**Alfa Romeo 33 Stradale – eines der schönsten Coupés aller Zeiten feiert 50. Geburtstag**

Premiere 1967 auf einer Sportwagenshow in Monza. Atemberaubendes Design ist Meisterwerk von Franco Scaglione. Unter der Aluminiumkarosserie pure Renntechnik mit V8-Mittelmotor. Wohl weniger als ein Dutzend Exemplare werden fertiggestellt. Rennversionen feiern zahlreiche Erfolge auf der Langstrecke.

Wien, 23. Februar 2017

Der Tipo 33 wurde als Straßenfahrzeug weniger als ein Dutzend Mal gebaut. Dennoch gehört er zu den wichtigsten Modellen in der Historie von Alfa Romeo. Als der Alfa Romeo 33 im September 1967 zunächst auf der Rennstrecke von Monza einem kleinen Kreis und wenig später auf dem Turiner Autosalon offiziell präsentiert wird, verschlägt es dem Publikum den Atem. Alleine schon die nach oben öffnenden, weit ins Dach hineinreichenden Schmetterlingstüren und die komplett aufklappbaren Hauben vorne und hinten, sind eine Show. Stardesigner Franco Scaglione hat eine weniger als ein Meter hohe Rennwagensilhouette entworfen, mit ausgewogenen Proportionen und der geschickten Kombination von Karosseriewölbungen und Glasflächen. Dazu kommt der Sound des Achtzylinders, ein nur geringfügig für den Betrieb auf der Straße angepasster Rennmotor. Zweifellos, der Tipo 33 ist eines der atemberaubendsten Coupés aller Zeiten und für viele Fans der schönste jemals gebaute Alfa Romeo.

Zum Mythos des Tipo 33 gehört auch die in Details nur schwierig nachvollziehbare Entstehungsgeschichte. Die Grenzen zwischen der Entwicklung des Rennwagens und der Straßenversion sind unscharf. Das passt in die Umbruchphase, in der sich Alfa Romeo Anfang der 1960er Jahre befindet. Dem Unternehmen geht es wirtschaftlich gut. Die Giulietta, das erste Großserienmodell der Marke, spült ordentlich Geld in die Kassen. Präsident Dr. Giuseppe Luraghi, ein Motorsportfan, hält den Zeitpunkt für gekommen, den Namen Alfa Romeo wieder auf die Rennstrecken der Welt zu bringen und an die große Ära der gewonnenen Formel-1-Weltmeisterschaften von 1950 und ’51 anzuknüpfen. Die Giulia GTA für die Tourenwagen-Europameisterschaft und die Giulia TZ für Sportwagenrennen sind zwar durchweg erfolgreiche Projekte. Um weltweit in die Schlagzeilen zu kommen, muss allerdings der Aufstieg in eine höhere Motorsport-Liga her.

Luraghis Ziel ist die Marken-Weltmeisterschaft, er will bei den äußerst populären Langstreckenrennen gegen Ferrari und Porsche antreten. Hierzu braucht Alfa Romeo einen sogenannten Sportprototypen. In dieser Kategorie wird, anders als bei den Tourenwagen, kein in größerer Stückzahl gebautes Serienmodell gefordert.

Ende 1965 hat der werkseigene, unter der Leitung von Technikchef Orazio Satta Puliga und Chefdesigner Giuseppe Busso stehende *Servizio Esperienze Speciali* (SES) den ersten Versuchsträger fertiggestellt. Als Chassis konstruiert Busso eine Struktur aus drei in H-Form miteinander vernieteten Röhren, ergänzt um einen vorderen Hilfsrahmen aus Magnesium und eine Schottwand zur Motorhalterung hinter dem Cockpit. Der Querbalken trägt das enge Cockpit, in den längeren seitlichen Rohren sind die Benzintanks aus Gummi untergebracht. Zum ersten Mal seit dem nie fertig entwickelten Tipo 512 von 1940/41 ist der Motor hinter dem Cockpit installiert. Alfa Romeo Testfahrer Consalvo Sanesi (Italien) rückt zu ersten Probefahrten auf der Rennstrecke aus. Dabei werden unterschiedlichste Antriebs- und Karosserievarianten getestet. Als Motor dient der 1,6-Liter-Vierzylinder mit Doppelzündung der Giulia TZ2.

Doch SES kann sich dem Tipo 33 gewissermaßen nur nebenbei widmen. Hier kommt Carlo Chiti ins Spiel, mit seiner Firma Autodelta maßgeblich an den Motorsporteinsätzen von Alfa Romeo beteiligt. Luraghi überträgt einen Teil der Entwicklung an Autodelta. Chiti, der Kopf hinter dem Ferrari 156, mit dem der Amerikaner Phil Hill 1961 Formel-1-Weltmeister wurde, soll sich vor allem um den Motor kümmern. Der bis dahin getestete Vierzylinder der Giulia TZ ist für die Marken-Weltmeisterschaft keine adäquate Lösung. Ingenieur Chiti greift bestehende Überlegungen zu einem V8-Rennmotor neu auf. Doppelzündung, zwei Verteiler, vier Zündspulen, mechanische Benzineinspritzung und vier obenliegende, von einer Kombination aus Kette und Zahnrädern angetriebene Nockenwellen deuten die Komplexität des Zweiliter-Triebwerks an.

Gleichzeitig mit den ersten Entwicklungsschritten für den zukünftigen Rennwagen reift die Idee, auf derselben technischen Basis auch einen exklusiven Gran Turismo für die Straße zu konstruieren. Ehrgeizige Vorgabe für das geplante „Dream Car“, mit dem das Image von Alfa Romeo weiter verbessert werden soll: Es muss 95 Prozent der Fahrleistungen des Rennwagens erreichen. Und weil jedes Projekt auch einen internen Code braucht, außerdem der Einfachheit das Ganze als Weitentwicklung der Giulia TZ (Code 105.11) eingestuft wird, erhält der zukünftige GT vorerst das nächste verfügbare Kürzel aus der Baureihe 105. Aus 105.33 werden später die endgültige Typenbezeichnung 750.033 und der Modellname Tipo 33 entstehen.

**Von der Rennstrecke auf die Straße – der Alfa Romeo 33 Stradale**

Das Serienauto erhält den Zusatz Stradale, für die Straße geeignet. Für die Entwicklung der Karosserie wird der frühere Bertone-Designer Franco Scaglione verpflichtet. Der Tipo 33 wird sein Meisterwerk. Scaglione orientiert sich stark am bereits existenten Rennwagen, verlängert den Radstand allerdings um zehn Zentimeter, um Fahrer und Beifahrer mehr Komfort zu bieten. Ein Reserverad findet unter der vorderen Haube Platz. Die tragende H-Struktur mit den integrierten Tanks besteht beim Serienfahrzeug aus Stahl. Gefertigt wird das Chassis bei Aeronautica Sicula, einem auf Flugzeugbau spezialisierten Unternehmen. Die Karosserie stellt die Carozzeria Marazzi komplett aus Aluminium her.

Der Alfa Romeo 33 Stradale rollt wie der Rennwagen auf Felgen von Campagnolo und hat nun ebenfalls den V8-Rennmotor im Rücken, der in der Straßenversion 169 kW (230 PS) leistet. Mit nur 700 Kilogramm Leergewicht sind die Fahrleistungen mehr als beeindruckend. 260 km/h Höchstgeschwindigkeit und die Beschleunigung von null auf 100 km/h in weniger als sechs Sekunden sind Ende der 1960er Jahre ein Spitzenwert. Auf einer Sportwagenshow in Monza im September 1967 wird die endgültige Version der Presse präsentiert, kurz nach der Vorstellung des Sportprototypen auf der Alfa Romeo Testrecke in Balocco.

Der Preis ist mit knapp zehn Millionen Lire ambitioniert – nur wenige Supersportwagen oder Luxuskarossen sind zu dieser Zeit teurer. Zu den handverlesenen Käufern gehören nach zeitgenössischen Quellen der iranische Schah Reza Pahlavi sowie der französische Ski-Olympiasieger und Amateur-Rennfahrer Jean-Claude Killy. Auch Schauspielerin Gina Lollobrigida zeigt sich beeindruckt, zumindest im Kinofilm „Un bellissimo Novembre“ (auf Deutsch „Ein heißer November“). In dem Streifen tritt eines der ersten Exemplare des Alfa Romeo 33 mit heiserem Bellen des V8-Motors mehrfach auf, stellvertretend für das Aufbegehren der jungen Generation gegen die eingefahrenen Traditionen ihrer Eltern.

Insgesamt 18 Chassis für den Alfa Romeo 33 Stradale – deutlich weniger als Rennversionen des Tipo 33 – fertigt Autodelta noch offiziellen Angaben. Wahrscheinlich nur ein Dutzend Stradale werden mit der Scaglione-Karosserie eingekleidet. Weil sie alle in Handarbeit hergestellt werden, sind praktisch keine zwei Exemplare identisch. So werden zum Beispiel Doppel- oder Einzelscheinwerfer verbaut, je nach nationalen Vorschriften. Einige Käufer haben von vorneherein den Rennsport im Sinn und bestellen deshalb Schalensitze und auf das Nötigste beschränkte Innenausstattung. Die letzten Modelle weisen außerdem in der Karosserie Einlässe für Ansaugluft und Öffnungen zur Abführung der von den Bremsen erhitzten Luft auf.

Sechs Fahrgestelle gehen an die großen italienischen Karosseriewerkstätten, die auf dieser Basis futuristisch designte Showcars bauen. Nuccio Bertone verblüfft schon auf dem Turiner Autosalon 1968 mit dem Carabo. Pininfarina zieht mit dem Roadster P33 nach, Giorgetto Giugiaro zeigt den Iguana. Pininfarina präsentiert 1969 in Paris den 33/2 Coupé Speciale und legt auf der Motorshow in Brüssel 1971 mit dem Cuneo noch einen drauf. Konkurrent Bertone setzt auf Automobilsalon Genf 1976 mit dem Navajo den Schlusspunkt. Sie sind heute zusammen mit einem Tipo 33 Stradale zu bewundern im Alfa Romeo Museo Storico im ehemaligen Werk im Mailänder Vorort Arese (Infos: www.museoalfaromeo.com).

Dass der Alfa Romeo 33 Stradale bis heute nichts von seiner Faszination verloren hat, zeigt auch die Tatsache, dass extrem selten ein Exemplar zum Verkauf angeboten wird. Schätzwert: weit über zehn Millionen Euro. Außerdem unterstreichen Siege bei den wichtigsten Schönheitswettbewerben – zum Beispiel im amerikanischen Pebble Beach – die ungebrochene Strahlkraft des Scaglione-Designs.

**Der Tipo 33 im Rennsport**

Der Rennwagen Tipo 33 hat einen zehn Zentimeter kürzeren Radstand als der Stradale. Die tragende H-Struktur unter der Karosserie wird außerdem aus Peraluman hergestellt, einer ultraleichten Legierung aus Aluminium und Magnesium. Die Leistung des Zweiliter-V8 beträgt zunächst 199 kW (270 PS).

Die Rennabteilung setzt meist auf eine Spider-Karosserie. Sie erhält wegen des markanten Lufteinlasses hinter dem offenen Cockpit den Beinamen Peroscopica. Am 6. März 1967 erlebt der Tipo 33 seine Feuertaufe im Motorsport – Testfahrer Teodoro Zeccoli (Italien) gewinnt ein Bergrennen im belgischen Fléron.

Für die Saison 1968 wird der Rennwagen überarbeitet und in Tipo 33/2 umbenannt. Beim 24-Stunden-Rennen von Daytona/USA gewinnen Nino Vaccarella/Udo Schütz (Italien/Deutschland) die Klasse bis zwei Liter Hubraum, die Teamkollegen sorgen für einen Dreifachsieg – der erste große internationale Erfolg. Der Tipo 33/2 siegt nun regelmäßig in der Zweiliter-Klasse, die Gegner sind unter anderem Ferrari Dino 206, Porsche 906 und Lotus 47. Je nach Streckencharakteristik setzt Autodelta den Tipo T33/2 mit unterschiedlichen Karosserievarianten ein, darunter eine auf höhere Endgeschwindigkeit optimierte Langheck-Version. Versuchsweise wird außerdem ein 2,5-Liter-V8-Motor verwendet.

Sogar Alfa Romeo Deutschland hat zeitweise zwei Exemplare im Bestand. Die Piloten sind der dreimalige Deutsche Rundstreckenmeister Herbert Schultze sowie die beiden Bergrennfahrer Anton „Tony“ Fischhaber und Michel Weber, der beim Bergrennen Faßberg 1969 siegt.

Ab 1970 setzt Autodelta auf den Nachfolger Tipo 33/3, der eine drastisch geänderte technische Basis erhält und mit dem Tipo 33 Stradale nur noch wenig gemeinsam hat. Statt eines H-förmigen Rahmens dient nun eine Monocoque-Struktur als zentrales tragendes Element. Der Hubraum wird auf drei Liter vergrößert. Noch tiefgreifender sind die Veränderungen 1971 zum Tipo 33/TT/3. Er baut auf einem Gitterrohrrahmen aus Stahl auf, im Italienischen Telaio Tubolare (TT) genannt.

So lebt der traditionelle Name weiter, obwohl das Serienauto längst nicht mehr gebaut wird. Auch der Rennwagen, mit dem Alfa Romeo 1975 die Marken-Weltmeisterschaft gewinnt, trägt das Kürzel 33. Die extremste Form ist der Tipo 33/SC/12, mit dem Alfa Romeo 1977 erneut den Weltmeistertitel holt. Erst danach ist die Rennsportkarriere des Tipo 33 endgültig beendet.

Bei Rückfragen wenden Sie sich bitte an:  
Andreas Blecha

Public Relations Manager  
FCA Austria GmbH

Schönbrunner Straße 297 - 307, 1120 Wien

Tel: +43 1 68001 1088

E-Mail: [andreas.blecha@fcagroup.com](mailto:andreas.blecha@fcagroup.com)

Alfa Romeo Presse im Web: [www.alfaromeopress.at](http://www.alfaromeopress.at)

|  |  |
| --- | --- |
| **Karosserie** |  |
| Bauform: | zweisitziges Coupé, H-förmiger Rohrrahmen aus Stahl, |
|  | vorderer und hinterer Hilfsrahmen aus Magnesium, Karosserie aus Aluminium |
| Radstand: | 2.350 mm |
| Länge / Breite / Höhe: | 3.970 / 1.710 / 990 mm |
| Spurweite vorne/hinten: | 1.350 / 1.445 mm |
| Gewicht: | 700 kg |
|  |  |
| **Fahrwerk** |  |
| Radaufhängungen: | ringsum Einzelradaufhängung mit Dreiecksquerlenkern, Schraubenfedern und Stabilisator |
| Bremsen: | ringsum innenbelüftete Scheiben, hinten innenliegend |
| Räder: | vorne 5,25 x 13 Zoll, hinten 6,00 x 13 Zoll Hersteller Campagnolo |
| Antrieb: | Hinterrad |
|  |  |
| **Motor + Antrieb** |  |
| Typ: | V8, 90 Grad Zylinderwinkel, Block und Zylinderkopf aus Leichtmetall, hinter dem Cockpit längs eingebaut (Heck-Mittelmotor) |
| Bohrung x Hub: | 78,0 x 52,4 mm |
| Hubraum: | 1.995 cm3 |
| Verdichtung: | 10,0:1 |
| Ventiltrieb: | zwei obenliegende Nockenwellen pro Bank, Antrieb über Kombination aus Kette und Zahnrädern, zwei hängende Ventile pro Zylinder |
| Gemischaufbereitung: | mechanische Multipoint-Einspritzung (Spica) |
| Leistung: | 169 kW (230 PS) bei 8.800/min-1 |
| Max. Drehmoment: | 214 Nm bei 7.000/min-1 |
| Getriebe: | sechs Vorwärtsgänge, Rückwärtsgang, hinter dem Motor angeflanscht, Hersteller Colotti |
| Höchstgeschwindigkeit: | 260 km/h |
| 0 – 100 km/h: | ca. 5,6 Sekunden |
|  |  |
| **Produktion** |  |
| Zeitraum: | 1967 – 1969 |
| Preis: | 1967: 9.750.00 Lire |
| Stückzahl: | 18 Chassis, davon 11 oder 12 komplettiert |
|  |  |
|  | 5 Chassis als Basis für Showcars verwendet:  P33 Roadster, 1968 und Cuneo, 1971 (Pininfarina)  Carabo, 1968 (Bertone)  33/2 Coupé Speciale, 1969 (Pininfarina)  Iguana, 1969 (Italdesign Giorgetto Giugiaro)  Navajo, 1976 (Bertone) |

**Technische Daten Alfa Romeo Tipo 33 – Serienversion**

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |
| **Karosserie** |  |
| Bauform: | zweisitziger Spider oder Coupé, H-förmiger Rohrrahmen aus Peraluman, vorderer und hinterer Hilfsrahmen aus Magnesium, Karosserie aus Aluminium |
| Radstand: | 2.250 mm |
| Länge / Breite / Höhe: | 33 Periscopica: 3.890 / 1.760 / 1.030 mm |
|  | 33/2 Kurzheck: 3.960 / 1.760 / 990 mm |
|  | 33/2 Langheck: 4.490 / 1.720 / 950 mm |
| Spurweite vorne/hinten: | 1.336 / 1.445 mm |
| Gewicht: | 580 – 780 kg (je nach Karosserievariante) |
|  |  |
| **Fahrwerk** |  |
| Radaufhängungen: | ringsum Einzelradaufhängung mit Dreiecksquerlenkern, Schraubenfedern und Stabilisator |
| Bremsen: | ringsum innenbelüftete Scheiben, hinten innenliegend |
| Räder: | vorne 4,75 x 13 Zoll, hinten 6,00 x 13 Zoll |
| Antrieb: | Hinterrad |
|  |  |
| **Motor + Antrieb** |  |
| Typ: | V8, 90 Grad Zylinderwinkel, Block und Zylinderkopf aus Leichtmetall hinter dem Cockpit längs eingebaut (Heck-Mittelmotor) |
| Bohrung x Hub: | 78,0 x 52,4 mm |
| Hubraum: | 1.995 cm3 |
| Verdichtung: | 11,0:1 |
| Ventiltrieb: | zwei obenliegende Nockenwellen pro Bank, Antrieb über Kombination aus Kette und Zahnrädern, zwei hängende Ventile pro Zylinder |
| Gemischaufbereitung: | mechanische Multipoint-Einspritzung (Lucas) |
| Leistung: | 199 kW (270 PS) bei 9.600/min-1 |
| Getriebe: | sechs Vorwärtsgänge, Rückwärtsgang, hinter dem Motor angeflanscht |
|  |  |
| Höchstgeschwindigkeit: | 260 - 300 km/h (je nach Übersetzung und Karosserievariante) |
|  |  |
| **Produktion** |  |
| Zeitraum: | 1967 – 1969 |
| Stückzahl: | ca. 30 |

**Technische Daten Alfa Romeo Tipo 33 und Tipo 33/2 – Rennversion**