

## **Die Alfa Romeo-Geschichte: die Unternehmensgeschichte**

### **Alfa Romeo schreibt seit einem Jahrhundert Automobilgeschichte**

#### **Die Faszination von Alfa Romeo ist ungebrochen**

Die Geschichte von Alfa Romeo beginnt in Portello, im Nordwesten Mailands, nahe der Straße zum Simplon-Paß. Hier läßt der französische Automobilbauer Alexandre Darracq 1906 auf einer 36 Hektar messenden Wiese an der Via del Portello ein modernes Automobilwerk errichten. Darracq ist zu dieser Zeit bereits einer der ersten internationalen Automobilhersteller und vergibt auch Lizenzen an das Rüsselsheimer Unternehmen der Gebrüder Wilhelm und Carl Opel oder die in London ansässige Firma Talbot.

Allerdings bewähren sich die in Mailand hergestellten Produkte auf dem italienischen Markt nicht. Die patriotischen Italiener kaufen ihre Fahrzeuge lieber bei Fiat als bei dem Franzosen Darracq. So übernehmen schon bald Geschäftsleute aus der Lombardei das Werk, gründen die Società „Anonima Lombarda Fabbrica Automobili“ (A.L.F.A.). Am 24. Juni 1910 um 14.00 Uhr trägt der Notar Pietro Bermond das neue Unternehmen in das Handelsregister Mailands ein. Ugo Stelle, der neue Chef des Werks in Portello und erste Generaldirektor von A.L.F.A. erkennt schnell, dass das junge Automobilunternehmen gegen den etablierten Wettbewerber Fiat chancenlos ist und verordnet dem Unternehmen eine Nischenstrategie. Statt einfacher und preiswerter Automobile für den Arbeitsalltag will A.L.F.A. automobiler Feinkost anbieten. Der Grundstein für die hundertjährige Produktion faszinierender Automobile aus dem Haus Alfa Romeo ist damit gelegt.

Bereits ein halbes Jahr vor der offiziellen Firmengründung, hatte Giuseppe Merosi im Dezember 1909 in den Räumen des Mailänder Automobilclubs mit der Konstruktion des ersten A.L.F.A. begonnen. 1910 verläßt der erste A.L.F.A. das Werk in Portello. Er stammt – wie die folgenden Modelle auch –

aus der Feder des Konstrukteurs Giuseppe Merosi und hört auf die Bezeichnung 24HP. 42 PS leistet der 4,1-Liter-Motor, der dem Wagen zu einer damals sensationellen Höchstgeschwindigkeit von über 100 km/h verhilft. Bereits ab 1911 untermauert A.L.F.A. seine Kompetenz im Automobilbau durch Motorsport-Erfolge. Doch trotz der sportlichen Triumphe und des ausgezeichneten Images der Wagen aus Mailand ist die wirtschaftliche Lage der Società „Anonima Lombarda Fabbrica Automobili“ – der damaligen politischen und gesamtwirtschaftlichen Lage entsprechend – besorgniserregend. Am Horizont ziehen die düsteren Wolken des Ersten Weltkrieges auf und machen jedwede Exportchancen mit einem Schlag zunichte. Die Personen- und Rennwagenproduktion weicht Rüstungsaufträgen. Dank der staatlichen Aufträge können die hohen Kosten für Werkzeuge und Löhne der nicht ausgelasteten Arbeiter abgefangen werden. A.L.F.A. wird jedoch der Fehler zum Verhängnis, Darraqs Aktien in Tiefzeiten nicht aufgekauft zu haben. Der Franzose verkauft sein Aktienpaket an die Banca Italiana di Sconto, die dadurch die Aktienmehrheit an der Firma aus Mailand erlangt. So meldet die Bank A.L.F.A. am 21. September 1915 zum Konkurs an. Der Verwaltungsrat muß machtlos zusehen.

Allerdings zeigt das 1914 gegründete Institut zur Förderung und Finanzierung der italienischen Rüstungsindustrie an der Gründung einer Firma mit dem Namen "Accomandita Ing. Nicola Romeo & Co." Interesse. Am 2. Dezember 1915 übergibt die Bank die Verantwortung für das neue Unternehmen den Angestellten. Chef wird der aus Neapel stammende Ingenieur Nicola Romeo.

Groß ist das Unternehmen nicht, doch die gewinnbringende Rüstungsgüterproduktion ermöglicht der Firma nach dem Krieg die erneute Umstellung der Produktion auf zivile Fahrzeuge. Dennoch dürfte es für Entwicklungsleiter Merosi sowie die beiden wohlhabenden Privatfahrer Giuseppe Campari und Nino Franchini einige Mühen gekostet haben, Nicola Romeo zur erneuten Produktion von Personenwagen zu bewegen. Im vom Krieg gebeutelten Italien liegt die Wirtschaft danieder. So fällt 1919 der

Startschuss für die erneute Produktion edler Automobile, deren Wagen ab 1920 – um den guten Ruf der A.L.F.A.-Automobile zu nutzen – den Namen Alfa Romeo tragen. Dank der zuvor erwirtschafteten Gewinne und begünstigt durch das einsetzende Wirtschaftswachstum der Nachkriegszeit gedeiht das Unternehmen Alfa Romeo zu einem der führenden Fahrzeughersteller Italiens.

Bald schon erkennt Romeo die verkaufsfördernde Wirkung von Rennsiegen und schickt sein Werksteam auch zu Rennveranstaltungen ins Ausland. Am Steuer der RL-Sportversionen die Alfa-Piloten Ascari, Campari, Franchini, Masetti und Sivocci.

Bei der Targa Florio 1922 sieht sich Alfa-Werksfahrer Ugo Sivocci schon vom Pech verfolgt, als ihm die Startnummer 13 zugelost wurde. Für den abgäubischen Sivocci ein böses Omen. Völlig verzweifelt spielt er gar mit dem Gedanken, seinen Start abzusagen. Da kommt einem Mechaniker die rettende Idee: Er malt mit Pinsel und Farbe ein vierblättriges Kleeblatt in einer weißen Raute auf bei Seiten der dunkelroten Motorhaube. Im Rennen hat Sivocci keinerlei Probleme und gewinnt schließlich sogar. Fortan erhalten alle Werksrennwagen von Alfa Romeo das Quadrifoglio Verde als Glückbringer aufgemalt. Zur besseren Unterscheidung ist das Quadrifoglio Verde bei jedem Fahrzeug von einer anderen geometrischen Figur eingefasst, mal von einem Kreis, mal von einem Dreieck, einem Quadrat und mal von einem Sechseck. Bald entwickelt sich das Quadrifoglio Verde zum Emblem des Werksrennstalls von Alfa Romeo und das Dreieck setzt sich durch. Bis heute ziert es die betont sportlichen und besonders leistungsstarken Serienfahrzeuge des Fahrzeugprogramms von Alfa Romeo. In einzelnen Fällen gab es sogar eine Ausführung in Gold: das Quadrifoglio Oro durften nur besondere Fahrzeugversionen in Top-Ausstattung tragen.

Um die Schlagkraft der Rennabteilung weiter zu stärken, lässt Nicola Romeo sogar den Konstrukteur 34-jährigen Vittorio Jano vom Wettbewerber Fiat abwerben. Als Unterhändler setzt Romeo einen gewissen Enzo Ferrari ein, der

ihm durch einige regionale Rennerfolge aufgefallen war und den er offiziell als Fahrer, praktisch aber als „Mädchen für alles“ anheuert. Als Jano von Turin nach Mailand wechselt, bringt er auch seinen Assistenten Gioacchino Colombo mit, der später sowohl ein Grand-Prix-Fahrzeug für Alfa Romeo als auch einen namhaften Zwölfzylinder für Ferrari konstruieren wird.

Gleich zum Einstand bei Alfa Romeo liefert Vittorio Jano einen überzeugenden Beweis seines Könnens. Der von ihm konstruierte Rennwagen P2 gewinnt für Alfa Romeo 1925 die erste Weltmeisterschaft. Am Steuer des 140 PS starken P2 sitzt der Conte Brilli Peri. In der Folge wechselt auch die Führung der Entwicklungsabteilung des Unternehmens. Jano ersetzt den inzwischen 53-jährigen Giuseppe Merosi, dem Romeo die Leitung eines Konstruktionsbüros nahe Neapel überträgt.

Längst befinden sich neben den hochkarätigen Personenwagen mit ihrer fortschrittlichen Technik auch Traktoren, Lastkraftwagen, Omnibusse, Straßenwalzen, Elektro- und Dampflokomotiven, Eisenbahnwaggons, Baumaschinen und Triebwerke für Schiffe sowie Flugzeuge im Angebot der Firma, die inzwischen über weitere Fertigungsstellen in Saronno, Neapel, Triest und Rom verfügt.

Aber auch Nicola Romeos Position an der Spitze des Unternehmens ist nicht unangefochten. Der Journalist Ugo Ojetti nutzt das Aktienpaket seiner Frau und seine persönlichen Kontakte Italiens Diktator Mussolini um selbst im Chefsessel von Alfa Romeo Platz zu nehmen und Nicola Romeo Schritt für Schritt aus dem Unternehmen zu drängen.

Der Börsenkrach am sogenannten schwarzen Freitag im Jahr 1929 treibt Alfa Romeo – wie unzählige andere Unternehmen auch – an den Rand des Ruins. Ab 1930 heißt die Firma „S.A. Alfa Romeo“. Um Alfa Romeo am Leben zu erhalten, und damit den italienischen Markt nicht allein Fiat zu überlassen, übernimmt 1933 das Staatlichen Institutes für den industriellen Wiederaufbau

Italiens (Istituto di Ricostruzione Industriale / IRI) Ojettis Anteile und gliedert Alfa Romeo 1934 in die Finmeccanica-Gruppe, die sich im Einfluss der IRI befindet, ein und setzt Ugo Gobbato als neuen Generaldirektor an die Spitze des Unternehmens. Dieser verfügt umgehend den Stopp für das finanzintensive Motorsport-Engagement.

Jetzt schlägt die Stunde des Enzo Ferrari. Der hatte sich bereits 1929 in Modena selbständig gemacht und übernimmt sämtliche Rennwagen des Werks. Damit wird die „Scuderia Ferrari“ zur inoffiziellen Rennabteilung von Alfa Romeo.

Die Automobile, die damals das Werk in Portello verlassen, hören unter anderem auf die Bezeichnungen RL und RM, 6C und 8C. Bis zum Zweiten Weltkrieg folgen ihnen die auf Straße und Rennstrecke äußerst erfolgreichen Sechs- und Achtzylinderwagen von 1500 cm<sup>3</sup> bis 2900 cm<sup>3</sup> Hubraum. Sie repräsentieren die absolute Spitze des internationalen Fahrzeugbaus. Nur wenige sehr wohlhabende Menschen können überhaupt an den Kauf eines Alfa Romeo denken. Der Alfa Romeo 8C 2900 B ist bis zu 205 km/h schnell und gilt 1937 als das schnellste Serienauto der Welt. Alfa Romeo berechnet für diesen automobilen Traum 115.000 Lire, eine Summe, für die die solventen Käufer jener Zeit auch eine herrschaftliche Villa in bevorzugter Lage oder 13 Fiat Topolino erwerben konnten. Unter seiner Haube arbeitet eine auf 180 PS domestizierte Version jenes 225-PS-Triebwerks, das selbst neun Jahre später, bei der Mille Miglia 1947 für einen Gesamtsieg gut ist.

1939 gehen dann in Europa die Lichter aus, der 2. Weltkrieg verwüstet Europa und weite Teile der Welt.. Drei Bombenangriffe zerstören 1943 drei Fünftel des Stammwerks in Portello. Als schließlich alles vorbei ist, heißt es erst einmal aufzuräumen, denn der Schutt soll der neu keimenden Hoffnung Platz machen. So wird das Werk mit Hilfe der 5.000 Angestellten wieder aufgebaut.

1946 hört die Firma auf den Namen "Alfa Romeo S.p.A." und als erste Automobile verlassen überarbeitete Versionen des Typs Alfa Romeo 6C 2500 die Werkshallen.

Mit Ende des Krieges geht ein schleichender Wandel im Fahrzeugbau einher. Die beginnende Massenmotorisierung macht die Entwicklung weg von der Fahrzeugmanufaktur und hin zum Serienhersteller notwendig. Neben den immer weniger gefragten, sehr aufwendigen und entsprechend teuren Automobilen fordert der Markt zunehmend seriengefertigte, erschwingliche Fahrzeuge. Als Chefkonstrukteur übernimmt Orazio Satta Puglia das Ruder und vollzieht mit Alfa Romeo 1950 diesen Schritt.

Im Jahr des zweiten Weltmeisterschaftsgewinns läuft der vierzylindrige Alfa Romeo 1900 in Portello vom Band. Das Fahrzeug ist eine Sensation. Obgleich die Technik dem für Alfa Romeo gewohnt hohen Standard entspricht, erstaunt der Auftritt des Luxus-Fahrzeugproduzenten Alfa Romeo im Mittelklassesegment nicht nur die Fachwelt. Die viertürige Limousine mit ihrer pontonförmigen selbsttragenden Karosserie bildet – der Tradition Alfa Romeos entsprechend – die Basis für verschiedene Coupé- und Cabrioletvarianten. Und als wäre es eine Selbstverständlichkeit, bewähren sich die neuen Modelle aus Mailand auch im Motorsport.

1954 erscheint mit der 1,3-Liter großen Giulietta der Alfa Romeo für den „kleinen Mann“. Der Ausbau der Modellpalette nach unten ist der richtige Schritt. Aber Satta Puglio und Motorenentwickler Giuseppe Busso pflegen auch die Tradition hochkarätiger Sporttriebwerke. Die Entwicklung der Giulietta erweist sich als Volltreffer. Sie ist eine erschwingliche Sportlimousine mit hervorragenden Fahrleistungen. Ihr Doppelnockenwellen-Motor, den vom Ventildeckel bis zur Ölwanne aus Aluminium gefertigt ist, entwickelt sich zum Dauerbrenner der nächsten Jahre. Wiederum gesellen sich zur Limousine auch Spider und Coupé. Vom „Sprint“ genannten Coupé entstehen gar vier verschieden karosserierte Versionen. Ganz nach Art des Hauses stammen die

Linien für die bildschönen Wagen aus der Hand von namhaften Designern und Karosseriebauern wie beispielsweise Pininfarina, Bertone und Zagato.

Der expandierenden Firma wird es mit der Zeit in Portello zu eng. So ist der Bau eines neuen Werks in Arese beschlossene Sache. 1961 wird die neue Produktionsstätte am Rande Mailands bezogen. Und ein großes, geniales Auto wirft seinen Schatten voraus. Denn der Durchbruch – auch auf den Exportmärkten – gelingt Alfa Romeo mit der Einführung der unvergesslichen Giulia, die von 1962 bis 1978 in Arese von den Bändern rollt. Mit faszinierender Technik, Sportwagen gleichen Fahrleistungen, interessanter Optik und einem für die frühen sechziger Jahre beispiellos niedrigem Cw-Wert von 0,34 wird die Giulia zum bezahlbaren Traumwagen.

Eine Klasse über der Giulia rangieren die Modelle der 2600er Reihe. Formal orientieren sich die verschiedenen 2600 an den Modellen der zuvor produzierten Baureihe 2000. Doch unter den Hauben der ebenfalls als Limousine, Sprint und Spider erhältlichen Modelle arbeitet nun ein Reihensechszylinder-Motor und sorgt, dank der bis zu 145 PS, für standesgemäßen Vortrieb. Als der langjährige Karosserielieferant Touring, von dem nun das Kleid des 2600 Spider stammt, seine Pforten schließen muß, ist damit das Ende der Baureihe eingeläutet.

Die auf der Giulia basierenden 1750 und 2000 Berlina stehen schon in den Startlöchern. Mit dem Erscheinen der Berlina halten die leistungsstarken Aluminiummotoren mit den zwei obenliegenden Nockenwellen auch im bereits 1966 vorgestellten Spider und dem erstmals 1963 gebauten Giulia Sprint GT – mit Spitznamen "Bertone" – Einzug. Sowohl der Spider als auch das Coupé erfreuen sich größter Beliebtheit. Der "Bertone" bleibt 13 Jahre in Produktion und erringt beispielsweise in der GTA bezeichneten Leichtbauversion auf den Rennpisten Europas zahlreiche Meisterschaftstitel. Der bei Pininfarina entworfene und produzierte Spider läuft in seinen vier leicht unterschiedlichen Versionen gar 27 Jahre lang vom Band.

1969 übernimmt Orazio Satta Puglia als Vizepräsident neue Aufgaben innerhalb von Alfa Romeo. Die Position des Entwicklungschef übernimmt der Österreicher Rudolf Hruska, der bereits seit 1951 als Berater für das Unternehmen arbeitet.

Die siebziger Jahre beginnen mit drei Sensationen aus dem Hause Alfa Romeo: Es erscheint der spektakuläre V8-Sportwagen Montreal, dessen Form aus der Hand des Bertone-Zeichners Marcello Gandini stammt. Außerdem präsentiert Alfa Romeo mit der Alfetta eine neue Limousinengeneration, deren Antriebstechnik auf die des gleichnamigen Formel 1-Renners zurückgeht, mit dem Alfa Romeo die ersten beiden Formel-1-WM-Titel erobern konnte. Die Transaxle-Bauweise – Motor vorne, Getriebe hinten – ist Basis für viele folgende Modelle bis hin zum Roadster RZ. Die größte Attraktion hört jedoch auf den Namen Alfasud. Beim Alfasud handelt es sich um ein vollkommen neues Fahrzeug mit vorausschauender Konzeption. Für die Fertigung des kompakten Fronttrieblers entsteht in Pomigliano d'Arco, nahe Neapel, eigens ein neues Werk. Mit seinem großen Innenraum und dem kompakten Schrägheck bildet er den Grundstein für die neue, bis heute bedeutende Fahrzeugklasse. Die zeitlos schöne Karosserie stammt von Ex-Bertone-Chefdesigner Giugietto Giugiaro, der mit dem Entwurf des Sud den Boden für seine Firma Ital Design bereitet.

Der Alfasud verkauft sich gut. Dennoch beginnen für Alfa Romeo mit dem fortschrittlichen Fronttriebler sorgenvolle Zeiten. Trotz des dynamischen Boxermotors, bester Straßenlage und ansprechendem Äußeren kann die vielversprechende Konstruktion nicht in wirtschaftlichen Erfolg umgemünzt werden. Zu groß ist die Belastung der politischen Konflikte, der fortwährenden Streiks und der Interventionen der Geldgeber aus Rom.

In der ersten Hälfte der achtziger Jahre besteht das Programm aus Spider, Alfasud, Alfasud Sprint und den auf dem Transaxle-Prinzip der Alfetta

basierenden Modellen Giulietta, Alfetta, Alfetta GTV und Alfa 6. 1983 löst der Alfa 33 den Alfasud ab. Zwölf Jahre bleibt der zwischenzeitlich gründlich überarbeitete Alfa 33 im Programm. Die Bandbreite des erfolgreichen Kompaktwagens reicht bis hin zum 16-Ventiler mit 129 PS. Neben der fünftürigen Limousine gibt es seit 1984 auch eine anfangs als Giardinetta und später unter der Bezeichnung Sport Wagon angebotene Kombi-Version. Damit bereitet Alfa Romeo den Boden für das heutige Segment kompakter Edelkombis. Rechtzeitig zum 75-jährigen Firmenjubiläum erscheint 1985 der Alfa 75 in den Schaufenstern der Alfa Romeo-Händler. Seine Keilform ist die Fortsetzung des optischen Auftritts der neuen Giulietta. Es ist der letzte Alfa Romeo, der im inzwischen gebeutelten Staatsunternehmen entsteht. Daher ist eine Übergabe in private Hand längst beschlossene Sache.

Wirtschaftlich ist zu dieser Zeit schlecht um das Unternehmen Alfa Romeo bestellt. Durch ein Joint-Venture mit dem japanischen Hersteller Nissan, hofft man sich aus der wirtschaftliche Schieflage zu befreien. Dafür erhofft man sich von den Japanern frisches Know-how für die Produktionsabläufe und die Öffnung der asiatischen Märkte. Vergebens, Alfa Romeo ist bereit für eine Übernahme. 1985 gibt es Gespräche mit der Ford Motor Company, die Alfa Romeo gerne in ihre Organisation integrieren würde. Mit dem US-Konzern im Rücken könnte sich Alfa Romeo zur echten Bedrohung für Fiat, Italiens Nummer eins, entwickeln. Der Turiner Konzern wird aktiv und ist schließlich erfolgreich. 1986 gliedert Fiat die Firma in seinen Konzern ein. Nach 52 Jahren ist Alfa Romeo damit wieder in Privatbesitz.

Als Dokument der Leistungsfähigkeit entsteht der auf 1000 Stück limitierte Sportwagen SZ. Die eigenständige Optik und unnachahmliche Straßenlage machen den Wagen zum Aushängeschild. Für Alfa Romeo bedeutungsvoller ist allerdings das Erscheinen der neuen großen Limousine. Dank neuer Möglichkeiten und finanziell gestärktem Rücken erwacht Alfa Romeo mit dem 1987 auf dem Markt erscheinenden Alfa 164 zu neuem Leben. Er ist das Produkt einer Entwicklungsgemeinschaft mit dem Fiat-Konzern. Das Konzept

der Kooperation verschiedener Fahrzeughersteller erweist sich als vorausschauend und für Mitbewerber als nachahmenswert. Im großen Gefüge des Fiat-Konzerns bleibt so bei akzeptablen wettbewerbsfähigen Preisen Freiraum für weiterhin typische Alfa Romeo. So gelingt es dem Fiat-Konzern trotz intensiver Nutzung von Synergien immer wieder, eigenständige Alfa Romeo-Modelle zu entwickeln. Die Modelle Spider, GT, 147, 159, Brera und 166 sind dafür der beste Beweis.

Während der Spider eine Roadster-Renaissance einläutet, überträgt der Alfa 166 den sportlich italienischen Stil in die automobilen Oberklasse. Der dynamische Alfa 159 tritt in die historischen Fußstapfen der Giulia. Gewürdigt mit einer Reihe von Preisen und Auszeichnungen, verhilft er Alfa Romeo zu neuer Popularität. Dabei erinnern Details formal an seine Urahnen, ohne sie jedoch nachzuahmen. Schließlich gilt es seit jeher als Alfa-Tradition, Mode zu gestalten.

Mit dem Alfa Romeo 8C Competizione demonstriert 2006 die ungebrochene Strahlkraft der Marke: die limitierte Auflage von 500 Fahrzeugen ist binnen weniger Tage ausverkauft. Vielmehr noch, die Zahl der Kaufwilligen übersteigt die Auflage um das Dreifache. Als die Marke 2008 den kompakten Alfa Romeo MiTo (der Name setzt sich zusammen aus den Anfangsbuchstaben von Milano, der Geburtsstadt und Torino, dem Sitz des Konzerns und Produktionsort des kleinen Alfa Romeo) präsentiert und mit ihm erstmals in der Firmengeschichte in das Segment der Kompakten einsteigt, greift der kleinste Alfa Romeo zahlreiche Design-Zitate des Highend-Sportwagens Alfa Romeo 8C Competizione auf. Zahlreiche technische Features, die der Wettbewerb bislang nicht zu bieten hat, z. B. die Fahrdynamikregelung „Alfa Romeo D.N.A.“, sieben Airbags, aktive Kopfstützen vorn und die dynamische Stabilitätsprogramm VDC unterfüttern die optische Qualität des kleinen Alfa Romeo mit faktischen Innovationen.

Und nun, zum 100 Geburtstag von Alfa Romeo macht die Marke mit dem Modell Alfa Romeo Giulietta, das der überaus erfolgreichen Baureihe Alfa Romeo 147 folgt, nicht nur sich selbst ein Geschenk, sondern auch ihrer treuen und einzigartigen Fangemeinde – den Alfisti. Denn auch die Freunde und Fans von Alfa Romeo trugen und tragen wesentlich zur ganz besonderen Faszination der Marke bei. Keine andere Automarke, ob existierend oder bereits Geschichte, kann weltweit auf eine größere Anhängerschaft verweisen. Kein anderes Industrieunternehmen hat weltweit mehr Markenclubs als Alfa Romeo.

Jetzt beginnt das 101ste Jahr dieser automobilen Legende – willkommen in der Zukunft!