

Schönling mit Schwächen

Als Giulia Sprint GT kam er 1963 auf die Welt. Dann nannte er sich Junior und später auch 1750 oder GT Veloce. Doch die meisten kennen ihn einfach nur als Bertone, nach seinem verantwortlichen Schöpfer. Viele Exemplare sind "restauriert", doch einige Problemzonen bleiben.

s klingt wie ein Treppenwitz automobiler Geschichte: Die legendäre Italo-Marke A.L.F.A wurde nämlich wird von einem Franzosen begründet. Alexandre Darracq beginnt 1906 mit dem Bau eines Autowerks im Nordwesten von Mailand. Bereits vier Jahre später übernehmen dann wegen wirtschaftlicher Schwierigkeiten die Italiener das Lenkrad bei der Società Anonima Lombarda Fabrica Automobili. In den Wirren des Ersten Weltkriegs übernimmt unter staatlicher Anleitung der Ingenieur Nicola Romeo die Führung. Seit 1920 heißen die exklusiven Modelle denn auch Alfa-Romeo. Zeit-

sprung. Wir schreiben das Jahr 1962. Im neuen Werk in Arese läuft die legendäre Giulia vom Band. Mit gleicher technischer Basis, nur mit 130 Millimeter kürzerem Radstand, folgt ein Jahr später das vom zukünftigen Golf-Gestalter Giugiaro bei Bertone gezeichnete Coupé, der Giulia Sprint GT. Auf der Frankfurter IAA 1963 feiert das atemberaubende Coupé zusammen mit dem neuen Porsche 911 Premiere. Das intern "Tipo 105" genannte Modell ist fast wie ein kleiner Ferrari: ein langes Maschinenabteil, zwei weit öffnende Türen, abgehacktes Kurzheck, vorn das Scudetto, das markentypische Schildchen im

Grill und ringsum wohlproportioniert etwas zeitgenössischer Chromschmuck um die Fenster.

Technik vom Feinsten

Auch technisch hat der Alfa beste Anlagen und war seiner Zeit voraus. Wo im zeitgleich präsentierten MGB ein Stoßstangenmotor britische Traditionen hochhält, hat der Bertone vorn Einzelradaufhängung mit Schraubenfedern und einen richtigen Sportmotor. Komplett aus Aluminium, mit nassen Zylinderlaufbuchsen, Querstromzylinderkopf, natriumgekühlten Auslassventilen, Doppelvergasern und zwei oben liegen



Zeitlos: Bertone ist mit dem Alfa GT ein Jahrhundertdesign gelungen, das in seiner Schlichtheit, Eleganz und dabei hoher Alltagstauglichkeit Maßstäbe setzt.



Freundlich: Das luftige Cockpit gefällt mit klaren Instrumenten und viel Platz.



Geräumig: Der Kofferraum ist groß genug für die große Reise und den Alltagseinsatz.



den Nockenwellen ist der Antrieb bissig wie eine Biscione – die Schlange im Mailänder Alfa-Wappen. Mit Heckantrieb und gut geführter hinterer Starrachse (weil Alfa-Ingenieure konstante Sturz-

Der Giulia GT war 1962 den meisten Mitbewerbern technisch und fahrdynamisch weit überlegen.

und Spurwerte schätzten) scheint der Bertone wie für die Rennstrecke gemacht. Vier Scheibenbremsen mit Servohilfe verzögern den knapp 1.000 Kilogramm schweren Italiener souverän. Als 1600er-Vierzylinder mit 109 PS kann er für damalige Verhältnisse auf der linken Spur der

Autobahn richtig Druck machen. Erst bei 185 Stundenkilometern im fünften Gang endet die Beschleunigung, wo durchschnittliche VW Käfer damals bereits 60 Stundenkilometer früher auf

die rechte Spur wechseln mussten. Im Innenraum vier Sitzplätze, anfangs noch ohne Kopfstützen. Erst später können die vorderen Fahrgäste

ihr Haupt abstützen. Interessantes Detail: Die Halterung der Stützen ist aus wasserfest verleimtem Sperrholz mit einer Verzahnung. Sie können mittels außen liegendem Drehrad in der Sitzlehne in der Höhe justiert werden. Zwei große Rundinstrumente dominieren den mit hölzer-

MARKTWERTE

Von dem bildhübschen Alfa-Coupé gibt es reichlich Angebot. Vorsicht ist unbedingt bei vermeintlich preiswerten Autos angebracht: Der Bertone kann technisch und blechseitig zum sündteuren Albtraum werden, wenn er nicht fachmännisch gewartet und restauriert wurde.



Giulia GT Bertone

EGAL OB 1,3 ODER 2 LITER HUBRAUM: DIE PREISE SIND ÄHNLICH, GUTE EXEMPLARE SIND TEUER, PREISWER-TE "SCHNÄPPCHEN" KÖNNEN NACH DEM KAUF SEHR TEUER WERDEN!

Modell: Alfa Romeo	Romeo GT Giulia Bertone Baujahr: 1963-1977	
Zustand (in Euro)		
1: 30.000-36.000	2: 19.800-23.800	3: 13.000-15.800
4: 6.600-7.900	5: 2.400-3.000	



Giulia Sprint GTA

DIE ALUCOUPÉS SIND IN ZUSTAND 5 TEURER ALS EIN NORMALER BERTO-NE IN ZUSTAND 3. DAMIT SIND SIE ERSTE WAHL FÜR SAMMLER UND NATÜRLICH FÜR DIE RENNSTRECKE, DENN DAFÜR WURDEN SIE GEBAUT.

Modell: Alfa Romeo Giulia Sprint GTA/1300 GTA

Baujahr: 1965-72

Zustand (in Euro)

1: 120.000/100.000 **2**: 88.000/68.000 **4**: 36.000/24.000 **5**: 14.400/10.000

8.000 **3:** 61.000/46.000



Giulia GTC Cabrio

DER BERTONE WURDE ALS CABRIO NUR ETWA 1.000-MAL VON CARROZ-ZERIA TOURING GEBAUT. FÜR DIE GE-RINGE STÜCKZAHL SIND DIE PREISE DURCHAUS AKZEPTABEL.

Modell: Alfa Romeo GTC Cabrio Baujahr: 1964-66

Zustand (in Euro)

1: 40.000 2: 27.200 3: 18.400 4: 9.600 5: 4.000



nem Furnier verzierten Armaturenträger. In der Mitte thront der lange Schalthebel. Direkt mit dem synchronisierten Fünfganggetriebe verbunden und deshalb sportlich in der Betätigung, aber etwas schwergängig. Ein Jahr nach der Präsentation des Coupés schneidet die Karosseriebaufirma Carrozzeria Touring vom Alfa ein Stück ab. Technisch entspricht diese offene Variante einer Giulia 1600 Sprint GT. Die sehr harmonisch gestalteten, Giulia GTC genannten, 2+2-sitzigen Cabrios wurden nur knapp 1.000-mal (davon etwa 100 Rechtslenker) bis zum Frühjahr 1966 an

die Kundschaft gebracht. Verständlich: Kostete sie doch fast 18.000 Mark, eine Mercedes Pagode gab es für gerade drei Tausender mehr.

Doch zunächst wird es für Alfisti jedoch deutlich günstiger. Die Mailänder erweitern das Motorenprogramm nach unten. Einstiegsmodell ist der heute sehr beliebte GT 1300 Junior für vergleichsweise günstige 12.000 DM. Optisch ist er von außen an dem einzelnen Horizontal-Chromsteg im Kühlergrill zwischen den Rundscheinwerfern und der etwas einfacheren Ausstattung erkennbar. Zur selben Zeit kommt mit dem GTA

ein echtes Leichtgewicht auf den Markt. Fast 200 Kilogramm weniger bringen die Alu-Coupés auf die Waage. Bis zu 170 PS aus 1,6-Litern Hubraum machen die Giulia Sprint GTA zum bis dahin schnellsten Bertone. Im Jahr 1967 wird der 1,6-Liter ersetzt durch den 113 PS starken 1,8-Liter-Motor im jetzt mit Doppelscheinwerfern ausgestatteten GT Veloce. Komischerweise sind diese Exemplare geringfügig besser in der Blechqualität, was sie heute deshalb auch beliebter macht. Ein automobiler Sonderfall erscheint 1969: Der Giulia Junior GT Zagato basiert auf

TECHNISCHE DATEN

Hersteller/Land	Alfa Romeo, Turin	
Karosserie	Selbst tragende Coupe-Karosserie, 2 Türen, 4 Sitze	
Motor	4-ZylReihe, dohc, wassergekühlt	
Hubraum (ccm)	1.290-1.962	
Leistung (PS bei U/min)	87 bei 6.000-131 bei 5.500	
max. Drehmoment bei U/min	11,7 bei 3.200-18,5 bei 4.500	
Getriebe	Fünfgang, Mittelschaltung	
Antrieb	Heckantrieb	
Fahrwerk vorn	Querlenker, Schraubenfedern, Teleskopdämpfer	
Fahrwerk hinten	Starrachse, Längslenker, Schraubenfedern, Teleskopdämpfer	
Reifen	165 SR 14-165 HR 14	
Bremsen vorne/hinten	Scheiben/Scheiben	
Radstand (mm)	2350	
Spurweite vorn/hinten (mm)	1.324/1.274	
Maße LxBxH (mm)	4.000 x 1.580 x 1.315	
Leergewicht (kg)	1.020-1.085	
Höchstgeschwindigkeit (km/h	1) 170-195	
Tankinhalt (Liter)	46	
Verbrauch (Liter/100 km)	10-13	
Bauzeit	1966-77	
Stückzahl	225215	
Neupreis in DM	15.780 (1300 Junior)-18.490 (2000 GTV), 1976	

Der Vorbesitzer

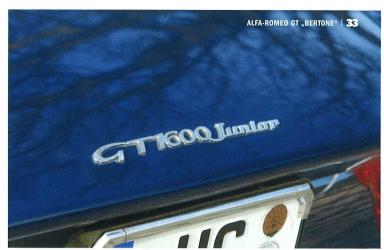
Als junger Autolackierer erfüllte sich Marcello Lo.Re Ende der 80er-Jahre seinen Jraum. Der gebürtige Sizilianer Lo.Re baute den einst roten Alfa wieder liebevoll auf. Und lackierte ihn in originalem Dunkelblau. Die Innenausstattung in feinstem



beigefarbenen Leder übernahm ein befreundeter Sattler. Als kleines Aperçu lochte der ihm in seine Initialen in die Kopfstützen: ML. 1989 verkaufte Marcollo den kleinen Italiener an Gabrielle Bender, die in seitdem als Alltagsauto nutzt. Nach über zwei Jahrzehnten sieht Autofan Marcello Lo.Re nun "seinen" Bertone wieder: "Mamma mia, so eine bella macchlna und dann so ein erbärmlicher Zustand. Es bricht mir das Herz." Nach dem ersten Schock kommt allerdings der Schwabe in Lo.Re durch: "Wenn er den nächsten TÜV nicht schafft, rufen Sie mich bitte an, ja?", lächelt er schelmisch die Besitzerin an.



Glanzstück: Doppelscheinwerfer, verchromter Grill und zierliche Chrom-Stoßstangen schmücken den Bertone vorne aufs Beste.



Klartext: Der einzige Schmuck am filigranen Heck ist der geschwungene, verchromte Schriftzug der Typbezeichnung.

dem Bertone, wurde aber – wie der Name schon sagt – von Zagato gestaltet.

Kante oder Rundhaube – eine Kostenfrage Zwei Jahre später folgt eine Überarbeitung: Ab Ende 1970 verschwindet die Bezeichnung "Sprint" sowie die markante Kantenhaube vorn auch beim 1300er-Junior. Echte Alfisti nennen alle neuen Modelle fortan "Rundhaube". Die Techniker unter den Kunden freuen sich nun über eine hängende Pedalerie, die ergonomischer zu betätigen ist. Die Kupplung trennt nun eine Hydraulik. Innen wandern Tank- und Tem-

peraturanzeige in zwei separate Uhren zwischen die Rundinstrumente. Im Sommer des Jahres 1971 folgt das Spitzenmodell 2000 GTV mit stolzen 131 Pferden. Die Leuchten im Rundheck er-

halten nun serienmäßig integrierte Rückfahrscheinwer-

fer. 1972 kam der Tiefpunkt der Marke. Es erschien der Alfasud aus dem legendär schlechten und den größten Teil der Zeit bestreikten Werk im süditalienischen Neapel mit seiner legendär

schlechten Blechqualität. Er ruinierte den Ruf der Marke bei uns in wenigen Monaten vollends und sorgte so indirekt knapp fünf Jahre später für den Niedergang des wunderschönen Bertone.

Das Giulia GT-Coupé gab es anfangs nur als GT 1600, später kamen auch Versionen mit 1,3-2 Litern Hubraum hinzu.

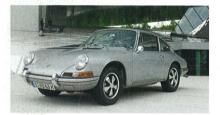
Zuvor werden zwar noch die 1300er und 1600er GT optisch an den 2000 GTV angeglichen – doch 1977 fährt leider das letzte Bertone-Coupé nach 225.215 gebauten Einheiten vom Band in

STECKBRIEFE - DIE WETTBEWERBER

* Quelle: EurotaxSchwacke, Zustand 3-2

Porsche 912

PORSCHE-FANS, DENEN DER 911ER ZU GROSS UND ZU TEUER WAR, KONN-TEN ZUM 912 MIT 1,6-LITER-BOXER AUS DEM PORSCHE 365 GREIFEN.



Immerhin 2.600 DM teurer als ein Alfa GT war die deutsche Interpretation eines sportlichen Coupés. Und hatte der 1600er-Motor des Alfa stolze 109 PS, musste sich der 1965 vorgestellte Zuffenhausener mit 90 PS aus gleichem Hubraum begnügen. Auch beim Platzangebot überzeugt eine Giulia Sprint eher, hat sie doch etwas mehr Platz im Fond. Dennoch war der Vierzylinder-Porsche für die Marke ein Erfolg und verkaufte sich zeitweise besser – weil billiger – als sein sechszylindriger großer Bruder, der Porsche 911.

Produktionsort: Stuttgart-Zuffenhausebn Bauzeit: 1965-69, Stückzahl: 28.201, Motor: 4-Zyl.-Boxer, Gebläsekühlung, Hubraum: 1.582 ccm, Leistung: 90 PS, Vmax: 185 km/h, Verbrauch: ca. 5 l/100 km, Leergewicht: 238 kg, Neupreis: 17.590 DM, Marktwert: 12.300-21.000 Euro*

Opel Manta A/B

IN DEN 70ER-JAHREN WAR DER MAN-TA EINE PREISGÜNSTIGE UND UN-KOMPLIZIERTE ALTERNATIVE ZUM KAPRIZIÖSEN ITALO-SPORTLER



Die Idee ist genial: Großserientechnik mit recht biederen wie soliden Motoren, verpackt in eine aufregende Blechhülle. Wie schon beim Ford Capri, hat auch Opel dieses bewährte Rezept beim Manta erfolgreich umgesetzt. Mit 1200-(60 PS), 1600- (68/80 PS) oder 1900-Motor (90 PS) fuhr der schmucke Manta-Rochen aus Rüsselsheim direkt in die Herzen der sportbegeisterten Kundschaft. Ein Basis-Coupé mit mageren 60 PS gab es 1974 für gerade mal 8.500 DM, ein Alfa GT 1300 Junior kostete immerhin schon gut 13.000 DM.

Produktionsort: Bochum, Rüsselsheim, Bauzeit: 1970-75/1975-88, Stückzahl: über 1 Mio., Motor: 4-Zyl.-Reihe, wassergekühlt, ohv, Hubraum: 1.196-1.897 ccm, Leistung: 60-105 PS, Vmax: 145-180 km/h, Leergewicht: 880-970 kg, Neupr. (DM): 9.545 (Manta A 1.6 S, 1971). Marktwert: 4.600-9.000 Euro*

BMW 02er

DER O2ER WAR DEM BERTONE IN SA-CHEN "SPORTLICH FAHREN" GE-WACHSEN. DAZU WAR ER PREISWER-TER UND ZUVERLÄSSIGER.



Die Münchner Erfolgsformel der 60er-Jahre heißt "Neue Klasse", der zweitürige Nachfolger nannte sich schlicht Null-Zwo. Ein 1600-2 kostete 1967 vergleichsweise günstige 8.650 DM. Dafür gibt es gute Verarbeitungsqualität, ausgereifte Technik und drehfreudige Motoren mit 85 oder 105 PS. Während der Bauzeit wuchs der Hubraum bis auf zwei Liter und die Leistung auf bis zu 170 PS im spektakulären 2002 Turbo von 1973. Zudem ist der Bayer mit fünf Sitzplätzen und großem Kofferraum voll alltags- und familientauglich.

Produktionsort: München, Bauzeit: 1966-77, Stückzahl: ca. 860.000, Motor: 4-Zyl.-Reihe, wassergekühlt, ohc , Hubraum: 1.573-1.990 ccm, Leistung: 75-170 PS, Vmax: 155-210 km/h, Leergewicht: 940-1.080 kg, Neupreis: 8.650 DM (1600-2, 1966), Marktwert: 5.000-16.000 Euro*

KAUFBERATUNG

Alfa Romeo Giulia GT "Bertone"

Die Schwachstellen des flotten Italieners

Der Bertone ist ein Schönling mit reichlich Schwächen. Mittlerweile sind alle Fahrzeuge mehr oder minder einmal durchsaniert - fragt sich nur, wie gut?

Allgemein

Fast alle Fahrzeuge sind im Laufe der über 40-jährigen Modellgeschichte mittlerweile mindestens einmal

restauriert wor-

Die Schweller und die Türunterkanten sind stark rostgefährdet und sollten sorgfältig inspiziert werden.

den. Wie gut, ist
die Frage. Mehr oder minder
verpfuschte Fahrzeuge gibt es
für unter 10.000 Euro, doch
sollte hierbei nicht allzu viel
erwartet werden. Besonders
gesucht: die Kantenhauber. In
einer preislich völlig
anderen, höheren
Region befinden

Region befinden sich die Alu-Coupés GTA oder die nur knapp 1.000-mal gebauten Cabriolets GTC.

Karosserie

Ein mehr als dunkles Kapitel. Es gibt kaum ein Blechteil, das sich nicht der braunen Pest hingeben könnte. Selbst mitten auf dem Dach oder unter dem Alfa-Logo an der C-Säule lauert der Gilb. Eine Rostvorsorge der voll verschweißten Karosserie ist eigentlich nicht erkennbar. Aber fangen wir mit der Rostrecherche einfach vorn an: Frontblech (besonders die Ecke oben zu den Kotflügeln), Stehbleche zur A-Säule hin (serienmäßig geschützt durch

ein Spritzblech), Lampentöp-

fe, Kotflügelendspitzen und

der Bereich um die Seiten-

blinker, Türunter-

und oberkanten, und zum J
Undichte Vergaserflansche sorgen
für schlechten Motorlauf und können Motorschäden verursachen.

Schweller, Seitenteil, Heckblech, Kofferraumboden, innere Radhäuser und Reserveradwanne. Unterboden allgemein (besonders die Achsaufnahmen vorn und an den Längsschubarmen hinten). Bodenbleche (in den Ecken vorn) in Front und Heck. Scheibenrah-

men vorn und hinten, Doppelkanten am Kofferdeckel. Nur die Stoßstangen und Einstiegszier-

leisten zeigen sich rostresistent. Kunststück, sind sie doch aus Edelstahl.

Motor/Getriebe

Die Alfa-Alumotoren gelten als agil, aber etwas hitzig. Sie sind thermisch empfindlich (es gibt drei verschiede-

> Der Übergang der Frontkoftlügel zur Frontmaske ist verschweißt, eine fachgerechte Reparatur ist aufwendig und teuer.

ne Wasserpumpen, ab 1972 mit mechanischem Anschluss für den Drehzahlmesser). Über sechs Liter Öl wollen sorgfältigst warm gefahren werden. Wer's nicht macht, hat schon bald Probleme. Denn das verzeihen die drehwilligen Doppelnocker nie. Aber: Die (nassen) Zylin-

der-Laufbuchsen lassen sich einzeln wechseln.

Wenn der Rost so weit in die A-Säule vorgedrungen ist, sind meist auch die Bleche darunter zerstört.

Auch wenn das Ventilspiel nicht regelmäßig kontrolliert wurde, wird der Doppelnocker ungnädig. Dringt Klappern aus dem Maschinenabteil, hat der Besitzer den komplexen Job (spätestens alle 20.000 Kilometer) gescheut. Zur Einstellung müssen nach dem Messen und zum Justieren die No-

ckenwellen raus. Das Spiel wird über kleine Distanzkappen,

die direkt auf den Ventilhälsen sitzen, ausgeglichen. Das Ganze dauert locker drei Stunden und ist in einer Werkstatt entsprechend teuer. Unrunder Motorlauf liegt oft an undichten Gummi-

flanschen der Vergaser, die den Motor Nebenluft ziehen lassen. Das Problem: Das Ge-

misch ist dann zu mager, die Motoren überhitzen, die Kolben brennen durch. Ölverlust am Antrieb, gerissene Abgaskrümmer und gelegentliche Ölpumpenschwächen sind fast nicht der Erwähnung wert. Auch die Getriebe haben ihre Stärken und Schwächen. Negativ: Eigentlich sind die

Synchronringe wegen "sportlicher" Fahrweise immer hin. Besonders

beim Zurückschalten von
Gang drei auf zwei
knarzen fast alle
Alfa-Boxen.
Positiv: Die
fünf Gänge
sind trotz langem Schalthebel präzise und
knackig zu schalten –
fast wie bei einem Rennwagen. Auch das Differenzial

neigt zum Ölschwitzen. Und wer den Bertone auf einer Hebebühne

hat, sollte auch die Lager der Kardanwelle auf Spiel hin untersuchen.

Fahrwerk

Vier Scheibenbremsen (deren Sättel nach längeren Standzeiten gern festgammeln) ringsum, vorn Schraubenfedern und Querlenker, im Heck eine gut geführte Starrachse. Der Bertone ist fahrwerkseitig durchaus für hohe Geschwindigkeiten ausgelegt. Rubbelt oder poltert es beim Fahren, sind die Spurstangenköpfe oder die Lagerbuchsen ausgeschlagen. Fühlt sich die Lenkung teigig an, liegt das meist

am defekten Umlenkhebel des Lenkgetriebes. Ebenfalls eine Fehlerquelle: die Buchsen der vorderen Querlenker,

> Das Getriebe hat oft unter "sportlichen" Fahrern gelitten, dann sind die Synchronringe hinüber.

die regelmäßig abgeschmiert werden müssen.
Auch die stählernen Fangbänder und die Anschlaggummipuffer der Hinterachse sind gefährdet. Ebenfalls oft spröde: die vielen Gummilager der Stabilisatoren. Schwierig in der Reparatur: die stehende Pedalerie der frühen Modelle (bis 1969).

Hardyscheibe und Kreuzgelenke des Antriebs sind immer ein genaue Prüfung wert.

> Wenn die Lenkung unpräzise ist, sind Lagerbuchsen oder Spurstangenköpfe ausgeschlagen.

Innenraum

Bei vielen Bertone wurde das serienmäßige Kunstleder der Polster mittlerweile gegen echte Tierhäute ausgetauscht. Gewellte Türverkleidungen und -pappen sind fast schon normal. Die Armaturenbretter (Austausch kostet 1.000 Euro) reißen oft um die Lüftungsrosetten ein. Und die edlen Jaeger-Instrumente zeigen zuweilen nicht immer die Wahrheit an. Gern

Wahrheit an. G versagt im Tacho das Zählwerk, das erklärt manch niedrigen Kilometerstand. Die

Kippschalter in der Mittelkonsole sind robust, nur die lieblos verlegte Elektrik gibt sich gelegentlich allzu lässig. Und sonst: Die kleinen Dreiecksausstellfenster in den Türen rutschen öfter aus den Scharnieren, und die versagen die Hubarbeit der Seitenscheiben. Ebenfalls schwach: Türscharniere und zugehörige Feststeller sowie die Mechanik der Türgriffe. Erfahrene Schreiner können abplatzendes Holzfurnier am Armaturenbrett und den hölzernen Volant wieder auf Vordermann bringen.

Ersatzteile

Es gibt einige Spezialisten, die sich um Alt-Alfas liebevoll kümmern. Nicht für gute Worte, sondern nur gegen reich-

Die Lager und die Gelenke der geteilten Kardanwelle können am besten auf einer Hebebühne auf Verschleiß untersucht werden.

lich Bares sind frühe Blechteile für die Kantenhauber nur schwer verfügbar. Viel Blech wird in unterschiedlichen Qualitäten nachgefertigt. Die Technik ist baugleich mit dem bis in die 90er-Jahre gebauten Spider. Bei den späteren Rundhaubern ist die Preis- wie Teilesituation etwas entspannter. Verschleißteile sind problemlos zu beschaffen. Auch neue Hauptbremszylinder von ATE, Scheinwerfer oder Zierteile wie beispielsweise der Alugrill sind wieder verfügbar. Und wo die Originalteile nicht befriedigen können, werden zuweilen gar bessere Materialien verwendet, wie bei den Reaktionsdreiecken, deren Unterlagen mittlerweile aus Teflon (anstatt Gummi)

Oft sind die Türverkleidungen wellig und die Oberseite des Armaturenbrettes durch Sonneneinstrahlung eingerissen.

angefertigt werden. Armaturen sind etwas zäh in der Beschaffung. Aber: Weil viele Bertone längst vom Rost dahingerafft wurden, gibt es durchaus Ersatz vom Gebrauchtmarkt. Arese bei Mailand. Der Nachfolger des Bertone heißt Alfetta GTV, ist ebenfalls bei Bertone eingekleidet worden und fuhr schon seit 1974 in der breiten Erfolgsspur des GT.

Unser Kaufberatungs-Alfa

Vor über 20 Jahren kaufte Gabriele Bender ihren Bertone von einem Sizilianer (siehe Kasten) und nutzt ihn seitdem ganz normal im harten Alltag. Erst kürzlich streikte nach dem kalten Winter das Italo-Coupé ausnahmsweise und wollte nicht mehr anspringen. Einen neuen Anlasser später läuft er wieder seidenweich. Technisch ist der Bertone in ordentlichem Zustand. Bremsen. Lenkung, Fahrwerk präsentieren sich gebraucht, aber funktionstüchtig und sicher.

Doch das Blech macht reichlich Sorgen. Den nächsten TÜV-Termin in diesem September wird der Alfa so sicher nicht mehr schaffen. Die Karosserie des nun 40 Jahre alten Wagens ist perforiert wie ein Küchensieb. Auch im Innenraum wäre viel Liebe und handwerkliches Geschick gefordert, um den umlackierten Bläuling wieder in einen angemessenen Zustand zu versetzen.

Eine Restauration würde allerdings neben vielen Euros reichlich persönliches Engagement erfordern. Dieses Auto ist ein Fall für einen talentierten Selberschrauber, der nicht auf den heutigen Marktpreis schielt: Alfa sucht Romeo.

Fazit

Mit den Bertone ist es wie mit manch schöner Frau. So betörend die äußere Hülle, so kapriziös sind zuweilen die inneren Werte. Wer eine Alfa besitzen und die Niederungen des Alltags sprichwörtlich erfahren will, braucht viel Verständnis und immer auch etwas Bares in der Tasche. Technisches Geschick im Umgang mit dem launischen Italiener ist ebenfalls von Vorteil. Doch ist der Bertone gepflegt und in fahrtüchtigem Zustand, entschädigt er mit seiner atemberaubenden Linienführung und den drehzahlhungrigen Motoren. Vom sprichwörtlichen Alfa-Sound gar nicht zu reden. Ganz klar: Dieses Alfa-Romeo Coupé ist kein mehrheitsfähiger Klassiker für die Masse – aber ein hinreißendes Rasse-Automobil für den automobilen Connaisseur.

Stefan Viktor



Luftig: Der zierliche Dachaufbau sorgt für gute Rundumsicht.

CLUBS, SPEZIALISTEN, LINKS

Club:

Alfaclub e. V..

Typenübergreifender Markenclub, Tel.: (05222) 4265, E-Mail: info@alfaclub.de, Web: www.alfaclub.de

Alfa-Hinzen, Hans-Jürgen Hinzen, 47259 Duisburg, Tel.: (0203) 78 71 51, E-Mail: hjhinzen@aol.com, Web: www.alfa-hinzen.de

Frank Hanel GmbH, Alfa Ersatzteile, 32683 Barntrup, Tel.: (05263) 33 77, E-Mail: info@ar-hanel.de, Webshop: www.ar-hanel.de

Literatur:

Alfa Romeo: Alle Automobile seit 1946, Wolfgang Hörner, GeraMond Verlag, 168 Seiten, ca. 180 Abbildungen, Format 22,3 x 26,5 cm, Hardcover mit Schutzumschlag, ISBN: 978-3-86245-633-8, 29,95 Euro

Alfa Romeo Giulia GT Bertone: Der Coupé-Klassiker, Julien Lombard und Dorko M. Rybiczka, Hardcover, 184 Seiten, Heel Verlag, ISBN 978-3898806480, 29,90 Euro



Die 5. Verkaufs- und Eventmesse für Klassiker zu Lande. zu Wasser und in der Luft

17. bis 20. Mai 2012 Messe Friedrichshafen









- Boxenstop-Messerundkurs
- Tägliche Air Show
- · Klassiker-Parade von Motor Klassik, Samstag, 19. Mai, ab 18 Uhr
- Dampfschiff Hohentwiel
- Rundflüge mit einer JU52
- Amphibienfahrzeuge auf dem Messe-See
- Sonderschauen
- W&W Park-Arena für Oldtimer

www.klassikwelt-bodensee.de