
110 Jahre Alfa Romeo (6): Rückkehr auf die Rennstrecke

Der 24. Juni ist für Alfa Romeo ein historisches Datum: An jenem Tag vor 110 Jahren wurde die Biscione – wie die Traditionsmarke in Italien in Anlehnung an die Schlange im Logo genannt wird – gegründet. Mit der „Storie Alfa Romeo“ wird jetzt im Internet auf die über 100-jährige Geschichte zurückgeblickt. Dabei werden nicht nur die bekanntesten Modelle der Marke anhand von Archivaufnahmen aus dem Museo Storico, dem Werksmuseum von Alfa Romeo, im Mailänder Vorort Arese, vorgestellt. Der Blick gilt auch der Geschichte und gesellschaftlichen Entwicklung Italiens.

Alfa Romeo hatte 1950 und 1951 die ersten beiden Formel-1-Weltmeisterschaften für sich entschieden und sich dann aus der Königsklasse zurückgezogen, um sich ausschließlich auf den Bau von Sportwagen zu konzentrieren. 1964 entschied Giuseppe Luraghi – zu jener Zeit Präsident von Alfa Romeo – die offizielle Rückkehr der Marke in den Motorsport. Um keine Zeit mit dem Aufbau eines eigenen Werksteams zu verlieren, erwarb Luraghi Autodelta. Die ursprünglich in Udine im Nordosten von Italien beheimatete Firma war bereits Partner von Alfa Romeo bei der Produktion des Modells TZ. Zusammen mit Autodelta kehrte Carlo Chiti, der bereits von 1952 bis 1957 für Alfa Romeo gearbeitet hatte, zur Marke zurück und übernahm die Leitung des offiziellen Teams.

Luraghi beauftragte Chitis Mannschaft mit der Entwicklung eines Rennwagens, der in zwei zu dieser Zeit äußerst populären Kategorien – der Sportwagen-Weltmeisterschaft und Bergrennen – um Erfolge und Medienaufmerksamkeit fahren sollte. Noch 1964 begannen die Arbeiten am Projekt Tipo 33. Mitte der 1960er-Jahre verlegte Autodelta den Firmensitz von Udine nach Settimo Milanese in der Nähe von Mailand. Damit reduzierte sich die Distanz zum Alfa-Romeo-Werk in Portello, vor allem aber zur Teststrecke in Balocco an der Autobahn zwischen Mailand und Turin.

Alfa Romeo konstruierte zunächst den tragenden Rahmen für den Tipo 33, das erste Exemplar wurde 1965 an Autodelta geliefert. Der Rahmen bestand aus drei H-förmig miteinander verschweißten Röhren aus einer Aluminiumlegierung. Die Kraftstofftanks waren in die seitlichen Hohlräume integriert. Ein aus Magnesium gefertigter Hilfsrahmen vorn nahm die Vorderradaufhängungen, die Kühler, die Lenkung und die Pedale auf. Motor und Getriebe waren in Längsrichtung hinter dem zweisitzigen Cockpit montiert. Die Karosserie bestand aus Glasfaser, um das Fahrzeuggewicht auf 600 Kilogramm zu bringen – das vom Reglement geforderte Mindestgewicht. Auch beim Tipo 33 war Leichtbau die Prämisse der Marke.

Der Stradale blieb selten und teuer

Fast zwei Jahre vergingen, bis der Tipo 33 fertig war. Für die ersten Testfahrten installierten die Techniker den 1,6-Liter-Vierzylindermotor des GT-Sportwagens TZ2. Parallel dazu wurde ein völlig neues Triebwerk entwickelt. Mit acht Zylindern in V-Form und einem Hubraum von zwei Litern leistete es anfangs 230 PS (169 kW). Die erste Version des Tipo 33 erhielt den Spitznamen „Periscopica“, weil der über den Überrollbügel hinausragende Lufteinlass des Motors an das Periskop eines U-Boots erinnerte. Die Premiere fand am 12. März 1967 bei einem Bergrennen im belgischen Fléron bei Lüttich statt. Pilot war der Cheftestfahrer von Autodelta, Teodoro Zeccoli – und holte gleich den ersten Sieg für den Tipo 33. Seine Erfolgsgeschichte gipfelte im Gewinn der Marken-Weltmeisterschaften 1975 und 1977.

Die Siege des Tipo 33 ermunterten Alfa Romeo, eine Straßenvariante zu entwickeln. Die Aufgabe, den sportlichen Charakter des Rennwagens auf den „Stradale“ zu übertragen, wurde Franco Scaglione anvertraut. Er hatte zunächst für Pinin Farina gearbeitet, dann bei

Bertone und war später freiberuflich tätig. Scaglione entwarf am Ende ein außergewöhnliches Auto. Die Motorabdeckung des Tipo 33 Stradale ließ sich als Ganzes öffnen, um den Zugang zu den mechanischen Komponenten zu erleichtern. Zum ersten Mal hatte ein straßenzugelassenes Auto vorn angeschlagene Flügeltüren. Sie sahen nicht nur spektakulär aus, sie erleichterten auch das Einsteigen in das weniger als einen Meter hohe Fahrzeug. Hauptunterschiede zum Rennwagen waren die Verlängerung des Radstands um zehn Zentimeter und die Verwendung von Stahl anstelle von Aluminium für den H-förmigen Rahmen.

Der Motor des Tipo 33 Stradale war identisch mit der Rennversion. Er bestand nahezu vollständig aus Aluminium- und Magnesiumlegierungen. Beide Zylinderbänke waren mit zwei oberliegenden Nockenwellen sowie zwei Ventilen und zwei Zündkerzen pro Zylinder ausgerüstet. Die Höchstgeschwindigkeit betrug 260 km/h. Den Sprint von null auf 100 km/h erledigte der Tipo 33 Stradale in 5,5 Sekunden.

Einem breiten Publikum stellte Alfa Romeo den Tipo 33 Stradale auf dem Turiner Autosalon 1967 vor. Einem kleinen exklusiven Kreis war das Auto kurz vorher im Rahmen des Großen Preis von Italien am 10. September 1967 auf der Rennstrecke von Monza präsentiert worden. Beim Marktstart war der Tipo 33 Stradale der teuerste Sportwagen. Er kostete damals fast 10 Millionen italienische Lire, die wichtigsten Konkurrenten dagegen nur sechs bis sieben Millionen. Nur zwölf Exemplare mit der von Scaglione entworfenen Karosserie wurden gebaut.

Ein Auto für die Expo

Die Mechanik des Tipo 33 Stradale nutzte Alfa Romeo für das Konzeptfahrzeug Carabo, das auf dem Pariser Autosalon 1968 ausgestellt wurde. Die geschwungenen Linien verschwanden zugunsten einer scharfkantig Formgebung, von der Keilform bis zu den Scherentüren. Der Name war vom Goldlaufkäfer (*Carabus auratus*) inspiriert, denn das Showcar war in einem schillernden Grün mit orangefarbenen Details lackiert.

Ein Jahr zuvor hatte Alfa Romeo für die Weltausstellung im kanadischen Montreal den Auftrag bekommen, ein Fahrzeug stellvertretend für „Das höchste Streben des modernen Menschen im Bereich Automobil“ zu schaffen. Das von Bertone mitgestaltete Konzeptfahrzeug stieß auf so viel Begeisterung, dass es zu einem Straßenfahrzeug weiter entwickelt wurde, das 1970 auf dem Genfer Autosalon seine Premiere feierte. Im Gegensatz zum Konzeptfahrzeug der Expo wurde der fertige Alfa Romeo Montreal von einem V8-Motor angetrieben, der ebenfalls auf dem Triebwerk des Tipo 33 Stradale basierte. Im Sinne höherer Alltagstauglichkeit waren der Hubraum auf 2,6 Liter erhöht und die Leistung auf 200 PS (147 kW) gesenkt worden. Die Scheinwerfer versteckten sich bei Nicht-Gebrauch zum Teil hinter Lamellen-Lidern. Bis 1977 entstanden knapp 400 Exemplare. (ampnet/jri)

Bilder zum Artikel



Alfa Romeo Tipo 33 Stradale.

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA



Alfa Romeo Tipo 33 Stradale.

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA



Image not readable or empty
/usr/www/users/autofu/media/images/ital/20100903_012507.jpg

Alfa Tipo 33 Stradale

Foto: Auto-Medienportal.Net/Alfa Romeo



Alfa Romeo Tipo 33 Coupé Stradale (1967).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Alfa Romeo



Alfa Romeo Tipo 33 Stradale.

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA



Der Alfa Romeo Tipo 33 wurde bei Autodelta montiert (1968).

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA



Alfa Romeo Tipo 33 Stradale (1967) und Carabo (1968).

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA



Alfa Romeo Carabo (1968).

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA



Alfa Romeo Carabo (1968).

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA



Alfa Romeo Montreal (1970).

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA



Konzeptfahrzeug von Alfa Romeo für die Weltausstellung 1967 in Montreal.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Alfa Romeo



Alfa Romeo Montreal (1970–1977).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Alfa Romeo



Alfa Romeo Montreal (1970–1977).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Alfa Romeo