

Motor

DAS OLDTIMERMAGAZIN VON

auto
motor
sport

Klassik



4 190652 503809 12

12/2003 Deutschland 3,80 €



30 SEITEN SPEZIAL

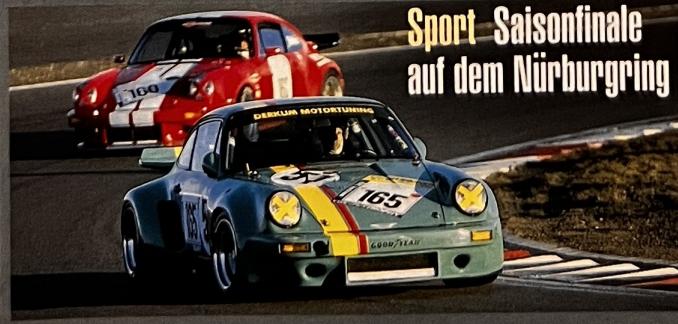
BMW GEGEN ALFA

2002 und GIULIA, 328 und 6C 2500 SS, 323i und GTV 6

Fahrbericht Datsun 240 Z



Sport Saisonfinale
auf dem Nürburgring



Besser machen Austin-Healey 3000



Österreich 4,30 €, Schweiz 7,50 sfr, BeNeLux 4,40 €, Italien 5,00 €, Spanien 5,00 €, Griechenland 5,30 €, Finnland 5,80 €, Ungarn 1040,- SiT, Norwegen 47,00 nk



ZWEI SIND NICHT ZU BREMSEN

Sie sind die Ikonen im ewigen Duell München gegen Mailand: Der BMW 2002 und die Alfa Giulia Super preschten in den 60er Jahren an die Spitze der Hitliste sportlicher Familienautos.



Markantes Styling und ein aufwendig gebauter Motor kennzeichnen die Alfa Romeo Giulia, die sich geradezu spielerisch dirigieren lässt



„... VERBINDET DIE FAHRLEISTUNGEN EINES SPORTWAGENS MIT DER BEQUEMLICHKEIT EINES REISEWAGENS“

Aus einem Prospekt von 1965 über die Giulia Super

BMW WIRD SICH anstrengen müssen", schrieb auto motor und sport 1962 voller Anerkennung über die neue Alfa Romeo Giulia TI. Solche Seitenhiebe bescherten schreckhaften Führungskräften in der BMW-Zentrale einen unvorteilhaften Weißwurst-Teint. Denn die Münchner schauten in den 60er Jahren mit Respekt gen Mailand, und das aus gutem Grund.

Alfa baute im Jahr 1968 genau 97 054 Pkw, BMW 101 098. Zudem hatte die Öffentlichkeit von der italienischen Marke und ihren Produkten „eine ähnliche Vorstellung wie von uns“, beschrieb BMW-Verkaufschef Paul G. Hahnemann die Konkurrenzsituation.

Besonders spannend geriet der Zweikampf der Firmen in der Klasse der sportlichen Kompaktwagen. Zweifellos gebürtet hier den Italienern mit der Giulia TI die Rolle des Trendsetters. Diese Modellreihe wurde nach und nach verfeinert, was anfangs vorwiegend den Appetit der inländischen Gourmets unter den Automobilisten anregte. Doch die besonders gelungene Giulia Super von 1965 eroberte sich dank der ansprechenden Ausstattung und den munteren 98 PS endlich auch die deutschen Herzen.

Aber wie super war diese Giulia nun wirklich? Für unsere Giro di Prova steht ein 72er Modell bereit, das nachträglich auf Cromodora-Felgen und breite 185er-Reifen gestellt wurde. Das Werk beließ es bei maximal 165-14, aber nicht nur die Reifenmaße sind dem Wandel der Zeit unterlegen. Mit einer Breite von 1560 Millimeter steht die Giulia geradezu twiggyhaft neben heutigen Autos, was aber keineswegs ihre sympathische Ausstrahlung beeinflusst.

DER ALTE TEST

Es gab sie schon lange, bevor man die verkaufsfördernden Aspekte des Begriffs „sportliche Limousine“ entdeckt hatte: Alfa Romeos Giulia.

Mit den zahlreichen Detailverbesserungen, die Alfa ihr Anfang dieses Jahres angedeihen ließ, ist die Giulia Super, was Kompaktheit, Handlichkeit und Fahrleistungen angeht, nach wie vor das Musterbeispiel einer sportlichen Limousine. Für Leute, die Spaß an der Technik haben, ist der aufwendig gebaute 1,6 Liter-Vierzylinder im

Die skurril geformte Karosserie, die in der vor uns geparkten Urform mit der Vertiefung im Kofferraumdeckel von Alfisti längst heilig gesprochen wurde, hat auf ihren nur 4,16 Meter Gesamtlänge einiges zu bieten. Zum Beispiel vier Türen, „die beim Öffnen die Innenbeleuchtung anzünden“, wie ein zeitgenössischer Pressetext ungewollt humorvoll erläutert.

Wir beschränken uns auf das Öffnen der Fahrertür und gleiten auf einen kommoden Einzelsitz. Die hohe Gürtellinie des umgebenden Blechkleids und die kleinen, steil stehenden Fenster sind Zeugen einer längst überholten Designära. Aber damals ließ sich zumindest genau erkennen, wo die Carrozzeria anfängt und wo sie endet.

Ähnlich wehmütige Erinnerungen an alte Zeiten weckt die Cockpitgestaltung. Gekonnt haben die Alfa-Konstrukteure durch ein geschüsseltes Holzlenkrad, zwei großzügig bemessene Rundinstrumente mit Anzeigen für Geschwindigkeit und Drehzahl sowie zwei Zusatzuhren für Wassertemperatur und Öldruck eine stilvolle sportliche Atmosphäre in diesen familientauglichen Wagen gezaubert.

Der schmucke Chromrand der Instrumente, die glänzenden Hebel für Heizung und Belüftung und die Anordnung der Schalter zeugen von einer gewissen Verziertheit. Die filigranen Kippschalter auf der Mittelkonsole und das zierliche Lenkstockhebelchen für die Scheinwerferbetätigung halten auf Dauer nur zarten Händen stand. Aber die haben selbst die cholerichesten und temperamentvollsten Italiener, wenn Amore im Spiel ist.

Denn dieses Auto muss man einfach lieben, dafür sorgt in besonderem Maß

mer wieder faszinierend. Das Fahrverhalten ist praktisch neutral und erlaubt hohe Kurvengeschwindigkeiten. Die ausgezeichnete Lenkung und die hervorragenden Bremsen tragen ebenfalls ihren Teil dazu bei, daß man unter allen Verkehrsbedingungen mühe-los und zügig vorankommt. Vom Komfort darf man bei einer so

sportlich ausgelegten kleinen Limousine naturgemäß nicht allzuviel verlangen. Berücksichtigt man alles, was dieses Auto bietet – vom Zweinockenwellenmotor über das Fünfganggetriebe bis zur reichhaltigen Ausstattung – bleibt als Fazit, daß ihm unter den sportlichen 1600ern der erste Rang kaum streitig gemacht werden kann.

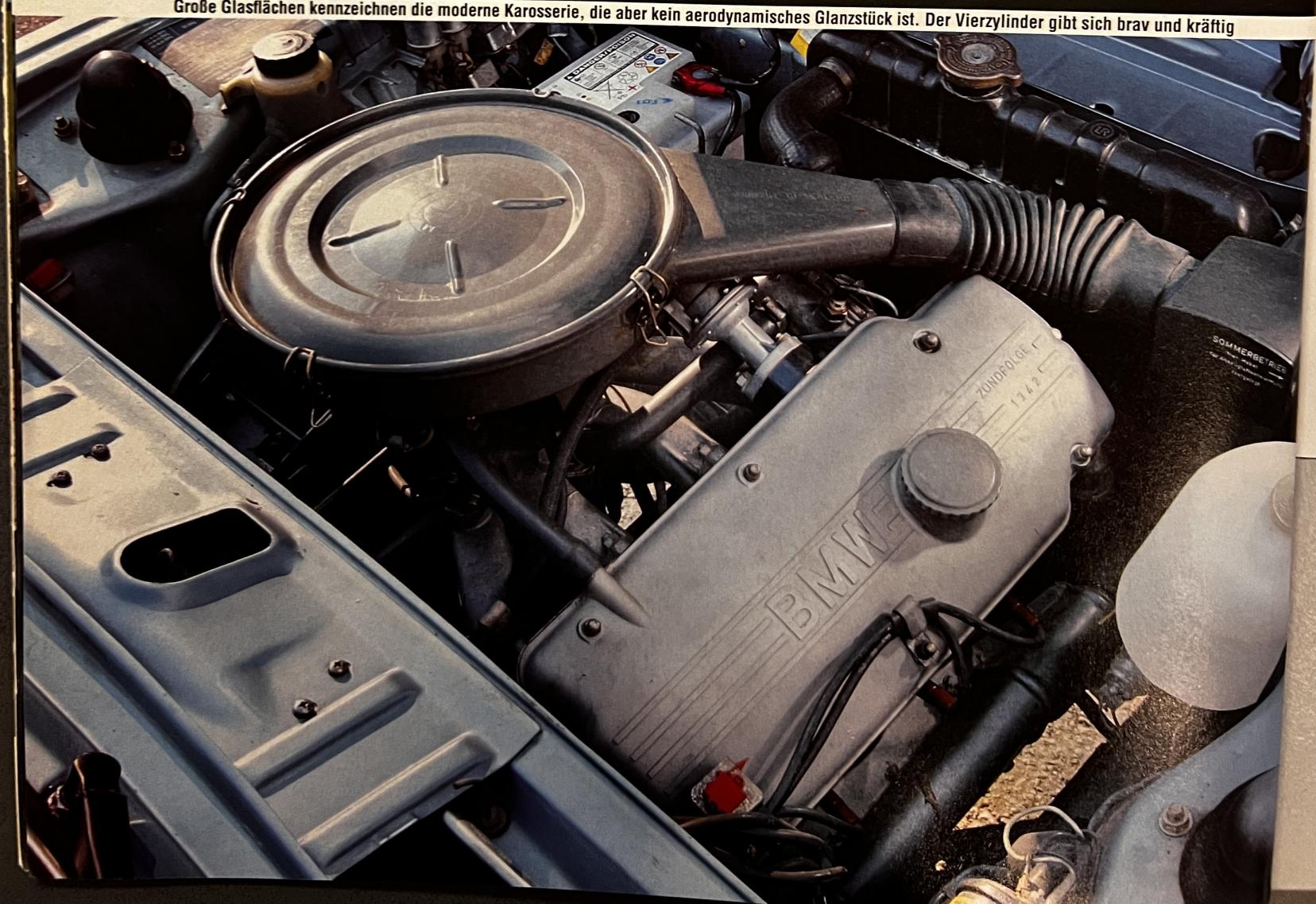
Fritz Reuter, *auto motor und sport*, 5/1969



Doppelscheinwerfer und fünf Chromstreifen im Grill kennzeichneten die im November 1968 überarbeitete Giulia Super. Der Schriftzug Super 1.6 schuf ab April 1972 optische Distanz zum 1300. Ein Blickfang waren die mit Chrom umrandeten Instrumente



Große Glasflächen kennzeichnen die moderne Karosserie, die aber kein aerodynamisches Glanzstück ist. Der Vierzylinder gibt sich brav und kräftig



„... EIN SACHLICHER, ÜBER JEDEN AUTOMODISCHEN EFFEKT ERHABENER, ZWEITÜRIGER WAGEN“

Aus einem Prospekt von 1968 über den BMW 2002

das Fahrerlebnis. Die Betriebsanleitung bescheinigt den nach der Modellpflege im November 1968 entstandenen Super-Herzen 102 PS bei 5500/min, die unsere Giulia dank der im Windkanal optimierten Form auf über 180 km/h treiben könnten - damals ein sensationeller Wert für ein 1,6-Liter-Auto.

Auf unserer Landstraßenpartie stoßen wir in solche Tempobereiche natürlich nicht vor. Wir fahren an, erfreuen uns an dem ab 2000/min einsetzenden, sonoren Klang und greifen ein paar hundert Umdrehungen später zu dem langen, aus einer Ledermanschette ragenden Schalt-hebel. Der gleitet so exakt und geschmeidig in jeden der fünf Gänge, als wäre das Getriebe mit einem Wunderöl befüllt - Güte nativ extra, erste Kaltpressung.

Doch nicht nur das Schalten bereitet Spaß. Der sportliche Ton des Leichtmetall-motors mit seinen zwei obenliegenden Nockenwellen und den beiden Doppel-vergasern macht geradezu süchtig. Ohne bedenkliche Geräusche jubelt die Maschine notfalls bis 7000/min, reagiert subito auf jede Gaspedalbewegung und bietet erstaunliche Kraftreserven.

Die daraus resultierende Mühelosigkeit der Fortbewegung animiert im Ver-bund mit der leichtgängigen und exakten Lenkung zu einem fast übermütig sport-lichen Fahrstil. Zum Glück bietet das Fahr-werk mit Einzelradaufhängung vorn und der ungewohnt disziplinierten Starrachse hinten keine unangenehmen Überraschungen. Das dezente Untersteuern wird nur dann zum Übersteuern, wenn es der Fahrer mit dem Gasfuß provoziert. Doch wir wollen es nicht übertreiben, nutzen die gute Verzögerung der vier Scheiben-

bremsen und fahren rechts ran, um nun nähere Bekanntschaft mit dem Konkurrenzprodukt aus München zu machen.

Während des Umsteigens bleibt ein wenig Zeit, sich auf die bayerische Kompaktlimousine einzustimmen. Sie bereicherte ab '66 das BMW-Modellprogramm - angesiedelt unterhalb der vier Jahre zuvor eingeführten Neuen Klasse. Los ging es mit dem 1600, doch erst beim '68 erschienenen 2002 wurde erstmals offiziell die Typenendung 02 als Abgrenzung zum viertürigen 2000 verwendet.

Ein solcher 2002, allerdings Baujahr 1974, steht nun vor uns. Zweifellos wirkt er zwar ebenso zierlich wie die Giulia, aber auf Grund der klar gezeichneten, schnörkellosen Karosserie deutlich moderner. Sachlichkeit und Funktionalität rangieren vor Faszination, diese Tendenz wird auch im Innenraum deutlich. Statt dem Klick, Klick zierlicher Kippschalter geben die Zugschalter beim Betätigen ein solides Tock, Tock von sich.

Das Cockpit präsentiert sich aufgeräumt und keineswegs überladen. Wem es nach ein paar Schmuckelementen gelüstete, der leistete sich die Edition L, die beispielsweise einen hölzernen Schalthebelknauf, ein mit Kunstleder ummanteltes Lenkrad oder Holzfurnier im Paneel des Kombiinstruments beinhaltet.

Ein extrovertiert sportliches Gefährt sollte der 2002 wohl nicht werden, das dokumentiert allein schon der seinerzeit nur gegen Aufpreis erhältliche Drehzahlmesser. Aber sportliche Qualitäten muss dieser Wagen zweifellos besitzen, schließlich hat er genau wie der Alfa im Motor-sport Furore gemacht. Bringt ihn also in Fahrt.

DER ALTE TEST

Von der hier verwirklichten Idee der „kompakten Leistung“ können aber nicht nur sportliche Fahrer profitieren, sondern auch abgeklärte Verkehrsteilnehmer, die bar jedem fahrerischen Ehrgeiz ihre Bahn ziehen. Durch den starken Antritt in jedem Geschwindigkeitsbereich - verbunden mit der Handlichkeit und Fahrsicherheit des kleinen Wagens - lassen sich Überholmanöver und schwierige Fahrsituationen geradezu spielerisch meistern.

Dem zweckmäßig denkenden Normalfahrer wird ferner der Gedanke sympathisch sein, daß er es beim Zweilitervergasermo-

tor mit einem robusten, unproblematischen Triebwerk bescheidener Literleistung zu tun hat. Wem die Vorteile dieser Konstruktion einleuchten, muß prüfen, ob er sich mit einem so kleinen Zweiliterauto keinen zu engen Anzug anzieht. Der BMW 2002 ist ein Auto mit großen Vorzügen und kleinen Fehlern und mit das Erfreulichste, was uns seit langem untergekommen ist.

Manfred Jantke, *auto motor und sport*, 4/1968



Den in die Karosserie-form integrierten Blinker gab es auch schon bei der Neuen Klasse. Die ab 1974 erhältliche Edition L enthielt Schmuckelemente für das Cockpit wie diese Holzfädelung. Die Typenbezeichnung 2002 verspricht ordentliches Drehmoment



So macht Fahren Freude: Auf Landstraßen begeistern die kompakten Familiensportler mit ihrer Handlichkeit und Wendigkeit

ALFA ODER BMW, LETZTENDLICH IST ES EINE EMOTIONALE ENTSCHEIDUNG



Nach dem Drehen des Zündschlüssels erwacht ein kultiviert laufender Vierzylindermotor, dessen Lebenszeichen sich im Leerlauf auf ein sanftes Brummen beschränken. Seine obenliegende Nockenwelle und sein einzelner Vergaser riefen selbst in den Sechzigern keine Euphorie hervor, dafür aber die Tatsache, dass die Maschine unter der Haube eines rund 1000 Kilo leichten Autos steckt. Denn ein Hubraum, der sich (gemessen in der gängigen bayerischen Volumeneinheit) auf stattliche zwei Maß beläuft, klingt in Anbetracht der Fahrzeuggröße viel versprechend.

Tatsächlich treiben die 100 bereitstehenden PS den handlichen BMW munter voran. Beim Anfahren sackt er hinten in die Knie, und wir fegen davon. Wobei sich beim Beschleunigen im ersten Gang ein für den Nullzwei typischer Heulton in den Vordergrund spielt. Das Vierganggetriebe erlaubt schnelle und exakte Gangwechsel. Und so sind nach wenig mehr als zehn Sekunden bereits 100 km/h erreicht. Aber noch beeindruckender setzt sich das drehfreudige Triebwerk mit seiner Elastizität und seinem Durchzugsvermögen in Szene. Ganz klar, die Faszination dieses Autos erschließt sich erst beim Fahren.

Der 2002, der weniger wie sein etwas stärkerer Bruder 1600 TI auf hohe Drehzahlen angewiesen ist, entpuppt sich als drehmomentstarkes Kraftpaket, das damals dem Fahrer ein Gefühl unerhörter Souveränität beschert haben muss. Kein Wunder,

dass so mancher Heißsporn bei jedem vor ihm auftauchenden Auto zum Überholen ausscherte und womöglich im dreisten Drift um die nächste Kurve verschwand.

Dabei konnte er auf die Zusage im Prospekt vertrauen: „Ein aufwendiges Fahrwerk ist eine technische Form der Lebensversicherung.“ Die Einzelradaufhängung, hinten mit Schräglenkern realisiert, sorgt auch bei unebener Piste für gute Bodenhaftung. So lange man den Bogen nicht überspannt, lässt sich das in Kurven stets zuvorkommend verhaltende Heck wieder einfangen.

Die dezent verpackten, sportlichen Anlagen dieser BMW-Konstruktion blieben natürlich auch den Tunern nicht verborgen, die den Nullzwo-Fahrern reichlich Zubehör und Pferdestärken lieferten. Aber auch mit der Serienausführung ist man selbst heute noch gut motorisiert.

Kommen wir zur Abrechnung, die für BMW besser ausfällt, als das eingangs erwähnte Zitat erwarten ließ. Sachlich betrachtet ist die Giulia etwas familientauglicher und bietet mehr Ausstattung. Der 2002 ist einen Hauch handlicher und temperamentvoller, während sich bei den Motor- und Fahrwerksqualitäten nur geringe Unterschiede ausmachen lassen. Das Zünglein an der Waage spielen somit die Emotionen – also eine subjektive Entscheidung, die jeder selbst fällen muss.

TEXT: Bernd Woytal

FOTOS: Achim Hartmann

DATEN & FAKTEN

Alfa Romeo Giulia Super 1.6

Motor: Vierzylinder-Reihenmotor. Bohrung x Hub 78 x 82 mm, Hubraum 1570 cm³, Leistung 102 PS bei 5500/min, max. Drehmoment 132 Nm bei 2900/min

Kraftübertragung: Hinterradantrieb, synchronisiertes Fünfganggetriebe

Karosserie/Fahrwerk: Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern und Schraubenfedern, Querstabilisator, hinten Starrachse mit Längslenkern, Reaktionsdreieck und Schraubenfedern, Querstabilisator (ab Ende 1968), Teleskopstoßdämpfer, Kugelumlauflenkung, vier Scheibenbremsen, Felgen 5,5 x 14, Reifen 165-14

Maße und Gewicht: Länge 4160 mm, Breite 1560 mm, Höhe 1430 mm, Radstand 2510 mm, Gewicht 1075 kg, Tankinhalt 46 Liter

Fahrleistungen: V_{max} 185 km/h, 0 bis 100 km/h in 10,8 s, Verbrauch 13,0 Liter/100 km (AMS 26/1971)

Bauzeit: 1965 bis 1978, 273 296 Stück (inkl. Nuova)

BMW 2002

Motor: Vierzylinder-Reihenmotor. Bohrung x Hub 89 x 80 mm, Hubraum 1990 cm³, Leistung 100 PS bei 5500/min, max. Drehmoment 157 Nm bei 3000/min

Kraftübertragung: Hinterradantrieb, synchronisiertes Vierganggetriebe

Karosserie/Fahrwerk: Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern und Schraubenfedern, Querstabilisator (ab 04/68), hinten Einzelradaufhängung an Schräglenkern und Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer, Lenkung mit Schnecke und Rolle, vorn Scheiben-, hinten Trommelbremsen, Felgen 4,5 x 13, Reifen 165-13

Maße und Gewicht: Länge 4230 mm, Breite 1590 mm, Höhe 1410 mm, Radstand 2500 mm, Gewicht 1035 kg, Tankinhalt 46 Liter

Fahrleistungen: V_{max} 180 km/h, 0 bis 100 km/h in 10,1 s, Verbrauch 12,1 Liter/100 km (AMS 16/1970)

Bauzeit: 1968 bis 1975, 233 995 Stück (ohne USA)

KAUFBERATUNG BMW 2002 LIMOUSINE

Der kompakte Familiensportler aus deutschen Landen lockt mit einem günstigen Preis. Doch Vorsicht: Oft hat die Technik unter der Nachlässigkeit des Vorbesitzers gelitten, und die Karosserie macht nur auf den ersten Blick einen guten Eindruck. Qualität gibt es nicht als Sonderangebot.

★★★★★ Alltagstauglichkeit
★★★★★ Ersatzteillage

★★★★★ Reparaturfreundlichkeit
★★★★★ Unterhaltskosten

★★★★★ Verfügbarkeit
★★★★★ Nachfrage

KAROSSERIE-CHECK

Bei geöffneter Motorhaube empfiehlt sich ein Blick auf das **Blech um die Blinker** und den **Befestigungsbereich der Vorderkotflügel**. Letztere sind verschraubt, bis auf eine Schweißstelle am Übergang zur Frontmaske. Rostgefährdet sind ferner die **Federbeindome** sowie die unteren **Federteller der Federbeine**, die meist völlig unbemerkt korrodieren, bis plötzlich die Feder nach unten auf den Reifen knallt. Auch die **A-Säulen** können Durchrostungen aufweisen, ebenso wie die **Türen** im unteren Bereich und besonders die **Schweller**. Die unteren Partien der **Seitenteile** bleiben ebenfalls nicht vom Rost verschont. Oft entstehen Rostblasen im Bereich vor dem hinteren Radausschnitt. Hier treffen Innen- und Außenschweller, Radhaus und Seitenteileblech zusammen – eine besonders kritische Stelle.

Im Heckbereich konzentriert sich die Korrosionsbildung auf die **Radläufe**, die **Reserveradmulde** und die **Radhäuser** – speziell dort, wo sich die Feder abstützt. Um diesen Punkt zu prüfen, sollte unbedingt die Rücksitzbank ausgebaut werden. Dann lassen sich auch gleich die **Hinterachsaufnahmen** checken, die zusätzlich von unten her in Augenschein zu nehmen sind. Es ist zweckmäßig, das Fahrzeug dazu auf eine Hebelebene zu stellen. So ergibt sich gleichzeitig die Möglichkeit, die Profile der rostanfälligen **Hinterachsschwingen** zu prüfen.

TECHNIK-CHECK

Wenn beim Gaswegnehmen dichte blaue Wolken den Auspuff verlassen und sich ein merklicher Ölverbrauch einstellt, sind meist die **Kolbenringe** ver-

schlossen. Dennoch ist nicht zwangsläufig eine Totalrevision des Motors fällig (der es leicht auf über 100 000 Kilometer bringt), sofern auf genügend Kühlmittel geachtet wird.

Andernfalls sind Schäden wie eine **durchgebrannte Zylinderkopfdichtung** oder gar ein **Riss im Zylinderkopf** zwischen Ein- und Auslassventil nicht ausgeschlossen. Ein Indiz für diese Mängel sind zum Beispiel weißliches Öl und ständiger Wasserverlust.

Schlechter Motorlauf, unwilliges Anspringen oder ein schwankender Leerlauf können die Folge einer **ausgeschlagenen Verteilerwelle** sein. Eine sich ändernde Leerlauf-

drehzahl nach dem Gasgeben im Stand und ein erhöhter Verbrauch weisen auf eine **ausgeschlagene Drosselklappenwelle** des Vergasers hin. Eine **schiefziehende Bremse** lässt auf korrodierte Bremskolben vorn oder auf gequollene Bremsschläuche schließen. Am Fahrwerk neigen die **vor deren Traggelenke** und die **Spurstangenköpfe** zu Verschleiß.

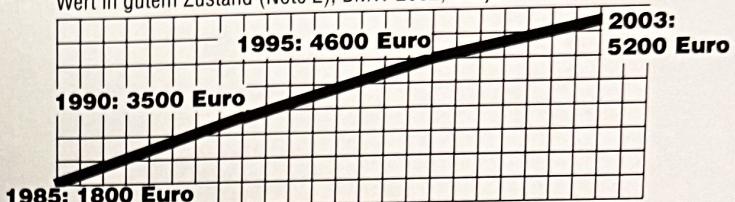
PREISE

Bei Einführung 1968
Bei Produktionsende 1976

9400 Mark
14 640 Mark

Das Angebot an BMW 2002 ist nicht so groß, wie der Interessent vielleicht annehmen könnte. Selten steht ein durch und durch originales Exemplar zum Verkauf. Und ebenso rar sind Autos in gutem bis sehr gutem Zustand. Kein Wunder, dass qualitativ hochwertige 2002 jenseits der 8000-Euro-Grenze gehandelt werden. Für restaurierungswürdige Fahrzeuge sind um die 1000 Euro zu zahlen. Speziell im 3000-Euro-Bereich werden viele Exemplare angeboten, die nur mit den nötigsten Reparaturen am Leben erhalten wurden.

Wert in gutem Zustand (Note 2), BMW 2002, Baujahr 1968



ERSATZTEILE

Die Ersatzteilsituation ist dank der Aktivitäten der BMW Mobile Tradition sehr beruhigend. Im Prinzip gibt es heute noch fast alles, was an Teilen zur Bauzeit des 02 im Angebot war. Dazu zählt auch ein Austauschmotor, der für rund 2600 Euro zu haben ist. Ein Dichtsatz für den Zylinderkopf kostet 105 Euro.

Von den Blechteilen seien als Beispiel der Vorderkotflügel genannt, für den 156 Euro zu zahlen sind, und der Türschweller, Kostenpunkt 47 Euro.

SPEZIALISTEN

Team Andexer GmbH, Auf den Pöthen 35, 42553 Velbert, Telefon 0 20 53/92 22 22, Fax 0 20 53/92 22 23

Dieter Göttgens, Schneidmühle 24, 52222 Stolberg, Telefon 0 24 02/44 94, Fax 0 20 53/86 05 86

Procar GmbH, Piusstraße 20, 81671 München, Telefon 089/49 28 71, Fax 0 89/49 66 51

BMW Handelsorganisationen (Ersatzteilversorgung)

CLUBS

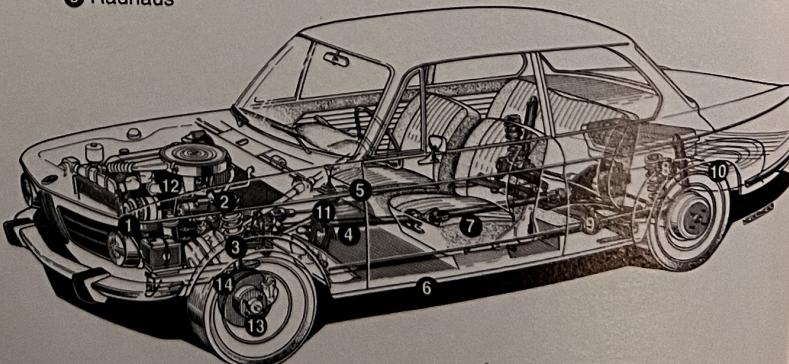
BMW 02 Club Deutschland e. V., Sekretariat, Postfach 150 167, 42520 Velbert, Telefon 0 20 53/4 93 97 30, www.bmw-02-club.de

BMW 02 Club Nederland, Postbus 2453, NL-5202 CL's-Herzogenbosch, T.a.v. Ledenadministratie, www.bmw02club.nl

BMW 02 Club Österreich, Reinhard Handler, Bernhardstalgasse 44/5/14, A-1100 Wien, Telefon 00 43/6 64/2 00 88 56, www.bmw-02-club.at

SCHWACHPUNKTE

- | | |
|---------------------------------|----------------------------|
| 1 Bereich um die Blinker | 9 Achsaufnahmen |
| 2 Federbeindom | 10 Radläufe |
| 3 Federbeinteller | 11 Getriebesynchronisation |
| 4 Befestigungsbereich Kotflügel | 12 Zylinderkopfdichtung |
| 5 A-Säule | 13 Schief ziehende Bremsen |
| 6 Schweller | 14 Traggelenke |
| 7 Türen | |
| 8 Radhaus | |



KAUFBERATUNG Alfa Romeo Giulia Super

Die hübsche Giulia verlangt einen rücksichtsvollen Partner, wenn eine harmonische und dauerhafte Beziehung eingegangen werden soll. Besondere Aufmerksamkeit verdient das Kleid der charaktervollen Italienerin, das sich in einem möglichst guten Zustand befinden sollte.

★★★★★ Alltagstauglichkeit
★★★★★ Ersatzteillage

★★★★★ Reparaturfreundlichkeit
★★★★★ Unterhaltskosten

★★★★★ Verfügbarkeit
★★★★★ Nachfrage

KAROSSERIE-CHECK

Im vorderen Bereich der Giulia-Karosserie nagt der Rost bevorzugt am **Frontblech unterhalb der Stoßstange** und an den **Radläufen** der Kotflügel. Da oft das Schottblech im Radhaus nicht richtig abdichtet oder nicht mehr vorhanden ist, sammelt sich Schmutz zwischen Stehblech und Kotflügel, der Feuchtigkeit bindet. Rostlöcher im **Blech zwischen Radausschnitt und Tür** und manchmal sogar in der **A-Säule** sind die Folge. Auch die **Schweller** werden in Mitleidenschaft gezogen, wobei verstopfte Abflusslöcher die Korrosion dieses Bauteils zusätzlich fördern. In der Regel genügt es allerdings nicht, nur das äußere Schwellerblech zu ersetzen, weil auch die innere Verstärkung meist marode ist.

Einen prüfenden Blick verlangen ferner die **hinteren Radläufe** sowie die **untere Partie des Heckblechs** beziehungsweise des Kotflügels. An der Wagenunterseite ist das **Bodenblech** zu inspizieren. Die stabilen **Längsträger** sind nur bei Fahrzeugen in extrem schlechtem Zustand durchgerostet. Besonders häufig von Rost befallen sind jedoch die **Türen**.

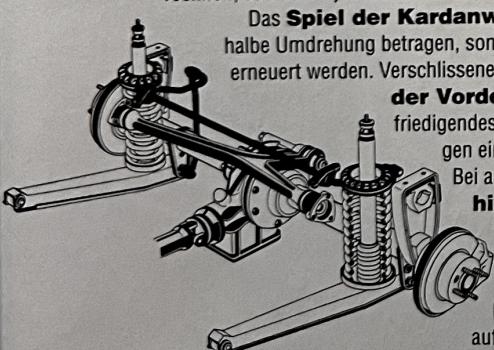
TECHNIK-CHECK

Der Vierzylindermotor mit zwei obenliegenden Nockenwellen ist zuverlässiger und langlebiger, als viele glauben. Wer die rund 6,5 Liter Motoröl mit zurückhaltendem Gasfuß warm fährt, bevor er dem Triebwerk hohe Drehzahlen abverlangt, wer stets auf **genügend Öl** an Bord achtet sowie auf die korrekte **Einstellung von Zündung und Vergaser**, kann Laufleistungen von 150 000 Kilometern und mehr erwarten – wenn nicht eine defekte **Zylinderkopfdichtung** einen vorzeitigen Boxenstop erfordert. Für eine Überholung des Motors werden 3000 Euro und mehr in Rechnung gestellt.

Sollten beim Schalten kratzende Geräusche zu hören sein, weisen diese auf eine verschlissene **Getriebesynchronisierung** hin. Meist erwischst es den zweiten Gang. Für eine Getriebeüberholung ist mit rund 800 Euro zu rechnen, es kommt jedoch darauf an, welche Neuteile nötig sind.

Das **Spiel der Kardanwelle** sollte nicht mehr als eine halbe Umdrehung betragen, sonst müssen die Kreuzgelenke erneuert werden. Verschlissene **Buchsen und Gelenke der Vorderachse** haben ein unbefriedigendes Fahrverhalten zur Folge und legen eine Achsüberholung nahe.

Bei ausgeleierten **Buchsen der hinteren Längslenker** wackelt die Giulia beim Überfahren von Unebenheiten merklich mit dem Heck. Experten raten zur Umrüstung auf härtere Buchsen.

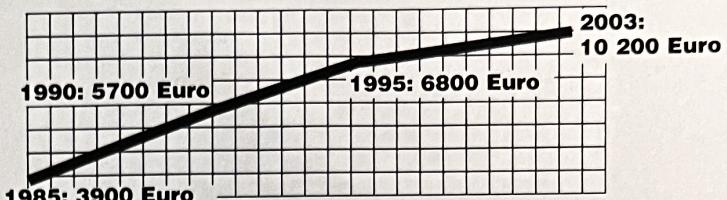


PREISE

Bei Einführung 1965	10 900 Mark
Bei Produktionsende 1971	10 750 Mark

Das Angebot an Giulia Super ist hier zu Lande nicht üppig, aber befriedigend. Wer ein originales oder zumindest ein originalgetreu restauriertes Exemplar in gutem Zustand kaufen möchte, muss etwas mehr Geduld mitbringen – und vor allem Erfahrung. Oft wird die Technik bis hin zum Einbau eines Zweilitermotors verändert, aber auch die vorhandenen Anbauteile stimmen nicht immer mit dem entsprechenden Baujahr überein. Topexemplare überschreiten manchmal die 10 000-Euro-Marke, während sich die Preise für eine Giulia im Zustand 3 um die 6000 Euro bewegen.

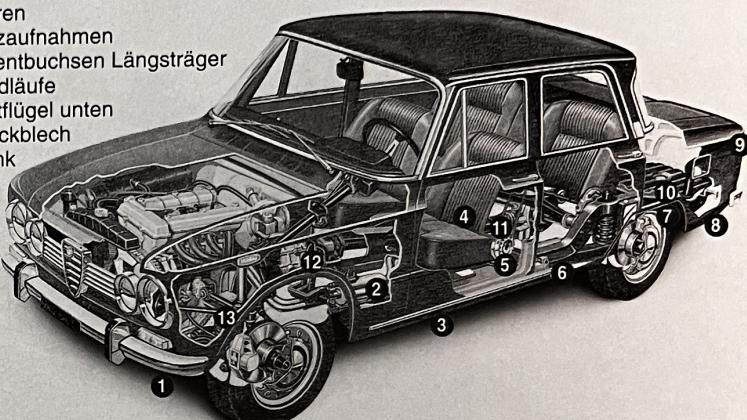
Wert in gutem Zustand (Note 2), Alfa Romeo Giulia Super; Baujahr 1965



SCHWACHPUNKTE

- 1 Frontblech unter Stoßstange
- 2 Vorderkotflügel
- 3 Schweller
- 4 Türen
- 5 Sitzaufnahmen
- 6 Silentbuchsen Längsträger
- 7 Radläufe
- 8 Kotflügel unten
- 9 Heckblech
- 10 Tank

- 11 Kreuzgelenke Kardanwelle
- 12 Getriebesynchronringe
- 13 Vorderachsgelenke



ERSATZTEILE

Die Versorgung mit Technikteilen ist problemlos. Ein Dichtsatz für den Motor kostet zum Beispiel 100 Euro, die verstärkten Silentbuchsen für die hinteren Längslenker 95 Euro. Nicht ganz so rosig ist das Angebot an Blechteilen. Für die rostanfälligen Türen wird es immer schwieriger, Ersatz in Form eines Neu- oder Gebrauchteils zu finden. Ein Reparaturblech gibt es für 55 Euro.

Ist der Tank durchgerostet, bleibt als Ausweg nach wie vor nur der im Spider (Modell bis 1993) montierte Behälter, der jedoch angepasst werden muss.

SPEZIALISTEN

OKP, Schellingstraße 81, 80799 München, Telefon 0 89/2 72 30 38,
Werkstatt: Schware-Reiter-Straße 35/8, Telefon 0 89/30 43 50, www.okparts.net

Ital-Auto GmbH, Schreinerstraße 4, 73257 König,
Telefon 0 70 24/98 81 10, Fax 0 70 24/98 81 11, www.italauto.de

Alfa Classic Center Dortmund, Schulte-Heuthaus-Straße 23 A,
44379 Dortmund, Telefon 02 31/6 07 00 81, Fax 02 31/6 07 00 82

Alfa Romeo Hähn, Koblenzer Straße 13, 68309 Mannheim,
Telefon 06 21/73 80 79, Fax 06 21/72 27 52

CLUBS

Club klassischer Alfa Romeo Fahrzeuge, Detlef Peter Nussbaum,
Markweg 8, 33142 Büren, Fax 0 29 51/52 13, www.club-klassischer-alfa.de

Alfa Classic Club, Wolfgang Dietrich, Hauptstraße 25,
76877 Offenbach, Fax 0 63 48/18 93, www.alfa-classic-club.de

Alfaclub e. V., Thomas Beyert, Postfach 2040, 32092 Bad Salzuflen,
Fax 0 52 22/49 66, www.alfaclub.de