

# Kultautos

der 70er und 80er Jahre



Jan Boyd

# Kultautos

der 70er und 80er Jahre

 Bassermann

ISBN 978-3-8094-3332-3

1. Auflage

© 2014 by Bassermann Verlag, einem Unternehmen der  
Verlagsgruppe Random House GmbH, 81673 München

Die Verwertung der Texte und Bilder, auch auszugsweise, ist ohne die Zustimmung des  
Verlags urheberrechtswidrig und strafbar. Dies gilt auch für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmung  
und für die Verarbeitung mit elektronischen Systemen.

Die Informationen in diesem Buch sind vom Autor und dem Verlag sorgfältig erwogen und geprüft, dennoch kann  
eine Garantie nicht übernommen werden. Eine Haftung des Autors bzw. des Verlags und seiner Beauftragten für  
Personen-, Sach- und Vermögensschäden ist ausgeschlossen.

Projektleitung: Dr. Iris Hahner

Konzeption, Layout und Producing: Jung Medienpartner GmbH, Limburg/Lahn

Umschlaggestaltung: Atelier Versen, Bad Aibling

Verlagsgruppe Random House FSC® No01967

Das für dieses Buch verwendete FSC®-zertifizierte Papier *Profimatt* liefert Sappi, Ehingen.



Druck und Bindung: Neografia, Martin

Printed in Slovakia

67424810109

# Inhaltsverzeichnis

Einleitung . . . . .	6	Mazda. . . . .	137
Alfa Romeo . . . . .	16	Melkus . . . . .	140
Alpine. . . . .	22	Mercedes-Benz . . . . .	141
AMC . . . . .	24	Mercury . . . . .	150
Aston Martin . . . . .	25	MG . . . . .	152
Audi . . . . .	28	Mini . . . . .	154
Austin. . . . .	33	Mitsubishi . . . . .	156
Autobianchi . . . . .	36	Monteverdi . . . . .	157
Bentley . . . . .	38	Morgan. . . . .	158
Bitter . . . . .	40	Moskwitsch . . . . .	159
BMW . . . . .	41	NSU . . . . .	161
Bond . . . . .	53	Opel . . . . .	164
Cadillac . . . . .	54	Panther. . . . .	172
Chevrolet . . . . .	56	Peugeot. . . . .	174
Citroën . . . . .	60	Plymouth . . . . .	178
Dacia . . . . .	67	Pontiac . . . . .	179
DAF . . . . .	68	Porsche . . . . .	181
Daimler. . . . .	71	Reliant . . . . .	187
Datsun . . . . .	72	Renault . . . . .	188
De Tomaso. . . . .	74	Rolls-Royce. . . . .	195
DeLorean. . . . .	76	Rover . . . . .	197
Ferrari . . . . .	77	Saab. . . . .	199
Fiat . . . . .	82	Saporoschez . . . . .	202
Ford . . . . .	91	Simca . . . . .	203
Ford (USA) . . . . .	97	Skoda . . . . .	205
GAZ . . . . .	99	Steyr-Puch . . . . .	208
Honda . . . . .	102	Sunbeam. . . . .	209
IFA . . . . .	104	Talbot . . . . .	210
Innocenti . . . . .	106	Tatra. . . . .	212
Intermeccanica . . . . .	106	Toyota . . . . .	213
Iso Rivolta . . . . .	108	Triumph . . . . .	217
Jaguar . . . . .	110	TVR . . . . .	220
Jensen . . . . .	114	Vauxhall . . . . .	222
Lada. . . . .	116	Volkswagen . . . . .	224
Lamborghini . . . . .	118	Volvo . . . . .	233
Lancia . . . . .	122	VW-Porsche . . . . .	237
Lotus . . . . .	127	Register. . . . .	238
Maserati . . . . .	131	Bildquellen. . . . .	240
Matra . . . . .	135		

## Autos mit Kultstatus

Was ist es, was uns so fasziniert an den schönen alten Autos? Ist es der tadellose und gepflegte Zustand der vierrädri- gen Lieblinge, oder der Glanz von Lack und Chrom in ästhetischen Formen? Ist es die Geschwindigkeit, der Fahrkomfort, der Geruch von Motorenöl oder die bestechende Technik? Oder sind es doch eher die romantisch verklärten Erinnerungen an schöne vergangene Zeiten? Wahrscheinlich ist es aber die Mischung aus alledem, was uns ins Schwärmen geraten lässt.

Dabei stört es uns nicht, wenn das Auto nicht den neuesten Abgasnormen entspricht und die Lautstärke des Motors eine ungestörte Konversation im Innenraum kaum zulässt. Im Gegenteil, wir

empfinden dies als geradezu erotisch und geraten in Verzückung ob dieser Gerüche und Geräusche.

Doch wie wird ein Auto zum ultimativen Kultfahrzeug? Gestern gab es sie noch massenhaft auf den Straßen, aber heute sind sie vom Aussterben bedroht und werden fast über Nacht zum Objekt der Begierde.

Hier spielt wohl auch die Tatsache eine Rolle, dass wir Menschen geneigt sind, uns gerne an die schönen Erlebnisse früherer Zeiten und die damit verbundenen Gegenstände zu erinnern und uns ein Stück dieser Vergangenheit zu erhalten. Wenn dann noch die Tatsache dazukommt, dass ein solches Stück aus der Vergangenheit auch eine Wertanlage darstellt, ist die Sache klar. Das wollen wir haben, pflegen und bewahren. Sei dies nun ein gepflegtes altes Auto, ein antikes Möbelstück oder eine alte, handbemalte Keramik.

Wenn Männer keinen Blick mehr für Frauen haben, sondern wie hypnotisiert aufs Blechle starren – dann steht vielleicht ein schwarzer Stingray am Straßenrand.





Der Morgan plus 4 – das übersinnliche Vergnügen, Autofahren mit allen Sinnen zu genießen

Ein Auto ist niemals nur ein Gebrauchsgegenstand, sondern immer auch ein Gefühl, ein Lebensgefühl, das Begriffe wie Bewegung und Freiheit sinnlich – im doppelten Wortsinn – erfahrbar macht. Wer diese Emotionen nicht kennt, sollte Tretroller fahren.

Treffen sich zum Beispiel irgendwo ein paar Corvette-Fans (na gut, zugegeben, zu internationalen Pfingsttreffen sind es ein paar mehr), rufen die gleichen Leute, die vor 40 Jahren den Muff von tausend Jahren unter den Talaren ihrer Professoren zu wittern meinten, nun nach der Polizei und wollen am liebsten alles verboten sehen, was nach Benzin riecht.

Die Liebe zum Kultauto lässt sich mit keinem rationalen Argument begründen – und so kann man sehr mutig und fortschrittlich gegen alte „Dreckschleudern“ wettern, als wären die paar Hundert Corvettes ein Problem für die Umwelt und nicht die zig Millionen moderner Fahrzeuge. Ein Internet-Blogger, der selbst einmal dem Zauber einer Corvette erlag, gab seinen Lesern einen guten Rat: „Wenn du dir nicht voll-

kommen sicher bist, dass du keine Corvette haben willst, riskiere niemals eine Probefahrt!“ Wer es dennoch tut, wird sein Leben lang den Vettes verfallen sein. Denn die Liebe zu einem Old- oder Youngtimer entsteht nicht aus Berechnung. Genauso wenig wie ein Frau rational erklären kann, warum sie sich in einen Mann verliebt, und ein Mann, warum er diese eine und keine andere Frau so toll findet.

Manchmal ist es Liebe auf den ersten Blick, wenn es bei der Begegnung mit einem Auto sofort funkt. Vielleicht weil man während eines Italienurlaubs das unglaubliche rote Geschoss zum ersten Mal aus der Nähe sah, den Gummiroch, den es beim Anfahren hinterließ und seitdem nur noch von rot lackiertem Blech träumen kann. Vielleicht aber auch, weil man auf einmal in einem Morgan Sportwagen die pure Sinnelust am Autofahren im ursprünglichen Verstand entdeckte, wo am Lenkrad noch gearbeitet wird und die Bandscheiben jeden Kieselstein auf der Fahrbahn protokollieren.

Sich in ein Auto zu verlieben, ist übrigens kein männliches Privileg. Darüber belehrte mich eine junge Frau, die mir über die Schulter schaute, während ich diesen Text schrieb, und plötzlich in den Korrekturfahnen zu blättern begann, bis sie tatsächlich ihr Auto gefunden hatte – einen Volkswagen Scirocco der zweiten Serie.



Der VW Scirocco II – auch für Frauen ein Objekt der Begierde

„Da war damals eine Schülerin aus der Oberstufe, zwei bis drei Jahre älter als ich, die einen Scirocco fuhr – und die war ja sooo cool! Und das hieß: So ein Auto musste ich auch haben, sobald ich das nötige Kleingeld zusammen hatte.“ Damit war des Blätterns noch kein Ende. Der Weg durch die Korrekturfahnen führte die junge Frau zurück zum Buchstaben F. „Und wenn es mal für etwas mehr als Kleingeld reicht, dann muss es der hier sein – ein 1968er Ford Mustang, zweite Generation, am liebsten mit vier Augen!“

Was sind Kultautos? In der Regel war schon wenige Monate nach der Erstauslieferung eines Fahrzeuges klar, ob

es auf Grund von Beliebtheit und Verkaufszahlen das Potenzial zum Kultauto hatte. Dieses bestätigte sich spätestens dann, wenn sich Fan-Clubs für ein Modell gründeten und die Sammlerpreise ständig anstiegen. So wurden aus Sammlerobjekten Youngtimer und Oldtimer.

Der Begriff Youngtimer wurde Mitte der Siebzigerjahre geprägt. Die Zeitschrift „Automobil- und Motorrad-Chronik“, die später mit der Zeitschrift „Motor Klassik“ verschmolz, soll ihn – in beziehungsreicher Anspielung an den allgemein verbreiteten Begriff Oldtimer – zum ersten Mal verwendet haben. Schon damals empfahl die Redak-



Ein 1968er Ford Mustang – für manchen das Traumauto schlechthin





Das Oldsmobile 4-4-2 Coupé – die Zahlen standen für Vierfachvergaser, Vierganggetriebe und Doppelauspuff – ein Klassiker aus der Kategorie Muscle Car, wurde mit Unterbrechungen von 1964 bis 1991 produziert.

tion den Opel Diplomat V8 Coupé als künftigen Klassiker. Und seitdem bemühen sich Experten und Fans (die natürlich auch fast alle Experten sind) bei jedem aktuellem Fahrzeugtyp herauszubekommen, welches Klassikerpotenzial in ihm steckt.

Die Grenzen zwischen Youngtimern und Oldtimern sind nicht genau gezogen. In Deutschland gab es bis Ende Februar 2007 eine Verordnung, die 49. Ausnahmeverordnung zur Straßenverkehrs Zulassungsordnung. Der zufolge galten Fahrzeuge im Alter zwischen zwanzig bis dreißig Jahren als Youngtimer. Das ungefähre Alter eines Youngtimers wird in Deutschland bei 15 Jahren liegen. Doch auch wesentlich ältere Fahrzeuge werden als Youngtimer angesprochen, wenn Sie noch keine typischen Oldtimer-Merkmale aufweisen.

Besonders gilt das für Serienfahrzeuge, die eine außerordentlich lange Bauzeit aufzuweisen haben und deren Grundcharakter auch alle Modellpflegemaßnahmen ohne wesentliche Veränderungen überstand. Man denke an Citroëns 2CV-Ente, an den Käfer von VW oder an den Wartburg 353, der praktisch von 1966 bis 1989 ohne große Veränderungen gebaut wurde. Bei diesen Fahrzeugen ist kaum einzusehen, warum der 1968 gebaute Wagen weniger Youngtimer sein sollte als der 1988 gebaute.

Man unterscheidet inzwischen auch die Youngtimer der ersten Generation – die von etwa 1970 bis 1980 gebauten Fahrzeuge – und die Youngtimer der zweiten Generation – das heißt die nach 1980 gebauten. Die Youngtimer der zweiten Generation sind oft als Gebrauchsfahrzeuge auf den Straßen zu sehen. Meist

Klassifizierung nach Bauzeit der Fahrzeuge	
Class A <i>Ancestor:</i>	vom Beginn der Automobilmgeschichte bis 31. Dezember 1904
Class B <i>Veteran:</i>	vom 1. Januar 1905 bis 31. Dezember 1918, in Großbritannien auch <i>Edwardians</i> und in Deutschland <i>Kaiserzeit</i> genannt
Class C <i>Vintage:</i>	vom 1. Januar 1919 bis 31. Dezember 1930
Class D <i>Post Vintage:</i>	vom 1. Januar 1931 bis 31. Dezember 1945
Class E <i>Post War:</i>	vom 1. Januar 1946 bis 31. Dezember 1960
Class F in Deutschland gern <i>Wirtschaftswunder</i> genannt:	vom 1. Januar 1961 bis 31. Dezember 1970
Class G <i>Youngtimer:</i>	vom 1. Januar 1971 bis zur Erreichung der 30-Jahre-Altersgrenze



Überlebte das Ende der Studebaker Corporation und ist Oldtimer und Yountimer zugleich, denn er wurde nach 1963 von kleinen Firmen bis weit in die Achtzigerjahre in dreistelligen Stückzahlen hergestellt: Der auffallend gestaltete Studebaker Avanti. Post-Studebaker-Modelle sind beispielsweise an den eckigen Scheinwerfereinfassungen zu erkennen.

sind sie technisch in einem sehr guten Zustand; besonders der Rostschutz hatte sich bei einer Reihe von Fahrzeugen der Achtziger- und frühen Neunzigerjahre stark verbessert.

Die internationalen Verbände wie etwa die FIA (*Fédération Internationale de l'Automobile*) oder die FIVA (*Fédération Internationale des Véhicules Anciens*, praktisch der Dachverband der Oldtimerclubs) und nationalen Automobilclubs wie der AvD verwenden eine bestimmte Klassifizierung, die – mit bestimmten Modifikationen und begrifflichen Abweichungen – allgemein üblich geworden ist.

Platz für eine weitere Klasse, die Class H, wäre in der Abfolge schon noch. Offiziell gibt es sie noch nicht. Aber die Fahr-

zeuge, die eines Tages in diese Klasse einrücken werden! Inoffiziell spricht man von *Klassikern der Zukunft* oder *classics of the future*.

Bei manchen Fahrzeugen – besonders denen amerikanischer Herkunft – darf man sich heute schon manchmal fragen: Warum, zum Henker, braucht man 6 bis 7 Liter Hubraum und 350 PS, um (heute) stinknormale 180 km/h zu erreichen. Gut, die amerikanischen Straßenkreuzer und Straßenschlachtschiffe waren nicht nur länger und breiter als heute übliche Fahrzeuge, sie waren auch manchmal höllisch schwer. Wer also so ein Fahrzeug auf einem hydraulisch betriebenen Doppelparker abstellen will, sollte sich vorher vergewissern, ob sein Liebling das zulässige Höchstgewicht nicht überschreitet.

Aber nicht nur die teuren Edelmarken produzierten Klassiker. Auch ein Her-

steller im Osten Deutschlands, das Automobilwerk Eisenach, sonst eher bekannt für sehr alltäglich wirkende Fahrzeuge, schuf mit dem Wartburg 313 Sport einen Roadster, der den Zeitgeist der späten Fünfzigerjahre atmet. Zu dieser Zeit war das Zweitakterprinzip noch nicht so stark veraltet wie dreißig Jahre später, als die Wartburgs noch immer mit der gleichen Motorentechnik fuhren. DKW baute noch munter Zweitakter und auch Saab setzte noch bis 1967 auf Zweitaktmotoren.

Der Eisenacher Chefdesigner Hans Fleischer hatte die Wartburgs der 300er-Serie alle aus einem Guss gezeichnet. Gerade die gestreckte Form des 313 wirkte besonders gelungen. Nur 469 Fahrzeuge wurden gebaut; die Zahl der „Überlebenden“, die inzwischen zu begehrten Oldtimern geworden sind, dürfte weitaus geringer sein. Dieses Auto prahlt zwar nicht mit PS-Zahlen und Geschwindigkeitsrekorden, dafür überzeugt es durch stilreine Exklusivität.

Und nicht nur die ganz Flachen und die ganz Flotten haben Kultpotenzial. Auch die seit den Siebzigerjahren mehr und mehr in Mode kommenden Geländewagen

sind inzwischen in die Jahre gekommen. Was offroad nicht schon längst den Geist aufgegeben hat, bewies offenbar genug Härte, um in die Herzen der Fans eingeschrieben zu werden. Und so fahren nicht nur der Volkswagen Typ 181 – ein Kübel, der eher als Spaßfahrzeug für Strand und sanfte Düne geeignet ist als für wirkliche Geländeaufgaben – und der unverwüsthliche, wenn auch schnell rostende Lada Niva in der Schar der Kultautos mit. Jeeps und Jeep-Ableger, Land Rover und Pickups der verschiedensten Marken und Bauarten spielen im Konzert der kultigen Young- und Oldtimer mit. Diese Fahrzeuge haben es aber in der Regel etwas schwerer als Sportwagen und Limousinen, denn sie waren Nutzfahrzeuge und wurden die meiste Zeit ihres automobilen Lebens wie Nutzfahrzeuge behandelt. Das hat Auswirkungen auf ihren Erhaltungszustand. Und der – möglichst originalgetreue oder dem Original nahekommende – Erhaltungszustand ist schließlich eines der wesentlichsten Kriterien, dass einem Fahrzeug in Sammler- und Liebhaberkreisen, aber auch seitens der Behörden der Status eines historischen Kraftfahrzeugs zuerkannt wird.

Als die DDR noch elegante Autos baute, wusste das Hardtop-Coupé des Wartburg Sport 313 zu faszinieren. Jahrzehnte würdigte die Deutsche Post AG das Fahrzeug mit einer Sonderbriefmarke.





Eine Cobra 427 von 1965 auf der Piste

Nicht nur die Grenzen zwischen Youngtimern und Oldtimern sind fließend, auch die Grenzen zwischen Original und originalgetreuem Nachbau sind nicht immer ganz genau zu bestimmen. Puristen werden dem widersprechen, aber in der Wirklichkeit sind die Repliken beliebter Fahrzeuge mitunter weiter verbreitet als die Originale.

Selbst bei Fahrzeugen, die in namhaften Museen ausgestellt werden, ist nicht immer alles original, was originalgetreu aussieht. Da fehlte schon einmal ein originaler Türgriff, der partout nicht zu beschaffen war – also baute man einen nach. Nur nachempfunden, erwidern die Puristen unter den Historikern, die lieber eine hundertprozentig echte Ruine ausstellen würden als ein sorgfältig und mit noch so viel historischem Sachverstand restauriertes Fahrzeug.

Bei einigen seltenen Fahrzeugen sind Repliken häufiger zu finden als Originale. Der Sportwagen AC Cobra 427 ist so ein Beispiel. Die ersten Originale wurden 1965 gebaut, nachdem der

Rennfahrer Carroll Shelby seit 1962 diesen Rennsportwagen konstruierte und mit einem leistungsstarken Ford-Motor ausstatten ließ. Ursprünglich war das Fahrzeug für Rennen gedacht, wurde aber auch bei vermögenden Nicht-Sportlern so beliebt, dass die vorhandenen Originale – insgesamt wurden 348 Exemplare in Handarbeit gebaut – nicht ausreichten. Heute zählt die AC Cobra 427 zu den beliebtesten Modellen der Replika-Szene. Seit Mitte der Neunzigerjahre lässt Carroll Shelby auch wieder 427er mit originalem 7-Liter-Motor von Ford bauen. Es gibt mittlerweile wohl mehr Repliken als Originale dieses Typs.

In Deutschland sind die sogenannten H-Kennzeichen seit 2007 das äußere Zeichen für ein anerkannt historisches Kraftfahrzeug. Nach der neuen Kfz-Zulassungsverordnung vom 1. März 2007 wird in Deutschland die Kennzeichnung eines „historischen Kraftfahrzeugs“ vorgenommen, in dem der normalen Zulassungsnummer ein „H“ nachgestellt wird. Ein H-Kennzeichen kann erteilt

werden, wenn das Fahrzeug nachweislich älter als 30 Jahre ist („Fahrzeuge, die vor mindestens 30 Jahren erstmals in Verkehr gekommen sind“, verlangt § 2 Nr. 22 FZV) und eine Überprüfung den zeitgenössisch originalen Bauzustand ergeben hat. Später entstandene Teile von Nachfolgetypen – z. B. stärkere Motoren, die erst später erhältlich waren – sind in der Regel ein Ausschlussgrund. Eine Zeitlang war nicht mal der nachträglicher Einbau eines Katalysators zulässig, doch hat sich hier mittlerweile eine umweltgerechtere Haltung gegenüber dem historischen Purismus durchgesetzt. Immerhin sind Youngtimer historische Kraftfahrzeuge, die in vielen Fällen tatsächlich noch gefahren und nicht nur auf dem Tieflader von Ausstellung zu Ausstellung transportiert werden.

Außerdem wird ein gepflegter Erhaltungszustand gefordert. Rostlauben haben auf der Zulassungsstelle keine Chance. Aber auch ein überaus gut erhaltener und gepflegter Klassiker kann bei den beamteten Prüfern ungnädig aufgenommen werden, wenn sie der Meinung sind, das Fahrzeug sei einfach zu häufig, so dass kein Interesse an der Erhaltung des historischen Sachzeugnisses bestehe. Möglicherweise wird das Fahrzeugen der Golf-Baureihen geschehen. Schließlich sind die H-Kennzeichen kein kostenneutraler Spaß, sondern bringen den Haltern – je nach Hubraumgröße des Fahrzeugs – Steuer- und Versicherungsvorteile.

Original oder Replik – auf den ersten Blick ist das nicht genau zu erkennen.





# Kultautos von A-Z



## Alfa Romeo

Die Firmengeschichte des Fahrzeugherstellers Alfa Romeo reicht bis in das Jahr 1906 zurück, als der französische Auto-pionier Alexandre Darracq ein Automobilwerk in Portello gründete. 1910 entstand daraus die Aktiengesellschaft „Anonima Lombarda Fabbrica Automobili“ (abgekürzt ALFA). 1915 kam diese Gesellschaft in Schwierigkeiten und wurde von der Firma des neapolitanischen Ingenieurs Nicola Romeo übernommen; daher der zweite Namensbe-

standteil. Seit 1920 wird Alfa Romeo als Markenname für anspruchsvolle Fahrzeuge geführt. 1929 übernahm der italienische Staat das Unternehmen. 1986 ging das Staatsunternehmen im FIAT-Konzern auf.

### Alfa Romeo Giulia Sprint GT

Mit der Giulia brachte Alfa Romeo 1962 eine seiner erfolgreichsten Baureihen auf den Markt. Gegenüber dem Vorgängermodell Giulietta war das Fahrzeug geräumiger. Der Limousine folgte ein Jahr später die sportliche Ausführung. In der Spitzenmotorisierung mit Doppel-Horizont-Vergasern konnten die 88 kW die Giulia bis zu 190 km/h schnell machen.

<b>Modell:</b>	Alfa Romeo Giulia Sprint GT
<b>Motor/Zylinder:</b>	DOHC Reihenmotor/4
<b>Geschwindigkeit:</b>	max. 190 km/h
<b>Hubraum in ccm:</b>	1750
<b>Leistung in PS/kW:</b>	118/88
<b>Bauzeit:</b>	1963–1977





## Alfa Romeo GT 1300 Junior Coupé

Am beliebtesten war das Coupé in der Farbe Rot. Und selbstverständlich mit Ledersitzen. Bei seiner Markteinführung kostete das Gefährt 16.000 DM und versprach dafür sportliches Fahrvergnügen mit Höchstgeschwindigkeiten um 180 km/h. Allein von dieser Version wurden ca. 80.000 Fahrzeuge gebaut. Ab 1972 war ein 1600er Coupé verfügbar.

<b>Modell:</b>	Alfa Romeo GT 1300 Junior Coupé
<b>Motor/Zylinder:</b>	DOHC Reihenmotor/4
<b>Geschwindigkeit:</b>	max. 180 km/h
<b>Hubraum in ccm:</b>	1290
<b>Leistung in PS/kW:</b>	87/64
<b>Bauzeit:</b>	1966–1972



## Alfa Romeo Giulia Super

Als sportliche Limousine folgte die Giulia Nuova 1974 ihren Schwestern. Dank Doppel-Horizont-Vergasern erreichte sie 102 PS und sportliche 175 km/h Spitzengeschwindigkeit. Das Facelifting sorgte für mehr Sachlichkeit. Mit Scheibenbremsen vorn und hinten, Fünfganggetriebe und Kunstleder-Ausstattung machte die neue Super Giulia aber viel Eindruck.

<b>Modell:</b>	Alfa Romeo Giulia Super
<b>Motor/Zylinder:</b>	DOHC Reihenmotor/4
<b>Geschwindigkeit:</b>	max. 175 km/h
<b>Hubraum in ccm:</b>	1570
<b>Leistung in PS/kW:</b>	102/76
<b>Bauzeit:</b>	1965–1978

# Alfa Romeo





## Alfa Romeo 2000 Spider Veloce

Der erste Spider der Baureihe 105 erschien 1966 auf dem Genfer Autosalon. „Ferrari des kleinen Mannes“ nannte man das Rundheckmodell. Dustin Hoffman machte den Spider berühmt, als er ihn in dem Film „Die Reifeprüfung“ fuhr. 1969 wurde die Spider-Generation vorgestellt. Nach oben war die Motorisierung um den 1750er und 2000er und nach unten um den 1300er Spider Junior erweitert worden.

<b>Modell:</b>	Alfa Romeo 2000
<b>Motor/Zylinder:</b>	DOHC Reihenmotor/4
<b>Geschwindigkeit:</b>	max. 195 km/h
<b>Hubraum in ccm:</b>	1962
<b>Leistung in PS/kW:</b>	131/98
<b>Bauzeit:</b>	1971–1975

## Alfa Romeo Spider Aerodinamica

Die italienischen Alfa-Romeo-Fans, die genau wussten, wie ein „echter“ Alfa auszusehen hatte, waren bei Spottnamen erfindarisch: „Gummilippe“ nannten sie den Spider der dritten Generation, der ihnen wegen der wulstigen Stoßfänger missfiel und wegen des gewöhnungsbedürftigen Heckspoilers. Aber gerade dieser Spider war sehr erfolgreich.

<b>Modell:</b>	Alfa Romeo Spider Aerodinamica
<b>Motor/Zylinder:</b>	DOHC Reihenmotor/4
<b>Geschwindigkeit:</b>	max. 197 km/h
<b>Hubraum in ccm:</b>	1962
<b>Leistung in PS/kW:</b>	128/94
<b>Bauzeit:</b>	1983–1989



## Alfa Romeo Montreal

Das Sportcoupé war ein Kraftpaket. 200 PS schleuderten es auf 220 km/h. Auf der Weltausstellung in Montreal 1967 wurde die Designstudie zum ersten Mal vorgestellt – daher leitete das Coupé seinen Namen ab. Die Rostvorsorge war gegenüber anderen Alfa-Modellen besser; aber der Benzinverbrauch war mit bis zu 25 l/100 km sehr hoch.

<b>Modell:</b>	Alfa Romeo Montreal
<b>Motor/Zylinder:</b>	V-Motor/8
<b>Geschwindigkeit:</b>	max. 220 km/h
<b>Hubraum in ccm:</b>	2593
<b>Leistung in PS/kW:</b>	200/147
<b>Bauzeit:</b>	1970–1977



## Alfa Romeo Junior 1300 Zagato

Zu den heute raren und gesuchten Coupés auf Basis der Alfa Romeo Giulia gehört der von Zagato gestylte Junior. Es gab ihn in der 1,3- und 1,6-Liter-Motorisierung. Technisch basierten die Wagen auf den bekannteren Bertone-Coupés. Zagato, das 1919 gegründete Design-Büro, arbeitete bereits seit den Zwanzigerjahren mit Alfa Romeo zusammen.

<b>Modell:</b>	Alfa Romeo GT 1300 Junior Z
<b>Motor/Zylinder:</b>	DOHC Reihenmotor/4
<b>Geschwindigkeit:</b>	max. 175 km/h
<b>Hubraum in ccm:</b>	1290
<b>Leistung in PS/kW:</b>	87/64
<b>Bauzeit:</b>	1969–1975

# Alfa Romeo





## Alfa Romeo Alfasud Sprint

Auf der Basis des Alfasud erschien 1976/77 der Alfasud Sprint als zweitüriges Coupé. Das Fahrzeug besaß eine eigenständige Karosserie, die von Giorgetto Giugiaro entworfen wurde (Ähnlichkeiten mit dem ebenfalls von Giugiaro stammenden VW-Scirocco waren nicht zufällig). Am Ende der Bauzeit wurde der Sprint ohne den Zusatz „Alfasud“ vermarktet.

<b>Modell:</b>	Alfa Romeo Alfasud Sprint
<b>Motor/Zylinder:</b>	Boxermotor/4
<b>Geschwindigkeit:</b>	max. 175 km/h
<b>Hubraum in ccm:</b>	1286
<b>Leistung in PS/kW:</b>	75/55
<b>Bauzeit:</b>	1976–1989

## Alfa Romeo Alfasud

Mit dem Alfasud stellte Alfa Romeo eine Kompaktlimousine vor, die erstmals bei Alfa einen Frontantrieb aufwies. Gebaut wurde das Fahrzeug mit dem fortschrittlichen Boxermotor in Süditalien. Was als Entwicklungsprojekt für die Region gut war, war schlecht für das Auto. Rostanfälligkeit (Lack kam mitunter auf die angerosteten Rohkarossen) und Verarbeitungsmängel ruinieren den Ruf Alfa Romeos.

<b>Modell:</b>	Alfa Romeo Alfasud
<b>Motor/Zylinder:</b>	Boxermotor/4
<b>Geschwindigkeit:</b>	max. 155 km/h
<b>Hubraum in ccm:</b>	1186
<b>Leistung in PS/kW:</b>	63/46
<b>Bauzeit:</b>	1972–1983

# Alfa Romeo



## Alfa Romeo Alfetta

Mit dem Alfetta besetzte Alfa Romeo das Segment der gehobenen Mittelklasse. Die Typbezeichnung stammt von einem bekannten Rennwagen der Fünfzigerjahre ab. Mit diesem teilt die Alfetta-Limousine die Transaxle-Bauweise des Antriebs: Getriebe und Kupplungsgehäuse sitzen zusammen mit dem Hinterachsdifferenzial in einem Block an der Hinterachse.

<b>Modell:</b>	Alfa Romeo Alfetta
<b>Motor/Zylinder:</b>	DOHC Reihenmotor/4
<b>Geschwindigkeit:</b>	max. 185 km/h
<b>Hubraum in ccm:</b>	1779
<b>Leistung in PS/kW:</b>	121/90
<b>Bauzeit:</b>	1972–1974



## Alfa Romeo Alfetta GTV 6 2.5

Neben der seltenen Turboversion des Vierzylinder-GTV kam nach dem Facelifting von 1980 der GTV 2.5 mit einem V6-Motor als Spitzenmodell heraus. Stoßfänger und Spoiler waren mit mehr Kunststoff verkleidet, auch das Armaturenbrett war überarbeitet worden. Mit diesem Modell wollte man „die Lücke schließen, die Alfa noch von Ferrari trennt“.

<b>Modell:</b>	Alfa Romeo GTV 6 2.5
<b>Motor/Zylinder:</b>	V-Motor/6
<b>Geschwindigkeit:</b>	max. 212 km/h
<b>Hubraum in ccm:</b>	2492
<b>Leistung in PS/kW:</b>	158/116
<b>Bauzeit:</b>	1980–1986



## Alfa Romeo Alfa 90

„Die Alfetta ist tot, es lebe die Alfetta!“. Im Alfa 90 führte die zwischen 1972 und 1984 gebaute Alfetta ein dreijähriges Nachleben. Ein geschwindigkeitsabhängiger Frontspoiler verbesserte die Straßenlage; viele hielten das nur für eine Spielerei. Auch der Beifahrer konnte unterm Handschuhfach mit einem herausnehmbaren Koffer spielen. Nachfolger des Alfa 90 war der Alfa 164.

<b>Modell:</b>	Alfa Romeo Alfa 90 2.5
<b>Motor/Zylinder:</b>	V-Motor/6
<b>Geschwindigkeit:</b>	max. 200 km/h
<b>Hubraum in ccm:</b>	2492
<b>Leistung in PS/kW:</b>	158/116
<b>Bauzeit:</b>	1984–1987





Jan Boyd

## **Die Kultautos der 70er und 80er Jahre**

Gebundenes Buch, Pappband, 240 Seiten, 22,0 x 31,0 cm  
ISBN: 978-3-8094-3332-3

Bassermann

Erscheinungstermin: September 2014

Geliebt und unvergessen

Manta B, Golf GTI oder Mercedes der S-Klasse: Einst als Proll-Kutsche, Sportwagen des kleinen Mannes oder Spießler-Auto geschmäht, erleben die Autoklassiker der 70er und 80er Jahre heute ein geradezu fulminantes Comeback.

Mit ihrem individuellen Retro-Design und ihrer schlichten Technik haben die attraktivsten Modelle der großen nationalen und internationalen Automarken inzwischen Kultstatus erreicht. Begleitet von kurzen Beschreibungen der einzelnen Typen und Informationen über die Hersteller sowie den technischen Daten ist so eine einmalige Präsentation von 350 dieser begehrten Wagen entstanden, die das Lebensgefühl einer ganzen Generation widerspiegeln.