
110 Jahre Alfa Romeo (2): Das Auto der Schauspieler und Staatsoberhäupter

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.

Nachdem 1931 die Millionären Josette Pozzo mit ihrem Alfa Romeo 6C 1750 „Flying Star“ den Concours d’Elegance in der Villa d’Este im Jahr 1931 gewonnen hatte, entwarf die Carrozzeria Touring 1949 eine speziell für diesen Anlass besonders elegante Variante des Alfa Romeo 6C 2500 – und gewann erneut. Dieser Erfolg regte Alfa Romeo und die Carrozzeria Touring dazu an, das Modell regulär anzubieten.

Der Alfa Romeo 6C 2500 Villa d’Este war auch ein Bindeglied zwischen der bis dahin üblichen Herstellung von handgefertigten, auf den Kundenwunsch maßgeschneiderten Einzelstücken hin zur einer modernen Fertigungsorganisation. Verantwortlich für diesen Wandel war bei Alfa Romeo ein Ingenieur mit internationaler Karriere – Ugo Gobbato.

Debüt im Motorsport

Als Alfa Romeo 1939 das Modell 6C 2500 präsentierte, war Gobbato bereits seit sechs Jahren Leiter des Werks Portello am Stadtrand von Mailand. Der aus der Provinz Treviso stammende Manager hatte an der Technischen Universität im deutschen Zwickau Maschinenbau studiert. Er wurde 1933 zum Direktor von Alfa Romeo ernannt.

Der Alfa Romeo 6C 2500 wurde von einem Reihensechszylinder mit 2,5 Litern Hubraum angetrieben. Das Fahrzeug war die Weiterentwicklung des 6C 2300 und 6C 2300B. Der 2500 erhielt hintere Radaufhängungen mit Torsionsstabfederung, Teleskopstoßdämpfer und hydraulisch betätigte Bremsen anstelle der zuvor verwendeten mechanischen. Mit der Hubraumerhöhung um 200 Kubikzentimeter stieg auch die Leistung. In der Modellversion Supersport standen bis zu 110 PS (81 kW) zur Verfügung, die eine Höchstgeschwindigkeit von 170 km/h ermöglichten.

Der Alfa Romeo 6C 2500 gab sein Debüt im Motorsport 1939 beim 1500-Kilometer-Rennen von Tobruk nach Tripolis im heutigen Libyen. Zum Einsatz kam eine Variante des Alfa Romeo 6C 2500 Supersport mit in die Karosserie integrierten Kotflügeln. Die Produktion startete mit den fünf- oder siebensitzigen Chassisversionen Turismo sowie den Varianten Sport und Supersport mit kurzem Radstand.

Mit dem 6C 2500 wurde nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs auch die Automobilproduktion bei Alfa Romeo wieder aufgenommen, waren viele Bauteile doch noch vorhanden. So wurden 1945 in Portello einige wenige Exemplare des Alfa Romeo 6C 2500 Sport komplettiert. Im Jahr darauf stieg die Produktion in Portello auf 146 Einheiten, aufgeteilt auf komplette Autos und Fahrgestelle, die von externen Karosseriebauern vervollständigt wurden.

Einer der bekanntesten war Battista „Pinin“ Farina. Er versah ein Chassis des Alfa Romeo 6C 2500 mit einer eleganten Cabriolet-Karosserie, die auf dem Pariser Autosalon 1946 ausgestellt werden sollte. Aber als eines der sogenannten „besiegten Länder“ war Italien

von der Veranstaltung ausgeschlossen. Farina parkte sein Cabriolet kurzerhand vor dem Eingang zum Messegelände im Grand Palais und brachte es jeden Abend außerdem zum Place de L'Opéra, um es der feinen Gesellschaft von Paris vorzustellen. Der Plan ging auf, das Cabriolet wurde ein Erfolg.

Dauersieger beim Concorso d'Eleganza

Ebenfalls 1946 entstand eine weitere Karosserievariante auf dem verkürzten Chassis des Alfa Romeo 6C 2500 Sport – der Freccia d'Oro (Goldpfeil). Das kurze und abgerundete Heck entsprach den neuesten Erkenntnissen der Aerodynamik. Der Freccia d'Oro regte zahlreiche ehrgeizige Versionen an. Unter anderem Pinin Farina entwarf ein elegantes Coupé und eine später preisgekrönte Berlinetta für den Concorso d'Eleganza in der Villa d'Este.

Der amerikanische Schauspieler Tyrone Power fuhr im Alfa Romeo 6C 2500 durch Rom, der argentinische Präsident Juan Peron und seine Frau Evita durch Mailand. Auch König Farouk von Ägypten und Fürst Rainier III. von Monaco kauften den Alfa Romeo 6C 2500. Am 27. Mai 1949, als Rita Hayworth im Rathaus von Cannes Prinz Ali Khan heiratete, fuhr sie im 6C 2500 vor, den sie gerade als Hochzeitsgeschenk erhalten hatte.

Der Tipo 6C 2500 Villa d'Este war eines der letzten Fahrzeugmodelle von Alfa Romeo, die mit einem von der Karosserie getrennten Fahrgestell gebaut wurden. Insgesamt entstanden nur 36 Exemplare, allesamt einzigartige Kreationen, entworfen nach den Wünschen der Eigentümer und aus der Inspiration der Karosseriebauer.

Ausgehend vom Coupé 6C 2500 Supersport, das bereits von seiner Karosseriebaufirma Touring gebaut wurde, nahm Designer Carlo Felice Bianchi Anderloni grundlegende Änderungen vor. Er gestaltete die Fahrzeugfront neu, indem er die vier Scheinwerfer und die Kühlluftöffnungen harmonischer in die Karosserie einfügte. Die vorderen Kotflügel integrierte Anderloni in die Karosserie. Die Windschutzscheibe ist zweigeteilt und stärker geneigt. Das Fahrzeugheck läuft flach aus und trägt zwei kleine, elegante runde Rückleuchten. Kurz gesagt: Ein Meisterwerk der Automobilkunst des 20. Jahrhunderts war geboren. Beim Concorso d'Eleganza 1949 in der Villa d'Este gewann der von Anderloni entworfene Alfa Romeo 6C 2500 den Publikumspreis. (ampnet/jri)

Bilder zum Artikel



Alfa Romeo 6C 2500 SS Villa d'Este (1949).

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA



Alfa Romeo 6C 2500 Corsa (1939).

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA



Alfa Romeo 6C 2500 Sport (1939).

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA



Alfa Romeo 6C 2500 Sport Freccia d'oro (1947).

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA



Fertigung des Alfa Romeo 6C 2500 Sport Freccia d'oro (1947).

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA



Alfa Romeo 6C 2500 SS: Danksagung von Rita Hayworth (1947).

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA



Alfa-Romeo-Direktor Ugo Gobbato (1930er-Jahre).

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA