mal groß bin, wenn ich mal genug Geld habe, dann.... Ja, dann holt man sich über dieses Fahrzeug Begeisterung und positive Erinnerungen in das spätere Leben. Hier ein paar generelle Gedanken zum Thema Leidenschaft und Investment beim Erwerb eines klassischen Fahrzeugs.

Egal ob Dolomiten-tour mit dem 911 Carrera, oder Biergarten-trip mit dem Morgan +8, nicht nur das Fahren, sondern auch das Betrachten der klassischen Formen macht Freude.



LEIDENSCHAFT UND INVESTMENT



Lebensfreude und optischer Genuss - das ist es, was klassische Fahrzeuge vermitteln, sei es das Holzlenkrad zu streicheln oder in das lustige Chromgesicht eines Austin Healey oder über die Luftschlitze in der ellenlangen Motorhaube eines E-Type zu schauen.

Die Liebe, die Freude, die Begeisterung sollen den Ausschlag geben in einer Beziehung: Die Leidenschaft ist denn auch der beste Ratgeber zum Kauf eines Klassikers. Es muss der richtige Autotyp für einen selbst sein, ob putziger Kleinwagen, repräsentative Limousine oder sportliches Cabrio. Das Herz muss den Ausschlag geben, man muss von dem Fahrzeug begeistert sein, wenn man sich in das Abenteuer stürzt, ein nach heutigen Maßstäben nicht perfektes, veraltetes, anfälliges, Auto anzuschaffen. Die Lust an der Sache muss einen motivieren mit den Unzulänglichkeiten des alten Blechs zu leben oder sogar eine umfangreiche, teure Restauration auf sich zu nehmen.

Freilich spielt beim Kauf neben der Liebe zum Objekt immer auch der Gedanke an die Wertanlage eine Rolle – egal in welcher Preiskategorie: Ist der Wagen eine gute Investition? Wird das Fahrzeug künftig im Wert steigen? Bekommt man die hohen Kosten einer Restauration durch den Wertzuwachs irgendwann wieder herein? In den vergangenen Jahren konnten fast alle klassischen Fahrzeugtypen Wertzuwächse verzeichnen. Dieser Boom lag mit Sicherheit auch an den niedrigen Zinsen, die man für Geldanlagen bei den Banken bekam und an den Risiken beim Aktienkauf. Der Begriff „Garagengold“ wurde geprägt. Aber mal abgesehen von der Anlagestrategie – es macht deutlich mehr Spaß mit einer guten automobilen Geldanlage durch schöne Landschaften zu fahren als am Ende des

Jahres einen Bankauszug anzugucken, auf dem sich nicht viel bewegt hat.

Und natürlich spielen bei der Wahl des Fahrzeugtyps die eigenen finanziellen Möglichkeiten eine Rolle. Auf keinen Fall sollte man sich bei der Anschaffung übernehmen oder gar verschulden. Es sollte einem immer klar sein, dass der Klassik-Boom auch irgendwann zu Ende sein kann, dass Pflege, Wartung oder Restaurierung unerwartet hohe Summen verschlingen können. Man sollte also die Investition als Spielgeld betrachten, als Einsatz für ein schönes Hobby und nicht sofort nach einem Gewinn schießen. Wenn dann eines Tages der Wert des Wagens die Investition übersteigt, prima. Wenn nicht, dann hatte man hoffentlich wenigstens seinen Spaß an der Sache. Neben der eigenen Begeisterung spielen zur Beurteilung eines Traumobjektes und den Überlegungen zur Wertanlage eine ganze Reihe von unterschiedlichen Kriterien eine Rolle. Ich versuche hier mal einige Überlegungen aneinander zu reihen.

Die Epoche

Auch wenn es in fast jeder Epoche Traumfahrzeuge gab, bevorzuge ich persönlich die Fahrzeuge der 1950er und 1960er Jahre. Natürlich war das die eigene Kindheit und Jugend und schon damals entstanden die Vorlieben für bestimmte Autos. Wichtiger ist aber noch, dass in dieser Zeit die Leistung der Autos allgemein, aber vor allem der Sportwagen auch für heutige Verhältnisse schon sehr akzeptabel war. Das garantiert im Verhältnis zu den meisten Vorkriegsautos einen wesentlich größeren Fahrspaß. Diesen Aspekt halte ich für wesentlich, denn das motiviert einen dann doch immer wieder, den Wagen auch zu fahren.

Bei Vorkriegsautos – so schön und wertvoll sie sein mögen – muss man in punkto Fahrspaß meist deutliche Abstriche machen. Ich erinnere mich, dass ich einmal bei einer bekannten Rallye in den Alpen in einem 1932er Aston Martin Le Mans als Beifahrer mitgefahren bin. Da mussten wir an jedem Pass in den ersten Gang runter schalten um überhaupt hinauf zuckeln zu können. Dynamische Fahreigenschaften findet man bei Vorkriegswagen also meist nicht.

Beim Thema Fahrvergnügen spielt es auch eine Rolle, ob es sich um ein Coupé oder ein Cabrio handelt. Europäische Coupés und Limousinen hatten damals ganz überwiegend keine Klimaanlage. Heute werden diese Fahrzeuge allerdings fast nur im Sommer bewegt, mit der Folge, dass man beim Fahren permanent schwitzt oder bei geöffneten Fenstern bei etwas höheren Geschwindigkeiten mit Zugluft und starken Windgeräuschen rechnen muss. Ich habe schon viele Mercedes Flügeltürer gesehen, die im Sommer bei langsamer Fahrt mit offenen Flügeln fuhr, weil die Insassen sonst in einer rollenden Sauna gesessen wären. Das erklärt ganz generell, warum klassische Cabrios einen höheren Nutzwert und damit insgesamt meist einen höheren Verkaufswert haben: Dach auf, Wind in den Haaren, Flügel für die Seele. Der Fahrspaß ist einfach größer.

Dazu kommt: Das Design der Fahrzeuge aus dieser Nachkriegs-Epoche war oft einfach schön, faszinierend, atemberaubend. Autos hatten die Kutschen-Ära endgültig verlassen und wurden zu Kunstwerken und Design-Objekten. Man denke nur an Mercedes 300 SL, BMW 507, Jaguar E, Ferrari GTO, Maserati 3500 GT, Lamborghini Miura – die Ikonen des Automobilbaus sind ganz überwiegend in diesen Jahren entstanden. Aber auch in den preiswerteren Kategorien gab es Autos, die bis heute begeistern: Mercedes 190 SL, Porsche 356, Triumph TR4, Alfa Romeo Giulia Spider, Austin Healey 3000 oder zwischen diesen beiden Kategorien eben unsere Alfa 2600 Spider. In den 50er und 60er Jahren wurden Formen entworfen, noch ohne dass Windkanal-Ingenieure, Sicherheits- oder Kofferraum-Fanatiker das letzte Wort hatten. Hier ging es mehr um Schönheit, um Faszination, weniger um Effizienz und Vernunft.

Mal abgesehen von Mercedes, Porsche, BMW und Jaguar waren es meist italienische Designfirmen, die für die traumhaften Formen verantwortlich waren – Bertone, Pininfarina, Touring, Vignale, Zagato. Aston Martin ließ bei Touring zeichnen, genauso wie Sunbeam. Triumph ließ den TR4 von Michelotti entwerfen, Karmann bei Ghia, Volkswagen später den Golf 1 von Giugiaro. Alfa, Lancia, Maserati, Lamborghini und





Fahrspaß - über einsame Nebenstraßen zu gleiten, den Duft der Landschaft zu genießen und dabei das sonore Röhren eines Sechszylinders oder das dumpfe Bollern eines Achtzylinders zu hören - das ist betörend.

zum Teil auch Ferrari ließen ihre Traumwagen durchweg von den oben genannten italienischen Designern entwerfen. Italien war das Land der Kunst und des Designs, das international das Design in der Automobilszene beherrschte.

Ohne den Wert der Fahrzeuge aus den 1970er und 1980er Jahren schmälern zu wollen, aber vieles von der Faszination der Nachkriegsjahre ging in diesen beiden Dekaden verloren. Vor allem die amerikanischen Sicherheits- und Abgasgesetze – so sinnvoll sie gewesen sein mögen – kastrierten viele Autos. Motoren verloren ihren Biss durch Abgasrückführung, schöne Fahrzeug-Gesichter wurden von großen Gummipuffern an den Stoßstangen verunstaltet, überdimensionierte Heckleuchten an Sportwagen hätte man auch für Lastwagen verwenden können, filigrane Hebelchen am Armaturenbrett wichen klobigen Kippschaltern, Cabrios wurden generell als unsicher eingestuft – wegen der Gefahr eines Überschlagnfalls. Sicherheit ging über alles.

Erst ab den 90er Jahren brachten viele Hersteller wieder „future classics“ und faszinierende Cabrios auf den Markt, als Beispiele seien nur genannt die Porsches,

die Mercedes SL, der BMW Z8, der Alfa 8c und jetzt der kleine 4c, der Jaguar F-Type, die Maseratis, Aston Martins und viele mehr. Das sind zwar meist keine Volumenmodelle, aber die Hersteller setzen damit Akzente um an die Ikonen der 50er und 60er Jahre zu erinnern und damit das Image der Marke weiter zu prägen. Viele dieser neuen Traumwagen nehmen Elemente der klassischen Fahrzeuge wieder auf. Die Hersteller haben erkannt, dass die Formen und Designelemente von damals ganz entscheidend die Begeisterung für die Marke geprägt haben und komponieren heute Derivate der klassischen Formen zusammen mit modernster Sicherheits- und Windkanaltechnik.

Bekanntheit der Marke

Sicher spielen bei der Bewertung eines Fahrzeugs die Bekanntheit und das Image einer Marke eine große Rolle. Bei Marken, die heute noch ein strahlendes Image haben, kann auch das weniger erfahrene Publikum sofort etwas mit dem klassischen Fahrzeug assoziieren: Mercedes, Porsche, Alfa Romeo, Jaguar, Aston Martin, Maserati, Ferrari – Namen mit großem Klang, von denen man auch heute noch sofort eine Vorstellung hat. Im Gegensatz dazu stehen



vergangene, nicht mehr existente Marken, die zwar einst wunderschöne Klassiker gebaut haben, aber vor allem einem jüngeren Publikum kaum noch präsent sind. MG, Triumph, Austin, Alvis, AC, Borgward, Facel Vega, der spanische Pegaso und seit neuestem auch Lancia zum Beispiel. So wunderschön, berühmt und spannend die Fahrzeuge dieser Marken ehemals gewesen sein mögen, diese Namen sind jüngeren Menschen nicht mehr geläufig und daher erklärungsbedürftig. Dennoch möchte ich keineswegs davon abraten einen solchen Klassiker zu erwerben. Auch diese Autos sind Pretiosen. Aber in unserer Sammlung befindet sich seit 45 Jahren ein ziemlich seltener (echter) Triumph TR5 PI. So faszinierend dieser urige, englische Sportwagen ist, in der Preisentwicklung konnte er zum Beispiel beim Jaguar E-Type bei weitem nicht mithalten, obwohl der viel häufiger gebaut wurde. Jaguar ist auch heute noch eine bekannte und faszinierende Marke, Triumph fast vergessen. Junge Leute fragen mich, ob Triumph nicht nur eine Motorradmarke sei.

Beliebtheit des Fahrzeugtyps

Bei den einzelnen Marken spielt dann sicher auch der Fahrzeugtyp noch eine

entscheidende Rolle. Schon ein paar wenige Änderungen in der Serie können aus einem sehr begehrten Klassiker einen wenig begehrten Ladenhüter machen. Nehmen wir als Beispiel den Triumph TR 6 in der etwas zahnlosen Amerika-Version mit Vergasern und den großen Gummipuffern auf den Stoßstangen - statt Einspritzung und Chrom-Stoßstangen. Der Wert der Amerika-Version liegt deutlich unter dem nahezu gleichen, europäischen TR 6 PI mit Einspritzung. Oder der MG B in seiner späteren Variante mit Gummistoßstangen, der abfällig als „Gummiboot“ bezeichnet wird – heute will jeder nur die frühere Chrom-Ausführung haben. Oder als weiteres Beispiel der Jaguar E Serie II, die gezähmte, zweite Variante mit der größeren Kühleröffnung, ohne Glasabdeckungen über den Scheinwerfern und den unförmigen Rücklichtern. Er wurde etwa in gleicher Stückzahl hergestellt wie die ursprüngliche Serie I. Sein Preis liegt erheblich unter der Serie I, die wirklich eine Straßenversion der ehemaligen Jaguar-Rennwagen war. Und um beim Jaguar zu bleiben, so ist bei den E-Type Coupés natürlich der reine Zweisitzer heute deutlich beliebter als das gestreckte und am Dach etwas unförmige 2+2 Coupé. Diese Liste ließe sich nahezu unbegrenzt fortsetzen, bei den Ferrari, den



Blauer Himmel über faszinierenden Panoramen, Wind in den Haaren, Flügel für die Seele - Oldtimer-Fahren versetzt einen beinahe in einen Rauschzustand.

Maserati, den Mercedes, Porsche, BMW, Alfa. Es gilt also sich vor dem Kauf genau zu informieren, welche Version des geliebten Objektes wirklich auch allgemein beliebt ist. Die Wertsteigerung hängt entscheidend davon ab. Das soll nicht heißen, dass man nicht auch zum Beispiel mit einem Jaguar 2+2 Coupé glücklich werden kann, wenn der Geldbeutel mehr nicht hergibt. Aber man muss sich von vorneherein klar machen, dass die Wertsteigerung geringer ausfallen wird als bei den begehrten Varianten.

Seltenheit des Fahrzeugtyps Nachbauten und Originalität

Selbstverständlich hängt die Beliebtheit eine Fahrzeugtyps nicht nur an der Variante, sondern auch an der damaligen Produktionszahl: Je seltener ein Fahrzeugtyp, desto höher fällt der heutige Wert meistens aus. Der Citroen DS zum Beispiel, die Göttin, ist ein wunderschönes für damalige Zeiten wirklich avantgardistisches Auto. Aber sie wurde eineinhalb Millionen Mal hergestellt. Entsprechend bekommt man heute ein vergammeltes Exemplar schon für ein paar tausend Euro. Die seltene und offene Chapron Variante dagegen ist beim besten Willen nicht mehr unter € 100.000.- zu haben. Ganz seltene Einzelstücke von auto-

mobilen Klassikern von berühmten Marken wie Ferrari, Jaguar, Porsche oder Mercedes werden heute für Millionenbeträge gehandelt. Aber nicht nur in diesen Sphären spielt die Stückzahl eine Rolle, auch bei weniger wertvollen Marken ist die Anzahl entscheidend: Der seltene Triumph TR5 mit seinem Sechszylinder ist bei nahezu gleicher Form begehrter als der häufige Vierzylinder TR4, der Alfa Guilietta Spider Veloce mit nur zehn PS mehr deutlich begehrter (und teurer) als der normale Carrera, der Mercedes 280 SE 3,5 Flachkühler, und so weiter...

Bei diesen seltenen Typen besteht natürlich die Gefahr, dass Normalversionen nachträglich in die begehrten und deutlich teureren Spezialversionen umgewandelt wurden. Wenn Sie zum Beispiel ein Citroen DS Cabrio angeboten bekommen und es ist keine Original-Chapron Variante, sondern eine nachträglich aufgeschnittene Limousine, so lassen Sie die Finger davon. Oder wenn ein Mercedes 220 SE Coupé zum Cabrio aufgeschnitten wurde - wieder Finger weg. Selbst wenn das beim Kauf wahrheitsgemäß angegeben wurde, so wird das nie ein Original und damit auch keine nennenswerte Wertsteigerung erleben.



Ganz schwierig wird die Situation bei Nachbauten, die schwer zu identifizieren sind. Beim Jaguar E-Type zum Beispiel hat die Firma Martin Robey in England vor etwa 30 Jahren die noch vorhandenen Produktionswerkzeuge für die Karosserien der Serie 1 des Jaguar E gekauft und stellt seitdem komplett neue Karosserien her. Es ist also für Restaurationsprofis leicht, eine solche Neu-Karosserie zu kaufen und mit den Technikteilen eines späteren E-Type der zweiten Serie zu bestücken. Das sieht man nun auf Anhieb nicht mehr, sondern da muss man schon bei der Jaguar Heritage nach der Fahrgestellnummer forschen und daran erkennen, dass es sich nicht um ein Original handelt.

Noch schwieriger wird es bei sehr seltenen Exemplaren von Rennsportwagen. Wir kennen zum Beispiel den Fall eines Jaguar C-Type, dem Le Mans Sieger von 1953, von dem insgesamt nur 54 Exemplare hergestellt wurden. Einer davon hatte schon in den 50er Jahren einen schweren Unfall und sollte danach mit Ersatzteilen vom Werk wieder aufgebaut werden. Allerdings machte man mit den verbleibenden Original-Teilen des Schrott-Autos nicht nur einen reparierten C-Type, sondern mehrere. Eine der späteren Versionen besaß die

Original-Hinterachse, der andere den Original-Motor, ein weiterer die Original-Türen. So wurde aus einem Auto die wundersame Original-Vermehrung, alle mit derselben Fahrgestellnummer und jeder Besitzer reklamierte für sich das Original zu haben. Es gibt bei manchen Marken schon klassische Replikas, unter anderem beim C-Type, bei den AC Cobras oder Lotus Super Seven. Wenn das klar ausgewiesen wird, so lässt sich dagegen nichts einwenden. Aber solche Fahrzeuge sollten auf keinen Fall als Originale angepriesen werden. Es gilt also vor der Investition in ein seltenes Fahrzeug die Originalität sehr genau zu kontrollieren. Eine wunderschöne Jaguar MkII Limousine mit einem nachträglich eingebauten Achtzylinder oder gar einem Diesel ist in unseren Augen ein absolutes NoNo.

Gerade bei den seltenen Fahrzeugen ist die Originalität ein wesentlicher Gesichtspunkt. Nicht nur, dass die Fahrzeuge wirklich echt sein müssen (keine Nachbauten, keine falschen Motoren, keine nachträglich aufgeschnittenen Cabrios, etc.), sie sollten auch unbedingt der Original-Spezifikation entsprechen - mal abgesehen davon, dass der TÜV ein Oldtimer Gutachten ohnehin nur dann ausstellt, wenn der Wagen weitgehend im Originalzustand ist. Auch wenn sie



restauriert wurden, so sollten die Klassiker danach die Original-Farbe und die Original-Innenausstattung erhalten. Irgendwelche Fantasiefarben oder im Urzustand nie erhältliche Metallic-Lackierungen mindern den Wert eines Klassikers erheblich. Denn gerade bei einer nicht-originalen Lackierung bedeutet es hohen Aufwand das später wieder zu ändern. Ein potenzieller Käufer, der ein möglichst originales Auto haben möchte, wird da gleich mal € 20.000 vom Preis abziehen. Etwas anders ist es bei Änderungen, die sich leicht zurück rüsten lassen, zum Beispiel Speichenräder gegenüber Stahlfelgen. Man sollte dann allerdings die Originalteile unbedingt aufheben und beim Verkauf mit anbieten.

Glücklicherweise betreiben die namhaften Hersteller heute meist Dokumentations-Zentren, wo man die Original-Spezifikation der Autos erfragen kann. Und bei einer Restaurierung sollte man sich möglichst an diese Originalspezifikation halten, auch wenn der Wagen im Original für den heutigen Besitzer nicht die Wunschfarbe hatte (Argument: „Passt nicht zum Schal meiner Frau“). Wir haben unseren ersten Alfa 2600 Spider in roter Farbe gekauft, was uns gut gefiel. Ein Alfa hat schließlich rot zu sein. Erst nach der Recherche beim Centro Documentazione von Alfa Romeo erfuhren wir, dass der Wagen ursprünglich in silber (grigio Montebello) ausgeliefert wurde. (Das war eine Sonderfarbe, die das Autohaus Rotondi in Mailand extra bestellt hatte und ansonsten nur bei Lancia und Maserati verwendet wurde). Ein silbermetallic ist vielleicht heute nicht unsere Traumfarbe für ein italienisches Auto, aber dennoch haben wir uns entschlossen, den Wagen nach der Restaurierung wieder in dieser Originalfarbe zu lackieren – Originalität ist für den Fahrzeugwert viel wichtiger als der heutige Zeitgeschmack des Besitzers.

Natürlich möchte ich niemanden verteufeln, der sich nicht für die Originalfarbe entscheidet, weil ein himmelblau oder ein hellgelb der sechziger Jahre heute wirklich gewöhnungsbedürftig ist. Vor allem, wenn jemand weiß, dass er seinen Klassiker langfristig behalten möchte, darf es selbstverständlich die Farbe sein, die einem am besten gefällt. Aber dann sollte es zumindest eine Farbe sein, die es damals bei diesem Fahrzeug-

typ gab. Beispiel: Wer ein unrestauriertes Exemplar von unserem Alfa 2600 in hellgelb (giallo paglierino) ergattert und mit der Farbe nicht zurecht kommt, sollte dann wenigstens rot, schwarz, grau, weiß oder silber wählen – all diese Farben gab es tatsächlich bei diesem Wagen.

Technischer Fortschritt

Ein wichtiger Punkt für den Wert eines klassischen Fahrzeugs besteht auch in seiner Fortschrittlichkeit für die damalige Zeit: Ein Citroen DS zum Beispiel wurde wegen seines avantgardistischen Konzepts, wegen seiner Hydropneumatik, seines Einspeichenlenkkrads und vieler anderer ungewöhnlichen Detaillösungen nicht nur viel beachtet, sondern besonders beliebt. Ähnlich war der Jaguar E-Type mit seiner bildschönen, schnittigen Form, seiner Einzelradaufhängung hinten und den innenliegenden Scheibenbremsen seiner Zeit voraus. Bei Alfa waren es der überlegene DOHC Motor und die frühen Fünfganggetriebe, bei Mercedes die Benzineinspritzung, beim Triumph TR 3 die Scheibenbremsen. Wenn also technischer Fortschritt bei einer Marke oder einem Fahrzeugtyp zum ersten Mal eingebaut wurde, strahlt das bis heute positiv auf das Image dieses Autos ab.

Sportliche Erfolge

Ein weiteres Kriterium für den Wert eines Fahrzeugs sind die sportlichen Erfolge, die dieser spezielle Wagen oder zumindest dieser Typ in der Vergangenheit hatte. Ein Sportwagen, der nachweislich Rennen, vielleicht sogar bedeutende Rennen gewonnen hat, wird heute kaum noch zu finden sein – und wenn, dann zu meist unerschwinglichen Preisen. Aber Rennerfolge schmücken nicht nur einzelne Fahrzeuge, sondern auch den Fahrzeugtyp und die gesamte Marke: klassische Porsche bei Bergrennen, Audi und Lancia bei Rallies, Jaguar in Le Mans, Alfa bei unzähligen lokalen Rennen in Italien. Der alte Spruch: „Win on Sunday, sell on Monday“ hat viele Marken geprägt und groß gemacht. Rennerfolge strahlten auf die gesamte Marke, aber besonders auf den Fahrzeugtyp ab, auch wenn im Rennen speziell getunte Versionen an den Start gingen. Alfa Romeo GTV, Jaguar E-Type, Lancia Stratos, Audi Sport Quattro, Porsche Carrera RS

oder Mini Cooper sind nur einige Beispiele für Autos, die erfolgreich im Rennsport eingesetzt wurden. Das besondere Image, dass sich diese Fahrzeuge damit erworben haben, ist unschlagbar und heute absolut wertsteigernd.

Zustand des Wagens und Originalität

Vor dem Erwerb eines klassischen Fahrzeugs muss man sich klar werden: Will ich mit dem Auto sofort fahren und Spaß haben, oder habe ich Zeit, Geld und Lust auf eine komplette Restaurierung oder zumindest eine Generalüberholung des Wagens. Wer gleich fahren will, sollte sich entweder ein perfekt restauriertes und möglichst eingefahrenes Exemplar zulegen oder ein sehr gut gepflegtes Original. Der gepflegte Originalzustand ist in jedem Fall vorzuziehen, allerdings wird man Fahrzeuge aus den 50er, 60er und 70er Jahren heute kaum noch in einem akzeptablen Originalzustand finden. Nach mehr als 50 Jahren ging ein Auto fast immer durch die Hände mehrerer Vorbesitzer, die häufig nur einen tollen Wagen fahren wollten, weniger oder kein Geld in die Wartung investierten, keinen Respekt vor dem Original hatten, daher den Wagen veränderten, verbastelten oder zumindest umlackierten und immer mehr vernachlässigten.

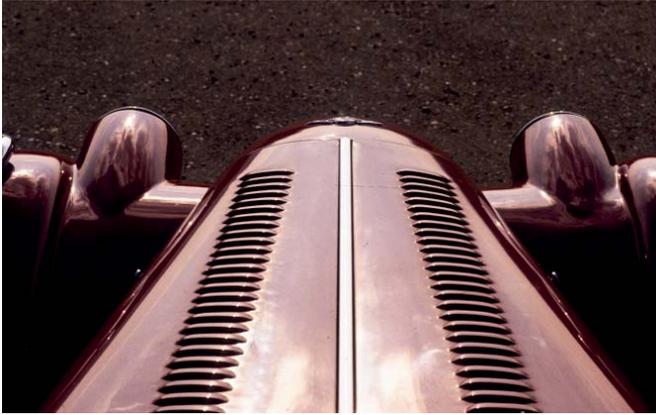
Etwas anders sieht die Sache bei Autos aus den 80er und 90er Jahren aus, also bei Fahrzeugen, die gerade in den Oldtimer-Status hineingewachsen sind. Während es vorher noch kein echtes Bewusstsein für klassische Fahrzeuge gab und ältere Autos einfach Gebrauchtwagen waren, änderte sich die Einstellung zu den Klassikern speziell in den 80ern deutlich. Seltene Fahrzeuge, beliebte Sportwagen und Prestigeobjekte wurden gepflegt und teils sogar schon restauriert, wenn sie älter waren. Aus dieser Zeit lassen sich also durchaus noch sehr gut erhaltene Originale auftreiben.

Doch aus der Zeit vor den 80ern wird man heute fast ausschließlich mehr oder weniger gut restaurierte Fahrzeuge finden – wobei die Qualität der Restaurierung ganz entscheidend für den Wert des Fahrzeugs ist. Da sollte man zuerst einmal den Zeitpunkt der Restaurierung abfragen. Natürlich gab

Natürlich erzeugt ein Verbrennungsmotor klimaschädliche Abgase. Aber soll man deshalb ein Fahrzeugtechnisches Kulturgut, ein Stück schöner Zeitgeschichte verschrotten? Das wäre genauso, als wenn man ein Schloss aus dem 16. Jahrhundert abreißen würde, weil es nicht mehr zeitgemäß zu heizen ist. Damit ein Schloss nicht verfällt, muss es gepflegt und beheizt werden. Damit ein klassisches Fahrzeug keine Standardschäden bekommt, muss es immer mal wieder bewegt werden. Natürlich darf man sich fragen, ob der Enthusiasmus in Zeiten von E-Mobilität und autonomem Fahren erhalten bleibt. Briefmarkensammlungen sind heute schließlich auch kaum noch etwas wert. Aber Oldtimer sind etwas anderes: Was macht man mit einer Briefmarkensammlung außer anschauen? Ähnlich ist es bei teuren Kunstwerken oder wertvollen, mechanischen Uhren. Was soll man mit einer sehr teuren Flasche Malt Whiskey machen? Wenn man sie austrinkt, ist sie nichts mehr wert. Ganz anders bei klassischen Fahrzeugen. Sie bieten neben bezaubernder Optik und hinreißender Technik noch etwas ganz Wesentliches: Fahrspaß und Abenteuer auf kleinen oder großen Reisen.

LEIDENSCHAFT UND INVESTMENT

Augenschmaus: Die lange Motorhaube eines Morgen +8 und die sympathischen Gesichter des Triumph TR 5.



es schon in den 80er und 90er Jahren sehr gute Restaurierungen, aber generell muss man feststellen, dass die Qualität der Restaurierungen im Laufe der Zeit deutlich zugelegt hat. Das liegt zum einen an besseren Materialien, neuen Technologien, mehr und besser nachgefertigten Ersatzteilen und der größeren Erfahrung der Restaurateure, zum anderen aber auch am höheren Anspruch der Kunden. Wer heute ein klassisches Fahrzeug in Originalspezifikation restauriert oder restaurieren lässt, will meist ein hohes Maß an Perfektion – technisch wie optisch. Eine „bella macchina“ soll ja auch wirklich „bella“ sein. Deshalb sehen manchmal sogar heutige Neuwagen gegenüber einem perfekt restaurierten Klassiker ziemlich blass aus. Wer sich also einen perfekt restaurierten Klassiker leisten kann, der soll das tun. Man wird damit am meisten Spaß und am wenigsten Ärger haben.

Viel schwieriger wird die Beurteilung bei Restaurierungen, bei denen nicht die höchsten Maßstäbe angesetzt wurden. Wenn ein Wagen nur mal eben als „Verkaufsdusche“ neu lackiert wurde und untendrunter der Rost und der Schmutz klebt, lassen Sie die Finger weg. Der Verkäufer will nur seinen Reibach machen. Aber zwischen dieser Variante und absoluter Perfektion gibt es natürlich viele Schattierungen. Sicher ist ein renommierter Restaurationsbetrieb immer ein guter Indikator für die Qualität, denn diese Werkstätten haben ja einen Ruf zu verlieren. Außerdem werden sie eine gute Foto-

Dokumentation von allen Arbeitsschritten machen – und sie stellen Rechnungen aus, in denen alle Arbeiten präzise aufgelistet sind. Schwieriger wird es bei Fahrzeugen, die von unbekanntem Werkstätten oder vom Vorbesitzer komplett selbst restauriert wurden oder bei denen er verschiedene Arbeiten in Eigenregie vergeben hat. Da bleibt einem nichts anderes als jedes Detail selbst zu überprüfen. Und dazu braucht man nicht nur die technische Erfahrung, sondern auch profunde Kenntnisse über Historie und Originalität des Fahrzeugs. Wer das alles nicht hat, sollte unbedingt einen Spezialisten und Kenner des Wunschfahrzeugs zur Begutachtung mitnehmen.

Eines lässt sich generell sagen: Wenn man bei der Prüfung eines Klassikers auf Anhieb eine oder mehrere Schwachstellen entdeckt, auf die die Verkäufer nicht explizit hingewiesen hat, dann werden sicher noch mehr anfangs verdeckte Schwachstellen auftauchen – Finger weg. Bei restaurierten Fahrzeugen muss man eine möglichst präzise Dokumentation einfordern – Fotos von allen Arbeitsschritten und Rechnungen von Ersatzteilen und Auftragsarbeiten. Je vertrauenerweckender die Dokumentation, desto besser. Wer ein bisschen Erfahrung zu klassischen Fahrzeugen mitbringt, sieht meist schon in den ersten Minuten, ob es sich um ein gutes Exemplar handelt: Lackierung, Chrom, Spaltmaße, Innenausstattung, Armaturenbrett und vor allem ein Blick Motorraum zeigen meist auf Anhieb,



ob bei der Restaurierung höchste Maßstäbe angelegt wurden oder nicht. Natürlich verbindet das nicht von einer genauen Prüfung des Unterbodens und aller Bleche auf eventuelle Unfallschäden.

Ganz anders stellt sich die Sache dar, wenn man von vorneherein ein Restaurationsobjekt sucht. Diese Fragen muss man sich dabei zuerst stellen: Wo hört Patina auf, und wo fängt Gammel an? Wie tief will ich in eine Restaurierung einsteigen – komplett oder nur teilweise? Ist das Fahrzeug noch einigermaßen original, hatte es Unfälle, fehlen Teile, gab es untaugliche Restaurierungsversuche? Ein Magnet zur Prüfung der Lack- bzw. Spachteldicke verrät viel. Generell gilt: Besser ein in Ehren vergammeltes, aber noch originales und unverbasteltes Exemplar als ein Objekt, das schon jämmerliche Restaurierungsversuche überstehen musste. Verpfuschte Schweißnähte, falsch eingesetzte Bleche oder zentimeterdicke Spachtel sind bei einer Restaurierung schwerer und kostspieliger wieder zu entfernen oder zu korrigieren als Beulen oder Roststellen in einem Originalblech. Generell gilt: Teuer bei einer Restaurierung ist zuerst einmal alles, was mit Karosserie, Blech, Lackierung und Chrom zu tun hat. Hier kann man leicht zehntausende von Euros lassen, die Arbeiten sind aufwändig und langwierig, wenn sie perfekt gemacht sein sollen. Man braucht dafür echte Spezialisten – begnadete und gründliche Karosseriebauer, Metallschleifer und Lackierer, die meist nicht

so leicht zu finden sind.

Nicht, dass die Technik nicht auch anspruchsvoll wäre, aber hier lassen sich häufig passende Ersatz- oder Nachrüstteile, manchmal auch von anderen Fahrzeugmarken finden. Viele englische Fahrzeuge (zum Beispiel die diversen Jaguars) hatten Gleichteile, genauso viele italienische (Alfa, Lancia, Lamborghini). Überhaupt findet man für englische Fahrzeuge nahezu alle Ersatzteile zu rasonablen Preisen, denn der Oldtimer Enthusiasmus ist in England stark ausgeprägt und viele Teile werden heute in Fernost nachgefertigt. Auch für deutsche Klassiker wird viel getan, meist auch von den Klassik-Abteilungen der Hersteller wie Mercedes oder Porsche, allerdings generell zu sehr saftigen Preisen. Viel schwieriger wird es bei italienischen Oldtimern – Hersteller wie Alfa, Maserati oder Lancia kümmern sich fast gar nicht um die Ersatzteilversorgung ihrer Klassiker. Bleche sind – außer wenige Nachfertigungen – nicht zu bekommen. Für Achsen, Motor, Getriebe, Kupplung und Bremsen gibt es jedoch meist diverse Ersatzteilanbieter und Experten, manchmal tut es für eine Reparatur auch eine normale, gute Autowerkstatt.

Verhältnis von Fahrzeugwert zu Restaurierungskosten

Fahrzeuge mit einem Wert von über € 500.000 werden meist nur noch sehr wenig gefahren und häufig auf dem geschlossenen Hänger wie ein Schmuckstück von ei-

LEIDENSCHAFT UND INVESTMENT



Die Fahrerinnen und Fahrer von klassischen Fahrzeugen sind gesellige Leute und ganz überwiegend liebevoll-verrückte Menschen. Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit - Uli Stanciu (rechts unten).

nem Prestige-Event zum anderen bewegt. In diesen Sphären ist ein Wertzuwachs wahrscheinlich, denn sonst wären die Preise nicht jetzt schon so hoch. Allerdings gibt es auch einzelne Beispiele, bei denen die Preise bestimmter Fahrzeugtypen wieder eingebrochen sind. Wer sich ein solches Objekt leisten kann, wird auch weniger über Unterhaltskosten oder Restaurierung nachdenken müssen. Diese Kosten verschwinden meist schon nach wenigen Jahren in der Preissteigerung. Hier ist das Verhältnis von Fahrzeugwert zu Restaurierungskosten generell ziemlich günstig. Denn die professionelle Restaurierung einer Karosserie würde bei einer vergleichsweise günstigen Oldie-Limousine - nehmen wir als Beispiel einen BMW-Barockengel - vermutlich gleich viel kosten wie bei einem seltenen und begehrten BMW 507, nämlich mehr als 1000 Stunden Arbeit. Bei der Limousine würde sich diese Investition unter den Gesichtspunkten einer profitablen Anlage niemals rechnen, beim wesentlich teureren Cabrio fallen dieselben Kosten beim mindestens zehnfachen Gesamtwert viel weniger ins Gewicht. Ähnlich liegt die Sache zum Beispiel beim Vergleich zwischen einer Jaguar Limousine wie dem XJ 12 oder 420 G und einem sportlichen XK oder E-Type. Man muss also bei einem Restaurierungsobjekt genau überlegen, ob sich die Investition einer Restaurierung für diese Preiskategorie überhaupt lohnt.

Etwas diffiziler wird die Sache in der Kategorie zwischen € 100.000.- und € 500.000.- also zum Beispiel einem Maserati Ghibli, einem Jaguar E-Type oder einem Alfa 2600

Spider. Hier muss man beim Kauf den Zustand des Fahrzeugs noch genauer prüfen. Denn selbst wenn man einen „Schrott“ für vergleichsweise wenig Geld bekommen sollte - also beispielsweise ein E-Type Restaurierungsobjekt für etwa 60.000 Euro, dann muss man sofort kalkulieren, dass die komplette und perfekte Restaurierung eines solchen Fahrzeugs irgendwo zwischen 100.000 und 150.000 Euro verschlingen wird, überwiegend abhängig von der Qualität der Karosserie, von eventuell fehlenden Teilen und davon, inwieweit man Eigenleistung einbringen kann. Generell gehe ich in diesem Fall davon aus, dass Motor und die übrige Technik komplett überholt werden müssen.

In der Preiskategorie bis 100.000 Euro (besonders unter 50.000 Euro) wird das Verhältnis zwischen Restaurierungsaufwand und späterem Wert des Fahrzeugs immer unausgewogener. In die Restaurierung einer wunderschönen Jaguar Limousine, in kleine, urige Sportwagen wie MG B, Triumph TR 6 oder Austin Healey Sprite, genauso wie in sympathische, ehemalige Alltagsautos wie VW Käfer oder Fiat 500 kann man problemlos mehrere zehntausend Euro investieren. Eine gute Innenausstattung kostet bei einem VW Käfer oder MG B auch nicht weniger als bei einem E-Type, nur dass der Gesamtwert des Fahrzeugs am Ende stark unterschiedlich ist. Das muss man immer im Auge behalten. Man wird daher später kaum den Preis erzielen, den man hineinsteckt hat - außer man wartet mehr als 20 Jahre. In dieser Kategorie spielt also die Liebhaberei eine noch größere Rolle. Für ein Investment taugen diese Fahrzeuge eher nicht.

Historie und Dokumentation

Ein wesentlicher Punkt für den Wert eines klassischen Fahrzeugs ist seine Geschichte. Je mehr Sie darüber erfahren, desto besser. Erst mit möglichst vielen Informationen aus seinem langen Autoleben bekommt das Fahrzeug eine Art Seele: Wann und wohin wurde das Fahrzeug vom Werk ausgeliefert? In welcher Farbe, welcher Spezifikation? Welche Dokumente gibt es von dem Wagen - Kaufvertrag, Service-Nachweise, Bedienungsanleitung, vor allem auch Fotos aus früheren Zeiten. Alles, was



man da noch auftreiben kann, steigert den Wert. Wie viele Vorbesitzer gab es, wer waren sie? Es ist sehr wichtig den Verkäufer des Oldies nach alledem zu befragen. Alle Informationen sind wichtig und sollten gut dokumentiert werden. Um die Historie eines Wagens nachzuvollziehen, ist es natürlich am besten, man findet alle Vorbesitzer (sofern sie noch leben) und macht möglichst ausführliche Interviews mit ihnen. Prominente Vorbesitzer erhöhen den Wert noch. Das bedeutet natürlich oft hohen Rechercheaufwand, Fingerspitzengefühl, manchmal auch hartnäckiges Nachfragen bei Behörden. Bei unserem silbernen, inzwischen 60 Jahre alten Alfa 2600 Spider hatten wir das große Glück den Erstbesitzer in der Nähe von Mailand zu finden, der sogar noch Fotos aus der damaligen Zeit hatte (siehe Artikel in Oldtimer Markt 8/2018). Wir durften ihn besuchen, konnten eine gemeinsame Autofahrt mit ihm unternehmen, natürlich seine Story aufzeichnen und Fotos mit ihm machen. Es wurde sogar eine Freundschaft daraus.

Der vierte Vorbesitzer unseres silbernen Alfas war eine Firma, die - wie wir nach intensiver Recherche erfuhren - einem sehr bekannten Menschen gehörte, dem späteren italienischen Ministerpräsidenten Silvio Berlusconi. Wir stellen uns allerdings immer wieder die Frage, ob wir darauf wirklich stolz sein sollten: Freunde fragten uns spöttisch, ob wir da ein Bunga-Bunga-Auto hätten. Der Wagen wurde von Berlusconi persönlich jedoch kaum genutzt, sondern vielmehr seinem Cousin, der nicht nur Geschäftsführer der „Fininvest“ war, sondern

auch Präsident des Fußballclubs AC Milan. Wir konnten auch mit ihm ausführlich sprechen und erfahren, dass er den Wagen nach sieben Jahren schließlich verkaufte, zuerst weil neue Reifen in der 400er Dimension kaum noch aufzutreiben waren und auch weil er sich einmal beim Schließen des Verdecks den Daumen ganz schlimm eingeklemmt hatte. Eine Kleinigkeit, sicher, aber auch ein interessantes Detail.

Einen solchen Glücksfall, nahezu alle Vorbesitzer noch zu finden, wird man natürlich nur selten vorfinden, aber ein Versuch lohnt sich immer. Bei unserem zweiten Alfa fanden wir den Erstbesitzer in der Schweiz auch, aber er konnte sich trotz intensiver Nachfrage an kaum etwas erinnern. Er war sehr alt und es war einfach zu lange her. Manchmal verliert sich auch die Spur in die Vergangenheit eines Autos, vor allem bei Importwagen, bei denen Dokumente im Ursprungsland nicht mehr existieren. Welchen Wert eine komplette und perfekte Dokumentation nicht nur der Restaurierung, sondern auch der Geschichte des Fahrzeugs haben kann, zeigte sich, als wir dem Gutachter unseres ersten Alfa Romeo 2600 Spider Touring die 140seitige Dokumentation mit Interviews aller noch lebenden Vorbesitzer und mit hunderten von Fotos und detaillierten Beschreibungen der Restaurierung vorlegten. Der Kommentar des Gutachters: „Allein diese Dokumentation ist 50.000.- Euro wert“. Klar, dass eine solche Dokumentation sehr viel Arbeit und Aufwand kostet. Aber damit kann der Käufer sicher sein, dass er ein ordentliches Fahrzeug erwirbt.



