

Alfa Romeo



PANTHEON BASEL

Forum für Oldtimer

Ein Museum für Oldtimer ergänzt mit einer Oldtimerwerkstatt, einem Restaurant, Shop und der attraktiven Eventplattform: Zusammen ergibt dies das Pantheon Basel, das grösste Schweizer Forum für Oldtimer, unmittelbar an der Peripherie der Stadt Basel. Die Realisation des Forums dauerte nur knapp zweieinhalb Jahre. Die ursprüngliche Halle des ehemaligen Baugeschäft Züblin wurde im Jahre 1965 in Muttenz erbaut und gilt mit ihrer kreisrunden Form als bautechnische Meisterleistung. Das Bauwerk, welches Assoziationen mit dem Pantheon in Rom weckt, wurde von «toffolarchitekten basel» entworfen und umgesetzt.

Ein Museum in seiner Einzigartigkeit
Das Herz des Pantheon ist sicherlich das Museum. Eindrücklich präsentiert es die Entwicklung der Mobilität. Daneben haben Privatpersonen die Möglichkeit, ihre «Schmuckstücke auf vier Rädern» auszustellen.

Die erste Sonderausstellung
Gleich zur Eröffnung präsentiert das Pantheon eine verführerische Sonderausstellung des legendären italienischen Sportwagen-Herstellers Alfa Romeo. 34 Wagen aus der Geschichte von Alfa Romeo stehen Spalier. Dafür gilt den Experten, welche die wunderbaren Fahrzeuge ausgesucht und zusammengestellt haben, sowie den jeweiligen Eigentümern, die uns Ihre Preziosen zur Verfügung stellen, ein grosses Dankeschön. Das Highlight der Ausstellung war sicher der Alfetta Tipo 159 aus dem Jahre 1951, das legendäre Formel 1 Auto, welches für die Eröffnungstage extra vom Museo Storico Alfa Romeo in Italien nach Basel gebracht wurde.

Der Dank geht an dieser Stelle auch an die Sponsoren dieser ersten Ausstellung, die Basler Kantonalbank und die Zürich Versicherung.

Freuen wir uns auf eine erfolgreiche Zukunft mit der wunderschönen Leidenschaft aus der Vergangenheit.

Pantheon Basel AG
Stephan Musfeld

Sonderausstellung
Alfa Romeo
16.8–30.11. 2008



Vorwort

Wohl kaum eine heute noch existierende Automarke kann auf eine fast hundertjährige Geschichte mit einem derart breitem Produktionsspektrum zurückblicken wie Alfa Romeo: vom Personenwagen in all seinen Varianten über siegreiche Rennautos bis zum Armee-Jeep, von Flugzeug- und Schiffsmotoren bis hin zu leichten Lieferwagen und schweren Camions.

Sogar Kochherde und Lamellenstoren wurden unmittelbar nach Kriegsende produziert.

Die Geschichte von Alfa Romeo ist sehr eng mit der Geschichte Italiens verknüpft. Wer die Geschichte der Mailänder Automarke verstehen will, kommt nicht umhin, sich auch mit der Geschichte Italiens zu beschäftigen.

Der italienische Schriftsteller Gabriele D'Annunzio pflegte sich in einem Alfa Romeo fortzubewegen. Berühmt ist das Foto, welches den elitären Dichter zusammen mit dem unvergesslichen Alfa-Piloten Tazio Nuvolari auf dem Trittbrett seiner 6C1750 Limousine zeigt. Aber auch Mussolini war ein grosser Freund der Mailänder Marke. Zum Schrecken der Werksmechaniker stattete er hin und wieder einen Besuch im Alfa Werk «Portello» ab, um neue Modelle und Rennwagen eigenhändig zu erproben:

Dieser Schrecken galt weniger der politischen Couleur des Duce als seiner bekannten halsbrecherischen Fahrweise. Kurz vor Ankunft des hohen Besuchs aus Rom verschwanden Testfahrer und Chefmechaniker stets spurlos – keiner von ihnen hatte Lust, Mussolini als Beifahrer zu dienen und somit Kopf und Kragen zu riskieren.

Ab dem Jahr 1933 war Alfa Romeo ein Staatsbetrieb.

Ugo Gobbato wurde 1933 von Mussolini als Präsident von Alfa Romeo eingesetzt. Wenige Tage nach der Befreiung Italiens vom Faschismus fuhr Gobbato auf dem Fahrrad (!) zur Arbeit und wurde von Partisanen erschossen. Die Nominierung zum Präsidenten von Alfa Romeo war stets ein politischer Akt. Daher waren nicht immer nur fachliche Kompetenz, sondern auch politische Einstellung und persönliche Beziehungen Gründe für eine solche Ernennung. Trotzdem wurde Alfa Romeo oft von grossen Persönlichkeiten geführt: 1960 übernahm Giuseppe Luraghi die Präsidentschaft. Luraghi war nicht nur einer der kompetentesten Manager seiner Zeit, sondern auch Schriftsteller und Maler.

Er führte Alfa Romeo in glückliche und erfolgreiche Jahre, aber auch in ein politisch hochbrisantes und schicksalsschweres Abenteuer: die Gründung des Alfasud Werkes in der Nähe Neapels. In den 70er Jahren, welche in Italien treffend «anni di piombo» genannt werden, litt Alfa Romeo als Staatsunternehmen mehr als jede andere Automarke an den Folgen der Arbeitsunruhen. Streiks und Klassenkampf führten fast zum Kollaps der noblen

Marke und in letzter Konsequenz zur Übernahme durch den Konzern im November 1987.

Mythos und Ausstrahlung der Marke Alfa Romeo sind bis heute ungebrochen. Keine Autofirma kann so viele weltweit verbreitete Markenclubs zählen wie Alfa Romeo. Während bei anderen italienischen Sportwagen oft ein ausgeprägtes Prestige- und Klassendenken vorherrscht, packt die Leidenschaft für die Mailänder Autos alle soziale Schichten: vom jungen Mechaniker, der mit beschränktem Lohn einen Alfa 75 mit eigener Hand wieder aufbaut, bis hin zum Modezaren oder Softwaremagnaten, der sich für zweistellige Millionensummen einen Vorkriegs 8C kauft. Der wahre «Alfista» liebt und respektiert die Marke Alfa Romeo, unabhängig vom Marktwert oder Prestige der einzelnen Modelle.

Stefan Musfeld hat mit seinem Pantheon Basel eine grosse Leistung vollbracht. Dafür gebührt ihm der Dank aller Liebhaber alter Autos. Dass er gerade Alfa Romeo als Eröffnungsthema gewählt hat, freut mich besonders, ist aber nicht verwunderlich, erwecken die Autos aus Mailand stets grösstes Interesse und sind somit Garant für einen regen Publikumsbesuch. Ich möchte Stefan Musfeld an dieser Stelle von Herzen gratulieren und ihm viel Freude an seinem Pantheon wünschen. Erfolg muss ich ihm gar nicht wünschen, der ist bei dieser zündenden Idee und der prächtigen Realisation des Pantheon Basel garantiert.

Axel Marx

Alfa Romeo seit 1910

Die Società Anonima Lombarda Fabbrica Automobili, kurz A.L.F.A., wurde am 24. Juni 1910 von einer Gruppe lombardischer Unternehmer in Mailand gegründet. Sie übernahmen die hochmoderne, allerdings konkursnahe Filiale der französischen Automobilfabrik des Alexandre Darracq, dessen Produkte auf dem italienischen Automobilmarkt keinen Erfolg hatten. 1915 erwarb der neapolitanische Ingenieur Nicola Romeo die Gesellschaft A.L.F.A. Er beschloss, die Produktion von Automobilen auf Kriegsgerät umzustellen. Diese Tätigkeit wurde einige Jahre fortgesetzt, bis das Kriegsende der Automobilproduktion wieder neuen Aufschwung gab.

Nach den ersten Erfolgen um 1918 nannte sich das Unternehmen Alfa Romeo.

Zwei Symbole Mailands, dem Sitz des Unternehmens, prägten bereits seit 1910 das Firmenzeichen: Das rote Kreuz vom Mailänder Stadtwappen, die Schlange ist das Symbol der Familie Visconti. Durch zahllose Sporterfolge bekam der Name Alfa Romeo bald einen magischen Klang. 1923 wurde der berühmte Konstrukteur Vittorio Jano vom damaligen Alfa Romeo Piloten Enzo Ferrari von Fiat abgeworben und 1925 gewann Gastone Brilli Peri mit einem P2 sogar die erste Weltmeisterschaft. Seither schmückt ein Lorbeerkranz das Alfa Romeo Wappen. Weitere wichtige Siege folgten Schlag auf Schlag: 1928 wurde die Mille Miglia auf einem 6C1500 Sport mit den Piloten Campari und Ramponi gewonnen. Insgesamt konnte die Mille Miglia 11 mal durch Alfa Romeo gewonnen werden.

Die Mailänder kümmerten sich mit teuren, exklusiven, technisch avancierten und stets sportlichen Fahrzeugen ausschliesslich um das obere Segment des Marktes. Trotz aller Erfolge kämpfte Alfa Romeo stets mit grossen finanziellen Problemen und wurde 1933 in das staatliche IRI (Istituto per la Ricostruzione Industriale) eingegliedert. Im gleichen Jahr wurde die Leitung der Rennabteilung der «Scuderia Ferrari» in Modena übertragen.

Den Höhepunkt der Vorkriegsproduktion stellen ohne Zweifel die seltenen 8 Zylinder Modelle dar. Die 8C erzielen heute bei Auktionen bis zu zweistellige Millionensummen. Die Dynamik der Alfa Romeo Techniker wurde durch die Kriegswirren gebremst und die verheerende Bombardierung vom 20. Oktober 1944 zerstörte das Werk komplett.

Der Aufbruch in die fünfziger Jahre gelang nur mit einem radikalen Umdenken. Die noblen, aber mit teurer Vorkriegstechnik versehenen Kleinstserien der 6C-Modelle liefen gegen 1950 langsam aus und wurden vom ersten in Serie hergestellten Alfa Romeo abgelöst: dem 1900 mit seiner selbsttragenden Karosse-

rie und seinem hochmodernen Vierzylindermotor. Das Publikum respektierte diesen Schritt, auch weil Alfa Romeo sich stets mit interessanten Coupé- und Cabriomodellen gut in Szene zu setzen wusste.

Aber auch sportlich stellten sich nach dem Krieg sofort wieder Erfolge ein: Die erste Formel 1 Weltmeisterschaft gewann Farina mit dem Typen 158 und im Jahr später Fangio mit dem weiterentwickelten 159. Die technischen Daten des Monoposto 159 sind auch aus heutiger Sicht noch beeindruckend: aus nur 1.5 l Hubraum wurden 450 PS bei 9500 U/min gezaubert!

Nach dem 1900 folgte unter dem legendären Präsidenten Giuseppe Luraghi und dem Cheftechniker Orazio Satta Puliga die Erfolgsgeschichte der Giulietta Modelle. In allen ihren Versionen (Berlina, TI, Sprint und Spider sowie SS und SZ) war sie kommerziell und sportlich sehr erfolgreich. Aus der Giulietta wurde die heute noch legendäre Giulia entwickelt. Höhepunkt dieser Modellreihe war die unglaubliche Giulia TZ. Diese kompromisslose Rennversion wurde von einem Model abgelöst, das wahrscheinlich das Automobil in der Renngeschichte ist, welches absolut die meisten Siege errungen hat: die berühmte Giulia GTA.

Aus der Giulia entstanden die 1750 und 2000 Modelle und schlussendlich die technisch sehr aufwendige Alfetta in Transaxle-Bauweise. 1972 wurde der erste Frontgetriebene Alfa Romeo vorgestellt: der Alfasud. Es folgten schwierige Zeiten. Im November 1987 wurde Alfa Romeo von Fiat übernommen und 1997 bescherte der 156 der Firma wieder einen grossen Erfolg. Seither sind Alfa Romeo Modelle wieder auf Erfolgskurs: Höhepunkt der technischen und stilistischen Entwicklung ist der im Jahr 2007 vorgestellte 8C Competizione.





Alfa Romeo 8C 2300

Skulptur aus Bronze im Massstab 1:1, die den Sieger Tazio Nuvolari beim Grossen Preis von Monaco im Jahre 1932 darstellt.

Entworfen vom amerikanischen Künstler Gordon Chism, der in Vancouver lebt.

Die Bronze wurde in der Giesserei Bonvicini Vérone in Italien hergestellt.

Exemplar Nr. 1/8

Länge: 4,15 m

Gewicht: 1200 kg

Aus privater Sammlung

Alfa Romeo Gran Premio Tipo 159 Alfetta



| | |
|---------------|-----------------------------------|
| Baujahr: | 1951 |
| Motor | |
| Bauart: | Achtzylinder Reihe mit Kompressor |
| Hubraum: | 1479 cm ³ |
| Leistung: | 425 PS |
| Vmax | 305 km/h |
| Carrosserie | |
| Bauart: | Monoposto |
| Tragstruktur: | Rohrrahmen |
| Material: | Aluminium |
| Gewicht: | 710 kg |
| Designer: | Zagato |

Nach dem 2. Weltkrieg und mit dem allmählichen wirtschaftlichen Aufschwung fanden in Europa wieder Autorennen statt. Die Formel 1-Rennen der damaligen Zeit wurden vom Alfa Romeo Typ 158 beherrscht. So gewann Giuseppe Farina 1950 auf Typ 158 die erste FIA Formel 1-Weltmeisterschaft. Für die Saison 1951 brachte Alfa vier neue Einsitzer, bekannt als Typ 159, an den Start. Mit dem Design und Bau der Carosserie wurde Zagato beauftragt. Das Gewicht wurde durch die Verwendung von dünnen Blechen reduziert. Der 8-Zylinder-Motor mit zwei Kompressoren brauchte 120 Liter Treibstoff. Daher mussten beidseits vom Cockpit Zusatztanks eingebaut werden. Ugo Zagato achtete sehr darauf, diese Tanks so zu integrieren, dass die Gesamtlinie des Autos nicht gestört wurde. Als Ergebnis dieser Bemühungen erreichte der Typ 159 eine um 9 km/h schnellere Höchstgeschwindigkeit als der Typ 158. Juan Manuel Fangio gewann mit diesem Fahrzeug 1951 seinen ersten Weltmeistertitel.



Alfa Romeo 6C 1500 N Cabriolet

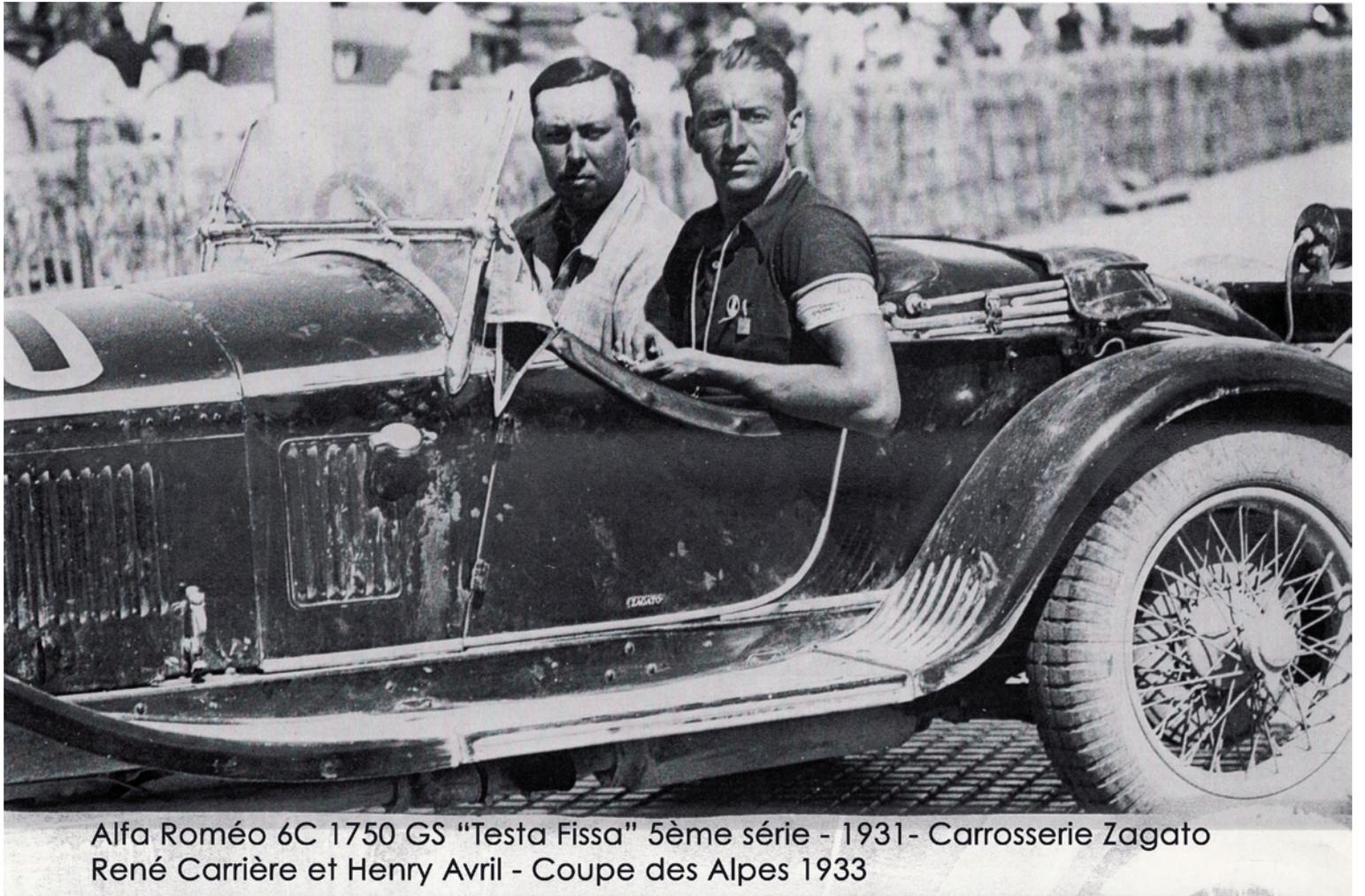


| | |
|---------------|----------------------|
| Baujahr: | 1928 |
| Motor | |
| Bauart: | Sechszylinder Reihen |
| Hubraum: | 1487 cm ³ |
| Leistung: | 44 PS |
| Vmax: | 110 km/h |
| Carosserie | |
| Bauart: | Cabriolet |
| Tragstruktur: | Kastenrahmen |
| Material: | Stahlblech-Aluminium |
| Designer: | James Young |

Leicht und schnell sollte er werden, der neue Tourenwagen, den der junge Ingenieur Vittorio Jano für Alfa Romeo entwickelte. Im April 1925 war das erste Exemplar des 6C 1500 auf dem Mailänder Salon zu sehen. Die ersten Modelle entstanden in der Version Normale mit 44 PS, später mit 54 PS, dann mit Kompressor mit 84 PS.

Mit diesem Wagen setzte Alfa Romeo einen neuen Standard in der Mittelklasse. Dieses Cabriolet wurde im Jahre 1928 von James Young gebaut.

Aus privater Sammlung



Alfa Roméo 6C 1750 GS "Testa Fissa" 5ème série - 1931- Carrosserie Zagato
René Carrière et Henry Avril - Coupe des Alpes 1933

Alfa Romeo 6C 1750 GS

«Testa fissa» 5er Serie



| | |
|---------------|----------------------|
| Baujahr: | 1931 |
| Motor | |
| Bauart: | Sechszylinder Reihen |
| Hubraum: | 1752 cm ³ |
| Leistung: | 125 PS |
| Vmax: | 170 km/h |
| Carosserie | |
| Bauart: | Spider |
| Tragstruktur: | Kastenrahmen |
| Material: | Aluminium |
| Designer: | Zagato |

Mit dem 6C 1750 GS, gebaut von 1929–1931, feierte Alfa Romeo zahlreiche Erfolge unter anderen auch bei der Mille Miglia. Mit Kompressor leistete dieses Fahrzeug bis 125 PS. Dieses Fahrzeug wurde 1931 in Frankreich ausgeliefert und hat an zahlreichen Rennen teilgenommen. 1933 an der «Coupe des Alpes».

Seit 1962 ist der 6C 1750 im selben Besitz und wird in seinem Ursprungszustand gepflegt.

Aus privater Sammlung

Alfa Romeo 8C 2300 Monza



| | |
|-------------------|-----------------------------------|
| Baujahr: | 1933 |
| Motor | |
| Bauart: | Achtzylinder Reihe mit Kompressor |
| Hubraum: | 2327 cm ³ |
| Leistung: | 165 PS |
| Vmax: | 225 km/h |
| Carosserie | |
| Bauart: | Spider |
| Tragkonstruktion: | Kastenrahmen |
| Material: | Aluminium |
| Designer: | Werkskarosserie |

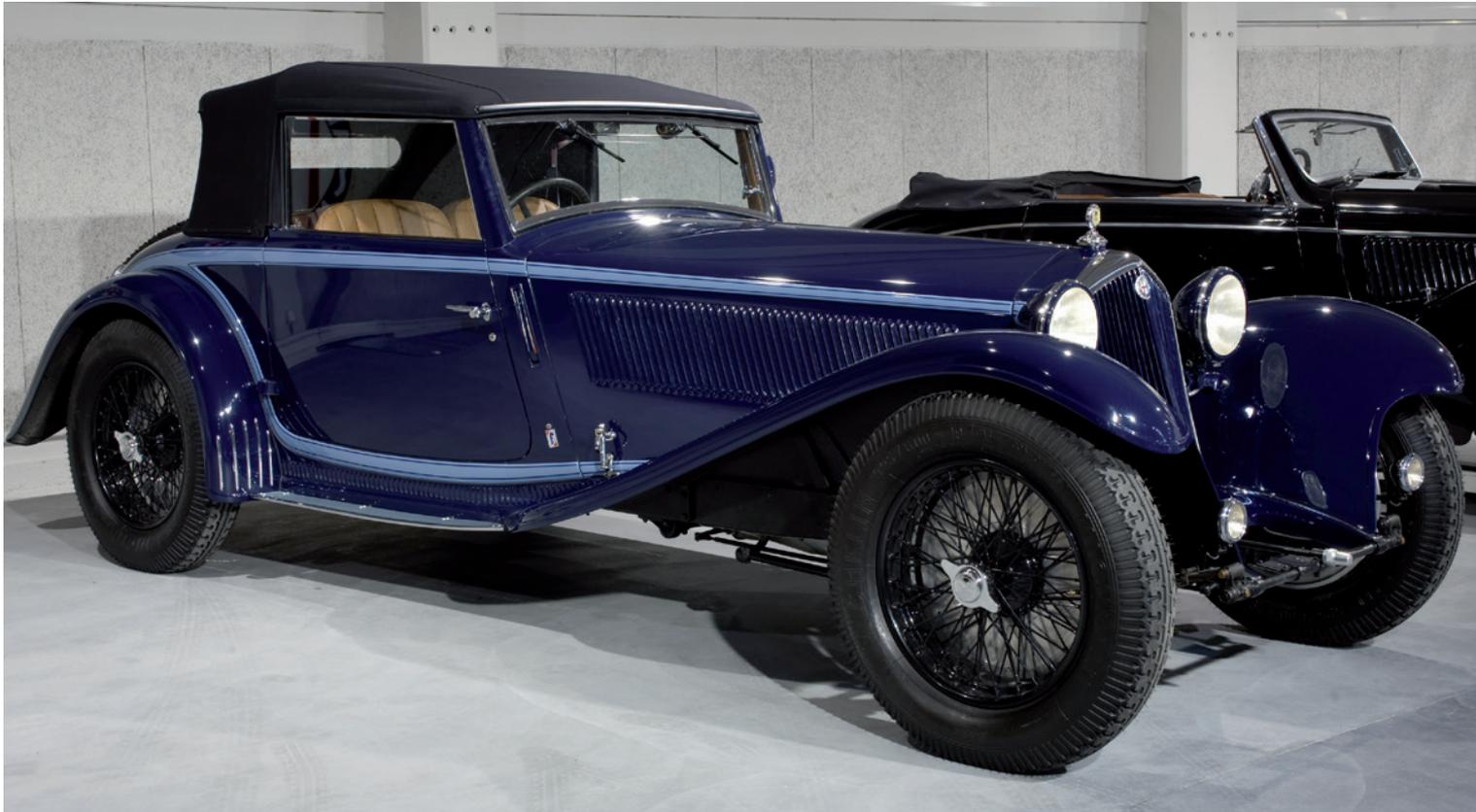
Die 8C Modelle galten durch ihre Sportlichkeit und Leistung als Superlative ihrer Zeit.

Ohne Kompressoren leisteten diese Fahrzeuge schon 142 PS. Mit zwei Roots-Kompressoren leisteten die Motoren bis 180 PS. Zwei Grand Prix 8C 2300 partizipierten im Jahre 1931 am Grossen Preis von Italien in Monza und belegten die ersten beiden Schlussränge.

Von da an nannten Alfa Romeo ihre Grand Prix Fahrzeuge «Monza».

Aus privater Sammlung

Alfa Romeo 8C 2300 Cabriolet Farina



Baujahr: 1934
Motor
Bauart: Achtzylinder Reihen
Hubraum: 2336 cm³
Leistung: 165 PS mit Kompressor
Vmax: 180 km/h

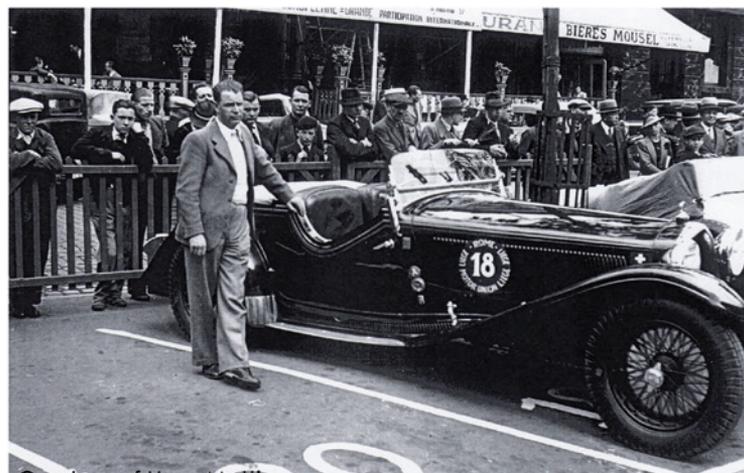
Carrosserie
Bauart: Cabriolet
Tragstruktur: Kastenrahmen
Material: Aluminium
Designer: Farina

Dieses Fahrzeug wurde im Dezember 1934 Herrn Hugo Dreyer in der Schweiz abgeliefert und nahm, in Luzern registriert (LU 4289), an zahlreichen Rennen teil:

1935: Grosser Preis der Schweiz in Bern–Bremgarten (5. Platz)
1935: Berglauf von Bernina
1936: Rallye Bregenz–Balaton

1937: Drei-Länder-Rennen
1937: Liège–Rome–Liège
Das Fahrzeug war immer in Schweizer Besitz und wurde vor 10 Jahren bei «Cognolato» in Padova Italien restauriert.

Aus privater Sammlung



Alfa Romeo 6C 2300 B GT

2. Serie



| | |
|---------------|----------------------|
| Baujahr: | 1936 |
| Motor | |
| Bauart: | Sechszylinder Reihen |
| Hubraum: | 2443 cm ³ |
| Leistung: | 90 PS |
| Vmax: | 160 km/h |
| Carosserie | |
| Bauart: | Cabriolet |
| Tragstruktur: | Kastenrahmen |
| Material: | Stahlblech |
| Designer: | PininFarina |

Der 6C 2300 ersetzte den 6C 1750, dem er anfangs – abgesehen vom neu konstruierten Motor – noch sehr ähnlich war. Erst der 6C 2300 B entfernte sich technisch definitiv von seinem Vorgänger und wies viele Neuerungen auf. Zum Beispiel hatte er nun hinten keine Starrachse mehr und die Räder waren dementsprechend unabhängig aufgehängt. Tatsächlich war der Schritt zu seinem Nachfolger, dem 6C 2500, nur sehr klein. Das hier ausgestellte Modell (Einzelstück) wurde 1936 in die Schweiz ausgeliefert. Beachtenswert, dass in jenen Jahren bereits das Alfa Romeo Logo ohne den Schriftzug «Milano» verwendet wurde.

Aus privater Sammlung

Alfa Romeo 6C 2500 SS Typo 256

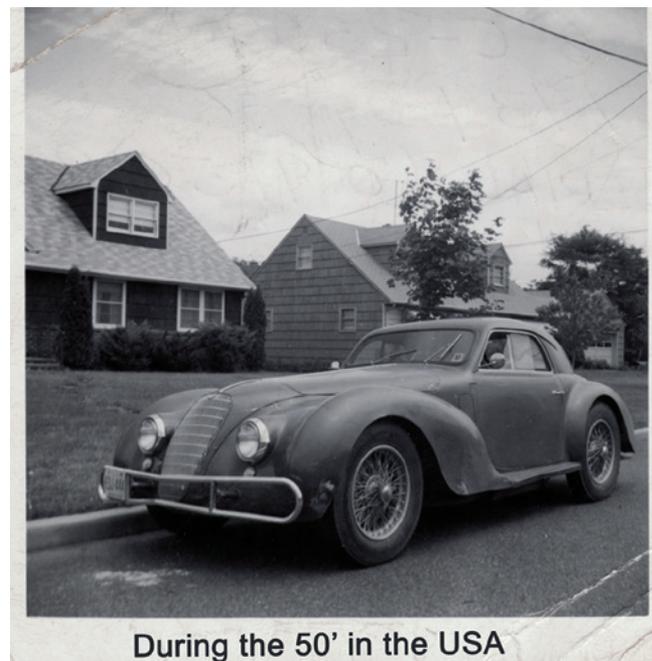


| | |
|-----------|----------------------|
| Baujahr: | 1939 |
| Motor | |
| Bauart: | Sechszylinder Reihen |
| Hubraum: | 2443 cm ³ |
| Leistung: | 110 PS |
| Vmax: | 170 km/h |

| | |
|---------------|--------------|
| Carrosserie | |
| Bauart: | Coupé |
| Tragstruktur: | Kastenrahmen |
| Material: | Aluminium |
| Designer: | Touring |

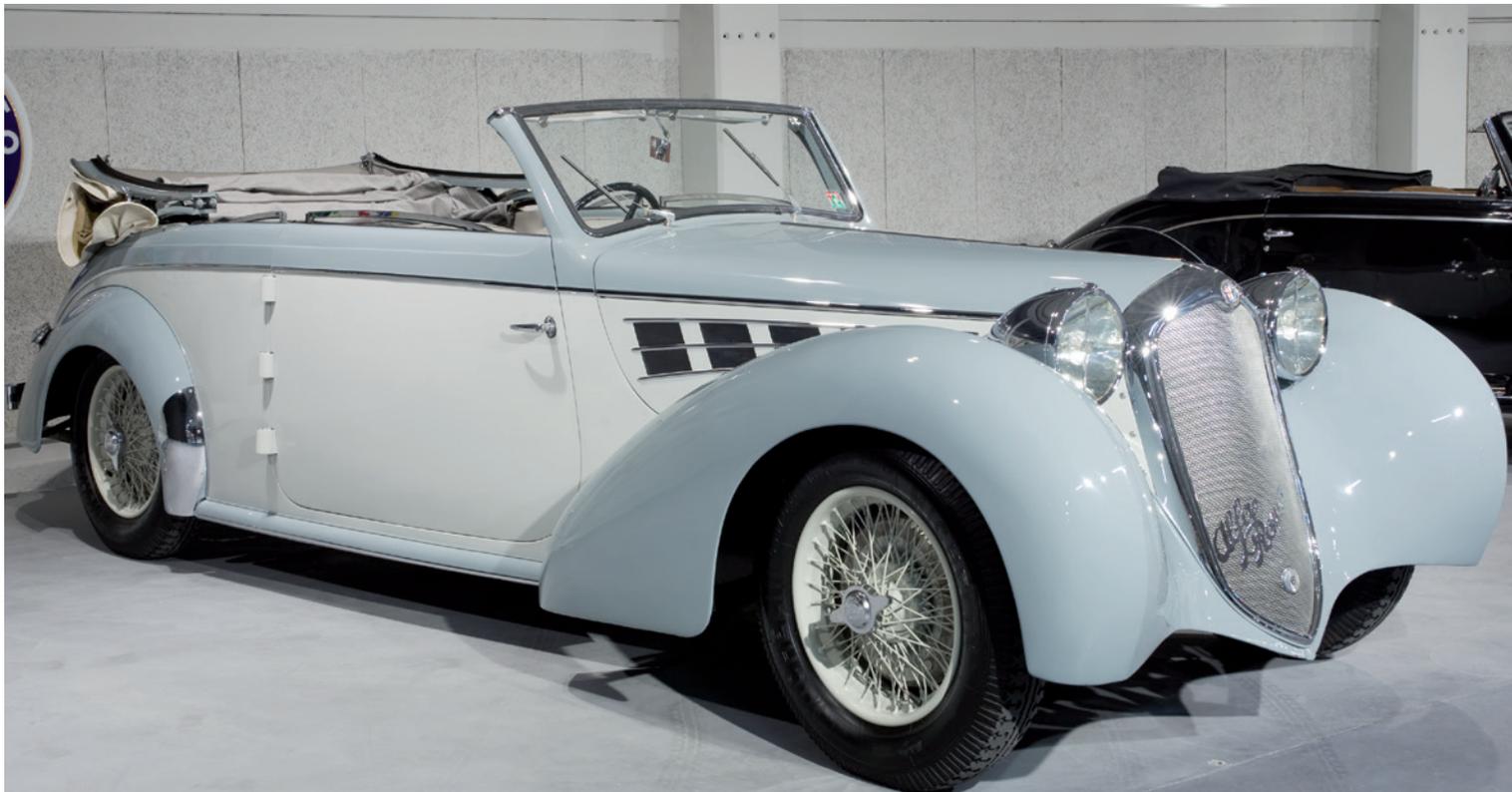
Alfa Romeo baute ab 1939 die Modelle 6C 2500. Die zahllosen Carrosserien entwarfen und lieferten verschiedene Spezialisten. Dieses äusserst seltene Modell 256 von Touring, mit leistungsverstärktem Motor, hat das Werk im April 1939 verlassen und wurde Ende des 2. Weltkrieges in Amerika aufgefunden. Seit dem Jahr 2000 ist das Fahrzeug in der Schweiz und hat an verschiedenen Concours d'Élégance teilgenommen.

Aus privater Sammlung



During the 50' in the USA

Alfa Romeo 6C 2500 Cabriolet



| | |
|---------------|--------------------------|
| Baujahr: | 1939 |
| Motor | |
| Bauart: | Sechszylinder Reihen |
| Hubraum: | 2443 cm ³ |
| Leistung: | 90 PS |
| Vmax: | 160 km/h |
| Carosserie | |
| Bauart: | Cabriolet |
| Tragstruktur: | Kastenrahmen |
| Material: | Stahlblech |
| Designer: | Gebrüder Tüschler Zürich |

Jahre 1997 nach 8-jähriger Restauration die Alfa Romeo OwnersClub national convention in der «Vintage» und «Peoples Choice» Klasse gewonnen.

Aus privater Sammlung

Dieser 6C wurde 1976 in Nova Scotia, Kanada, von der Witwe eines Marineoffiziers, der das Fahrzeug für eine Restauration komplett zerlegte, zum Kauf angeboten. Die damals noch bestehende Firma Tüschler hatte noch die Auslieferungsdokumente vom 1. November 1939 an einen Direktor Weber mit den Bestellungsvermerken:
Cabriolet mit 2 Türen, 2 + 2 Plätzen, mit 2-farbiger Karosserie in grau, referenziert Berlac 283. Dieser Alfa Romeo, mit originalelem Motor und Chassis, mit dieser einzigartigen Karosserie hat im



Alfa Romeo 6C 2500 Cabriolet



| | |
|---------------|----------------------|
| Baujahr: | 1948 |
| Motor | |
| Bauart: | Sechszylinder Reihen |
| Hubraum: | 2443 cm ³ |
| Leistung: | 90 PS |
| Vmax: | 160 km/h |
| Carosserie | |
| Bauart: | Cabriolet |
| Tragstruktur: | Kastenrahmen |
| Material: | Stahlblech |
| Designer: | PininFarina |

Alfa Romeo baute von 1939 bis 1953 weniger als 2000 der faszinierenden 6C 2500.
Die Carosserien wurden von verschiedenen Spezialisten geliefert.
Dieser 6C 2500 Cabriolet wurde von PininFarina entworfen.



Aus privater Sammlung

Alfa Romeo 6C 2500 GT



| | |
|---------------|----------------------|
| Baujahr: | 1953 |
| Motor | |
| Bauart: | Sechszylinder Reihen |
| Hubraum: | 2443 cm ³ |
| Leistung: | 105 PS |
| Vmax: | 160 km/h |
| Carosserie | |
| Bauart: | Limousine |
| Tragstruktur: | Kastenrahmen |
| Material: | Stahlblech |
| Designer: | Werkskarosserie |

Der seit 1939 gebaute 6C 2500 wurde nach dem 2. Weltkrieg ab 1946 bis 1953 weiter produziert. Dieses Fahrzeug wurde am 29. April 1953 in Chiasso verzollt und einem walliser Industriellen geliefert. Bis heute befindet sich das Fahrzeug in derselben Familie.



Alfa Romeo 1900 Berlina



Baujahr: 1951
Motor
Bauart: Vierzylinder Reihen
Hubraum: 1885 cm³
Leistung: 90 PS
Vmax: 150 km/h

Carosserie
Bauart: Limousine
Tragstruktur: Selbsttragend
Material: Stahlblech
Designer: Werkskarosserie

Alfa Romeo zeigte 1950 auf dem Pariser Salon eine rundum neue Limousine. Die Karosserie in zeitgemässer Ponton-Form war selbsttragend. Der 1900 war das erste Modell der Mailänder

Marke, bei dem sich das Lenkrad serienmässig auf der linken Seite befand.

Dieser Berlina wurde 1951 von einer Zürcher Familie am Autosalon in Genf gekauft und war bis vor 10 Jahren in deren Besitz.

Sammlung Pantheon



Alfa Romeo C Sprint



Baujahr: 1953
Motor
Bauart: Vierzylinder Reihen
Hubraum: 1884 cm³
Leistung: 115 PS
Vmax: 170 km/h

Carosserie
Bauart: Coupé
Tragstruktur: Selbsttragend
Material: Aluminium
Designer: Touring

Neben den viertürigen Limousinen präsentierte Alfa Romeo auch eine zweitürige Version. Die Preise dieser Coupés und Cabriolets lagen damals auf dem Niveau der 300 SL. Zahlreiche Designer, darunter PininFarina, Bertone, Ghia etc. zeichneten Entwürfe für diese Fahrzeuge. Dieser C Sprint stammt aus der Feder von Touring und ist ein 1. Serie Typ.

Aus privater Sammlung



Alfa Romeo 1900 CSS



Baujahr: 1955

| | |
|-----------|----------------------|
| Motor | |
| Bauart: | Vierzylinder Reihen |
| Hubraum: | 1884 cm ³ |
| Leistung: | 90 PS |
| Vmax: | 170 km/h |

| | |
|---------------|---------------|
| Carosserie | |
| Bauart: | Coupé |
| Tragstruktur: | Selbsttragend |
| Material: | Aluminium |
| Designer: | Touring |

Schon in der Grundversion als viertürige Limousine spürte man, dass der Alfa Romeo 1900, ein recht sportlich angehauchtes Fahrzeug war. Sein Vierzylindermotor verfügte über zwei obenliegende Nockenwellen und besass neben Leichtmetallkolben auch einen Zylinderkopf aus Leichtmetall. Dieser 1900 CSS 2. Serie wurde bei Touring als zweitüriges Coupé aus Aluminium gefertigt

Sammlung Pantheon



Alfa Romeo 1900 SS Cabriolet



| | |
|---------------|--------------------------------|
| Baujahr: | 1955 |
| Motor | |
| Bauart: | Vierzylinder Reihen |
| Hubraum: | 1885 cm ³ |
| Leistung: | 90 PS |
| Vmax: | 170 km/h |
| Carosserie | |
| Bauart: | Cabriolet |
| Tragstruktur: | Selbsttragend |
| Material: | Aluminium |
| Designer: | Carosserie Worblaufen, Schweiz |

Für die Fachpresse war der im Werk Portello gebaute vierzylinder Alfa Romeo 1900 von Anfang an eine Sensation. Die Grundversion – eine viertürige Limousine mit pontonförmiger Selbsttragender Carosserie – bildete der Tradition des Hauses entsprechend auch die Basis für verschiedene Coupé- und Cabriolet-Varianten.

Dieses Cabriolet entstand auf dem verkürzten Chassis des Coupés 1900 Super Sprint. Es wurde im Winter 1955/56 als Einzelstück aufgebaut und am Automobil Salon in Genf 1956 am Stand der Karosserie Worblaufen gezeigt. Von dort wurde es direkt nach Basel verkauft und hatte bis heute nur zwei Besitzer.

Aus privater Sammlung



Alfa Romeo 1900 SSZ



Baujahr: 1954

Motor
Bauart: Vierzylinder Reihen
Hubraum: 1975 cm³
Leistung: 115 PS
Vmax: 215 km/h

Carosserie
Bauart: Coupé
Tragstruktur: Selbsttragend
Material: Stahlblech/Aluminium
Designer: Zagato

Die Alfa Romeo 1900 SSZ wurden auf der Basis der 1900 SS konzipiert. 38 Fahrzeuge wurden von Hand bei Zagato, hauptsächlich als Rennfahrzeuge, gebaut.

Dieser SSZ kaufte der schwedische Rennfahrer Jo Bonnier. Er nahm an zahlreichen Rennen teil und belegte 1955 den 2. Platz im Grossen Preis von Deutschland auf der Avus bei Berlin. Seit 1987 ist der Alfa in der Schweiz bei einem privatem Sammler.



Avus Berlin, Grand-Prix 1955
2. Platz

Alfa Romeo Giulietta Sprint



| | |
|---------------|----------------------|
| Baujahr: | 1960 (ab 1954) |
| Motor | |
| Bauart: | Vierzylinder Reihen |
| Hubraum: | 1290 cm ³ |
| Leistung: | 80 PS |
| Vmax: | 165 km/h |
| Carosserie | |
| Bauart: | Coupé |
| Tragstruktur: | Selbsttragend |
| Material: | Stahlblech |
| Designer: | Bertone |

Mit der Vorstellung der Giulietta lancierte Alfa Romeo ein Modell auf dem Markt, das die Herzen vieler neuer Markenfreunde eroberte. Alfa Romeo dominierte die 1,3 Liter-Klasse konkurrenzlos. Kein Modell war für die Mailänder Hersteller so wichtig wie die Giulietta, die mit knapp 200000 Einheiten zur bis dahin erfolgreichsten Baureihe der Marke avancierte. Dieses Fahrzeug wurde in der Region BL von einem Alfa-Händler restauriert. Später wurde der Motor zerlegt und neu aufgebaut. Seither wird das Auto an Clubausflügen und Oldtimertreffen ca. 500 km jährlich gefahren.

Aus privater Sammlung

Alfa Romeo Giulietta Sprint Cabriolet Prototyp



| | |
|-----------|----------------------|
| Baujahr: | 1955 |
| Motor | |
| Bauart: | Vierzylinder Reihen |
| Hubraum: | 1290 cm ³ |
| Leistung: | 90 PS |
| Vmax: | 180 km/h |

| | |
|---------------|---------------|
| Carrosserie | |
| Bauart: | Cabriolet |
| Tragstruktur: | Selbsttragend |
| Material: | Stahlblech |
| Designer: | Bertone |

Der Händler Max Hoffmann bestellte diesen Prototypen bei Alfa Romeo und stellte ihn 1955 am Salon in Miami aus. Das Fahrzeug wurde nach langem Suchen in Amerika wiedergefunden und kam Ende der 90er Jahre in die Schweiz.

Aus privater Sammlung



Alfa Romeo Giulietta Spider Prototyp



| | |
|---------------|----------------------|
| Baujahr: | 1955 |
| Motor | |
| Bauart: | Vierzylinder Reihen |
| Hubraum: | 1290 cm ³ |
| Leistung: | 90 PS |
| Vmax: | 180 km/h |
| Carosserie | |
| Bauart: | Cabriolet |
| Tragstruktur: | selbsttragend |
| Material: | Stahlblech |
| Designer: | PininFarina |

Dieser Giulietta Spider ist ein weiterer vom Autohändler Max Hoffmann bei Alfa Romeo bestellter Prototyp. Dieses Fahrzeug befindet sich seit Ende der 90er Jahre in einer privaten Sammlung



Alfa Romeo Giulietta Sprint Cabriolet Prototyp



| | |
|-----------|----------------------|
| Baujahr: | 1957 |
| Motor | |
| Bauart: | Vierzylinder Reihen |
| Hubraum: | 1290 cm ³ |
| Leistung: | 90 PS |
| Vmax: | 180 km/h |

| | |
|---------------|---------------|
| Carosserie | |
| Bauart: | Cabriolet |
| Tragstruktur: | Selbsttragend |
| Material: | Stahlblech |
| Designer: | Bertone |

Dieser Giulietta Sprint Cabriolet Prototyp wurde am Automobil Salon von Turin im Jahre 1957 von Bertone vorgestellt. In Holland vor zehn Jahren wiedergefunden ist das Fahrzeug heute in einer privaten Sammlung in der Schweiz.



Alfa Romeo Giulietta Spider



| | |
|---------------|----------------------|
| Baujahr: | 1958 |
| Motor | |
| Bauart: | Vierzylinder Reihen |
| Hubraum: | 1290 cm ³ |
| Leistung: | 65 PS |
| Vmax: | 155 km/h |
| Carosserie | |
| Bauart: | Cabriolet |
| Tragstruktur: | Selbsttragend |
| Material: | Stahlblech |
| Designer: | PininFarina |

Die Giulietta war Alfas erstes Grossserien-Cabrio und PininFarina lieferte mit der Gestaltung ein weiteres Meisterwerk italienischer Auto-Mode. Das einfach zu bedienende Verdeck verschwand im geöffneten Zustand hinter den Passagieren.

Aus privater Sammlung



Alfa Romeo Giulietta Sprint Speciale



Baujahr: 1959

Motor
Bauart: Vierzylinder Reihe
Hubraum: 1570 cm³
Leistung: 112 PS
Vmax: 200 km/h

Karosserie
Bauart: Coupé
Tragstruktur: selbsttragend
Material: Aluminium
Designer: Bertone

Extravagant war die Formgebung bei den von Bertone gezeichneten Spezialausführungen des Giulietta Coupés. Dieses exklusive Spitzenmodell blieb mit knapp 2800 produzierten Fahrzeugen sehr selten. Durch Leistungssteigerung und einem serienmässigen Fünfganggetriebe erreichten die Sprint Speciale beeindruckende Fahrleistungen.

Aus privater Sammlung



Alfa Romeo Giulietta Sprint Zagato



| | |
|---------------|----------------------|
| Baujahr: | 1960 |
| Motor | |
| Bauart: | Vierzylinder Reihen |
| Hubraum: | 1290 cm ³ |
| Leistung: | 100 PS |
| Vmax: | 200 km/h |
| Carosserie | |
| Bauart: | Coupé |
| Tragstruktur: | Selbsttragend |
| Material: | Aluminium |
| Designer: | Zagato |

Der Giulietta SZ ist eine Variante des von Franco Scaglietti bei Bertone entworfenen Sprint Speciale (SS). Seine Spezialkarosserie von Elio Zagato komplett aus Aluminium gefertigt, mit Plexiglas-scheiben hinten zur Gewichtsreduktion wurde speziell für sportliche Wettkämpfe gebaut, um die damals schnellen Konkurrenten der 1300er-Klasse (Lotus Elite) erfolgreich zu schlagen. Dieses Modell, «Coda tonda», wurde von 1960 bis 1962 172 Mal gebaut und wurde dann vom etwas längeren Steilheck, dem «Coda tronca» abgelöst.

Aus privater Sammlung

Alfa Romeo Giulietta Sprint Zagato Coda Tronca



Baujahr: 1962
Motor
Bauart: Vierzylinder Reihen
Hubraum: 1290 cm³
Leistung: 116 PS
Vmax: 200 km/h

Carosserie
Bauart: Coupé
Tragstruktur: Selbsttragend
Material: Aluminium
Designer: Zagato

Eine ganz andere Linie als der von Bertone gestaltete Sprint Speciale vertrat der auf gleicher Basis entstandene Alfa Romeo SZ. Die glattflächige, kompakte Karosserie war für den Rennsport konzipiert.

Dieses Fahrzeug wurde 1962 an Alfa Romeo Svizzera ausgeliefert und im Juni in Genf für ein Herr Pierre Scaramiglia registriert. Es wurde in zahlreichen Rennen der Schweizermeisterschaft 1962 und 1963 sowie im selben Jahr am 500 km langen Rennen von Spa-Francorchamps (17. Platz) eingesetzt.

Mit seinen vier Vorbesitzern nahm das Auto an zahlreichen Rallys und verschiedenen Concours teil wie z.B. Villa d'Este (Silber Ehrentrophäe), Ausstellung Zagato in der Villa Erba etc.

Aus Privater Sammlung

Alfa Romeo Giulia Sprint GTA



Baujahr: 1965

Motor
Bauart: Vierzylinder Reihen Doppelzündler
Hubraum: 1570 cm³
Leistung: 159 PS
Vmax: 200 km/h

Carosserie
Bauart: Coupé
Tragstruktur: Selbsttragend
Material: Aluminium/Magnesium Legierung auf Stahlblechrahmen genietet
Designer: Bertone

1965 hat Alfa Romeo den von Bertone gezeichneten GTA vorgestellt. Für die Homologation wurden von diesen Alu-Magnesium Karossierten Fahrzeugen 500 Stück gebaut. Dieser GTA wurde 1965 und 1966 von Hans Brändli, Grenchen, an der Schweizermeisterschaft eingesetzt und 1966–2003 im Besitz von Gwer Reichen, Neuenburg, an diversen Bergrennen und Rallyes, unter Anderem am Tulpen-Rallye in Holland und an der Rallye de Genève, bewegt.

Das Fahrzeug befindet sich in unrestauriertem Originalzustand. Die Mechanik wurde 2007 Durch Ivo Salvadori, Pratteln, überholt und restauriert.

Seit 2003 Sammlung Grell

Alfa Romeo Giulia TZ



| | |
|---------------|----------------------------|
| Baujahr: | 1964 |
| Motor | |
| Bauart: | Vierzylinder Reihen |
| Hubraum: | 1570 cm ³ |
| Leistung: | 158 PS |
| | 112 PS in der Grundversion |
| Vmax: | 215 km/h |
| Carosserie | |
| Bauart: | Coupé |
| Tragstruktur: | Rohrrahmen |
| Material: | Aluminium |
| Designer: | Zagato |

Der auf der Giulia Mechanik basierende TZ (Tubolare Zagato) wurde von der Alfa Romeo-Rennabteilung «Auto Delta» (Udine) entwickelt und gebaut. Der Gitterrohrrahmen wurde vom Flugzeugwerk Ambrosini (Passignano bei Perugia) geliefert, die Carosserie kam von Zagato aus Mailand. Das Design stammte von Ercole Spada, welcher beim TZ das aerodynamisch günstige Abrissheck «coda tronca» meisterlich realisierte. Sofort nach seinem Erscheinen 1963 war der TZ auf allen Pisten Europas und den USA äusserst erfolgreich. Auch bei Rallys konnte der französische Pilot Jean Rolland zahlreiche Siege feiern. Insgesamt wurden 124 Exemplare (inklusive des Nachfolgers TZ2) realisiert. Das hier ausgestellte frühe Exemplar (Chassis #18) war ein offizielles Fahrzeug von Alfa Romeo France (SOFAR) und wurde bei diversen Rennen unter anderem auch mit dem Piloten Fernando Masoero eingesetzt.

Aus privater Sammlung

Alfa Romeo Giulia Break



| | |
|---------------|----------------------|
| Baujahr: | 1967 |
| Motor | |
| Bauart: | Vierzylinder Reihe |
| Hubraum: | 1570 cm ³ |
| Leistung: | 112 PS |
| Vmax: | 185 km/h |
| Carosserie | |
| Bauart: | Kombi |
| Tragstruktur: | Selbsttragend |
| Material: | Stahlblech |
| Designer: | Colli |

1964 liess Alfa Romeo bei Colli eine kleine Serie von 91 Giulia als Kombi produzieren. Die Fahrzeuge waren für Alfa-Vertretungen, Begleitfahrzeuge für Rallys und einige wenige für die Polizei bestimmt.

Dieses hier gezeigte Fahrzeug wurde der Alfa-Niederlassung in Ambérieu ausgeliefert und für Alfa Romeo France eingesetzt.

Aus privater Sammlung

Alfa Romeo 2000 Spider



Baujahr: 1961
Motor
Bauart: Vierzylinder Reihen
Hubraum: 1975 cm³
Leistung: 115 PS
Vmax: 180 km/h

Carosserie
Bauart: Cabriolet
Tragstruktur: Selbsttragend
Material: Stahlblech
Designer: Touring

1957 stellte Alfa Romeo den Nachfolger des 1900 vor, dessen Technik weitgehend übernommen wurde. Seine 2+2-sitzige ausgewogene Karosserie stammte von Touring. Ausgerüstet mit einem vollsynchronisierten Fünfganggetriebe griff man noch immer auf Trommelbremsen zurück.

Aus privater Sammlung



Alfa Romeo 2600 SZ



| | |
|-----------|----------------------|
| Baujahr: | 1966 |
| Motor | |
| Bauart: | Sechszylinder Reihen |
| Hubraum: | 2584 cm ³ |
| Leistung: | 175 PS |
| Vmax: | 210 km/h |

| | |
|---------------|---------------|
| Carosserie | |
| Bauart: | Coupé |
| Tragstruktur: | Selbsttragend |
| Material: | Stahlblech |
| Designer: | Zagato |

Alfa Romeo kehrte mit der Ablösung der 2000er durch die 2600er Reihe zurück in die grosse Klasse. Die 2,6-Liter-Sechszylindermotoren sorgten nicht nur für ein Leistungs- und Drehmomentplus, auch der Auspuffklang war unvergleichlich. Der 2600 wurde als Limousine (Berlina), Coupé (Sprint mit Bertone-Carosserie) und Spider (mit Touring-Carosserie) gebaut. Zudem stand ab 1965 ein Zagato Coupé im Angebot. Dieses war auf dem verkürzten Spider Chassis aufgebaut und wog trotz Stahlcarosserie und 6-Zylinder-Motor nur 1140 kg! Das von Ercole

Spada für Zagato gezeichnete Coupé war gewöhnungsbedürftig, wies aber sehr viele in die Zukunft zeigende Styling-Elemente auf. Der Preis war allerdings exorbitant, weshalb nur 105 Exemplare des 2600 SZ (Sprint Zagato) gebaut wurden.

Aus privater Sammlung



Alfa Romeo 2000 Spider Veloce



Baujahr: 1972

| | |
|-----------|----------------------|
| Motor | Vierzylinder Reihen |
| Bauart: | 1962 cm ³ |
| Hubraum: | 131 PS |
| Leistung: | 195 km/h |
| Vmax: | |

| | |
|---------------|---------------|
| Carosserie | |
| Bauart: | Cabriolet |
| Tragstruktur: | Selbsttragend |
| Material: | Stahlblech |
| Designer: | PininFarina |

1969 löste PininFarina seinen eigenen Entwurf des Spider Duetto ab. Das rundliche Heck war passé, der hintere Teil wurde kantig, was dem Spider der zweiten Serie den Beinamen Fastback einbrachte. Ab 1971 bot Alfa Romeo den Spider Veloce mit 131 PS als stärkste Variante an.

Sammlung Pantheon



Alfa Romeo Montreal



Baujahr: 1972

Motor
Bauart: Achtzylinder V
Hubraum: 2593 cm³
Leistung: 200 PS
Vmax: 212 km/h

Carosserie
Bauart: Coupé
Tragstruktur: Selbsttragend
Material: Stahlblech
Designer:

1972 brachte Alfa Romeo den Leistungsstarken mit einem V8-Motor ausgerüsteten Montreal auf den Markt. Die Basis des Fahrwerks kam aus der Giulia. Auusserst interessant ist die Geschichte dieses Triebwerks das aus dem reinrassigen Rennmotor des legendären Tipo 33 Stammt.

Aus privater Sammlung



Alfa Romeo Tipo 33/2 Daytona



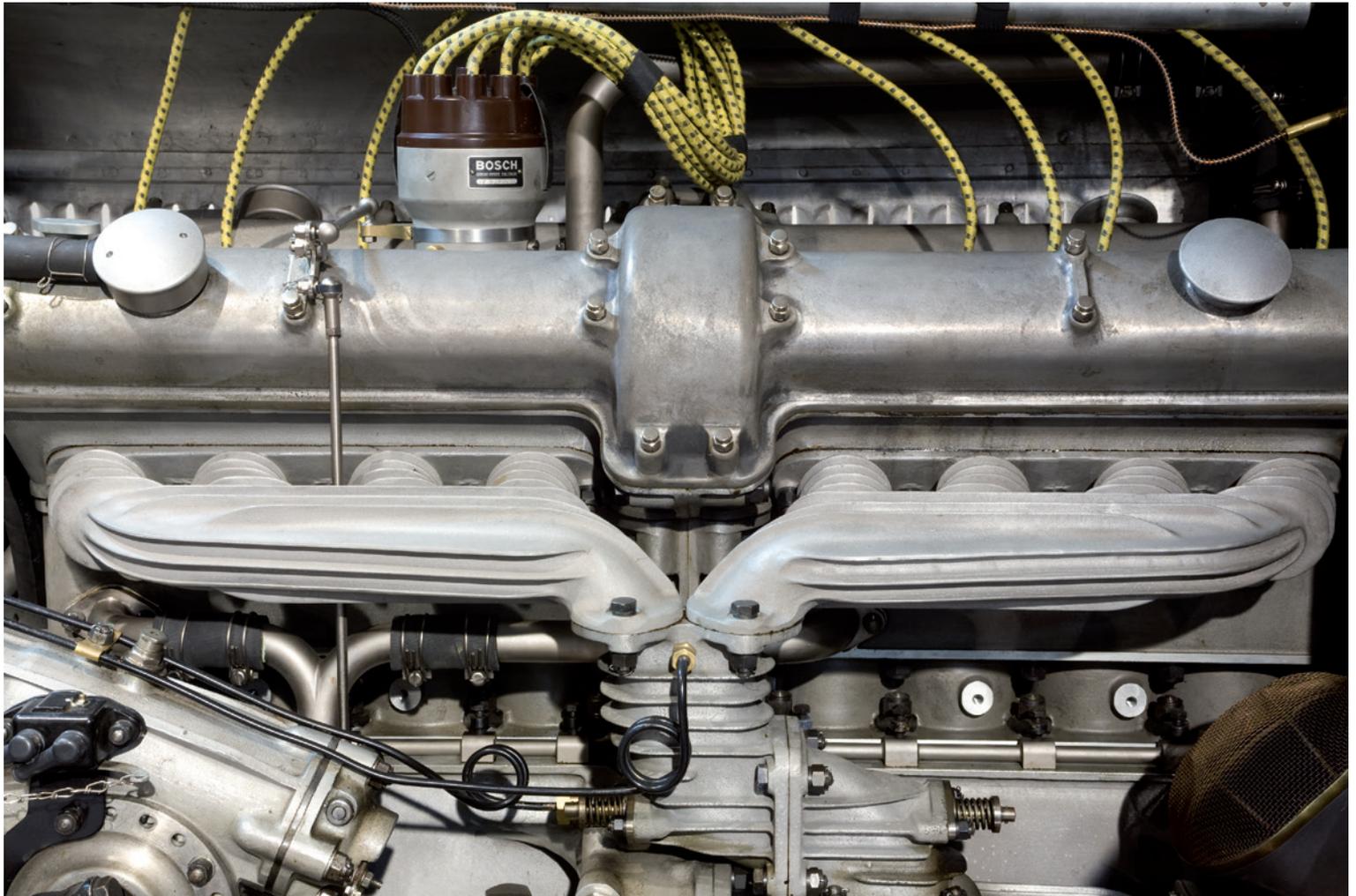
| | |
|---------------|----------------------|
| Baujahr: | 1968 |
| Motor | |
| Bauart: | Achtzylinder V |
| Hubraum: | 1995 cm ³ |
| Leistung: | 260 PS |
| Vmax: | 260 km/h |
| Carosserie | |
| Bauart: | |
| Tragstruktur: | Rohrrahmen |
| Material: | Aluminium |
| Designer: | Aotodelta |

Dieses Werksauto begann seine Renngeschichte 1968 an der Targa Floria. 1969 verkaufte das Werk den 33/2 mit zwei anderen Rennwagen an Alfa Romeo France. Das Fahrzeug wird für Bergrennen ausgelegt und wird nach den Rennen von Ventoux, Chamrousse 1969 und dem Grossen Preis von Albi 1971 an einen Sammler verkauft.

Aus privater Sammlung

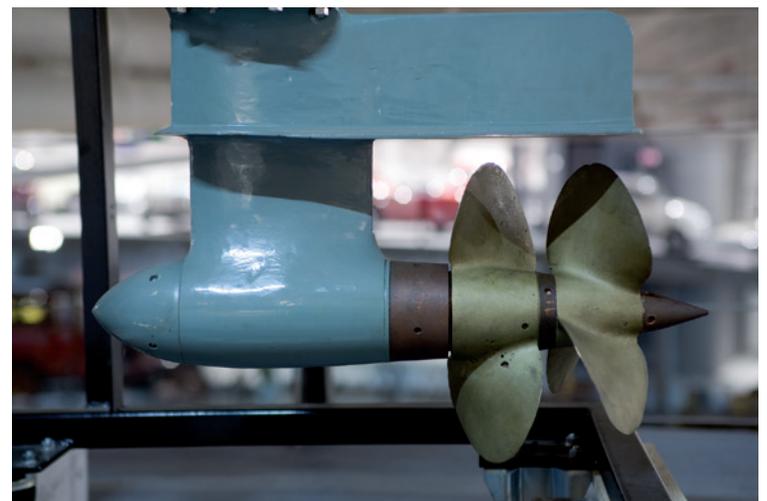


Marine Alfa Romeo 6c 2500



| | |
|-----------|---------------------------|
| Motor: | Marine Alfa Romeo 6c 2500 |
| Bauart: | Sechszylinder Reihen |
| Hubraum: | 2443cm ³ |
| Leistung: | 105 PS |

Alfa Romeo baute auch Schiffsmotoren. Der hier ausgestellt Motor war in einem, auf dem Zürichsee stationierten Boot eingebaut.



●●● Zurich «Classic Car» –
Die Oldtimer-Versicherung von Zurich.



Ihr persönlicher Kundenberater von Zurich
informiert Sie gerne.
www.zurich.ch/classicar

Because change happenz[®]


ZURICH[®]

Pantheon Basel AG
Telefon: +41 61 466 40 66
Fax: +41 61 466 40 67
E-Mail: info@pantheonbasel.ch
Hofackerstrasse 72
CH-4132 Muttenz

Impressum

Fahrzeugauswahl/
Beschaffung: Axel Marx, Eric Le Moine
Ausstellung: Eric Le Moine
Gestaltung : René Beuret
Bilder: Borje Müller
Druck: Kreis Druck AG

© Pantheon Basel AG
Oktober 2008

Mit freundlicher Unterstützung



**Basler
Kantonalbank**
fair banking

www.patheonbasel.ch