

Motor Klassik Kauf-Ratgeber



Deutschland 9,90 € Österreich 10,90 € | Schweiz 15,90 sfr | BeNeLux 11,50 € | Italien 12,50 € | Spanien 12,50 €

Deutschland 9,90 € Österreich 10,90 € | Schweiz 15,90 sfr | BeNeLux 11,50 € | Italien 12,50 € | Spanien 12,50 €



Individualisten unter sich.

Mercedes-Benz Classic verbindet alle, die ihre Leidenschaft für den Stern leben. Sei ein Teil davon:
www.mercedes-benz.com/classic

  MercedesBenzMuseum



Mercedes-Benz



Glück ist eine leere, kurvenreiche Landstraße und eines dieser drei Sportgeräte: Alpine, Stratos und Neunelf



Fahren mit Leidenschaft

Sportwagen sind keine Transportmittel, sondern Genussmittel – weshalb Sie unbedingt einen besitzen und das Leben damit genießen sollten. Wir helfen Ihnen bei Auswahl und Kauf.

IMPRESSUM

Chefredakteur Hans-Jörg Götzl

Geschäftsführender Redakteur

Geschäftsbereich Mobilität Michael Heinz

Content Delivery Management Leitung: Thomas Fischer.
Alicia Hägele, Rainer Herrmann (Foto-Archiv), Jonas Greiner (Multimedia), Johannes Holzwarth, Michael Rommel (Text-Archiv)

Redaktion Tobias Beyl, Alf Cremers, Daniel Endreß, Klaus Finkenburg, Michael Harnischfeger, Franz-Peter Hudek, Dirk Johae, Kai Klauder, Paul Krüger, Peter Michaely, Frank Mühlring, Michael Orth, Michael Schröder, Bernd Woytal

Grafik Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Raoul Rainer

Schlussredaktion Schlussredaktion.de

Fotografen Dino Eisele, Andreas Erber, fact, Kasper Fuglsang, Rossen Gargolov, Achim Hartmann, Thomas Dirk Heere, Frank Herzog, Beate Jeske, Uli Jooß, Jörg Künstle, Wilhelm Mierendorf, Hardy Mutschler, Ingolf Pompe, Arturo Rivas, Reinhard Schmid, Hans-Dieter Seufert, Hans Peter Seufert, Michel de Vries, Ralph Wagner, Julius Weitmayer, Hersteller

Illustrationen Matthias Seeburger

Motor Klassik gehört zur auto motor und sport-Gruppe

Redaktion Motor Klassik, 70162 Stuttgart,

Tel.: 07 11/182-0, Fax: 07 11/182-11 40

E-Mail: motorklassik@motorpresse.de

Verlag Motor Presse Stuttgart

GmbH & Co. KG, 70174 Stuttgart

Geschäftsführer

Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger

Publisher Automobil/Aktive Freizeit

Stefan Karcher, Maik Müller

Anzeigenleitung Stephen Brand

Anzeigenleitung Markt Sven Damson

Verantwortlich für den Anzeigenteil Gabi Volkert

Herstellung Michael Wander (verantw.)

Repro Otterbach Medien KG GmbH & Co., Rastatt

Druck Vogel Druck und Medienservice

GmbH & Co. KG, Leibnizstr. 5, 97204 Höchberg

Vertrieb Einzelverkauf In- und Ausland

DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, 22773 Hamburg

Alle Rechte vorbehalten.

© by Motor Presse Stuttgart.

Nachdruck, Übersetzung und Auszüge nur mit Genehmigung des Verlages und voller Quellenangabe. Gerichts-

stand Stuttgart. Einzelheft EUR 9,90. Nachbestellung:

Einzelheft EUR 9,90 + EUR 2,00 Versandkosten (Inland)

Tel.: 07 11/32 06 88 88, Fax: 07 11/182-25 50

E-Mail: bestellservice@dpv.de

Postalisch: DPV GmbH, Postfach,

70138 Stuttgart

Es gibt diese lauen Sommerabende, wenn die Sonne noch hoch steht und alle Sonntagsfahrer oder Berufspendler längst zu Hause sind. Dann hole ich meinen Elfer aus der Garage und nehme Kurs auf mein liebstes Naherholungsgebiet. Es dauert rund 20 Kilometer, bis die 13 Liter Motoröl mindestens 80 Grad erreicht haben, und noch etwas länger bis zu diesem halb vergessenen Winkel der Schwäbischen Alb. Hier gibt es jede Menge Alaufstiege und -abstiege, von Spitzkehren bis zu lang gezogenen Bögen finden sich Kurven aller Radien, der Asphalt ist griffig und die Landschaft mit ihren Felsen, kargen Wiesen und dunklen Wäldern ein Traum. Sportwagen-Land.

Hier lässt sich die ganze Magie eines klassischen Sportwagens erfahren. Man spürt, wenn der Leichtmetallmotor endlich gut durchgewärmt ist und die gut geölte Maschine frei hochdreht, bei Bedarf bis in den roten Bereich, man merkt, wie auch die Federelemente auf Betriebstemperatur kommen, wie die Vorderreifen sich festkrallen und die Hinterachse aus den Ecken leicht ausschwenkt – nicht mehr als sechs bis sieben Grad Driftwinkel, hat mir einst Le-Mans-Sieger Gijs van Lennep für den Elfer beigebracht, darüber sieht nur schnell aus, ist aber langsam.

Kurve um Kurve und Kilometer um Kilometer fährt man sich wie in einen Rausch, bis irgendwann tatsächlich der Idealzustand erreicht ist und sich das Auto anfühlt wie eine Verlängerung des eigenen Körpers. Die Bewegungen der Arme und Hände am Lenkrad oder beim Gangwechsel sind fließend wie Wasser, und der berühmte Tanz auf den Pedalen ist dann genau das: ein Tanz. Intensi-

vieren lässt sich das nur noch mit einer Jahreskarte für die Nürburgring-Nordschleife oder gleich einer Rennlizenz.

Die Glücksgefühle jedenfalls, die bei dieser Art zu fahren entstehen, kann nur ein echter Sportwagen hervorrufen, und davon gibt es zum Glück eine ganze Menge. Welcher davon bei Ihnen die Endorphine zum Kochen bringt, sollten Sie indes selbst herausfinden – doch wir helfen Ihnen bei der Auswahl.

In diesem Kaufratgeber haben wir 47 Modelle versammelt, vom Alfa Giulietta Sprint über den Ferrari Testarossa bis zum VW Golf GTI. Zu jedem Modell finden Sie eine ausführliche Typenberatung mit allen Motor- und Karosserie-Varianten und Daten sowie eine detaillierte Kaufberatung mit allen Schwachstellen, dazu Adressen von Clubs, Spezialisten und Teilehändlern. Eine aktuelle Preisliste aller Modellvarianten rundet jedes Kapitel ab.

Wichtig ist am Ende, dass Sie genauso handeln wie ein alter Freund, der auf die Frage nach seinem nächsten Klassiker stets zu sagen pflegt: „Keine Kompromisse beim Material. Auf jeden Fall ein Sportwagen!“ In diesem Sinne, herzlichst Ihr

H-J. Götzl



hjgoetzl@motorpresse.de

INHALT

■ Kaufberatungen

Alfa Romeo Giulietta Sprint Italiener mit klassischen Tugenden	12
Alfa Romeo Bertone Wer Alfa sagt, muss auch Bertone sagen	14
Alfa Romeo Montreal Mit V8-Ableger aus dem Rennsport	18
Alfa Romeo 156 GTA Auf dem Weg zum begehrten Youngtimer	20
Alpine A310 Geheimtipp aus Frankreich	22
Aston Martin DBS und V8 Stilsicherer Brite mit mondänem Flair	26
Aston Martin DB7 Erschwinglich, aber teuer im Unterhalt	30
Audi Quattro Auf allen vieren zum Erfolg	32
BMW CS Sechszylinder mit Suchtpotenzial	34
BMW M1 Ein Meilenstein der BMW-Historie	38
BMW M3 (E30) Erster seiner Art – Preistendenz steigend	40
Chevrolet Corvette C5 Der Inbegriff des US-Sportwagens	42
Datsun 240/260Z Nippon-Coupé mit Seltenheitswert	46
De Tomaso Pantera Faszinierende Form, bulliger V8	48
Ferrari 365 GTB/4 Daytona Nahezu unbezahlbares Vergnügen	50
Ferrari 308, 328, Mondial Achtzylinder mit Fahrspaß-Garantie	52
Ferrari Testarossa, 512 TR, F512 M Vergleichsweise günstiger V12-Ferrari	58
Ferrari F355 Offen und geschlossen ein Genuss	60
Ford Escort RS 2000 Mk I und II Wieselflink, nicht nur auf der Rallyepiste	66
Ford Capri I bis III Drei Generationen und die Qual der Wahl	68
Jaguar XK 120 bis XK 150 Ein Sechszylinder, der Geschichte machte	74
Jaguar E-Type Von der Faszination der Form	78
Jaguar XK8 Reminiszenz an den E-Type mit V8-Power	84
Lamborghini Miura Ein kostspieliges Fest für die Sinne	88
Lamborghini Countach Wenn es richtig extrovertiert sein soll	90
Lancia Stratos Kompromisslos auf Sieg getrimmt	94
Lancia Delta HF Integrale Rallye-Ikone mit fulminanter Dynamik	96



90 Lamborghini Countach: mit Ecken und Kanten



136 Porsche 911 F: Die Elfer-Urversion ist kein billiger Spaß

47 klassische Sportwagen im Check



58 Ferrari 512 TR: die goldene Mitte der Testarossa-Familie

Ford Capri: Familientauglich und technisch simpel, ist er eine sichere Bank



68

Da schlagen Herzen höher: Bei den Sportwagenmotoren zogen die Ingenieure stets alle Register



62

Lotus Elan Die kleine, aber feine Fahrmaschine	98
Lotus Esprit 25 Varianten in rund 28 Jahren	100
Lotus Elise Von der Leichtigkeit des Fahrens	104
Maserati 3500 GT/GTI Urvater der Luxusportler mit Dreizack	106
Maserati Ghibli Einst ein Maserati-Bestseller, heute rar	110
Maserati Shamal Leistungssportler mit Detailschwächen	112
Mazda RX-7 (SA2) Japan-Exot mit Kreiskolbenmotor	114
Mercedes-Benz 300 SL (W 198 I/II) Begehrter Jahrhundert-Sportwagen	116
Mercedes-Benz 280 SLC bis 500 SLC Elegant, luxuriös und sportlich	118
Mercedes-Benz W 201-16V Limousinen mit Rennsport-Ambitionen	122
MGA Roadster von echtem Schrot und Korn	124
Opel GT Coole Form, solide Großserientechnik	126
Opel Manta A und B Längst über jeden Spott erhaben	128
Porsche 356 C Außen klassisch, innen ausgereift	134
Porsche 911 F Der Reiz der Urversion hat seinen Preis	136
Porsche 911 G Ausgewogen, alltagstauglich und robust	140
Porsche 924 bis 968 Reiz der Vielfalt, auch beim Charme	144
Volvo P 1800 Ein Schwede der milden Sorte	150
VW Scirocco I und II Wirbelwind zu erschwinglichen Preisen	152
VW Golf I GTI Drei Buchstaben, die längst Legende sind	156
Sieben Sportwagen-Exoten Für alle, die Mainstream nicht mögen	158

■ Faszination und Technik

Faszination Sportwagen Warum die Welt ohne sie ärmer wäre	6
Technik Sportwagenmotoren Auf den richtigen Antrieb kommt es an	62
Kleinanzeigen Fahrzeuge, Dienstleistungen, Zubehör: viel Spaß beim Stöbern!	86

■ Rubriken

Editorial und Impressum Über die Lust am Sportwagenfahren	3
Ausstieg Blick zurück nach vorn: Wie sieht die Sportwagen-Zukunft aus?	162



Faszination



Sportwagen kommen dem dynamischen Ideal eines straßenzugelassenen Rennwagens am nächsten, doch das ist es nicht allein: Sie bezaubern uns auch durch ihr mitunter skulpturenhaftes Design, ihre aufwendige Technik, ihren Klang und ihren Geruch. Ohne sie wäre unsere Welt weitaus ärmer.

Text Hans-Jörg Götzl
Illustrationen Matthias Seeburger

Sportwagen

Der Wettbewerb wohnt dem Menschen inne, und das wohl schon seit alters her. Man will sich mit dem anderen messen, sei es bei der Mammutjagd, dem ritterlichen Turnier oder beim simplen Ampelstart. Weshalb denn auch im folgenden Spruch viel Wahrheit liegt: „Motor racing started after the second car was built.“

Das automobiler Ideal der meisten Männer – und sehr vieler Frauen – ist daher der Sportwagen, was leider allzu oft das Leben und seine Umstände zu verhindern weiß. Hat wirklich jemals ein kleiner Junge von einem praktischen Familienkombi oder gar Van geträumt? Eher noch von einem Bulli oder Geländewagen, wobei sich auch hier der Wettbewerbsgedanke einschleicht: Der Bulli-Fahrer winkt gern von der am weitesten entfernten Scholle, während der Geländewagen voller Stolz dahin steuert, wo es keine Straßen mehr gibt.

Nun sind Bulli und Geländewagen vergleichsweise leicht zu identifizieren. Was aber definiert einen Sportwagen – abseits des üblichen Marketing-Gefasels, das schon so manche Wurstkiste zur ultimativen Rakete hochgedichtet hat? Man könnte mit der Zahl der Sitzplätze beginnen, zwei erscheinen ideal, doch das führt in die Irre: Es gab in der Historie auch ausgewachsene Viersitzer mit höchsten sportlichen Ehren.

Bestes Beispiel sind jene Bentley, die 1924 sowie von 1927 bis 1930 fünf Siege bei den 24 Stunden von Le Mans einfuhren und reglementbedingt über vier Sitze verfügten. Nach der Zieldurchfahrt packten die Bentley Boys um Woolf Barnato dann üblicherweise die Pokale ein und fuhren mit ihren 3 litre, 4.5 litre und 6.5 litre per Achse zurück nach London, um etwa im Hotel Savoy in Westminster ausgiebig zu feiern.

Damit haben wir vielleicht eine der besten Definitionen überhaupt, zumindest bis zu einer gewissen Zeit: Der ideale straßenzugelassene Sportwagen verfügt über ausreichend Langstreckenqualitäten, um per Achse zur Rennstrecke zu fahren, und über genug sportliche Voraussetzungen, um dort auch zu gewinnen.

► So will es das Reglement

Vertreter dieser Idealform finden sich vor allem in den 20er- und 30er-Jahren, dazu zählt auch der Mercedes-Benz SSK von 1929: Mit dem mächtigen 7,1-Liter-Kompressor konnte der glückliche Besitzer gleichermaßen zum Abendessen von Berlin nach Hamburg eilen oder auf dem neuen Nürburgring in der Eifel den Großen Preis von Deutschland gewinnen. Und es trägt viel zum anhaltenden Mythos der weißen Elefanten bei, dass man damit noch heute auf Landstraßen und Autobahnen sehr schnell unterwegs ist und bei Bedarf in den entsprechenden Rennklassen Gesamtsiege feiern kann.

Rennsiege indes sind vor allem vom jeweiligen Reglement abhängig, das die er-

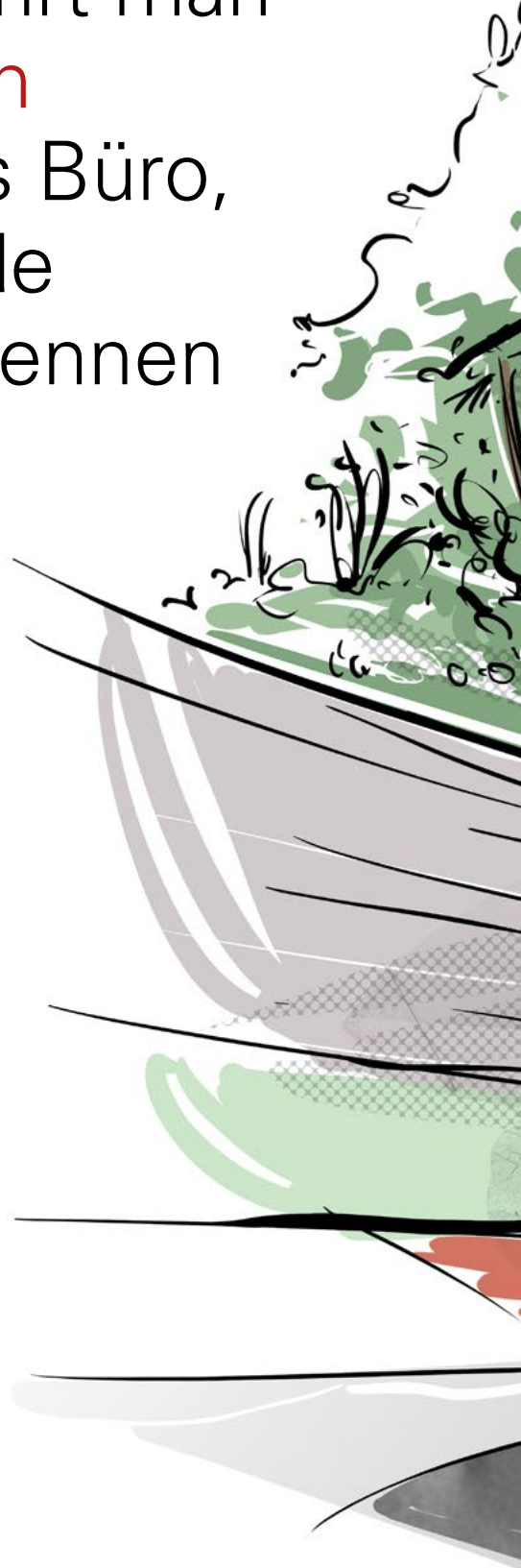
Wochentags fährt man mit dem **idealen Sportwagen** ins Büro, am Wochenende gewinnt man Rennen

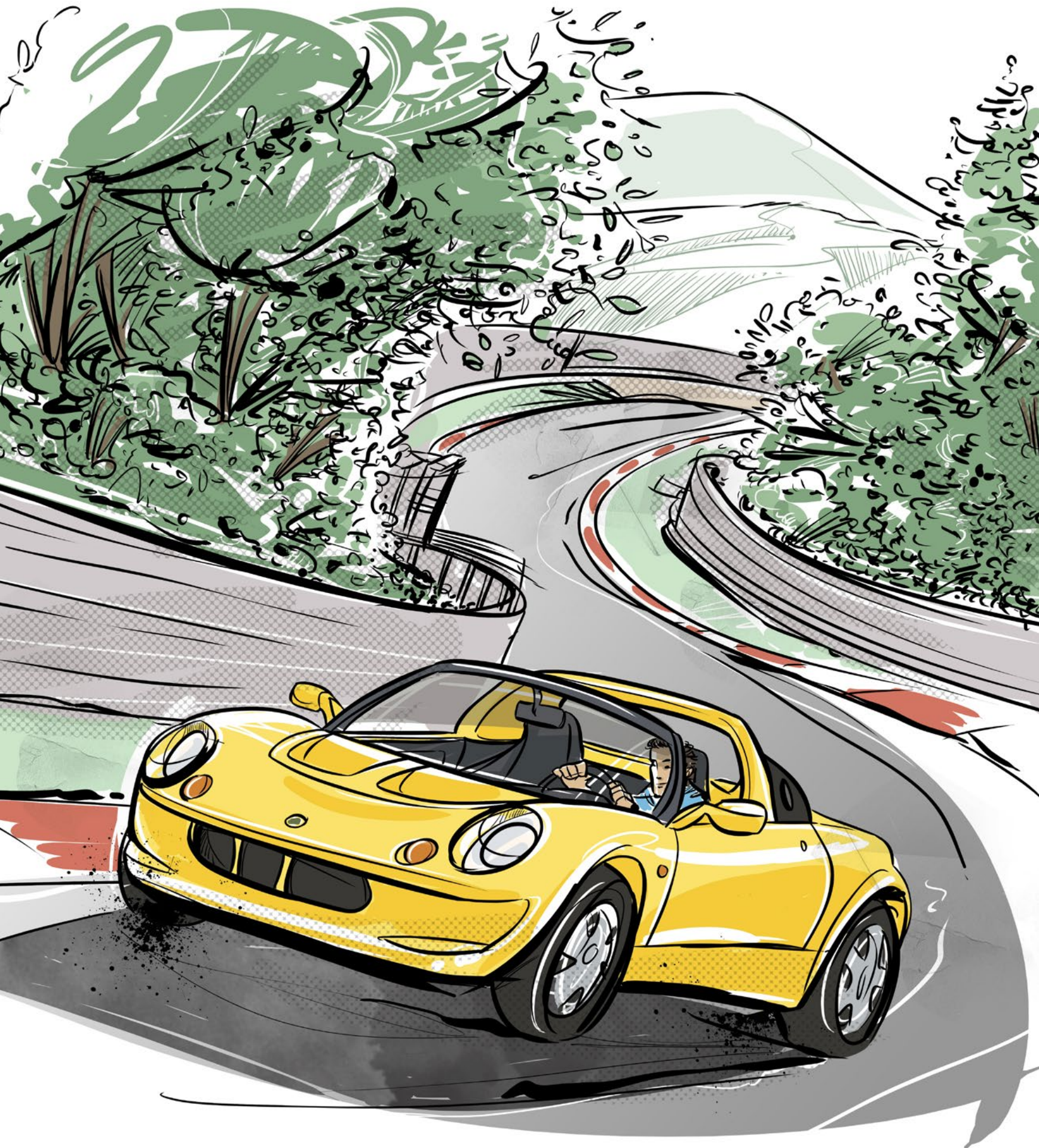
laubte Technik vorgibt, beispielsweise den Hubraum oder den Karosserieaufbau. Reglements aber neigen dazu, die Freiheitsgrade der Konstrukteure im Laufe der Zeit immer weiter einzuschränken, nicht zuletzt, um Leistungsexzesse zu vermeiden. Bis auf wenige Ausnahmen wie Alfa 6C1750 GS dürften daher die Bentley der 20er-Jahre und die Kompressor-Mercedes zu den letzten Sportwagen gehören, die lediglich etwas Feinarbeit am Serienzustand benötigten, um von einem großen internationalen Rennen als Gesamtsieger heimzukehren.

Der BMW 328 von 1936 etwa, sicher einer der besten Sportwagen der 30er-Jahre, dessen Chassis und Zweiliter-Sechszylinder unter anderem als Basis für Veritas noch bis weit in die 50er-Jahre konkurrenzfähig waren, benötigte etliche Modifikationen zum Gesamtsieg bei der Mille Miglia 1940: Der Motor erstarkte von 80 auf etwa 135 PS, eine spezielle Alu-Karosserie verminderte Gewicht und Luftwiderstand.

Auch der Ferrari 250 GT SWB gilt vielen als Inbegriff des Sportwagens in seiner klassischen Definition: Wochentags fährt man damit ins Büro, am Wochenende gewinnt man Rennen. Doch abgesehen davon, dass damals wie heute wohl nur wenige SWB-Besitzer jeden Tag in ein Büro fahren, gelangen große Siege der Ferrari-Ikone auch nur den speziellen Competizione-Versionen mit Alu-Karosserie und stark modifizierten V12-Motoren.

Das aber, und das ist wichtig, tut der Faszination keinen Abbruch, ganz im Gegenteil: Entscheidend ist doch das Potenzial, das im jeweiligen Sportwagen schlummert. In jedem bis 1973 gebauten Porsche 911 steckt die Grundlage für den RSR, der in jenem Jahr die Targa Florio gewonnen hat; dickere Kolben, Doppelzündung, breitere Hinterbacken, stärkere Bremse, noch ein paar Kleinigkeiten – und ab nach Sizilien. Entwicklungsfähigkeit und Robustheit der frühen Elfer sind so hoch, dass sie im historischen Motorsport fast zum Fluch werden.





Doch selbst wenn ein Sportwagen trotz glänzendem roten Lack und brachialem Auftritt nicht wirklich für die Rennstrecke taugt – und manchmal auch zum eigenen Schutz und dem des Fahrers davon ferngehalten werden sollte –, so hat er dennoch seine Berechtigung und vermag echte Enthusiasten zu begeistern. Wer würde beim Anblick des 180-Grad-V12 eines Ferrari Testarossa aus den 80er-Jahren oder dem Pendant in einem Lamborghini Countach nicht in die Knie gehen?

Motoren ist dabei als Bezeichnung für diese Kraftquellen das falsche Wort, Monumente trifft es eher, der Übergang von Maschinenbau zu Kunsthandwerk ist hier fließend. Und erst der Klang! Dieser Sirenen- gesang, den es so nur aus Modena und Sant'Agata gibt. Was macht es da schon, dass beide zu breit, zu schwer und zu unübersichtlich sind und dem harten Renn- einsatz nicht immer gewachsen wären?

Gleiches gilt schließlich auch für die große Gruppe der Gran Turismo vom Aston

Wir alle lieben sie für den betörenden Klang ihrer Motoren und den Geruch nach Benzin, Öl und Leder

Martin DBS über De Tomaso Pantera bis zum Mercedes SLC: Auf dem Rundkurs ist damit selten ein Blumentopf zu gewinnen, dafür bringen sie uns schnell und komfortabel von einer europäischen Hauptstadt zur nächsten. Anleihen an hochkarätige Renn- technik findet sich auch bei ihnen zuhauf,

und wir lieben sie für den betörenden Klang ihrer kraftvollen Motoren und den Geruch nach Benzin, Öl und Leder.

Ohnehin hat sich der professionelle Motorsport in den vergangenen Jahrzehnten immer weiter spezialisiert, der Abstand zwischen Straßensportwagen und Rennwagen misst sich in Galaxien. Mit einem aktuellen Le-Mans-Siegerwagen ließe sich heute nur zum Einkaufen fahren, wenn ein vielköpfiges Mechanikerteam die ganze Mission begleiten würde.

Echte Straßensportwagen werden heute eher dadurch definiert, dass sie auch auf der Rennstrecke etwa bei Track-Days Spaß machen, weil sie grundsätzlich dafür geeignet sind: dank einer präzisen Lenkung, berechenbarem Fahrverhalten, standfesten Bremsen und einem kraftvollen Antrieb. Porsche hat dabei nach Meinung mancher Fans beim 996 eine rote Linie überschritten, weil dieser mangels echter Trockensumpfschmierung nicht mehr für den Einsatz mit Slicks zugelassen ist.

Die Zuffenhausener verweisen an dieser Stelle auf den GT3, der genau dafür gebaut wurde, und vermutlich gehört solchen spezialisierten Sportwagen die Zukunft. Auch im klassischen Bereich gibt es genug Sportwagen, die mit kleinen Mitteln auf die Rennstrecke können: In einem BMW M3 der Baureihe E30 brauchen Sie nicht mehr als einen Käfig für die Sicherheit, und schon können Sie damit auf der Nordschleife viel Dynamik erleben. Ein Lotus Elise ist sogar schon im absoluten Serienzustand das ideale Sportgerät für den Track-Day.

► Freude am Fahren

Am Ende kommt es schlichtweg darauf an, dass Ihr Sportwagen Ihnen Freude bereitet, dass Sie ihn nicht überfordern, und auch er Sie nicht überfordert. Sie sollten Spaß am Fahren haben, egal ob auf dem Weg von Berlin nach Hamburg, auf der Nordschleife oder auf einer Feierabendrunde über einsame Landstraßen. Wenn Sie ab und zu nachts in die Garage gehen und Ihren Sportwagen mit einem liebevollen Blick bedenken, haben Sie alles richtig gemacht. ■





GRÜSSE AUS HOCKENHEIM



TEST THE BEST: BEI SPORT AUTO WERDEN SPORTLICHE AUTOS AUF HERZ UND NIEREN GETESTET, IM ALLTAG WIE AUF DER RENNSTRECKE. DIE DYNAMIK STEHT IM VORDERGRUND. DIE SCHNELLE RUNDE AUF ZEIT IN HOCKENHEIM PACKT DAS POTENZIAL VON SPORTWAGEN IN EINE AUSSAGEKRÄFTIGE CHIFFRE: NUR DIE RUNDENZEIT KLÄRT DAS RANKING.

SPORT AUTO – MONAT FÜR MONAT IM HANDEL ODER UNTER www.sportauto.de



Sprint der ersten Serie: Lenkradschaltung, am Grill weniger Chrom als die Nachfolger. Drehfreudiger und kräftiger 1,3-Liter



Alfa Giulietta Sprint

Text Michael Orth Fotos Archiv

Mit der Giulietta begann für Alfa die Massenproduktion. Das aber hieß nicht, dass man dafür alte Tugenden wie Sportlichkeit und technische Brillanz opferte.

AUF EINEN BLICK

BAUZEIT April 1954 bis Ende 1965

STÄRKEN Handlich, umgänglich und unterhaltsam, drehfreudiger Motor, tolle Technik, sportliche Eignung, historische Relevanz, rege Markenszene

SCHWÄCHEN Rostneigung, knappe Platzverhältnisse, Wartung, Originalität

PREISE

Modell	Preis bei Einführung	gepflegt	mäßig
Sprint (750)	15850 DM	52300 €	17800 €
Sprint (101)	14980 DM	51000 €	17000 €
Giulia 1300	11950 DM	32900 €	11900 €

Quelle: Classic-Analytics

Alfa wandelte sich: Mit dem 1900 begann beim einstigen Nobel- und Rennwagenhersteller 1950 die Fließbandfertigung. Vor allem aber mit der vier Jahre darauf in Turin zunächst als Coupé Sprint präsentierten Giulietta konnte sich das Unternehmen breitere Käuferschichten erschließen. Mit dem kleinen Modell gelang Alfa Großes: die Verbindung des Erbes aus dem Sportwagenbau – fortschrittliche Technik, hervorragende Fahrleistungen – mit einem hohen Qualitätsniveau in Großserie.

Historie

Wie die Giulietta ganz allgemein für Alfa Romeo einen Wandel verkörpert, brachte das Coupé auch für seinen Produzenten weitreichende Veränderungen: Mit dem bei Bertone gestalteten und gebauten Sprint wurde der Karosseriebetrieb zum Serienhersteller. Nachdem man die Giulietta-Produktion mit einer Schuldscheinlotterie finanziert hatte, war Alfa mit der Entwicklung der Limousine

in Verzug, der Präsentationstermin nicht zu halten. Daher stand als erstes Giulietta-Modell nicht die Berlina, sondern das bei Bertone in Auftrag gegebene Coupé auf dem Turiner Autosalon 1954. Nur zwölf Exemplare entstanden in jenem Jahr, 1955 waren es jedoch schon über 1400.

Karosserie-Varianten

Das Volumenmodell Giulietta bot Alfa als viertürige Limousine an, als Spider karosiert von Pininfarina und als Sprint, die Zweisitzer ab 1956 auch als leichteren und stärkeren Veloce mit Karosseriepartien aus Aluminium. Facelift 1958, unter anderem größere Heckleuchten, andere Front. 1959 Modellwechsel von Typ 750 zu Typ 101. 1961 zweites Facelift, Start der dritten Serie.

Technik

Den meisten Konkurrenten der 1950er war die Giulietta technisch um ein Jahrzehnt voraus. Sprint-Modelle bis 1958 haben Lenk-

DATEN & FAKTEN

ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT

MOTOR Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, vorne längs, Bohrung x Hub 74 x 75 mm, Hubraum 1290 cm³, Leistung 65 PS bei 6100/min, max. Drehmoment 108 Nm bei 4000/min, zwei Ventile je Brennraum, betätigt über zwei obenliegende, kettengetriebene Nockenwellen und Tassenstößel, Kurbelwelle fünffach gelagert, Motorblock und Zylinderkopf aus

Leichtmetall, nasse Zylinderlaufbuchsen, ein Fallstrom-Doppelvergaser Solex 32 PAIAT, später 35 APAI-G, Ölinhalt 6,25 Liter

KRAFTÜBERTRAGUNG Einscheiben-Trockenkupplung, Vierganggetriebe, Hinterradantrieb

KAROSSERIE UND FAHRWERK Plattformrahmen mit aufgeschweißter Stahlblechkarosserie,

vorne Einzelradaufhängung an doppelten Dreieckslenkern und Stabilisator, hinten Starrachse an Längslenkern und Reaktionsdreieck, rundum Schraubenfedern und Teleskopstoßdämpfer, Trommelbremsen, Schneckenlenkung, Räder 4,5 J 15, Reifen 155-15

MASSE UND GEWICHTE Radstand 2380 mm, Länge x Breite

x Höhe 3980 x 1535 x 1320 mm, Spurweite vorne/hinten 1286/1270 mm, Gewicht 880 kg

FAHRLEISTUNGEN UND VERBRAUCH Vmax 153 km/h, 0–100 km/h in 22,8 s, Verbrauch 10 l/100 km

BAUZEIT UND STÜCKZAHL 1954 bis 1965, 38318 Exemplare inklusive Veloce und Giulia Sprint

radschaltung, die ab 1962 produzierten Exemplare verzögern wie die ab 1963 gebauten 1300 Sprint vorn mit Scheibenbremsen.

► Motoren

Der 1,3-Liter der Giulietta bringt es zunächst auf 65 PS. Seine Spitzenleistung steigt später auf 70 und 80 PS, in den Veloce sind es sogar 90. Im Sprint Speciale wie im Sprint Zagato mobilisiert der kleine, extrem drehfreudige Vierzylinder 100 PS. Ab 1962 werden Sprint, Spider und Sprint Speciale auch mit 1600er-Motor unter der Bezeichnung Giulia verkauft. Richtig behandelt – warm fahren, regelmäßig warten – sind die Motoren standfest und langlebig, ihr Klang ist eine Wucht.

► Fahren

Nicht nur im Hinblick darauf, dass die Giulietta vor beinahe 70 Jahren konzipiert worden ist, sind die sportlich fahrdynamischen Talente überraschend ausgeprägt. Ein bisschen Untersteuern, ein bisschen viel Seitenneigung in schnellen Kurven, ansonsten ist die Handlichkeit – und das stimmt nicht nur für das Coupé – vorbildlich. Ebenso die Umgänglichkeit. Die Giulietta stellt in der Bedienung keinerlei Rätsel, setzt aber Einfühlungsvermögen und Sorgfalt voraus.

► Giulietta Sprint als Klassiker

Historisch bedeutsam, sportlich erfolgreich, technisch zu ihrer Zeit hochmodern, herausragend im Design und immer noch eine Freude zu fahren. Längst ist der Sprint nicht nur in Alfa-Kreisen ein gesuchtes Modell. Die Preisentwicklung spiegelt das wider.

► Ersatzteilversorgung

Für die Standardversionen passabel, vereinzelt hohes Preisniveau. Spezielle Teile für Veloce, SS oder SZ sind schwer zu bekommen, während Technisches nachgefertigt wird oder mit der Giulia kompatibel ist. ■

KAUFBERATUNG

ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT

Die Auswahl an Modellvarianten ist größer als die an verfügbaren guten Exemplaren. Vorsicht vor allem vor gefälschten Veloce S1.

KAROSSERIE-CHECK

■ Kaum ein Sprint steht noch im Originalzustand da, weil die bei Bertone montierten Karosseriebleche dem Rost einst wenig entgegenzusetzen hatten. Vor allem an der **Frontmaske** fallen Zersetzungen schnell ins Auge, und an kleinen Details lassen sich dort auch nachlässig ausgeführte Instandsetzungen erkennen. Mehr noch verrät über das Niveau einer Restaurierung zunächst ein Blick auf **Spaltmaße** und **Symmetrie**. Schließen Türen und Hauben ohne Spiel am Scharnier sauber? **Falze und Kanten der Hauben** und die **Unterkanten der Türen** finden sich oft angenagt. Das gilt in noch stärkerem Maße für **Radhäuser** und **Radläufe**, von wo der Blick gleich weiter zu den **Schweller** wandern kann. Vor allem deren Enden, vorne wie hinten, zählen wie **A-Säule** und **Stehbleche** zu den üblichen Verdächtigen. Verschweißte Kotflügel machen Restaurierungsarbeiten aufwendig. Am Unterbau leiden im Spritzwasser speziell die **Querträger** rechts und links unter der A-Säule, im hinteren Wagenbereich sind es die **Anlenkpunkte der Längsschubstreben**. Auch der **Boden des Kofferraums** und das **Heckblech** sind gern marode. Speziell ist die Situation für den

Sprint Veloce Allegerita mit Türen und Hauben aus Aluminium sowie Plexiglas-Schiebefens-tern. Diese besonders erleichterten Sprint werden extrem gesucht und extrem hoch gehandelt – und ergo gerne mal hingemogelt.

TECHNIK-CHECK

■ Die Giulietta-Mechanik, vor allem der Antrieb, war seiner Zeit um Jahre voraus: Vollalu-Motor mit zwei obenliegenden Nockenwellen, das war Renntechnik, die Alfa da in die Großserie einführte. Renntechnik klingt toll – will aber entsprechend behandelt werden. Dann, und nur dann, ist sie zuverlässig und standfest. Dass viele das Öl – 6,25 Liter – nicht sorgsam warm fuhren, quitierte der Motor gern mit **Hitzeschäden**, die sich auch infolge falsch eingestellter **Vergaser** oder defekter **Lager** einstellen und vornehmlich die Auslassventile in Mitleidenschaft ziehen. Hinweise auf den allgemeinen Gesundheitszustand des Motors liefert der **Öldruck**: im Leerlauf stabil um 1 bar, über 3000 Touren 4 bar. Ist ein passender Motor verbaut? Die der 750er-Modelle haben enger zusammenliegende Nockenwellen als die 101er, ihre Kennzeichnung beginnt mit der Ziffernfolge 1315.

CLUBS UND SPEZIALISTEN

Alfa Club Deutschland, 32107 Bad Salzuflen, Tel. 052 22/42 65, www.alfacub.de

Club klassischer Alfa Romeo, 48167 Münster, Tel. 02 51/61 68 19, www.club-klassischer-alfa.de

Alfa Classic Club, 67688 Rodenbach, Tel. 01 73/310 51 92, www.alfa-classic-club.de

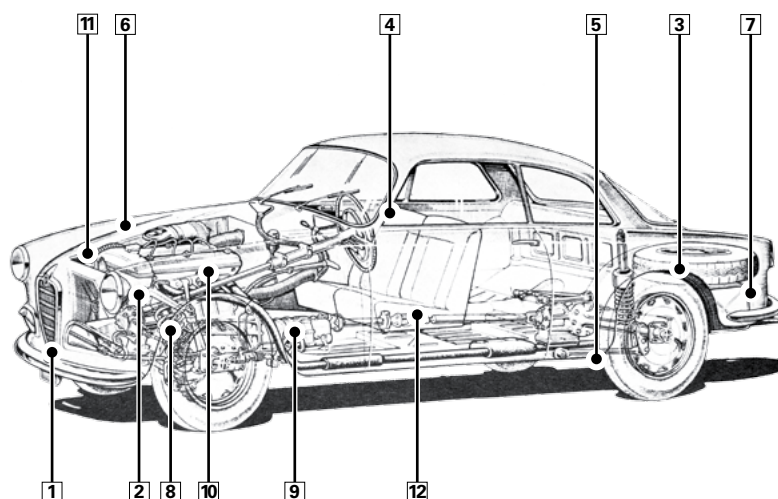
Hartmut Stöppel, Sourcing, Beratung, 53177 Bonn, Tel. 01 71/533 63 38

ItalAuto, 73257 Köngen, Tel. 070 24/98 81 10, www.italauto.de

OKP Parts and Engineering, 81829 München, Tel. 089/32 21 18 80, www.okp.de

SCHWACHPUNKTE

So gut wie alle Exemplare sind infolge einstigen Rostbefalls bereits instand gesetzt. Die Qualität der Arbeiten geht allerdings weit auseinander.



1 Frontmaske

2 Stehbleche

3 Radhäuser/Radläufe

4 A-Säulen/Türunterkanten

5 Schwellerenden

6 Falze an Türen und Hauben

7 Kofferraumboden/Heckblech

8 Anlenkpunkte Fahrwerk

9 Synchronringe 2. Gang

10 Hitzeschäden

11 Öldruck/Kompression

12 Originalität/Wartung

Motor Klassik TIPP

■ Nichts gegen die frühen Giulietta Sprint. Sie besitzen den Charme des Originals, den Zauber der frühen Jahre und sind daher besonders gesucht. Das Preisniveau verdeutlicht das. Günstig ist keine der Giulietta-Sprint-Varianten mehr. Doch halten die späten Modelle **Giulia 1600 Sprint** oder **1300 Sprint** zu den ersten Serien einen sehr deutlichen Respektabstand. Nur Puristen werden sie formal weniger reizvoll finden. Technisch aber sind sie weiter ausgereift und solider, ohne an Charakter und Unterhaltungswert eingebüßt zu haben.

AUF EINEN BLICK

BAUZEIT 1963 bis 1977

STÄRKEN Viersitziger Sportwagen, gut verfügbar, handlich, faszinierend, leicht zu fahren, recht gute Teileversorgung

SCHWÄCHEN Angeschweißte Vorderkotflügel (teuer zu wechseln), oft unfachmännisch repariert, viele nicht original

PREISE

Modell	Preis bei Einführung	gepflegt	mäßig
Giulia Sprint GT	15950 DM	48300 €	12700 €
1300 Junior Kante	11990 DM	32900 €	11200 €
1300 Junior	12520 DM	28800 €	12800 €
1600 Junior	15290 DM	26500 €	8300 €
Giulia GTA	21500 DM	333400 €	161000 €
Giulia GT	k.A. DM	28000 €	13000 €
1750 GT Veloce	14700 DM	40300 €	13200 €
2000 GT Veloce	16580 DM	43700 €	12700 €

Quelle: Classic-Analytics

Alfa Bertone

Das 1963 präsentierte Coupé wurde in verschiedenen Versionen fast 15 Jahre lang gebaut und überzeugt mit seinem harmonischen und sportlichen Charakter – ein Alfa par excellence.

Text Bernd Woytal **Fotos** Archiv



Der 1971 eingeführte **2000 GTV** (oben) ist der am stärksten motorisierte Bertone, der ab März 1966 gebaute **Sprint GT Veloce** bekam einen Kühlergrill mit drei Chromleisten, das schönste Cockpit hat der 1968 präsentierte **1750 GTV**



Dieses Alfa-Coupé zählt zu den größten Entwürfen des Stardesigners Giorgio Giugiaro, der damals bei Bertone angestellt war. Die Technik macht aus diesem schlicht und doch schön gezeichneten Auto eines der harmonischsten Sportcoupés der 60er- und 70er-Jahre. Wer sich heute für diesen Wagen interessiert, wird dank guter Verfügbarkeit kein Problem haben, ein passendes Exemplar zu finden.

► Historie

Mit dem am 9. September 1963 der Presse und später auf der IAA in Frankfurt präsentierten Giulia Sprint GT startete die Erfolgsgeschichte des Bertone. Viele Varianten sollten folgen. Um das sportliche Potenzial dieses Wagens zu nutzen, wurde im März 1965 der in vielen technischen Details veränderte GTA vorgestellt, der dank aufgenieteter Alu-Karosserie und fehlendem Dämmmaterial über 200 Kilo leichter war. Im Juni 1968 wurde eine 1,3-Liter-Version des GTA nachgeschoben.

Am längsten im Angebot führte Alfa den GT 1300 Junior, von September 1966 bis Oktober 1970 als Kantenhauber gebaut. Mehrfach modifiziert blieb er bis 1977 im Programm, zuletzt sogar mit dem Gesicht des 2000 GTV. Das Junior-Modell gab es ab Mai 1972 auch mit 1,6-Liter-Motor. Der im Januar 1968 eingeführte GTV 1750 entwickelte sich im November 1969 zur Serie 2. Er besaß dann zum Beispiel Stoßstangen mit Hörnern und größere Rücklichter. Änderungen im Innenraum des Bertone betrafen die Sitze, das Armaturenbrett und das Lenkrad.

► Karosserie-Varianten

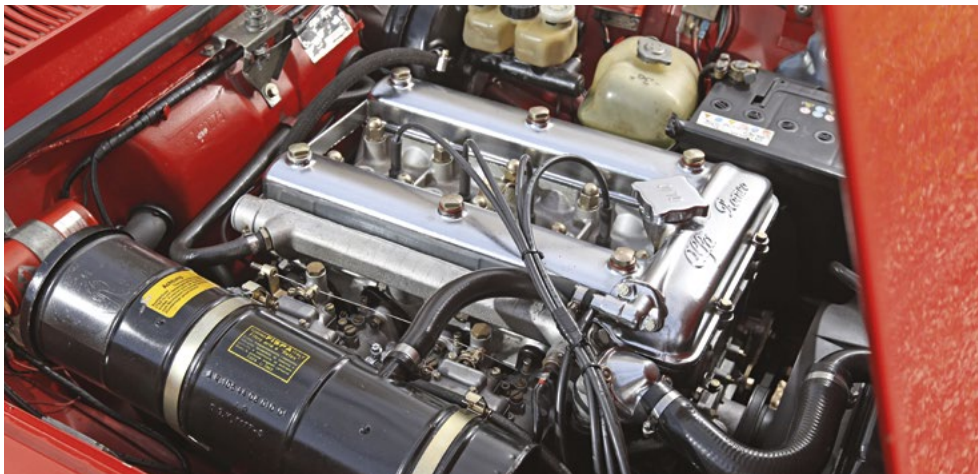
Mit der Technik des Giulia Sprint GT kam im März 1965 das viersitzige Cabrio Giulia GTC auf den Markt. Durch das Verdeck ist allerdings der Platz auf den Rücksitzen und im Kofferraum gegenüber dem Coupé etwas geringer. Die Karosserie besitzt zusätzliche Verstärkungen. Der GTA sieht zwar auf den ersten Blick aus wie das Standard-Coupé, aber die Karosserie ist aus Peraluman. Einige sollen auch eine Alu-Bodengruppe haben.

► Technik

Das Coupé besitzt gegenüber der Giulia-Limousine einen von 2510 auf 2350 Millimeter verkürzten Radstand. Von Anfang an hatte

DIE MOTOREN

In allen Bertone ist der Zweinockenwellenmotor eingebaut. Im GTA hat er Doppelzündung, getunt kam er auf über 170 PS, mit Kompressor auf 220 PS.



Motor des **2000 GTV**: Den trommelförmigen Luftfilter hat auch der GTV 1750 ab 1969

1300 GT Vierzylinder-Reihenmotor, Bohrung x Hub 74 x 75 mm, 1290 cm³, 89 PS bei 6000/min, 114,8 Nm bei 3200/min, 0–100 km/h in 12,7 s, Vmax 174 km/h (Messwerte ams)

1300 GTA Vierzylinder-Reihenmotor, Bohrung x Hub 78 x 67,5 mm, 1290 cm³, 96 PS bei 6000/min, 109 Nm bei 5000/min, 0–100 km/h in ca. 11,9 s, Vmax 180 km/h

1600 GT/GTV Vierzylinder-Reihenmotor, Bohrung x Hub 78 x 82 mm, 1570 cm³, 102 bis 109 PS bei 6000/min, 139,3 Nm bei 3000/min, 0–100 km/h in 11,2 s, Vmax 184 km/h

GTA Vierzylinder-Reihenmotor, Bohrung x Hub 78 x 82 mm, 1570 cm³, 115 PS bei 6000/min, 142,2 Nm bei 3000/min, 0–100 km/h in 8,8 s, Vmax 191 km/h (Messwerte ams)

1750 GTV Vierzylinder-Reihenmotor, Bohrung x Hub 80 x 88,5 mm, 1779 cm³, 115 PS bei 5000/min, 172 Nm bei 3000/min, 0–100 km/h in 9,8 s, Vmax 190 km/h (Messwerte ams)

2000 GTV Vierzylinder-Reihenmotor, Bohrung x Hub 84 x 88,5 mm, 1962 cm³, 131 PS bei 5500/min, 181,5 Nm bei 3500/min, 0–100 km/h in 9 s, Vmax 200 km/h (Messwerte ams)

KAROSSERIE-MERKMALE

Äußerlich wurden im Verlauf der Jahre am Bertone zum Beispiel die Rücklichter und die Stoßstangen geändert, am häufigsten aber die Front.



Frühe Modelle haben einen **stufenförmigen Übergang** von der Frontmaske zur Haube



Bei späteren Bertone ist die **Front geglättet**. Grillvergleich: oben 2000 GTV, links Urversion

CHRONIK

1963 Im September Vorstellung des Giulia Sprint GT.

1965 Im März erscheinen der Giulia GTC, ein bei Touring gebautes Cabrio, und das Homologationsmodell GTA mit Leichtmetallkarosserie und einem Motor mit Doppelzündung.

1966 Ab März Giulia Sprint GTV als luxuriöse Variante und mit 109 PS, im

September folgt der 1300 GT Junior, der bis 1977 im Programm bleibt und mehrfach überarbeitet wird, bis November 1970 als Kantenhaube gebaut.

1968 Im Januar Vorstellung des 1750 GT Veloce, der erste Bertone ohne Kantenhaube, neues Armaturenbrett, im November 1969 folgt die Serie 2 mit etlichen Veränderungen. Im Juni 1968

erscheint der GTA 1300, bei dem auch der Motorblock geändert wurde.

1971 Ab Juni ist der 2000 GT Veloce im Programm, neues Armaturenbrett.

1972 Ab Mai wird der 1600 GT Junior angeboten, optisch wie der 1300 Junior, ab Juni 1974 mit vier Scheinwerfern.

1977 Ende der Bertone-Produktion, rund 225 000 Exemplare.



Vom Bertone wurden von 1963 bis 1977 rund 225 000 Exemplare gebaut



Der **1750 GTV** war der erste Bertone mit Doppelscheinwerfern, der **GT 1300 Junior** (unten 73er-Version) das Einstiegsmodell



MODELLVARIANTEN

Der über viele Jahre gebaute Alfa Bertone bot die Basis für ein viersitziges Cabrio und für ein extrem auf Sportlichkeit getrimmtes Modell.



Das Cabrio namens **Giulia GTC** wurde bei Touring von 1965 bis 1966 1000-mal gebaut



Die **GTA-Versionen** besaßen eine Karosserie aus Peraluman 25, den 1300er zierte ein Streifen

der Bertone ein Fünfganggetriebe mit Mittelschaltung und rundum Scheibenbremsen. Im Verlauf der Bauzeit wurden beispielsweise eine hydraulisch betätigte Kupplung eingeführt, hängende Pedalanordnung und Zweikreisbremse, dazu ein Stabi an der Hinterachse. Es gab Lenkgetriebe von Burmann und von ZF. Grundsätzlich ähnelt die Technik jener in der Giulia-Limousine und im Spider. Der 2000er hatte ein Hinterachsdifferenzial mit 25-prozentiger Sperrwirkung und härtere Federn an der Vorderachse.

Die in geringer Stückzahl gebauten GTA mit den kleinen bügelartigen Türaußengriffen weichen in etlichen technischen Details vom Standard-Coupé ab. Dazu gehört auch ein anders übersetztes Getriebe.

► Motoren

Alle Bertone besitzen den Vierzylindermotor aus Leichtmetall mit zwei obenliegenden Nockenwellen und nassen Laufbuchsen. Erhältlich waren vier Hubraumversionen. Die PS-Angaben für manche Motorisierung sind je nach Quelle unterschiedlich und eher ein Richtwert. So wird zum Beispiel der Anstieg auf 109 PS im Giulia Sprint GT Veloce mit Änderungen an den Vergasern und den Einlasskanälen erklärt, doch im Testbericht von auto motor und sport wurde diese Leistung angezweifelt.

Ein Kapitel für sich sind die GTA-Motoren mit speziellen Zylinderköpfen und Doppelzündung. Der 1600er, der in der raren Kompressorversion auf 220 PS kam, wartet mit einem Ventildeckel aus Magnesium auf. Der kleine GTA-Motor hat zwar den gleichen Hubraum wie der GT 1300 Junior (1290 cm³), ist aber dank anderer Maße für Bohrung und Hub als Kurzhuber ausgelegt (78 x 67,5 mm statt 74 x 75 mm).

► Fahren

Der Bertone ist ein rundum harmonisches Coupé. Bei diesen Autos stimmt einfach alles: Sie haben Ausstrahlung, sind übersichtlich, leicht und exakt zu dirigieren, handlich und die Getriebe butterweich zu schalten. Selbst der Komfort ist für ein Sportcoupé beachtlich. 1750 und 2000 haben zwar eine bessere Innenraumisolierung, aber der herrliche Klang der Motoren gehört zur Faszination. Das gilt natürlich ebenfalls für die Leis-

DATEN & FAKTEN

ALFA ROMEO GIULIA SPRINT GT

MOTOR Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, vorne längs, Bohrung x Hub 78,0 x 82,0 mm, Hubraum 1570 cm³, Verdichtung 9:1, Leistung 102 PS (laut anderen Quellen 106 PS) bei 6000/min, max. Drehmoment 139,3 Nm bei 3000/min, zwei Ventile je Brennraum, betätigt über zwei obenliegende, kettengetriebene Nocken-

wellen, Kurbelwelle fünffach gelagert, Motorblock und Zylinderkopf aus Leichtmetall, zwei Weber-Horizontal-Doppelvergaser 40 DCOE 4

KRAFTÜBERTRAGUNG Einscheiben-Trockenkupplung, Fünfganggetriebe, Hinterradantrieb

KAROSSERIE UND FAHRWERK Selbsttragende Stahlblechkaros-

serie, vorne Einzelaufhängung an Querlenkern, Schraubenfedern, Stabi, hinten Starrachse mit Längslenkern, Reaktionsdreieck, Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer rundum, Scheibenbremsen, Schneckenrollenlenkung, Räder 4,5 J x 15, Reifen 155-15

MASSE UND GEWICHTE Radstand 2350 mm, Länge x Breite

x Höhe 4080 x 1580 x 1315 mm, Spurweite vorne/hinten 1310/1270 mm, Leergewicht ca. 1000 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1360 kg

FAHRLEISTUNGEN UND VERBRAUCH Vmax 184 km/h, 0-100 km/h in 11,2 s, Verbrauch 11,9 Liter/100 km (Messwerte ams)

BAUZEIT UND STÜCKZAHL 1963 bis 1966, 21 542 Exemplare