



Alfa Romeo 75

Der Letzte seiner Art

Nico Racz von OKP Parts and Engineering über Alfas finale Transaxle-Limousine.

PÜNKTLICH ZUM 75. Firmengeburtstag lancierte Alfa Romeo eine neue Limousine als Nachfolgerin der Giulietta. In Anlehnung an das Design des 116er galt sie als »Nuova Giulietta«. Der Modellname mit den Jubiläumssziffern war ein Statement, wie sich im Jahr darauf zeigen sollte, als der Fiat-Konzern die Mailänder Marke übernahm: Mit dem charakteristischen Transaxle-Layout (Motor vorne, Getriebe an der Hinterachse), das bei hohen Geschwindigkeiten für ein neutrales, kontrollierbares Kurvenverhalten sorgte, war der bis 1992 gebaute »75« der letzte Areser seiner Art.

Eingefleischte Alfisti betrachten ihn als den finalen »echten« Alfa Romeo. Das Nachfolgemodell 155 rollte auf einem Fiat-Chassis mit Quermotor und Frontantrieb vom Band, von den Q4-Versionen mit Allradantrieb mal abgesehen. Kein Wunder also, dass der »75« heute ein kleines Comeback als beliebter Klassiker feiert.

Zumal sich der »75« (interne Typbezeichnung 162B) bis dato als das Alfa-Romeo-Modell mit der größten Auswahl an Motorisierungen (siehe Preistabelle) etabliert hat: Vom kleinen 1,6 Liter-Vierzylinder-Einspritzer bis hin zum massiven »Busso«, dem Dreiliter-V6, war und ist für jeden Technik- und Leistungsgeschmack etwas dabei.

Für den motorsportaffinen Fahrer stechen besonders der 1.8 Turbo und die V6-Varianten heraus. Legendär sind die Erfolge, die der 1.8 Turbo feierte: Viele davon als Gruppe-A-Evoluzione auf den Renn- und Rallyepisten Europas. Die größten aber als IMSA-Variante auf der berühmten Giro d'Italia Automobilistico, bei der auch Fahrzeuge der Gruppe 4/5 zugelassen waren.

Unter der Leitung von Giorgio Pianta schaffte es Alfa in nur zwei Monaten, einen 75 Turbo Evoluzione nach IMSA-Regeln zu bauen. Mit 355 bzw. 400 PS im Folgejahr unter der Haube, holte der 75 Turbo Evoluzione IMSA die meisten Siege

und Podestplätze für die Baureihe. Der langhubige, zwei Liter große Twin Spark, der zusammen mit dem 75er das Licht der automobilen Welt erblickte, war als einer der zuverlässigsten Motoren sehr beliebt. Und ist das heute noch, allerdings mehr im klassischen Motorsport. Nicht umsonst gibt es etliche Twin-Spark-Umbauten in den alten 105er-Modellen, vor allem bei Exemplaren, die im Rahmen von Trackdays auf Rennstrecken eingesetzt werden.

Deshalb stößt man als 75er-Alfisti auf der Suche nach mechanischen Ersatzteilen immer wieder auf etliche Tuningartikel wie Abgasanlagen, Fahrwerkskits und Komponenten zur Leistungssteigerung. Aber auch für den reinen Straßenbetrieb gibt's reichlich Standard-Technikteile, stammen diese doch aus dem Konzern-Baukasten. Wir haben bei OKP viele passende Teile fürs Fahrwerk (z. B. Bremsen, Felgen) und den Motor (z. B. Kolben, Nockenwellen) sowie den Transaxle-Antrieb von der Alfetta auf Lager. Etwas »dünner« schaut's bei der Elektrik wie zum Beispiel Beleuchtung, Instrumente, Schalter etc. aus.

Richtig kritisch wird's aber bei den Innenraum-Elementen oder gar Karosserieteilen: Sitzbezüge, Polster, Plastikpartien sind ebenso schwer zu finden wie die rostneuralgischen Kotflügel und Radläufe, teils auch die Kofferraumwanne. Bei OKP haben wir zumindest die hinteren Radläufe im Programm.

Was natürlich mit dem Seltenheitswert des »75« auf dem deutschen Markt zu tun hat: Von den insgesamt 387.000 gebauten Exemplaren wurde hierzulande nur eine geringe Anzahl verkauft. Es ist also gar nicht so einfach, ein gutes Modell (vor allem einen der begehrten V6, der Turbos oder der 5000 »Limited Edition«) zu ergattern. Ein intensiver Blick in Nachbarländer wie Frankreich oder Italien ist daher nicht verkehrt. Ebenso wenig, sich neben einem guten 75er gleich noch einen weniger guten als Ersatzteilversorger mitzubringen. Gute Tipps hat dazu die sehr hilfsbereite deutsche Alfa-75-Transaxle-Community (www.transaxleforum.com).



Alfa Romeo 75

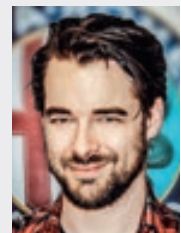
Classic Data wurde 1984 gegründet und ist damit das älteste sowie aktuell führende Unternehmen, das sich mit der Bewertung klassischer Fahrzeuge befasst. Dazu greifen die Marktbeobachter aus Bochum unter anderem auf ein Netzwerk von bundesweit mehr als 400 Sachverständigen sowie eine Datenbank mit weltweiten Auktionsergebnissen zurück.

Modell	Karosserie	PS	kW	ccm	BJ ab	BJ bis	MW 2	MW 3	MW 4
Alfa Romeo 75 1.6	Limousine 4-türig	110	81	1556	1985	1987	5.200	3.600	1.400
Alfa Romeo 75 1.8 ¹	Limousine 4-türig	115	85	1767	1985	1989	6.400	4.400	1.700
Alfa Romeo 75 1.8 IE (Kat)	Limousine 4-türig	120	88	1779	1990	1992	6.400	4.400	1.700
Alfa Romeo 75 Turbo America ²	Limousine 4-türig	150	110	1767	1986	1989	19.200	13.400	5.300
Alfa Romeo 75 2.0	Limousine 4-türig	128	94	1948	1985	1987	6.600	4.600	1.800
Alfa Romeo 75 2.0 Twin Spark	Limousine 4-türig	148	109	1948	1987	1988	7.700	5.300	2.100
Alfa Romeo 75 2.0 Twin Spark (Kat) ³	Limousine 4-türig	145	107	1962	1988	1992	7.300	5.100	2.000
Alfa Romeo 75 2.5 V6 (Kat) ⁴	Limousine 4-türig	150	110	2464	1986	1988	9.100	6.300	2.500
Alfa Romeo 75 3.0 America	Limousine 4-türig	185	136	2934	1987	1990	11.400	7.900	3.100
Alfa Romeo 75 3.0 V6 QV ⁵	Limousine 4-türig	192	141	2959	1990	1992	14.500	10.100	4.000

¹Doppelvergaser ohne Kat.; ²in Deutschland nur als Turbo America verkauft; ³ab Modelljahr 1989 auf Wunsch mit Kat.; ⁴ab 1990 immer mit Kat.; ⁵im Modelljahr 1987 auf Wunsch mit Kat.; ab Modelljahr 1988 in D immer mit Kat.; ⁶3.0 V6 QV mit 4 Ventilköpfen und immer mit Kat

DER EXPERTE

Nico Racz ist Vertriebschef bei der OKP Parts and Engineering GmbH in München. Diese wurde 1986 von den beiden Alfa-Romeo-Fans Christian Ondrak und Mathias Körber gegründet. Das Unternehmen ist international als Spezialist und Ersatzteilhändler für italienische Klassiker bekannt.



www.okp.de