

100 Jahre Alfa Romeo oder Feierlichkeiten ohne Mutterhaus -

In der österreichischen Zeitschrift „Austro Classic“ 5/2010 hat Christian Vanik treffend die Feierlichkeiten zu „100 Jahre Alfa Romeo“ beschrieben. Unser Kleeblatt ist vom Verlag autorisiert, seinen Artikel zu publizieren. Hier seine Eindrücke:

Zu Beginn wäre freilich zu klären, was man als offizielle Feiern bezeichnen darf. Der Hersteller der aktuellen Alfa Romeo-Palette, die FIAT AG hat keine Feier der Marke Alfa Romeo veranstaltet, sondern den Jubiläumstag bloss zum Anlass genommen, die Nachfolgerin des Kompaktmodells 147 mit dem Traditionsnamen Giulietta weltweit zu präsentieren. Viele langjährig mit der Marke verbundene Händler in aller Herren Länder waren damit nicht in der Lage, an den Feiern in Mailand



teilzunehmen, weil sie zur selben Zeit zuhause eine Verkaufspräsentation abhalten mussten. Hinter vorgehaltener Hand habe ich dabei schon im Spätherbst des Vorjahres Kritik gehört, dass die Händler kein Verständnis für dieses Timing hätten, da die Giulietta bereits verkaufsbereit sei und die potenziellen Kunden ohne Not um ein dreiviertel Jahr aus marketingtechni-



schen Gründen vertröstet werden mussten.

Der Umstand, dass sowohl Konzernmutter FIAT (1899) als auch Schwester Lancia (1906) auf eine noch längere Tradition zurückblicken können, stellt keine Entschuldigung für das Versäumnis einer unternehmensseitigen Feier dar, gibt es doch insgesamt nur 10 ältere noch in Gebrauch befindliche Automobilmarken: Daimler-Benz - 1886, Peugeot - 1890, Renault - 1898, Opel - 1898, Fiat - 1899, Ford - 1899, Buick - 1903, Rolls Royce - 1904, Lancia - 1906 und Bugatti - 1909 (freilich mit Unterbrechungen).

Wenn man sich vor Augen hält, dass Volkswagen alleine „30 Jahre Audi Quattro“ ein Jahr lang massiv bei jeder Gelegenheit betont, so stellt man sich Fragen der Wertigkeit. Audi wäre froh, auch nur halb so viel Geschichte zu haben wie Alfa Romeo und bemühte sich etwa bei der Mille Miglia 2008 flankiert von einer Armada von werkseigenen monströsen Q7-Betreuerfahrzeugen Wanderer Cabriolets als „Audi Tradition“ zu vermarkten - mit endenwolgendem Erfolg. In der Welt der 5-Minuten-Power-point-Präsentationen, 3-Minuten-„Zeit im Bild“-Beiträge oder 30-



Stimmen aus dem Internet zu den offiziellen Feierlichkeiten:

„Wir alle sind gut nach Hause gekommen. Auch wenn die Organisation durch MAC - Event durchwegs enttäuscht so würde ich es sehr bereuen, wenn ich nicht dabei gewesen wäre. Denn ein Treffen mit 3500 Alfa Romeos und 5000 Alfistis hat und wird es kaum nochmals geben.“

„Vor zwei Jahren, Luca de Meo hatte gerade bei Alfa Romeo als CEO Platz genommen, waren alle voller Pläne. Das ganze Areal sollte überbaut werden mit Hotelkomplex, Verkaufsläden, Alfa Museo Storico und Begegnungszone mit Designcenter Centro Stile. Fertig sollte das ganze im Januar 2010 sein, denn dann wird Alfa Romeo 100 Jahre alt... - Geblieben ist nur, dass der Abriss der Gebäude immer noch nicht erfolgt ist. 100 Jahre Alfa Romeo stehen bei mir inzwischen auch für viele Jahre falsche Entscheidungen an der Spitze des Unternehmens. Fiat hat auch immer deutlich mehr versprochen als gehalten. Leider.“

„Die Paraden durch die Innenstadt glichen natürlich eher einem endlosen Geburtstagsstau, während sich die Suche nach den nächsten Programmpunkten für viele Teilnehmer wie eine Schnitzeljagd für Fortgeschrittene gestaltet haben muss.“

„Ich bin mit meinem Bertone aus Kassel angereist und bin froh, die Veranstaltung noch mit einer Reise an die Riviera verbunden zu haben, sonst wäre ich sehr enttäuscht gewesen.“

„Ich war mit einem Freund in Mailand, da wir uns sehr kurzfristig dazu entschlossen hatten, mussten wir uns vor Ort anmelden. Der Spass hat uns 193,- Euro gekostet, was für eine angemessene Veranstaltung auch ein fairer Preis gewesen wäre. Nur das, was uns und den tausenden ande-

oder literarisch: die Chronik eines angekündigten Todes!

Sekunden-Werbespots sind 100 Jahre eher eine Bürde bei der Aufgabe der verkürzten Darstellung. Die FIAT AG spielte daher den Ball einer historischen Feier weiter an das RIAR, das Registro Alfa Romeo Italia, den größten und renommiertesten Alfa Romeo Club. FIAT wirkte bei der schließlich von anderen initiierten Veranstaltung eher wie ein Trittbrettfahrer und präsentierte das neue Modell Giulietta an verschiedenen Plätzen Mailands an der Seite glorreicher Vorgänger aus der Geschichte. Das wirkte ungefähr so, als würde sich die FIFA am Rande einer von Adidas veranstalteten Fußball-WM um den Verkauf von T-Shirts mit dem Aufdruck FIFA bemühen.

Aber auch der RIAR wollte offenbar die Verantwortung für das Jahrhundertereignis nicht allein auf die Schultern nehmen und bediente sich einer Veranstaltungsagentur, der MAC-Group, die in den vergangenen Jahren mehrfach erfolgreich Automobilveranstaltungen abgehalten hat, wie nur ein Monat zuvor die Mille Miglia. Ich selbst habe diese perfekt organisierte Veranstaltung ebenso als Journalist begleitet wie zwei Jahre zuvor die Rallye Mailand - San Remo für Historische Automobile. Damals fuhr von der Rennstrecke in Monza über von der Polizei gesperrte Straßenzüge begleitet vom Lamborghini der Polizia stradale ohne einmal bremsen zu müssen bis zur Piazza Duomo in Mailand - so ungefähr wie einst Leonid Breschnev von der Datscha in den Kreml. Warum ich



Marchionnes Geschenk an die Alfisti

dies so ausführlich darlege? Nun in den entscheidenden Tagen, vom 24. 6., dem 100-jährigen Geburtstag der Marke bis zum 27.6., dem offiziellen Abschluss der Feiern funktionierte so gut wie gar nichts wirklich und es war dennoch ein wunderschönes Fest. So ist Italien - oder zumindest unser wohlwollendes Bild: ein Streik, ein Stau, ein Chaos ist hier viel kunstvoller als nördlich des Brenner. Es ist nicht Ziel des Artikels einen Schuldigen zu suchen, aber viele zahlende Fans, die von Dänemark bis Südafrika angereist sind, fühlten sich geprellt von einem provozierten Stauchaos, willkürlichen Programmänderungen und Streiks im Umfeld sowie einem nicht vorhandenem Krisenmanagement.

Ich habe angesichts des geplanten



Alfa Romeos soweit das Auge reicht - und der Charme eines Parkplatzes ...

ren da geboten wurde war eine absolute Frechheit.“

„Die überwiegende Meinung derer, die da waren, ist, vorsichtig ausgedrückt, zum Erbrechen schlecht. Fakt ist auch: Wenn 3000 Leute zwischen 140 und 190 EUR in einen Pool einzahlen, kann man schon einiges auf die Beine stellen.“

Und wenn dann ein eher liebloses und schlecht organisiertes Event rauskommt, aus dem sich das Geburtstagskind auch noch raushält, dem mit dieser Veranstaltung alle Teilnehmer doch mal so richtig Glückwunsch (dass es dich noch gibt) sagen wollen, ist das mehr als befremdlich.“

„Es geht doch vor allem darum, daß Alfa Romeo / Fiat die offiziellen Feierlichkeiten zum 100. Jubiläum einer Konzernmarke in gar keiner oder zumindest ungenügender Weise bezuschußt haben.“

Letztlich ist dafür doch der Konzernchef verantwortlich, und da man von Alfa Romeo oder Fiat bislang zu dieser Veranstaltung keinerlei Äußerungen vernehmen konnte, bekommt man deutlich den Eindruck, daß diese Nicht-Finanzierung und auch das sonstige fehlende Engagement Firmenpolitik darstellen.“

„Es war eine Unverschämtheit, wie mit Fans, die zum Teil mehrere tausend Kilometer auf sich genommen hatten, umgegangen wurde.“

Es war eine Abzocke ersten Grades mit der schlechtesten Organisation, die ich je auf einer Veranstaltung erlebt habe.“

„Ja, es war toll! Nein, 160 Teuro hätte ich dafür nicht bezahlt! Ich bin schon froh, daß wir uns dieses Spektaculum nicht haben entgehen lassen.“

Daß es Fiat mit dieser mise-



Programms schon Monate zuvor die Veranstaltung in meiner Erwartungshaltung drastisch zurückgestuft. Geplant war tatsächlich, dass am Sonntag alle zahlenden Teilnehmer der Jubiläumsveranstaltung mit einer Flagge auf dem Autodach einen Ring entlang der Mailänder Stadtumfahrung bilden, um ein hübsches Bild für eine Aufnahme aus dem Helikopter abzugeben. Welchem Liebhaber historischer Fahrzeuge würde eine Stop-and-Go Inszenierung auf der Mailänder Tangenziale um die Mittagszeit Ende Juni einfallen? Mir war klar, dass kein Besitzer eines Vorkriegs-Alfa sich und seiner Preziose solch eine Idiotie antut. Und einem Picknick zwischen Alfa 33 und 75 in meiner Spur und Fließverkehr von Fiat Ducato bis Citroen AX auf der zweiten Spur konnte ich nichts abgewinnen. Literarisch umschrieben war das RIAR/MAC-Programm „Die Chronik eines angekündigten Todes“.

Weshalb ich dennoch nach Mailand gefahren bin und warum es dennoch ein würdiger Geburtstag wurde, ist einfach dem Umstand zu verdanken,



dass die Marke Alfa Romeo ganz fantastische, selbstständige und kreative Fans hat, die keinen Veranstalter oder gar eine Werbeagentur brauchen, um zu feiern. Die Südafrikaner etwa haben in 14 Tagen soviel zum Thema Automobil in Italien gesehen, wie viele Mitteleuropäer in 14 Jahren nicht zustande bringen und wer zuvor auf eigene Initiative Museen, Automobilfirmen und kulturelle Sehenswürdigkeiten besucht hat, der fühlte sich mit zwei Klappen, der Stau-Flagge und einem Snack um EUR 132,- (EUR 192,- an der Tageskassa) im wahrsten Sinn des Wortes unter seiner intellektuellen Würde abgespeist.

Entgegen allen Ankündigungen im Vorfeld - sogar noch nachher auf der Homepage des RIAR zu lesen - sperrte das Werksmuseum am Freitag den 25. Juli nicht erst um 23 Uhr, sondern bereits um 18 Uhr. Am Samstag und Sonntag war geschlossen - wer am Sonntag zurück fahren musste, hatte Pech gehabt. Ungeachtet von Exponaten, vor denen man nur in die Knie gehen kann, vermittelt das Museum



rablen Organisation, mit diesem absolut unverschämten Nepp bei vielen (den meisten?) Teilnehmern versch... hat, ist ein Fehler, den sie in Turin ausbaden müssen. Wenn diese Veranstaltung beispielhaft dafür ist, wie Fiat mit der Geschichte von Alfa Romeo und mit der Marke umgeht, dann gute Nacht! Alfa Romeo ist dann tot!“

„Genau diejenigen, die diesen Anblick zustande gebracht haben - nämlich die angereisten Besitzer - wurden durch die desinteressierten Veranstalter (RIAR / MAC-Group) deftig zur Kasse gebeten und organisatorisch ins Nirvana geschickt. Fiat hat sich komplett (!) rausgehalten (eine unfassbare Frechheit!) und so lag der Löwenanteil der Finanzierung beim R.I.A.R., der sich u.a. durch Pirelli einen Sponsor sicherte.“

„Es reisten Teilnehmer mit samt Fahrzeug aus Brasilien, Australien und Russland an. Diese Teilnehmer nahmen bereits ungeheure Kosten für die Reise auf sich und das, was denen dann vor Ort geboten wurde, kann ich als Alfa-Fahrer nurmehr mit Fremdschämen zur Kenntnis nehmen.“

„Ich habe mir mal die Mühe gemacht und durch internationale Foren gelesen. Es herrscht bereits jetzt einheitliches Entsetzen über das, was da ablief und viele der Teilnehmer, die sich hoffentlich gebührend Luft machen werden, sind ja noch gar nicht wieder zu Hause!“

„Das Drama in Mailand war einfach nur eine Schande und ein Schlag ins Gesicht aller, die eine weite Anreise nur dafür auf sich genommen haben (ein paar Meter vor uns im Stau stand eine Dame aus Brasilien mit ihrem 2600er Spider).“

„Offenbar ist ja (wie im alfisti.com zu lesen ist) - der ursprünglich vorgesehene Betrag von 1,5 Mio für das

freilich eher den Charme der frühen 70er Jahre, so wie das gesamte Areal in Arese seit der Einstellung der Produktion von Jahr zu Jahr morbider wird. Im Grunde ist es ein Wunder, dass nicht so wie etwa in Browns Lane längst die Planierdrahten alles dem Erdboden gleichgemacht haben.

Am Samstag wurden die von weit angereisten Alfisti erneut gedemütigt. Wer früh zum Treffpunkt auf dem Mailänder Messegelände kam, wurde mit einstündiger Wartezeit in der Schlange belohnt, ehe ihm ein Sektor abhängig vom Herkunftsland zugewiesen wurde. Nach einiger Zeit kapitulierten die Organisatoren und gaben die Eingangskontrolle auf - wer wollte, konnte einfahren. Das Messegelände mit seinem Parkplatz hatte freilich den Charme der Shopping City Süd am Samstag mit dem einzigen Unterschied, dass nur Alfas auf den Parkplätzen standen - ohne irgendeine Systematik. Die Chance wurde vertan, hier Alfas zumindest nach Jahrzehnten zu gruppieren oder gar bestimmte Model-

le für ein Gruppenbild zu konzentrieren.

Und trotzdem waren es wunderbare Tage, weil die Beziehung der Fahrer und Fahrerinnen zu ihrem Alfa und zur Marke so eng ist, dass sie von keinen Marketing-Gurus zerstört werden



kann. 100 Jahre Alfa war der Triumph der Amateure über die Profis - und der Italophile weiss, dass amare lieben heisst und Profi sich von Profit ableitet. Über die Halbwertszeit der professionell vermarkteten Giulietta möchte ich keine Äußerungen abgeben, aber um die klassischen Alfas mache ich mir angesichts solcher Fans keine Sorgen. Egal ob wir am Comer See Franzosen oder in Arese Dänen getroffen haben, alle waren in freudiger Erwartung wie die (H)eiligen Könige im Gelobten Land. Ein Bild das mir ewig in Erinnerung bleiben wird ist eine Kolonne von Spidern mit Rechts- oder Linkslenkung im Mailänder Stadtverkehr.

So wie für Andere war auch für meinen Freund Fritz Gartner und mich der Weg das Ziel. Wir wählten nicht die

spettaculo im Dezember auf 50.000 Euro zusammengestrichen worden. Wer schonmal bei einer größeren Hochzeitsfeier war, weiß, daß man damit schon bei geplanten 1.500 Gästen nicht weit kommt.

Die Frage ist, warum das Konzept dann nicht im Dezember grundlegend geändert wurde? So in der Richtung: MAC raus, reines Treffen, ohne Schnickschnack, mit Besichtigung des Museo und Enthüllung der Statue (warum steht die eigentlich in Rho und nicht in Arese oder der Innenstadt/Portello?)...

Mich würde interessieren, was die Niederländer für ihr spettacolo sportivo im August an Aufwand berechnet haben?“

„Leider fühlte man sich preislich über den Tisch bezogen. Man hat den Eindruck, dass Alfa sich die Geburtstagsveranstaltung von seinen Fans bezahlen ließ. Auch das Fahren in Monza war nicht billig (150,- für 2x 30 Minuten) und schon das Zuschauen kostete (5,- pro Person). Da hätte ich gerne 30,- für 5 Runden gezahlt und hätte meine Bremsen für die Rückfahrt über die Alpen geschont. Aber auf jeden Fall hat es sich gelohnt und irgendwie musste ich einfach dabei sein. Wir haben es ja in unseren Jahresurlaub eingebunden. Es tut auch gut, wenn man sieht, dass es noch mehr Verrückte gibt. Andere hatten auch noch ein paar Kilometer mehr zur Anreise (Australien, Kanada...)“

„Der Freitag in Novegro: Hier war weder alfisti.com noch die MAC, noch depperte Alfaclubs oder sonstwer Unmotiviertes beteiligt, sondern federführend das Blue-Team. Ein Unterschied wie Tag und Nacht! Tolle Organisation, unfassbare Fahrzeuge, Reizüberflutung vom wirklich allerfeinsten! Das offizielle Programm gehörte in die Kategorie "Nepper, Schlepper, Bauernfänger".“



vorheben. Bei den Rennmodellen waren prächtige Exemplare von Tipo 159 Alfetta, Giulietta TZ2 oder 33 Daytona Garanten für ehrfürchtige Gänsehaut beim Betrachter.

Allein das, was sich auf dem Besucherparkplatz bisweilen darbot, hätte mancher Ausstellung zur Ehre gereicht, so war unser Spider etwa im Nu umringt von einer Giulietta Sprint Veloce von Zagato und einer Giulia Sprint GTA - und das war nur das inoffizielle Rahmenprogramm!

Da die Ausstellung so toll war, haben wir für 100 Alfas 100 Minuten länger gebraucht als ursprünglich geplant und hatten größte Befürchtungen, zu spät zum offiziellen Teil zu kommen. Da man dort aber administrative Überstunden und logistische Irrwege - pardon Ehrenrunden - einlegte, waren wir auch eine Stunde später noch vor den ersten Teilneh-

kürzeste, sondern die würdigste Anreise für einen sportlichen Alfa und fuhren abseits der Autobahn über Brenner-Pass, Jaufen-Pass, Stilsfer Joch und das Ostufer des Comer See nach Mailand. Da wir nicht in das offizielle Teilnehmernummerausgabemerchandisingbuffetessenstauchaos-korsett gezwängt waren, klappte unser Timing perfekt und wir haben am Samstag um die Mittagszeit die herrliche Ausstellung „100x100 cento alfa per cent'anni“ im Parco Esposizione Novegro genossen, die leider nur eine Woche zu besichtigen war, aber alleine die Reise wert gewesen wäre. Neben einer fast lückenlosen Darstellung der Modellgeschichte waren edle Unikate zu bewundern wie etwa ein RL Super Sport mit Karosserie von Vanden Plas von 1927 oder ein 6C 1500 mit Karosserie von James Young von 1928. Bei den Nachkriegsmodellen wurde in einer eigenen Halle der Karosseriebauer gedacht und man konnte allein vom Modell 1900 aus den 50er-Jahren so rare Exemplare wie einen Pininfarina t.i. von 1953, einen Ghia t.i. Super von 1954, einen Zagato Super Sprint von 1955 oder einen äußerst gelungenen Boano Super Primavera von 1956 mit dem bekannten Touring Super Sprint vergleichen. Von den moderneren Entwürfen würde ich den Vittoria von Castagna aus 1995 her-



mern vor dem Castello Sforzesco. Mit einem schattigen Platz für den Spider im Parkverbot und einem großen Becher Gelato gingen wir fitter ins Finale als die zahlenden Teilnehmer, die sowohl mit Hitze von oben wie vom Motor konfrontiert waren. Was sich dann etablierte, kann man am ehesten als das größte Alfa Romeo-Freilichtmuseum umschreiben. Im 10-Sekunden-Takt parkte sich ein Alfa nach und neben dem anderen rings um das Castello ein. Die Modelle waren lang nicht so exquisit wie im Parco Novegro - was freilich angesichts der Rahmenbedingungen der Veranstaltung auch nicht möglich war. Dennoch beeindruckte das „Rote Meer“ an Nachkriegsfahrzeugen. Freilich wurde auch hier eine Chance vertan. Genau so wie am Akkreditierungsplatz, dem Messengelände von Mailand die Fahrzeuge bunt gemischt geparkt waren, so war auch die Aufstellung im Zentrum von Mailand dem Zufall überlassen. Es wäre ein Leichtes gewesen, bei der Registrierung die Fahrzeuge zumindest nach Jahrzehnten zu kennzeichnen



und in der Folge bestimmten Zonen zuzuweisen. So wie die MAC-Group im Vorfeld der Mille Miglia alle Fahrzeuge einer Nation einer bestimmten Piazza in Brescia zuweist, so hätte man auch in Milano das Display übersichtlicher und beeindruckender gestalten können. Zwischen der Perfektion des Annual Rolls Royce Concours, wo jedes Fahrzeug einen ganz genauen vorgezeichneten Standplatz hat und neapolitanisch-sizilianischem Chaos wäre wohl noch eine Zwischenstufe für einen Organisator machbar gewesen, wenn es einen solchen gegeben hätte.



Die Polizeikräfte machten auch eher einen begleitenden als ordnenden Eindruck, wobei sie freilich zumindest auf die einzig passende Marke setzten - man hat anderenorts auch schon Subarus und Skodas der italienischen Polizei gesehen. Die Konzentration der Ordnungshüter bzw. des Publikums auf den Platz vor dem Castello hatte für mich den Vorteil, ein persönliches Highlight zu erleichtern. Mit Hilfe präziser Routenkalkulation war es mir gelungen, es so einzurichten, dass mein Spider die 50.000-km-Marke just in Mailand am Tag der Jubiläumsfeiern überschreiten sollte. Das eher dem Zufall überlassene Arrangement wollte ich dabei aber noch übertreffen und steuerte deshalb die Piazza Duomo, eine Fußgängerzone über eine Fahrverbotszone an - wie gesagt die Ordnungshüter waren anderswo. Diese und andere individuelle Aktionen wie etwa der akustische Notenwechsel mit Alfas aus Frankreich in den Tunnels am



Comer See-Ostufer wird in der Erinnerung noch lange anhalten, wenn T-Shirts längst verwaschen oder Flaggen verbleicht sind. Apropos: Bilder von der geplanten großen Umkreisung der Stadt am Sonntag sucht man auf den Homepages sowohl von RIAR als auch MAC vergebens, denn die Wenigen, die noch nicht genug vom Stau am Samstag hatten und sich am nächsten Tag auf die Tangenziale begaben, standen dort im wahrsten Sinn des Wortes auf verlorenem Posten.

Was bleibt als Resumee aus dieser Fahrt? Während insbesondere deutsche Hersteller Geld und Infrastruktur für die Pflege der Historie zur Verfügung stellen und Werksmuseen

zwischen Stuttgart und Dresden einander übertrumpfen, wurde im FIAT-Konzern wahrhaft eine Jahrhundertchance vertan, der Öffentlichkeit die glorreiche Vergangenheit in Erinnerung zu rufen. Dies erscheint umso widersprüchlicher als die Marketingstrategen bei neuen Modellen auf traditionelle Namen wie GTA, 8C oder Giulietta setzten. Auch der 159 hat einen berühmten Vorgänger: die ersten Formel 1-Weltmeister-Autos waren 1950 der Tipo 158 und 1951 der Tipo 159. Aber dies ist wohl kaum jemand bewusst, der heute einen Alfa 159 Turbodiesel Kombi durch die Stadt bewegt.



Nach dem Zweiten Weltkrieg musste Alfa Romeo kürzer treten und von 8-Zylinder-Modellen auf 4-Zylinder redimensionieren. Aus der Not wurde jedoch eine Tugend gemacht und sehr sportliche und individuelle Modelle entwickelt, die die besondere Aura der Marke bis heute am Leben erhielten. Während der VW-Konzern größte Mühe hat, das Pres-



tigeobjekt Phaeton an den Mann zu bekommen, waren die jeweils 500 Stück von 8C Competizione und 8C Spider binnen kürzester Zeit ausverkauft noch ehe die Modelle im Schauraum standen!

Man kann sich des Eindrucks nicht erwehren, dass Alfa Romeo drauf und dran ist, die Chance sich wieder in der oberen Mittelklasse neben Audi, BMW, Mercedes oder Jaguar zu positionieren, verspielt, mit der dritten Version zum Thema Kleinwagen und der dritten Version zum Thema Kompaktwagen innerhalb des FIAT-Konzerns. Statt ihn für ein mögliches Upgrade zu nutzen, wird der Mythos zum Mito geschrumpft.

Dass die Marke Alfa Romeo mehr Emotionen weckt als es ihre Vermarkter derzeit zu nutzen vermögen, zeigen auch die hinreissenden Studien, die Zagato und Pininfarina aus Anlass des Markenjubiläums entworfen haben. Es bleibt zu hoffen, dass wir sie nicht nur als exotische Unikate in einer Ausstellung zum 125-Jahr-Jubiläum wiedersehen.

Denn ich bin sicher, dass es 2035 wieder ein Alfa-



Treffen in Italien geben wird und dort die Giuliettas von 1954-1962 bewundert werden können, während die soeben neu vorgestellten Modelle 2035 bereits ebenso der Vergessenheit anheim gefallen sein werden wie das erste Remake von 1977-1985, ganz zu schweigen von dem Modell 33 zwischen 1983-1994, welches trotz banalster Erscheinung keine Schatten auf den Glanz von 33 Stradale oder der Sportprototypen gleichen Namens zu werfen vermochte, die zwischen 1967 und 1977 große Erfolge, darunter auch

zwei Weltmeisterschaften, einfuhren. Die Originale werden ihre Namens-Raubkopien ein weiteres Vierteljahrhundert überleben.

So wie bisher werden einfallslöse Viertürer neben prächtigen Coupés wie GTV, GT, Brera oder 8C Competizione und dem Spider produziert, den Klassikern von morgen.

Ob es 2035 auch noch eine Automobilproduktion unter der Marke Alfa Romeo geben wird, darüber möchte ich nicht spekulieren - aber dass man für ein prächtiges Markentreffen keinen Hersteller braucht, hat „100 Jahre Alfa Romeo“ im Juni 2010 eindrucksvoll bewiesen.

Christian Vanik

