
110 Jahre Alfa Romeo (3): Die drei großen F

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 Werkmuseum von Alfa Romeo, im Mailänder Vorort Arese, vorgestellt. Der Blick gilt auch der Geschichte und gesellschaftlichen Entwicklung Italiens.

110 Jahre Alfa Romeo und 70 Jahre Formel 1: Gleich das allererste Rennen der neuen Motorsport-Ära am 13. Mai 1950 endete mit einem Sieg der Marke. Die Ursprünge des damaligen Rennwagens mit der Modellbezeichnung Tipo 158 gehen auf das Jahr 1938 zurück. Der Acht-Zylinder-Reihenmotor entsprach mit einem Hubraum von 1,5 Litern dem zu dieser Zeit aktuellen Reglement für Große Preise (Grand Prix), dem Vorläufer der Formel 1. Der Motor und auch das Fahrzeug selbst waren aber deutlich kleiner als die berühmten Vorgänger P2 und P3. Der Tipo 158 erhielt deswegen den Spitznamen „Alfetta“, kleiner Alfa Romeo.

Durch die Verwendung von Leichtmetallen – die Magnesium-Aluminium-Legierung Elektron für den Block, Nickel-Chrom-Stahl für die Kurbelwelle – reduzierte sich das Motorgewicht des Tipo auf 165 Kilogramm. Eine weitere Besonderheit war die Transaxle-Bauweise. Das Getriebe bildete nicht wie gewöhnlich eine Einheit mit dem Motor, sondern war zu einer Einheit mit dem Hinterachsdifferenzial kombiniert. Diese Konstruktion beansprucht weniger Platz und sorgt für eine optimale Gewichtsverteilung zwischen beiden Achsen.

Einige Tipo 158 wurden versteckt

Bei der Rennpremiere im Jahr 1938 leistete der von einem Kompressor aufgeladene 1,5-Liter-Motor 185 PS (136 kW). Der Zweite Weltkrieg stoppte die Entwicklung des Tipo 158. Die technischen Lösungen des Grand-Prix-Rennwagens waren jedoch so fortschrittlich gewesen, dass sie auch in der Nachkriegszeit noch erfolgreich waren. Die Alfa-Romeo-Rennwagen aus den Jahren direkt vor und direkt nach dem Zweiten Weltkrieg waren nicht nur ähnlich – sie waren sogar identisch. Dahinter steckt eine besondere Geschichte.

1943 war die norditalienische Industriestadt Mailand von deutschen Truppen besetzt, Verhaftungen nahmen von Tag zu Tag zu. Im Alfa-Romeo-Werk Portello vor den Toren Mailands stand eine kleine Anzahl von Tipo 158, die jederzeit als Kriegsbeute hätten enden können. Ingenieure und Mitarbeiter der Rennabteilung verladen die Grand-Prix-Rennwagen daher auf Lastwagen, um sie in verschiedene Verstecke in der Nähe von Abbiategrosso, rund 20 Kilometer westlich von Mailand, zu transportieren. Eine Handvoll leidenschaftlicher Alfa-Romeo-Anhänger meldete sich freiwillig und half mit. Zu ihnen zählte auch Rennboot-Champion Achille Castoldi, der 1940 mit einem Tipo-158-Motor in seinem Boot einen Geschwindigkeitsweltrekord aufgestellt hat.

Aber gerade als der Konvoi sich in Bewegung setzen wollte, erschien eine Patrouille der Wehrmacht in Portello. Alfa Testfahrer Pietro Bonini, von Schweizer Nationalität und nach einigen Jahren in Berlin perfekt Deutsch sprechend, stellte sich den Soldaten in den Weg und präsentierte eine Transporterlaubnis. Der Konvoi durfte passieren. Die Tipo 158 wurden in verschiedene Garagen und Schuppen gebracht, hinter falschen Mauern oder Haufen von Baumstämmen versteckt.

Zwei Kilogramm pro PS

Kurz nach Kriegsende wurden die Tipo 158 zurück nach Portello gebracht und auf die Rückkehr in den Rennsport vorbereitet. 1947 und 1948 gewann Nino Farina mit Alfa den Großen Preis der Nationen in Genf/Schweiz, Teamkollege Achille Varzi den Großen Preis von Turin/Italien und Carlo Felice Tossi den Großen Preis von Mailand/Italien. Der Tipo 158 war weiterhin siegfähig. Mit einem zweistufigen Kompressor erreichte die Alfetta 275 PS (202 kW), bis 1950 stieg die Leistung auf 350 PS (257 kW) bei 8600 Touren. Das Leistungsgewicht des Tipo 158 betrug in diesem Jahr nur zwei Kilogramm pro PS – ein Wert, der heute einem Supersportwagen entsprechen würde.

Beim Großen Preis von Großbritannien in Silverstone 1950, dem ersten von acht Rennen der neuen Formel-1-Weltmeisterschaft nahmen die Tipo 158 die ersten vier Plätze in der Startaufstellung ein. Giuseppe „Nino“ Farina eroberte die Pole-Position, die schnellste Runde und den Sieg. Zweiter wurde Luigi Fagioli und Dritter Reg Parnell. Das erste Formel-1-Podium der Geschichte war fest in der Hand von Alfa Romeo.

Das Trio Farina, Fangio und Fagioli wurde als „Team der großen drei F“ berühmt. Die drei Asse gewannen in der Saison 1950 alle Grand-Prix-Rennen, an denen sie teilnahmen. Sie standen zwölfmal auf dem Podium und erzielten fünfmal die schnellste Rennrunde. Giuseppe Busso, Designer bei Alfa Romeo und Mitarbeiter von Chefkonstrukteur Gioacchino Colombo, sagte später: „Unser größtes Problem war die Entscheidung, welcher der drei Fahrer ein bestimmtes Rennen gewinnen sollte.“

Nach zwei WM-Titeln der Rückzug

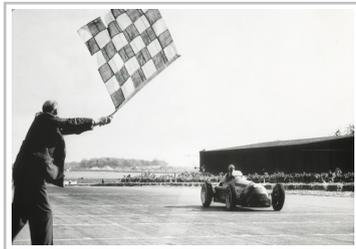
Am 3. September 1950 setzte Alfa Romeo beim Großen Preis von Monza/Italien zum ersten Mal den Tipo 159 ein. Eigentlich für die Weltmeisterschaft des folgenden Jahres entwickelt, feierte die nächste Generation der Alfetta ihr Debüt mit einem Sieg. Mit diesem Erfolg krönte sich Nino Farina endgültig zum ersten Formel-1-Weltmeister der Geschichte.

Im Jahr darauf entschied sich das Duell um die Weltmeisterschaft zwischen Alfa Romeo und Ferrari erst im letzten Rennen. Nach nunmehr 17 Jahren erreichte der Motor der Alfetta langsam das Ende seines Entwicklungspotenzials. Aber im Verlauf des Jahres gelang es den Technikern erneut, zusätzliche Leistung zu generieren und die Grenze von 450 PS (331 kW) zu knacken. Das reichte für vier Grand-Prix-Siege in acht Rennen, elf Podestplätzen und die schnellste Runde in allen sieben Rennen, an denen Alfa Romeo teilnahm. Titelverteidiger Farina gewann in Belgien. Aber mit Siegen in der Schweiz, in Frankreich – wo er sich das Auto mit Luigi Fagioli teilte – und Spanien sicherte sich jetzt Teamkollege Juan Manuel Fangio den Weltmeistertitel.

Die „Drei großen F“ und ihre Siege wurden zum Mythos und ihre Geschichte in „L’Ultimo Incontro“ zum Spielfilm. Gedreht wurde auf den Formel-1-Rennstrecken und in den Büros der Alfa-Rennabteilung. Der Schriftsteller Alberto Moravia arbeitete am Drehbuch mit. Die Hauptrollen spielten Amedeo Nazzari und Alida Valli, zwei Kinostars jener Ära.

Der Film feierte am 24. Oktober 1951 Premiere. Vier Tage später fuhr Juan Manuel Fangio im Tipo 159 mit dem Sieg beim Großen Preis von Spanien zum Titel. Damit hatte Alfa Romeo die ersten beiden Formel-1-Weltmeisterschaften in der Geschichte des Motorsports gewonnen. Ungeschlagen zog sich die Marke aus der Formel 1 zurück und konzentrierte sich stattdessen voll auf die Herstellung von Sportwagen. Erst 2018 kehrte die Marke mit dem Team Sauber in die Königsklasse des Motorsports zurück und firmiert seit diesem Jahr als Team Alfa Romeo Racing Orlen. (ampnet/jri)

Bilder zum Artikel



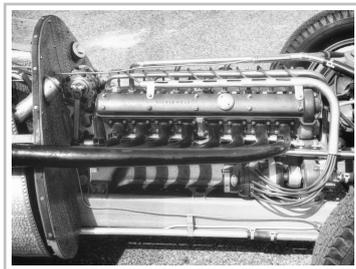
Giuseppe „Nino“ Farina gewinnt 1950 in Silverstone im Alfa Romeo Tipo 158 das erste Formel-1-Rennen überhaupt.

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA



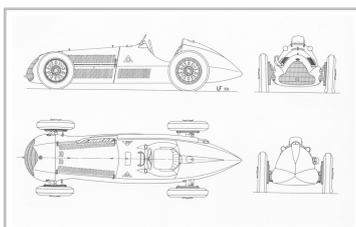
Giuseppe „Nino“ Farina gewinnt 1950 in Silverstone im Alfa Romeo Tipo 158 das erste Formel-1-Rennen überhaupt.

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA



Motor des Alfa Romeo Tipo 158 (1938).

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA



Alfa Romeo Tipo 158 (1939).

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA



Alfa Romeo Tipo 158 („Alfetta“) beim Grand Prix von Spa (1947).

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA



Juan Manuel Fangio im Alfa Romeo Tipo 159 beim Grand Prix in Bern (1951).

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA



Juan Manuel Fangio im Alfa Romeo Tipo 159 beim Großen Preis von Spanien (1951).

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA
