

15.-17.
SEPT
2017

25. SPA SIX HOURS

VON MATHIAS KÖRBER · FOTOS: OKP (9), CHARLOTTE CASTELEN (9)



Meine Leidenschaft für Alfa Romeo begann schon in den 70er Jahren. Entscheidend dafür sind zwei Erlebnisse, die mich prägten. Bei einem Urlaub mit meinen Eltern in Südtirol hatte der Besitzer des Hotels eine metallicblaue 1750er Berlina, und er nahm mich gelegentlich zum Einkaufen mit. Ich war damals vielleicht zehn Jahre alt und sehr von den Instrumenten und der Schaltung fasziniert. Ich konnte vom Rücksitz aus sehen, wie er die Gänge in dieses Fünfganggetriebe einlegte, und da war es um mich geschehen.

Außerdem prägte mich der damalige Freund meiner älteren Schwester, die zu dieser Zeit in Paris lebte. Sie kamen beide des Öfteren mit seiner dunkelblauen Zweiliter-Alfetta-GTV zu Besuch. Das war damals ein brandneuer Wagen; ich fand ihn großartiger als alles andere auf dem Markt.

Dann habe ich dieses Thema eigentlich beiseitegelegt. Mir gefielen zwar immer die 2000er Bertone – damals etwa fünf bis sechs Jahre auf dem Markt –, doch für mich als 20-Jährigen waren das unerreichbare Fahrzeuge. Auch wenn die Autos zu dieser Zeit schon in richtig schlechtem Zustand waren. Mein erster Alfa wurde daher ein 1300er Bertone, den ich für 50 Mark gekauft habe.

Damals habe ich gerade eine Mechanikerlehre gemacht; zuvor hatte ich die Schule schon abgebrochen, weil ich mich ausschließlich für Autos interessiert habe. Mein Abitur habe ich nach der Ausbildung nachgeholt. Zu dieser Zeit waren wir sechs bis sieben Freunde in München, die alle diese Alfa-Leidenschaft teilten. Wir legten unser Geld zusammen und mieteten eine Werkstatt. Dort restaurierten wir sechs verschiedene Alfa Romeo Bertone – was wir in der Zeit von Golf GTI und BMW 323 für überschaubares Budget kaufen konnten – und fühlten uns damit natürlich wie die Könige.

Damals haben wir uns einmal pro Woche mit den Alfa-Jungs getroffen, und in diesem Umfeld lernte ich meinen heutigen Geschäftspartner Christian Ondrak kennen. Er hatte sich zwei Tage vor dem ersten Treffen einen roten Bertone gekauft, den wir ihm erst einmal zusammenschweißen mussten. So ging das los.

Wir beide fingen daraufhin an, Giulias zu kaufen. Wir haben Autos ausgeschlachtet – die guten Teile wurden meist für unsere eigenen Autos genutzt – und die restlichen Teile verkauft. Langsam sprach sich in München herum, dass wir eine Anlaufstelle für Alfa-Romeo-Ersatzteile und -Fahrzeuge waren. 1984/85 fuhren wir erstmals nach Italien und zerlegten auf Schrottplätzen Autos, um Ersatzteile mit nach München zu nehmen und sie hier zu verkaufen. Beliebte Teile waren Giulia-Türen – die in Deutschland einfach immer durchgerostet waren.



OBEN Körber/Merzario/Restelli: Das Team OKP aus München für die Spa Six Hours 2017.

LINKS Der Alfa Romeo Giulia Sprint GTA führt den Ford Falcon von Frankel/Frankel/Harris durch Raidillon.

1986 haben wir im Herbst unsere Firma Ondrak und Körber (heute OKP) gegründet und mit 20 Quadratmetern im Herzen Schwabings unseren ersten Laden gemietet. Die ersten Jahre haben wir tagsüber im Laden gegessen und sind abends an die Arbeit gegangen, haben an Autos geschraubt und damit Geld verdient. Christian hat damals noch bei seinem Vater gearbeitet, der ein ähnliches Geschäft für BMW-Motorräder aufgebaut hatte.

31 Jahre später ist aus dieser Faszination eine der bedeutendsten Firmen weltweit im Bereich klassischer Alfa-Romeo-Ersatzteile geworden. Wir haben nach wie vor sehr viele Originalteile, sehr viele Reproduktionen, viele Rennteile. Wir sind von einer großen Leidenschaft getrieben – und das hat über die Jahre natürlich auch Leiden geschaffen. Vor rund 15 Jahren kauften wir unseren ersten originalen 1600er GTA von einem guten Bekannten. Mit diesem Auto fingen wir an, sportlichere Veranstaltungen zu fahren.



...JUNG GEBLIEBENER ITALIENISCHER
PLAYBOY MIT COWBOYHUT.



Mit Leidenschaft am Start: Arturo Merzario, wie er liebt und lebt.

Erste Gehversuche auf Rennstrecken

Ich erinnere mich noch daran, wie wir in der Anfangszeit schon zum Salzburgring fuhren, dort Sandro Munari in einem GTA beobachteten und GTAMs bestaunten, die für uns noch unerreichbar schienen. Alfa Romeo und Rennsport begeisterten uns schon immer, und seit rund zehn Jahren sind wir dort selbst aktiv – auch als Testgebiet für unsere eigenen Ersatzteile, um sie dort auf Herz und Nieren zu prüfen. Seit ein paar Jahren fahren wir den Alfa Revival Cup und sind heute auch Sponsor dieser Serie; die bietet ein fantastisches Umfeld mit bis zu 40 Alfas pro Rennen. Wir starten aber auch bei ausgesuchten Highlights im historischen Motorsport wie z.B. bei der Le Mans Classic oder den Spa Six Hours.

Die Six Hours in Spa-Francorchamps sind für mich persönlich fahrerisch die tollste Veranstaltung überhaupt. Mit einem Auto bis Baujahr 1965 über sechs Stunden lang im Renntempo zu fahren, ist schon eine außergewöhnliche Herausforderung für Fahrer und Material. Bei etwa 100 startenden Fahrzeugen befinden sich natürlich fast ausschließlich stärkere Autos im Feld. Wir haben zwar keinen übertriebenen Ehrgeiz, möchten aber selbstverständlich nicht nach

hinten durchgereicht werden. Spa ist für mich eines der härtesten Rennen im Kalender, weil die meisten dort schon eher ernst rangehen. Den größten Respekt und die größte Konzentration verlangen einem sicher die Fahrt in die dunklen Abendstunden – womöglich noch im Regen – und die wesentlich schnelleren Fahrzeuge im Feld ab, die teilweise mit mehr als 80 km/h Geschwindigkeitsunterschied an einem vorbeirauschen. Dort ins Ziel zu gelangen und dann noch gut platziert zu sein, ist ein fantastisches Gefühl.

Eine Legende im Alfa-Cockpit

Arturo Merzario kenne ich von verschiedenen Alfa-Romeo-Veranstaltungen, auch über unseren Partner, die Scuderia del Portello. Wir sind uns immer wieder bei Preisverleihungen und Rennveranstaltungen über den Weg gelaufen. Er ist einer der alten Garde und für uns eine außergewöhnliche Persönlichkeit. Als ehemaliger Alfa- und Ferrari-Werksfahrer ist er der Marke Alfa Romeo immer noch extrem verbunden, und es ergab sich in einem Gespräch im Frühjahr 2017 in Mugello, dass wir beschlossen, die Six Hours in Spa gemeinsam zu fahren. Ein Mann, ein Wort – und somit begannen wir Anfang September, die organisatorischen Details abzustimmen.



OBEN Alfa-Leidenschaft seit 40 Jahren: Mathias Körber (links) und Christian Ondrak (rechts) in ihren Anfangsjahren.

RECHTE SEITE Ein rundes Wochenende: ausgelassene Stimmung beim OKP-Team im Fahrerlager (oben), Merzario beim entspannten Abarbeiten zahlreicher Autogrammwünsche (Mitte links) und ein nahezu problemloser Rennverlauf.

Wir sammelten Arturo am Freitag vor dem Qualifying in Brüssel am Flughafen ein und fuhren nach Francorchamps. Mit seiner einmaligen Erscheinung und seiner charmanten Art – jung gebliebener italienischer Playboy mit Cowboyhut – macht er natürlich eine unglaubliche Show. Die Stimmung war von vornherein großartig. Offenbar hatten ihn viele Besucher in der Starterliste gesehen, denn kaum an der Strecke angekommen, kamen wahnsinnig viele Leute mit Autogrammwünschen zu uns, die sich mit Stößen von alten Fotos regelrecht vorbereitet hatten. Einer kam mit bestimmt 50 großformatigen Fotos an. Da wurde mir erst bewusst, wie beliebt Arturo außerhalb Italiens heute noch ist. Er hat hier echte Fans.

Wir blieben bis Sonntagabend zusammen, hatten das ganze Wochenende großen Spaß, gingen abends Essen, unterhielten uns an der Strecke. Arturo fährt offensichtlich immer noch gerne, ohne Druck, einfach aus Leidenschaft und zum Vergnügen. Roberto Restelli von Alfa Delta in Mailand hatte das Auto vorbereitet und fuhr ebenfalls mit; der Motor stammt von den Alfa-Romeo-Legenden Carlo und Giuliano Facetti, die sich seit vielen Jahren schon um unsere Aggregate kümmern.

Das Qualifying verlief ruhig, wir tasteten uns alle langsam heran und starteten von weit hinten. Unser Motor war auf Haltbarkeit ausgelegt, dadurch fehlten uns vielleicht 10 bis 15 PS. Wir wollten Arturo ein Fahrzeug bereitstellen, mit dem wir auch ins Ziel kommen konnten. Wenn ich sehe, wie groß der Aufwand bei anderen Teams ist, die zum Beispiel einen Ford GT40 im Formel-1-Truck bringen und dann mit ihrer hochgezüchteten Maschine nach drei Runden stehen, werde ich schon nachdenklich.

Das Auto nach Hause getragen

Besonders genoss Arturo sicherlich den Besuch der Grid Girls in unserer Box. Danach fuhr er gut gelaunt den Start und spulte problemlos die ersten 1,5 Stunden ab. Wir machten beim Wechsel einen kurzen Ölcheck und einen „splash and dash“, bevor Roberto das Auto übernahm und problemlos bis rund 19:30 Uhr fuhr. Ihm war aber aufgefallen, dass unsere Kupplung stellenweise etwas hart zu bedienen war. Wir tankten noch einmal voll, bevor ich auf die Strecke fuhr. Schon an der Boxenausfahrt am Ende der Geraden bekam ich den fünften Gang nicht eingelegt. Nach drei Runden wollte sich kaum mehr ein Gang einlegen lassen, und der Schalthebel war vom Herumrühren mittlerweile schon locker. Ich fuhr nach drei Runden in die Box, unsere Leute arbeiteten am Schaltgestänge und schickten mich wieder auf die Strecke.

Irgendwie konnte ich das Auto bis in die Nacht nach Hause tragen. Die Gänge ließen sich mit viel Gefühl einlegen, auch der fünfte ging hin und wieder rein. Es ging nur noch darum, uns irgendwie über die Distanz zu retten. Als Roberto mir nach dem Rennen die Zahnräder und den Synchronring des fünften Gangs zeigte, kam es mir wie ein Wunder vor, dass wir angekommen waren. Trotzdem war die Fahrt in den Sonnenuntergang ein einmaliges Erlebnis, und außerdem waren wir eines von nur wenigen Teams, die ein italienisches Auto präsentieren konnten. Unser Einsatz mit Arturo Merzario bei diesem Rennen war sicherlich eines der Highlights der letzten Jahre.

Für uns war es eine große Ehre, mit einem Helden dieser Ära gut 40 Jahre nach seiner aktiven Zeit ein Rennen fahren zu dürfen. Er war – und ist – sicherlich einer der Popstars des Motorsports, aber gleichzeitig auch ein absolut unkomplizierter und fairer Typ. Wenn so jemand in deinem Auto sitzt und dir Geschichten von Carlo Chiti und Co. erzählt, ist das einmalig, und wir möchten auch in Zukunft jeden Moment mit Größen wie Arturo Merzario auskosten und die Geschichte damit lebendig halten. 🏁

