



RESTAURIERUNG ALFASUD LUSSO

Gegen den

Geniales Konzept. Aber der Rost! Er den Bestand der Kompakt-Alfa dahingerafft. Gaudenz Fischer ließ sich davon nicht beirren: Er suchte ein gutes Exemplar. Nach einer sensiblen Behandlung kehrte es auf die Straße zurück.



DAS MIT DER LIEBE funktioniert ja nicht nach den Gesetzen der Vernunft. Man verfällt Schönheit oder Schrullen, und Charme natürlich. Ohne ihn wird es sehr schwierig.

Da hat der Alfasud gute Karten. Natürlich war er ein notorischer Roster. Ja und? Es gelingt ja auch, eine Frau zu lieben, selbst wenn sie mehr Schuhe kauft, als sie je tragen wird. Dann müssen andere Dinge eben stimmen. Nicht nur der große Auftritt, vielmehr die Details, die erst auf den zweiten Blick auffallen.

Selbst bei Autos zählt so etwas. Eine Wassertemperaturleuchte zum Beispiel, sagt Gaudenz Fischer, die nach dem Starten so lange brennt, bis der Motor seine Betriebstemperatur erreicht hat.

Gaudenz Fischer ist 35, wohnt in Zürich und seit zehn Jahren Alfa Romeo verfallen. Genauer: dem Alfasud. Seinen Beruf als Augenoptiker hat er kürzlich zugunsten eine Tischlereiausbildung aufgegeben. Er wollte endlich, sagt er, komplette Projekte abwickeln.

Das ist keine schlechte Einstellung, wenn man über eine Restaurierung nachdenkt. Fischer hatte im Jahr 2000 seinen ersten Alfasud gekauft, einen roten Viertürer, der bereits restauriert war. Er experimentierte mit einem Sportfahrwerk, mit schärferen Nockenwellen und einem größeren Motor. „Der Alfasud-Baukasten bietet viele Optionen“, sagt er, „selbst Alfa 33-Technik passt noch.“

Doch Rot war nicht seine Farbe seiner Träume. Er hatte ein anderes Ziel vor Augen: „Ich wollte einen unrestaurierten Alfasud finden“, sagt er, „einen aus der ersten Serie, der zudem nicht rot ist und so gut, dass ich ihn nicht schweißen muss.“

Es gibt einfachere Aufgaben. Gaudenz Fischer surfte durchs Netz, klickte hier und da, und stieß doch recht schnell auf eine 1976er Lusso-Version, die ein deutscher Händler anbot. In Giallo Pompei, einem

Mit einem Dampfstahler rückte Gaudenz Fischer seinem ausgebeinten Alfasud zu Leibe. Weil es sein Ziel war, die originale Lackierung weitestmöglich zu erhalten, schied er alle härteren Methoden aus



Alfa Romeo meinte es gut, schließlich dröhnen ausgeschäumte Hohlräume nicht. Allerdings hält sich Feuchtigkeit besonders lange. Fischers Alfasud hatte darunter jedoch nicht gelitten. Leichten Rost zeigten allein die Schraubkanten der Kotflügel



Beim Alfasud stimme alles, sagt Gaudenz Fischer: Die Proportionen perfekt, Eleganz aus jeder Perspektive. Ein Meisterwerk. Und der Motor dreht dazu wie ein Teufel



Das war's? Das war's. Zwei kleine Blechflicken von der Größe einer Briefmarke genüßten, mehr Schweißarbeiten forderte der Alfasud nicht. Das darf als kleines Wunder gelten



Irgendwann war dem einzigen Vorbesitzer des Alfasud beim Rückwärtsfahren etwas im Weg gewesen. Die Delle in der Heckschürze zog Gaudenz Fischer heraus. Eine Pappschablone half beim Finden der richtigen Kontur

DATEN & FAKTEN

Alfasud Lusso

Baujahr: 1976)

Präsentationsjahr: 1972

Neupreis: 10 490 DM (1976)

Motor: Wassergekühlter Vierzylinder-Boxermotor, mit je einer durch Zahnriemen getriebenen Nockenwelle

Hubraum: 1186 cm³ (Bohrung x Hub 80 x 59 mm)

Leistung: 63 PS bei 6000/min (hier: 68 PS bei 6000/min durch Einbau des Vergasers der TI-Version)

Höchstgeschwindigkeit: 150 km/h (Alfasud TI: 160 km/h))

Clubs und Spezialisten: Register Alfasud/33/ARNA im Alfaclub, Porschestraße 10, 32107 Bad Salzungen, E-Mail: alfasud-33-arna@alfacub.de, www.alfacub.de; Boxerfreunde, Gaudenz Fischer, Felix Kuhn, E-Mail: info@boxerfreunde.de, www.boxerfreunde.ch; Tim Rauen, E-Mail: alfasud@gmx.de, www.alfasud.afisti.net

Literatur: David Owen, The Alfasud (Motor Racing Publications, antiquarisch); R. M. Clarke, Alfasud 1972-1984 Brooklands Road Test Book (Brooklands, 1988); Dieter Korp, Jetzt helfe ich mir selbst – Alfasud, alle Modelle (Motorbuch, antiquarisch); Reparaturanleitung Alfasud, TI und Sprint Nr. 275, Reparaturanleitung Alfasud 1982 – 1984 Nr. 873/874 (beide Bucheli); J. H. Haynes, Tim Parker: Alfa Romeo Alfasud/Sprint Owners Workshop Manual (Haynes)

Restaurierung

Kaufjahr/Kaufort: 2006 bei Kleve

Kaufzustand: Gut. Der Alfasud wies eine Laufleistung von erst 31 000 Kilometern auf und war gepflegt. Rost fand sich kaum. Mechanische Probleme gab es keine.

Vorgeschichte: Ein Alfa Romeo-Händler in Corbetta, das westlich von Mailand liegt, hat den Alfasud 1976 als Neuwagen verkauft. Aus erster Hand kam das Fahrzeug nach Deutschland, wo es 2006 Gaudenz Fischer von einem Händler kaufte. Inzwischen hat er Kontakt zum Erstbesitzer, der den Alfasud aus Altersgründen abgegeben hat.

Restaurierungsumfang: Karosserie zerlegt, gereinigt und neu aufgebaut. Fahrwerksteile chemisch entlackt und neu lackiert. Am Motor wurden Verschleißteile erneuert. Den originalen Lack konnte Gaudenz Fischer weitestgehend erhalten.

Restaurierungsdauer: Vier Monate

Fachkundige Unterstützung und Ersatzteil-

lieferanten: xxxxxxxxxxxxxx, xxxxxxxxxxxx (chemische Entlackung); Ersatzteilbeschaffung auf Teilmärkten, Treffen und über Internet-Recherche

Zustandsnote nach Restaurierung: 1–2

Marktwert: 5000 Euro

grünlichen Gelb, mit 31 000 originalen Kilometern auf dem Tacho. Der Verkäufer versprach, was alle Verkäufer versprechen, wenn ihre Offerte ganz passabel über die Jahre kam: „Sie werden glauben“, rief er Fischer durchs Telefon zu, „vor einem Jahreswagen zu stehen.“

Was heißt das schon? Bei manchem Alfasud war früher nach dem ersten Jahr das Todesurteil schon verkündet. Doch dieses Exemplar stammte aus erster italienischer Hand. Vielleicht gab es ja eine Chance.

„Der Sud war richtig gut“, sagt Fischer, „ich wusste genau, wo ich hinschauen musste. Und da gab es keine böse Überraschung.“ Minimaler Flugrost im Bereich des Unterbodens, ein paar Dellen, dazu Spuren quellender Fäule im Bereich der Kotflügelschraubkanten. Doch das war's.

„Mir war klar“, so der Alfasud-Fan, „das ich etwas Arbeit investieren musste.“ Sein Plan war eine sanfte, konservierende Restaurierung. Möglichst wenig wollte er in die bestehende Substanz eingreifen, auf der anderen Seite aber eine sichere Basis schaffen, die dem Alfasud weitere 30 Jahre ohne das Risiko tiefgreifender Schäden ermöglichen sollte.

Mitte August 2006 startete er in der Werkstatt eines Bekannten. Dort fand er nicht nur Werkzeug, sondern gar eine Hebebühne. Druck gab es keinen, da der Freund wegen einer Verletzung länger das Schrauben aussetzen musste – ideale Bedingungen also. Nur seine Freundin erinnerte ihn an einen Termin: Mitte November sollte die Tochter auf die Welt kommen. „Bis dahin wollte ich fertig sein“, sagt er.

Schnell war die Karosserie geräumt. Motor und Getriebe raus, die Innenausstattung ebenso, auch das Fahrwerk. Alle Blechteile, die Querlenker wie die Federn, die Räder wie das Gehäuse um den Lüfter, ließ Fischer chemisch entlacken. „Das funktionierte hervorragend“, sagt er: Ohne Handarbeit er-

Der Alfasud war einsam. Er kam vor dem Golf, war hübscher, agiler und verführte mit allerlei netten Details. Auf den Motor gab Alfa Romeo übrigens zwei Jahre Garantie. Auf die Karosserie nicht





Der Alfasud hält viel mehr, als er verspricht. Raum zum Beispiel bietet er reichlich, dazu den etwas herben Charme der siebziger Jahre. So sah Breitensport damals aus



Ohne jeden Tadel präsentierte sich der Alfasud-Boxer. Mit seinen erst 31 000 Kilometern gab er keinen Anlass für tiefgreifende Arbeiten. Gaudenz Fischer konnte sich auf den Tausch von Verschleißteilen und kosmetische Pflege beschränken



So gut, steht zu vermuten, sahen die Details eines Alfasud früher nicht aus. Gaudenz Fischer wollte nicht überrestaurieren, strebte allerdings eine Qualität an, die seinem Alfasud eine dauerhafte Zukunft sichert

hielt er die Teile porentief sauber zurück.

Jeden freien Abend und jedes Wochenende investierte der Zürcher in die Sud-Restaurierung. Gründlich reinigte er die leere Karosserie per Dampfstrahler. Dann konnte er aufatmen: Auch hier verbarg sich kein weiterer Gilb.

Nur die Schraubkanten der vorderen Kotflügel und deren untere Enden zeigten Spuren von Korrosion. Am Unterboden: nichts. Selbst gefährdete Teile wie die A-Säulen blieben ohne Befund, und dass, obwohl Alfa sie – wie einige andere Hohlräume – einst ausgeschäumt hatte. In bester

Absicht natürlich: Die bewusst leichte Konstruktion sollte entdröhnt werden, zudem verhinderte der PU-Schaum das Rosten von innen. Zumindest so lange er zum Blech eine innige Verbindung hielt. Die endete oft früh, und die Spalten sogen sich mit Wasser voll – die Folgen sind so fatal wie bekannt.

Gaudenz Fischer reinigte die korrodierten Stellen mit einer Miniatur-Sandstrahlpistole. Im unteren Bereich der Kotflügel schweißte er zwei Bleche ein, keines größer als eine Briefmarke. Mit einem Nylonhammer beulte er die Dellen aus, ein selbstgenährter Sandsack bot dabei Gehalt. „Für eine Delle habe ich zwei Abende gebraucht“, sagt er, „ein Spengler hätte es vielleicht in einer halben Stunde geschafft.“ Doch das Ergebnis überzeugt: Er musste weder Spachteln noch Füllern.

Den Farbton, das grün-gelbe Giallo Pompei, mischte ihm ein Lackierer nach Rezeptur. Er passte perfekt: „Ob bei Kunstlicht oder unter der Sonne“, sagt Fischer, „man sieht keine Unterschiede zum originalen Lack.“ Vielleicht liegt es tatsächlich daran, dass der Ton nur aus fünf Grundfarben besteht und nicht nur, wie heute üblich, aus



„Ich wollte so viel originale Substanz erhalten, wie es ohne Risiko möglich war“

Gaudenz Fischer aus Zürich

einem Dutzend Zutaten. Punktuell lackierte Fischer die beschädigten Stellen nach. Allein die Heckschürze trägt über die gesamte Breite neue Farbe. Weil sie aus einem Hohlprofil besteht, musste Gaudenz Fischer hier mit einem Ziehgerät arbeiten: Er schweißte Stifte auf und zog die Delle so heraus.

Den Boxer-Motor öffnete Fischer nicht. Warum auch, nach nur 31 000 Kilometern? Der drehwillige Vierzylinder – 63 PS bei 6000/min! – gab dafür keinerlei Anlass. Er war mit dem Tausch des Kurbelwellensimmerrings und der beiden Zahnriemen zufrieden.

Fischer erneuerte alle Schläuche und Gummis, ebenso die Kupplung und die Brems hydraulik. Schließlich erlag Fischer, trotz seiner Wertschätzung der Originalität, den Verlockungen des Boxer-Baukastens: Ein Weber-Registervergaser des TI-Modells lockte mit einem Plus von fünf PS.

Trotz seiner Arbeitsdisziplin hat Gaudenz Fischer sein Ziel schließlich knapp verfehlt. Am vorletzten Schrauber-Wochenende rief ihn seine Frau nach Hause. Sonntags kam Tochter xxxxxxx zur Welt.

Die meisten der 7000 Kilometer, die der Alfasud seither zurückgelegt hat, war sie mit an Bord. Für ihren Kindersitz hatte Gaudenz Fischer eigens Gurte im Fond montiert. „Der Alfasud bietet nicht nur viel Fahrspaß“, sagt er, „er ist auch ein idealer Familienwagen – leise, geräumig und langstreckentauglich.“

So verbrachten sie ihren ersten gemeinsamen Urlaub in Dänemark. Nur am Rande sei vermerkt, dass dort just ein Alfasud-Treffen stattfand. Der Besuch sollte sich lohnen: Der Lusso wurde zum Schönsten gekürt.

TEXT: Thomas Wirth

FOTOS: Hardy Mutschler

EXPERTEN-TIPPS

„Der Rost hat nur wenige überleben lassen“

Vieles spricht für den Alfasud: Seine Leichtfüßigkeit, seine Linie, seine Agilität, die er seinem niedrigen Schwerpunkt und der durchdachten Konzeption verdankt. Er war lange vor Golf & Co. angetreten, und es stecken viele exzellente Ideen in ihm. Bis heute betören die Boxermotoren mit ihrem kehligen Klang und ihrer Drehfreudigkeit. Ein Kompakter zum Verlieben? Sofort. Wenn nur das leidige Thema Rost nicht gewesen wäre, das einen Großteil der über eine Million gebauten Exemplare schon früh den Schrottpressen dieser Welt zugeführt hat. Wenn ein Alfasud etwas länger lebte, griff gerne der Nachwuchs zu. Viele verbastelte Fahrzeuge sind die Folge. Zufällig findet sich heute kein gutes Alfasud-Exemplar mehr, selbst in Italien nicht: Auch in seinem Heimatland haben ihn die Fans längst als Youngtimer entdeckt.

Die typischen Schwachstellen

► Besonders im unteren Bereich der Karosserie ist der Alfasud rostempfindlich. Ein erster Blick auf Wagenheberaufnahmen, Bodenblech, Anlenkungen von Fahrwerkskomponenten wie Querlenkern oder Panhardstab lässt meist eine schnelle Diagnose zu. Auch im oberen Bereich der Karosserie weisen Alfasud nicht selten Rost auf. In solchen Fällen macht eine Restaurierung wenig Sinn – zumindest werden die Kosten den Marktwert schnell überholen.

► Die soliden Boxermotoren bieten keinen Anlass zur Kritik, auch die restliche Mechanik nicht. Auf das Vorhandensein der originalen Komponenten sollte ein Interessent jedoch achten.