



Alfissimo¹⁹

Das Jahressheft | Ausgabe 2019 | 8,- Euro



Automobile Gartenparty am Wasserschloss Alfa Romeo bei den Schloss Dyck Classic Days



Alfa Romeo Tipo 33TT12

Auf zur großen automobilen Gartenparty. Bei den Schloss Dyck Classic Days (2. bis 4. August 2019) zeigte FCA Heritage insgesamt drei legendäre Rennwagen von Alfa Romeo, darunter den Weltmeisterwagen Tipo 33TT12. Man hatte sogar ein eigenes, natürlich ebenfalls historisches Safety-Car mitgebracht. Die Schloss Dyck Classic Days gehören mit über 30.000 Besuchern zu einer der größten Veranstaltungen dieser Art in Deutschland. Besucher erwartet ein einzigartiger Mix aus Oldtimer-Ausstellung, Clubtreffen, Concours d' Elegance und Demo-Fahrten auf dem knapp drei Kilometer langen Straßenkurs. Die Klassiker von Alfa Romeo bei den Schloss Dyck Classic Days 2019:

Alfa Romeo Tipo 33TT12 (1975)

Der ehemalige Formel-1-Pilot Arturo Merzario ist längst Stammgast bei den Schloss Dyck Classic Days. Auch 2019 ließ es sich der inzwischen 76 Jahre alte Cowboyhut-Träger nicht nehmen, das eine oder andere Rennauto persönlich um den Dreieckskurs zu chauffieren. Darunter war auch der Alfa Romeo Tipo 33TT12,

mit dem Merzario und seine Teamkollegen Jacques Laffite, Derek Bell und Henri Pescarolo 1975 für Alfa Romeo den Titel in der Marken-Weltmeisterschaft holten. Das original erhaltene Fahrzeug steht normalerweise im Werksmuseum von Alfa Romeo in Arese bei Mailand. Der Tipo 33TT12 ist eine weitere Ausbaustufe des Tipo 33, den die Alfa Romeo Rennabteilung Autodelta für die Langstrecken-Weltmeisterschaft entwickelte. Der Namenszusatz TT12 ist ein Verweis auf die wichtigsten technischen Komponenten. TT steht für „Telaio Tubolare“ (Gitterrohrrahmen) und die Zahl 12 bezeichnet den V-Zwölfzylinder-Motor im Heck, der mit dem seltenen Bankwinkel von 180 Grad, vier Ventilen pro Zylinder, Lucas-Benzineinspritzung und aus der Formel 1 stammenden Dinoplex-Zündung offiziell 331 kW (450 PS) leistet.

Alfa Romeo 6C 1750 GS Mille Miglia (1930)

Der Alfa Romeo 6C 1750 Gran Sport ist eine Weiterentwicklung des Tipo 6C 1500, mit dem Alfa Romeo Werksfahrer Giuseppe Campari 1928 bei der Mille

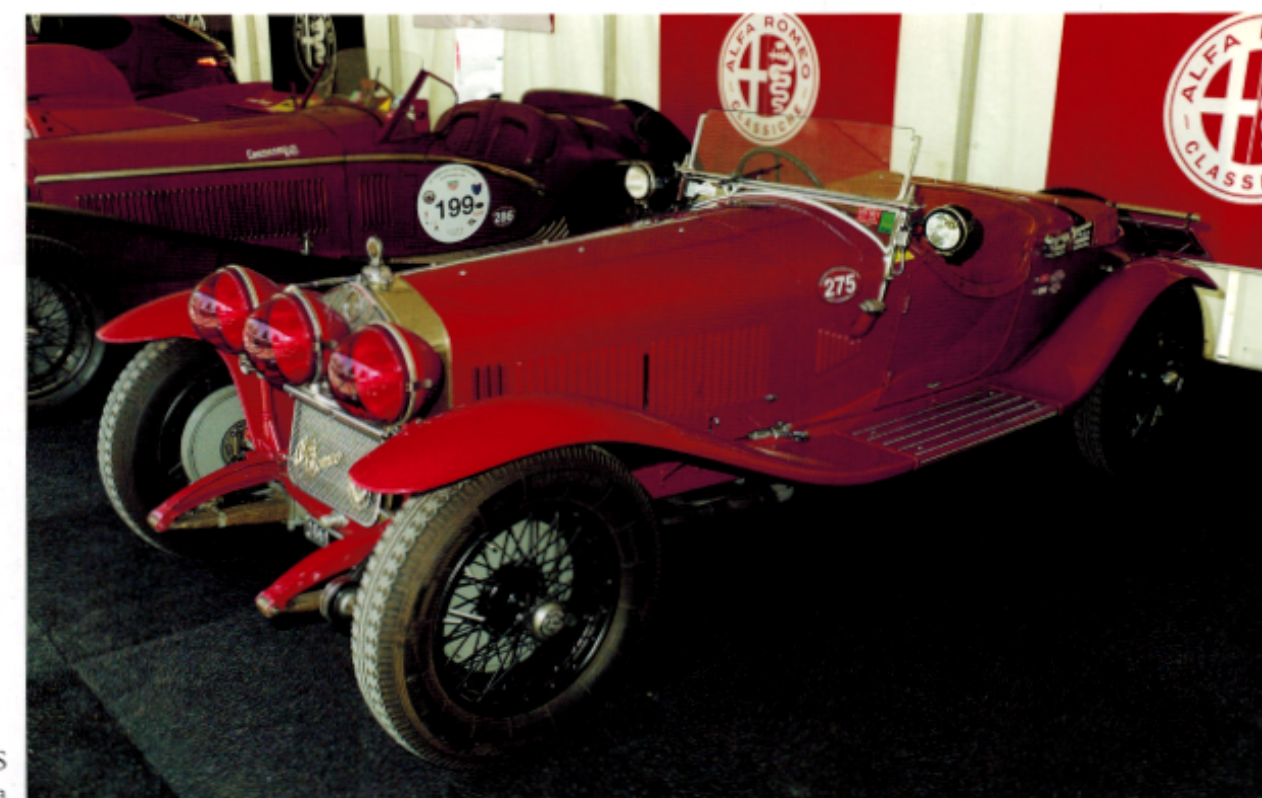
Miglia siegt, und des Tipo 6C Super Sport, mit dem Campari ein Jahr später erneut das berühmte Langstreckenrennen in Norditalien gewinnt. Kennzeichen des Gran Sport ist der kürzere Radstand, die Karosserie kommt wiederum von Zagato. Unverändert ist der Sechszylindermotor mit 1.752 Kubikzentimeter Hubraum, mit dem Block verschweißten Zylinderkopf und zwei obenliegenden Nockenwellen. Mit 102 PS sind Grand-Prix-Star Tazio Nuvolari und Beifahrer Giovanni Battista Giudotti bei der Mille Miglia 1930 nicht zu schlagen. Zum ersten Mal liegt die Durchschnittsgeschwindigkeit auf der rund 1.000 Meilen (ca. 1.600 Kilometer) langen Strecke von Brescia nach Rom und zurück jenseits von 100 km/h. Das während der Schloss Dyck Classic Days gezeigte Fahrzeug hat zu seiner Zeit an der Mille Miglia und der Targa Florio teilgenommen, es wird heute vom italienischen Historic-Racing-Team Mantova Corse eingesetzt.

Alfa Romeo 8C 2300 Touring Spider (1934)

Vittorio Jano, Konstrukteur des legendär-



Arturo Merzario mit dem 1. Vorsitzenden des Clubs klassischer Alfa Romeo Fahrzeuge



Alfa Romeo 6C 1750 GS
Mille Miglia



6C 2300 Aerospider



en Sechszylinder von Alfa Romeo Tipo 6C 1500 und 6C 1750, entwickelte mit ähnlichen Eckdaten auch einen Achtzylinder. Er erhält die vom Hubraum abgeleitete Bezeichnung 8C 2300. Wie beim Motor des Grand-Prix-Renners P2 verbindet Jano zwei Vierzylinderblöcke miteinander. Blöcke und Zylinderköpfe sind in einem Stück aus Leichtmetall gegossen. Für optimale Füllung der Brennräume mit Kraftstoff-Luft-Gemisch sorgt ein Roots-Kompressor. Alfa Romeo baut zwei unterschiedliche Chassis, eine kürzere Variante für Karosserien mit zwei Sitzplätzen und eine Langversion für Viersitzer. Wie zu der Zeit üblich, liefert Alfa Romeo nur

Chassis und Antrieb, die Karosserie geben Käufer anschließend bei einer Carozzeria in Auftrag. Der auf Schloss Dyck ausgestellte Alfa Romeo 8C 2300 wurde von Touring komplettiert.

Alfa Romeo 6, Safety-Car Spa-Francorchamps (1979)

Der Alfa Romeo 6 ist 1979 das Topmodell der Marke. Was ausgerechnet die luxuriöse Limousine zur Idealbesetzung für die Rolle des Safety-Car auf einer Rennstrecke macht? Vielleicht das großzügige Platzangebot? Die für die Zeit sportliche Motorleistung von 156 PS? Jedenfalls hat das bei den Schloss Dyck Classic Days

präsentierte Exemplar genau diese Vergangenheit. Bis 1988 war es im belgischen Spa-Francorchamps im Einsatz, auch während der Weltmeisterschaftsläufe der Formel 1 und der Gruppe C. Von den damaligen Aufgaben zeugen neben der auffallenden Lackierung auch Rundum-

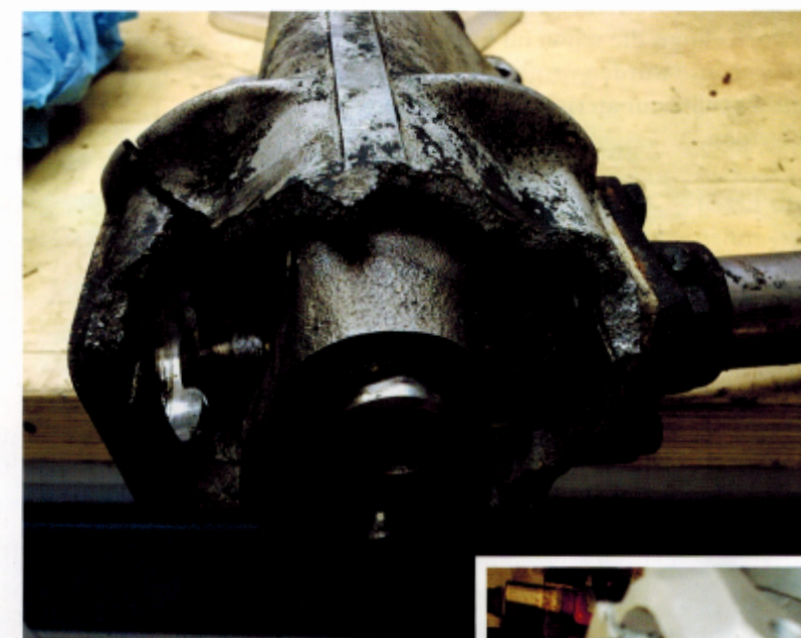
leuchten und Suchscheinwerfer auf dem Dach sowie eine kräftige Sirene. Original erhalten sind außerdem eine Alu-Kiste im Kofferraum – seinerzeit gefüllt mit medizinischer Ausrüstung für Notfälle – und der Helm des Safety-Car-Fahrers.

Der Club klassischer Alfa Romeo Fahrzeuge e.V. war vertreten mit einem 1900er Worblafen Cabrio von Christine Hübel. Der 1900 CSS (C steht für „corto“ = kurzer Radstand) hat eine Karosserie der Fa. Carrozzeria Worblafen, F. Ramseier & Co, einer schweizerischen Karosseriebaufirma mit Sitz in Worblafen bei Bern. Die Firma existierte von 1929 bis 1958.

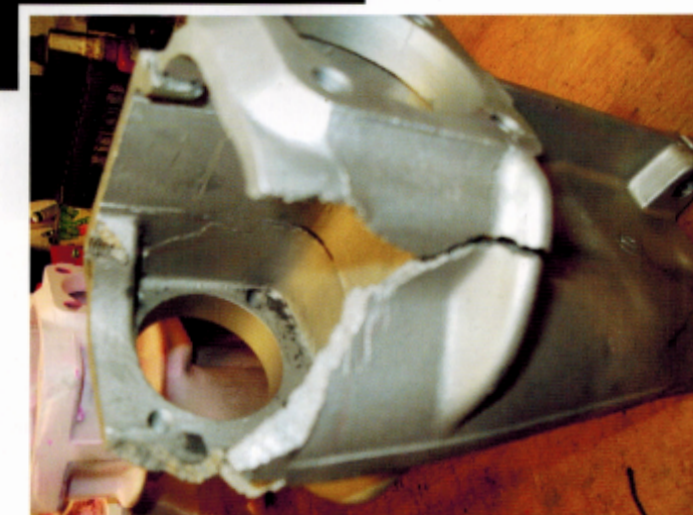
„Die tickende Zeitbombe 2“

Ein Bericht von Rüdiger Westenberg über die Erprobung dervon ihm in den Handel gebrachten Lenkgetriebegehäuse

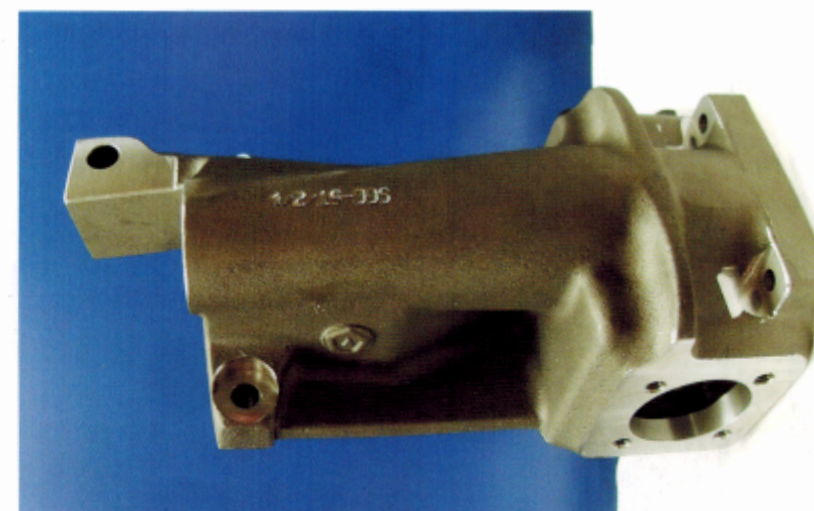
Dies ist ein Lenkgetriebegehäuse, mit dem der Besitzer nach dem Zerbersten noch ca. 50 km gefahren ist. „Ich hatte nur eine Viertelumdrehung Spiel beim Lenken, aber es ging“ sagte der Eigentümer. Solche Schäden sind selten, jedoch zeigen sie, dass das Fahrzeug bei vorsichtiger Fahrweise noch beherrschbar ist.



Die Risse am Gehäuse bilden sich während der Fahrt in Folge von Schlaglöchern, breiten Reifen, Befahren von Bordsteinkanten o. ä., Lenken im Stand (Einparken) etc.. Ist das Lenkgetriebe an mehreren Stellen gerissen, kommt es meist beim Lenken im Stand oder dem Befahren der Bordsteinkante zu den Ausbrechungen wie auf den Fotos.



Da ich ja seit gut 2 Jahren die Burman-Lenkung für die 105/115 ALFA Romeo nachbaue, wollte ich nun den Nachweis erbringen, dass die neuen Lenkgetriebegehäuse auch wirklich das halten, was der Fahrer von dem neuen Gehäuse erwartet!



Der aktuelle Nachbau Serie 3

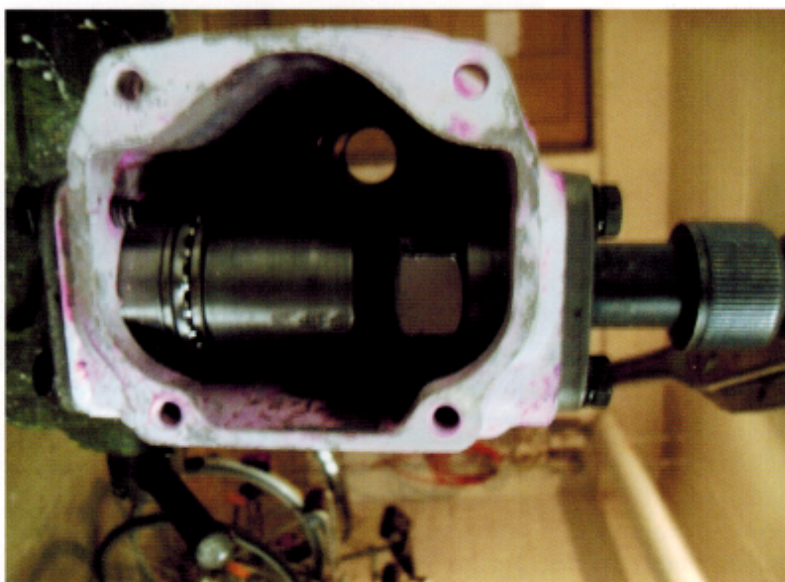
Leider gibt es für die Versuche, die ich durchführen wollte, keinen geeigneten Prüfstand. Die Gesellschaften, die diese Prüfung durchführen könnten, haben Preise aufgerufen, die ich nicht zahlen konnte und auch nicht wollte. So habe ich mich mit einem befreundeten Sachverständigen hingesezt und eine einfache Prüfverordnung entwickelt und die ersten Gehäuse im Sommer 2019 getestet.

Hier wurde die Kraft mit einer Schraube und einem Drehmomentschlüssel mit Schleppzeiger auf die beiden Lagerflächen (wo hauptsächlich Risse auftreten) der Lenkspindel aufgebracht. Also wurden die beiden Lager während der Prüfung belastet, wie sie auch während der Fahrt über die Lenkspindel belastet werden. Es wurde bis zum Bruch belastet. Allerdings konnten wir eine dynamische Belastung nicht nachbilden.

Nun brauchten wir Original- Lenkgetriebegehäuse ohne Risse, die wenig oder gar nicht im Einsatz waren. Dabei haben mir einige Kunden geholfen. Nochmals meinen Dank! Ich hatte nun wirklich 3 Getriebegehäuse, die fast nicht im Einsatz waren. Natürlich auch noch einige, die schon im Einsatz waren, aber rissfrei sind. Alle Lenkgetriebegehäuse wurden vor der Prüfung mittels einer PT-Prüfung auf Risse geprüft. Es sollte nur an rissfreien Bauteilen die Belastungsprüfung durchgeführt werden.

Die eingebaute Prüfeinrichtung zur Erzeugung der Kraft ist im Bild gut zu erkennen. Zur Reduzierung der Reibung wurden Axialkugellager verwendet und das Gewinde gut geschmiert.

Während der Versuche wurden originale Platten als Deckel für die Lageröffnung verwendet. Diese haben sich bei der hohen Belastung z. T. bleibend verformt. Es wurden Versuche **mit** aufgeschraubten Getriebedeckel, **ohne** Deckel und **je mit links oder rechts** angeschraubten Deckel durchgeführt. Der Deckel nimmt einen Teil der eingeleiteten Last auf, er muss **immer** fest mit dem Gehäuse verbunden sein. Das konnte man bei den Versuchen erkennen.



Versuchsdurchführung

1. **Erster Schritt der Prüfung: PT Prüfung des Getriebegehäuses.** Prüfmittel MR 68 NF, Entwickler MR 70. Die neuen Gehäuse wurden, da sie während der Fertigung einer 100%igen Durchstrahlungsprüfung unterzogen wurden, nicht PT geprüft.
2. Visuelle Prüfung: Es kommen nur Gehäuse ohne Anzeigen zum Test.
3. Zerstörende Prüfung der Lenkgetriebegehäuse

Bauteil-Nr.	Bruch bei Drehmoment Nm	Kraft F KN
I: guter Zustand, ohne Deckel geprüft	130 Nm	257,894 KN
II: stark strapaziertes Gehäuse, mit Deckel geprüft	80 Nm	158,704 KN
III: guter Zustand, mit Deckel li + re geprüft	120 Nm	238,056 KN
IV.1: neues Gehäuse 1. Serie , mit Deckel li + re, Verformung der Lagerdeckel an den Lagerseiten	150 Nm	297,570 KN
IV.2: neues Gehäuse 3. Serie , Deckel li, Verformung der Lagerdeckel, leichte Rissbildung bei	172 Nm	341,214 KN
V: Gehäuse gebraucht, Zustand 3-, Deckel li + re montiert	115 Nm	228,137 KN

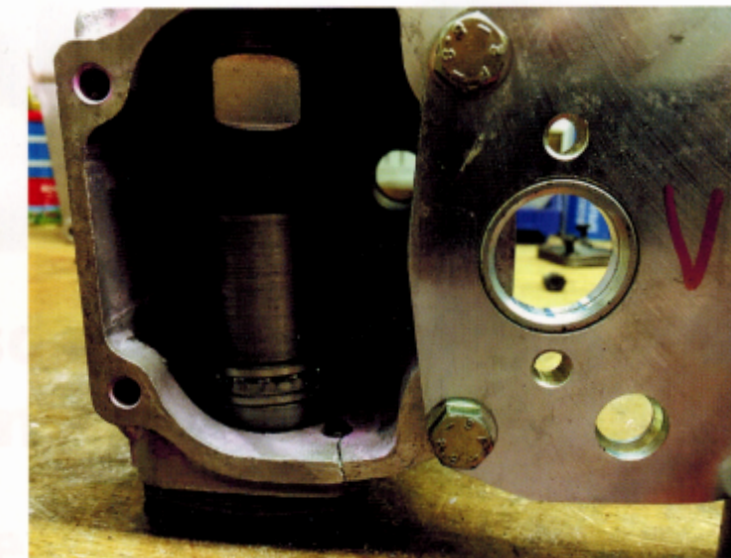
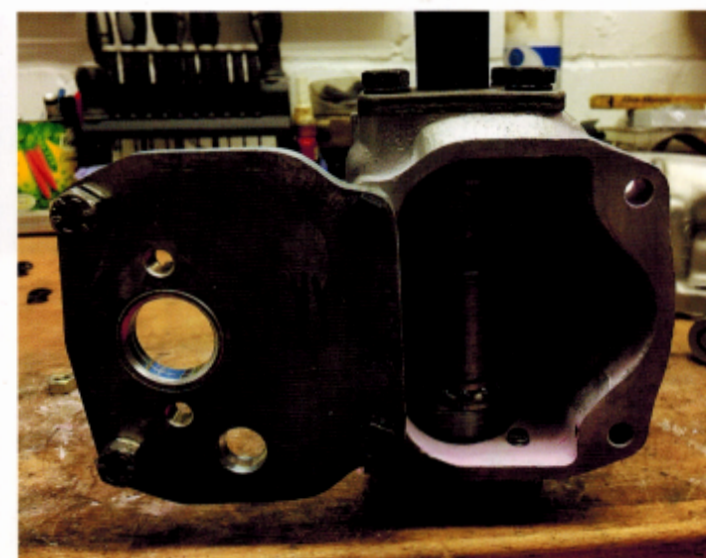
VI: Gehäuse neuwertig, Deckel li + re montiert, 130 Nm 257,894KN
leichte Verformung der Lagerdeckel

VII: Gehäuse Zustand 3+, Deckel li + re montiert 125 Nm 247,975 KN

VIII: Gehäuse neuwertig bei 126 Nm beginnende Rissbildung, bei 128 Nm leichte Rissbildung an weiteren Stellen, bei 130 Nm Schraubenkopf einer Schraube am Lagerdeckel abgerissen. Lagerdeckel haben sich verformt, Deckel einseitig befestigt, starke Rissbildung 128 Nm 249,959 KN

IX: **neues Gehäuse 3. Serie**, Deckel komplett montiert, leichte Verformung des Lagerdeckels, Spindelseite starke Rissbildung bei 203 Nm 200 Nm 396,760 KN

Manchmal drehte die Mutter durch und sie musste gehalten werden. Aus diesem Grund haben wir den Deckel z.T. nur einseitig verschraubt.



Während der einzelnen Prüfungen war zu erkennen, dass über den großen Deckel Kräfte abgeführt werden bzw. er das Gehäuse mit stabilisiert.

Die Prüflinge linke und rechte Seite

Rechte Seite I-IV1 (Deckel mit Hupenkabeldurchführung)



Retro Classics 2019

von Udo Lork

Die Retro fängt für uns immer am Mittwoch mit dem Aufbau an. Die benötigten Messe-Utensilien sind über das Jahr bei einigen Stuttgarter Mitgliedern aufbewahrt. Dieses Jahr haben uns Achim Kühnl und Rüdiger Westenberg beim Aufbau unterstützt.

Der vorgeschriebene Messeteppich ist heuer das 3. Mal im Einsatz. Die Messewände und das komplette Kaffee Equipment mietet der Club kostengünstig von Dritten. Die Clubfachkräfte wissen inzwischen, wie man den gebrauchten Teppich verlegt, es klappt immer besser. Auch der Aufbau des Messestandes und des Kaffee Equipments sind inzwischen Routine.

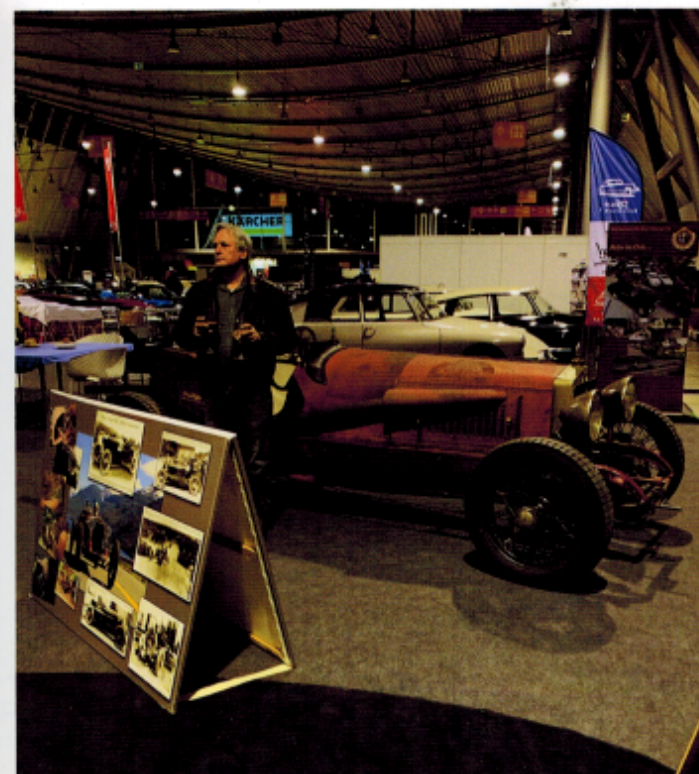
Die uns zur Verfügung gestellte Standfläche betrug 110qm, ausreichend für 4 Alfas:

GTA-M von Volker
Giulietta Sprint von Hannes
RL von Bernd samt Historie
Nuova Super von Wolf

Zum Schluss noch eine Vesper mit einem Gläschen Wein, dann kann der 1. Messetag beginnen. Alle 4 Messetage vergingen wie im Flug. Unser Stand war immer sehr gut frequentiert. Wir hatten alle tolle Gespräche,

viele Clubmitglieder, Bekannte, Freunde und Interessenten besuchten uns.

Besonders gut angekommen sind die Präsentationen revidierte Lenkungen mit neuen Gussgehäusen für alle Typen 105 und der Umbau auf ein nadelgelagertes Getriebe nebst neuen Synchronringen und Lagern. Diese beiden Themen bescherten uns eine Vielzahl an Besuchern und neuen Clubinteressenten.



Vesper

Dank Volkers Initiative hat Alfli zu uns gefunden. Es war am Sonntagabend gut gefüllt. Vielen Dank an alle, die es gut gefüttert haben.

Bernd organisierte wie immer am Freitagabend das traditionelle Retroessen bei einem Italiener nahe der Retro. Wir waren diesmal über 20 Teilnehmer.

Fazit: Es waren 4 tolle Tage, wir wurden teilweise überrannt. Das lag auch an den faszinierenden Autos, die wir auf dem Stand hatten.

Verbesserungsmaßnahmen für 2020: Mehr Sitzplätze, Erweiterung des Fingerfood Angebotes für Clubmitglieder, bessere Kennzeichnung des Club Areals.

Die nächste Retro ist bereits gebucht und findet vom 27. Februar - 1. März 2020 statt. Wir haben wieder die gleiche Standfläche und den gleichen Standplatz in der Italo Halle 7, Stand E50. Bernd will wieder mit einem Vorkriegs Alfa kommen. Eine feste Zusage haben wir auch von Hans. Er stellt uns seinen Alfa T10 zur Verfügung. Wer will sonst sein Auto auf der Messe ausstellen? Wir haben noch 2 Plätze frei. Bitte meldet euch bei mir. Weitere zeitnahe Infos gibt es dann kurzfristig über die Alfa Whats app Gruppe oder per SMS.

Der Alfa Süden lädt Euch alle recht herzlich auf einen Standbesuch 2020 ein.



Abendessen beim Italiener

