

CLASSIC DRIVER

Dieser Alfa Romeo Supergioiello könnte an der Villa d'Este die Show stehlen

Lead

Exklusiver geht es kaum: Von 18 Anfang der 1950er Jahre gebauten Alfa Romeo 1900C Sprint Supergioiello haben bis heute nur drei überlebt. Die Villa d'Este ist an diesem Wochenende vermutlich der einzige Ort, jemals eines der von Ghia gezeichneten Coupés zu Gesicht zu bekommen.



Sollten Sie gestern schon einmal einen gemütlichen Spaziergang am Ufer des Comer Sees unternommen haben, hatten Sie vielleicht die Chance oder das Glück, kurz die kämpferisch wirkende Frontpartie dieses auffälligen Coupés zu Gesicht zu bekommen. Nahm es doch im Vorfeld des Concorso d'Eleganza Villa d'Este an der Prelude Tour der Klassiker teil. Doch nur wahre Kenner italienischer Exoten werden die exakte Identität dieses Modells treffsicher benennen können – handelt es sich doch um eines der seltensten noch existierenden Nachkriegs-Modelle von Alfa Romeo: der 1900 C (C für corto = kurzer Radstand) Sprint Supergioiello mit Karosserie von Ghia, von dem nur 18 gebaut wurden und von denen heute vermutlich nur noch drei existieren.



Der zunächst als Limousine 1950 auf dem Pariser Salon enthüllte 1900 war der erste neu entwickelte Nachkriegs-Alfa Romeo. Konzipiert in einer Zeit, in der das vom Krieg schwer mitgenommene Italien mit seiner dezimierten Industrie, der verarmten Bevölkerung und der neuen, republikanischen Regierungsform darum kämpfte, wieder auf die Füße zu kommen. Dennoch fand Alfa die Ressourcen, die neue Baureihe so modern zu machen, dass sie als Basis für eine neue Produktionsphilosophie diente und bis fast zum Ende des Jahrzehnts ein wettbewerbsfähiges Modell blieb.



Der 1900 war nicht nur der erste Alfa Romeo mit selbsttragender Karosserie, sondern auch der erste auf einer Montagelinie im Werk Portello statt wie früher einzeln auf einem separaten Chassis zusammengebaute Alfa Romeo. Sowie der erste Alfa mit serienmäßiger Linkslenkung. Ein neuer Vierzylinder mit Doppelnockenwellen-Antrieb holte aus

1.884 cm3 lebhafte 90 PS. Die 1900 Limousine wurde als praktisches, geräumiges und attraktives Auto beworben, wenngleich es in der Realität eher pragmatische Bedürfnisse erfüllte. Doch Alfa wäre nicht Alfa, hätte man nicht schon bald über sportlichere Varianten nachgedacht. Auftritt der SWB „C“ Versionen, mit 12,7 Zentimeter kürzerem Radstand und einem getunten „TI“-Motor mit größeren Ventilen, höherer Verdichtung und zwei Weber Vergasern, der mit zugleich leicht erhöhten Drehzahlen zusätzlich zehn PS locker machte. Nur die Höchstgeschwindigkeit blieb mit 170 km/h auf dem Niveau des „Standard“-1900.



Dieses Set-up verlangte nach einem spannenderen „Look“ als bei der viertürigen Limousine. Worauf mehrere Top-Karosseriebauer wie Pinin Farina, Zagato und Touring aufregende und auf sportliche Fahrernaturen zugeschnittene Designs aufs Zeichenbrett brachten. Am Ende machte jedoch Ghia das Rennen, mit einem auf den Namen Supergioiello („Juwel“) getauften Entwurf, hier in aller Pracht zu sehen.



Die 1900 Limousine hatte bereits bei hochkarätigen Rennveranstaltungen wie der Targa Florio und der Stella Alpina Erfolge erzielt – was Alfa (zurecht) dazu veranlasste, mit dem Slogan „das Auto, das Rennen gewinnt“, für den 1900 zu werben. Eine Botschaft, die vielleicht auch den Erstbesitzer dieses 1900C zum Kauf animiert haben könnte. Es war der spanische Enthusiast und „Gentleman driver“ Gumersindo García Fernández, der das Fahrzeug 1954 in Empfang nahm und ohne Umschweife und unter der Bewerbung des Königlichen Automobilclubs von Spanien bei zahllosen Events einsetzte. Darunter bei der Erstaussgabe der Rallye de los Pinneos und – im November – der Subida a la Dehesa de la Villa, einem „Bergrennen“ in einem großen, westlich der Madrider Innenstadt liegenden Park, bei dem er einen Klassensieg errang.



Ermutigt von diesem Sieg nannte Fernández seinen Alfa für die 25. Ausgabe der Rallye Monte Carlo. Seine Fahrkünste auf Schnee schienen jedoch sehr limitiert, kam er doch nur als 211. und außerhalb der Wertung ins Ziel. Danach folgten noch vier weitere Einsätze im gemäßigteren Klima Südeuropas sowie eine Nennung für den Concurso de Elegancia in San Sebastian. Nach rund drei Jahren verkaufte Fernández den 1900 C an einen anderen spanischen Alfa-Liebhaber: Salvador Ros, Präsident des Club 600 von Barcelona, in dem sich Besitzer des kleinen Seat 600 trafen. Auch dieser war ein kompetenter Pilot und brachte den Alfa gleich wieder an die Startlinie – erstmals 1958 bei der Rallye der Pyrenäen, die er als Zehnter beendete. Es folgten drei weitere Rennjahre, ehe Ros einen Unfall baute, bei dem die von Ghia designte Frontpartie beschädigt und durch einen Entwurf von Touring ersetzt wurde.



Was die folgenden 30 Jahre dann mit dem Auto passierte, liegt im Verborgenen. Erst 1990 fiel es glücklicherweise in die Hände des Classic Car-Historikers und Herausgebers des Antique Car Club Magazins, Pablo Gemino. Der tief in die Geschichte des Autos eintauchte, dabei die erwähnte Wettbewerbs-Historie ausgrub und den Alfa schließlich an einen neuen Besitzer in Portugal vermittelte. Dieser wiederum ließ, nachdem er Fotos von Einsätzen des Wagens mit Fernandez am Steuer gefunden hatte, wieder mit der Original-Frontpartie versehen. Im gleichen Zug leitete er eine umfassende Komplett-Restaurierung ein, um den Wagen auf exakt jenen Stand zu bringen, in dem er vor fast 50 Jahre das Alfa-Werk verlassen hatte. Unzweifelhaft ist dieses Modell eine der seltensten und auffälligsten Spielarten auf der 1900-Plattform, gibt sich aber so praktisch und sportlich, wie es seine Entwickler bei Alfa von Anfang an im Sinn hatten. Sollten Sie diesen 1900 C während der Prelude Tour verpasst haben, stellen Sie sicher, ihn während des Concorso am Wochenende ausfindig zu machen – denn so schnell werden Sie nicht wieder die Chance erhalten, ihn oder einen der beiden anderen Überlebenden zu sehen!

Fotos: Rémi Dargegen für Classic Driver © 2021

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/autos/dieser-alfa-romeo-supergioiello-koennte-der-villa-deste-die-show-stehlen>
© Classic Driver. All rights reserved.