

# CLASSIC DRIVER

## Dieser Alfa Romeo wurde vom hässlichen Entlein zum mehrfachen Milla-Miglia-Veteranen

### Lead

Dieser Alfa Romeo Giulietta Sprint ist gerade von der diesjährigen Mille Miglia zurückgekehrt. Für ihn war die Italien-Rundfahrt kein unbekanntes Terrain, hat er doch bereits 1955 an ihr teilgenommen. Jetzt ist dieses Stück Automobilgeschichte dank Kessel bereit für neue Abenteuer!



Nach Ende des Zweiten Weltkriegs spielte die Automobilindustrie bei der Wiederbelebung der italienischen Wirtschaft eine wichtige Rolle. Schon in der Vorkriegszeit aktive Autobauer wollten aus dem neu entfachten Wunsch, die nahe und fernere Welt mit dem Auto zu erkunden, Kapital schlagen. Im Jahr 1954 arbeitete Alfa Romeo an einem Projekt mit Codenamen „Tipo 750“, aus dem später die Giulietta hervorging. Bizarerweise wurde das Projekt durch eine Art öffentlichem „Crowdfunding“ finanziert und mit einer nationalen Lotterie verbunden, bei der ein Exemplar des späteren Modells als Hauptpreis ausgelobt wurde.



Die Idee für die Giulietta entstand aus dem Wunsch, die Zukunft der Mailänder Traditionsmarke mit ihrem Erbe und ihrer Tradition, insbesondere im Motorsport, zu verbinden. Die Giulietta erwies sich als ein fantastisches Straßenauto, und viele Privatfahrer machten die Modellreihe zu einer festen Größe in Alfa Romeos reichhaltigem Angebot an

leistungsfähigen Straßen- und Rennwagen. Dabei hatte der von Giuseppe Scarnati entworfene Prototyp des Tipo 750 zunächst den unruhlichen Spitznamen „brutto anatroccolo“ oder „hässliches Entlein“ erhalten – kaum zu glauben, wenn man bedenkt, wie wunderschön die Alfa Romeo dieser Ära waren, ganz zu schweigen von der Giulietta! Die Zagato und Touring bereits mit verschiedenen anderen Projekten im Alfa-Auftrag beschäftigt waren, bat Giulietta-Projektleiter Rudolf Hruska für das finale Design Mario Boano von Ghia und Franco Scaglione von Bertone um Hilfe. Auch Giovanni Michelotti wurde als Berater hinzugezogen, während ein noch sehr junger Giorgetto Giugiaro mit Veredelungsarbeiten betraut wurde, die dann hauptsächlich Boano ausgeführt.



Nach zahllosen Korrekturen und Verfeinerungen enthüllte Alfa Romeo im März 1954 auf dem Turiner Salon erstmals einen Vorserienprototypen. Anders als geplant zunächst das 2+2-sitzige Coupé Sprint. Während das Design der Giulietta die Massen anlockte – das Standpersonal sammelte schon 3000 Bestellungen – waren viele gespannt, was sich unter der einnehmenden Karosserie verbarg. Alfa Romeo entschied sich für einen 1,3-Liter-Motor, der mit 80 PS und großer Drehfreude wie die Faust aufs Auge zu einem Auto passte, das schon bald durch seine Agilität und hervorragende Straßenlage beeindruckte. Keine Frage: Alfa Romeo hatte mit seinem neuesten Modell einen Volltreffer gelandet: 1954 kam die Limousine auf den Markt, ein Jahr später folgte der atemberaubende Spider. Die Verkaufszahlen waren ebenfalls beeindruckend: Nach nur zwölf gebauten Exemplaren im Jahr 1954 stiegen sie für 1955 auf 1.415 und für 1956 auf 1.855 Einheiten. Insgesamt entstanden von allen Varianten (Sprint, Sprint Veloce, Sprint Speciale, SZ und SZ Code Tronca) rund 28.600 Fahrzeuge, von denen jedes einzelne die wahre Essenz eines italienischen Automobils verkörperte. Ein fantastisches Alltagsauto für alle, die Charakter und Leistung gleichermaßen schätzten.



Einer dieser glücklichen Kunden war Agostino Di Stefano, ein wohlhabender Mann aus Mailand, der sich in genau diese hier gezeigte Giulietta Sprint verliebte, als er sie 1955 zum ersten Mal sah. Das in einem herrlichen Rot lackierte Exemplar war laut Fahrgestellnummer 00996 noch ein Vorserienmodell, was dem Auto noch mehr historische Bedeutung und Exklusivität verleiht. Di Stefano wuchs inmitten von Autos auf und entwickelte schnell eine echte Leidenschaft fürs Autofahren, wobei für ihn der Bugatti seines Großvaters den ultimativen Traumwagen verkörperte. Obwohl er nie die Chance bekam, den Bugatti in einem Rennen zu fahren, sollte ihm dieser Alfa Romeo bei einem der härtesten Langstreckenrennen der Welt gute Dienste leisten: der Mille Miglia. Di Stefano war zwischen 1948 und 1953 bereits sechs Mal bei der Mille gestartet, bis 1951 durchgehend auf einem Alfa 6C2500, 1952 auf einem Alfa 1900 und 1953 auf einem Porsche 356. 1954 plante er einen Start mit einer Lancia Aurelia, erschien aber nicht am Start. So kam er erst 1955 zu seinem siebten Start, diesmal auf der Giulietta Sprint mit Startnummer 233. Nach 1.624 Kilometern und fünfzehneinhalb Stunden überquerte er die Ziellinie in Brescia als 130. in der Gesamtwertung und 13. in der GT-Klasse bis 1,3 Liter. Ein beachtliches Ergebnis, vor allem wenn man bedenkt, wie viele Unfälle, Missgeschicke und Pannen bei der Mille Miglia passierten.



Nach diesem für ihn letzten Mille-Miglia-Abenteuer endete die Zeit von Di Stefano mit der Giulietta aber auch schon – erst 2016 tauchte sie in einer verfallenen Scheune wieder auf. Es folgte eine langwierige, über drei Jahre dauernde Restaurierung, um die schöne Italienerin in ihren heutigen fabelhaften Zustand zu versetzen. Jedes Karosserieblech, jede Sicke, jede Karosserielinie und jeder Chromakzent wurde akribisch restauriert und in einen Zustand versetzt, der wohl besser ist als der, in dem der Wagen damals das Montagewerk von Bertone verlassen hat. Mit hellblau gestreiften Sitzen, die vor italienischem Charme nur so strotzen, ist das Interieur ein wahres Meisterwerk. Der Verkäufer [Loris Kessel Auto](#) ist gerade mit diesem Auto von der Mille Miglia 2024 zurückgekehrt, wo der Alfa die strapaziöse Strecke zur großen Freude seiner Besatzung mit Bravour gemeistert hat. Um nun bereit zu sein für das nächste Abenteuer!

Fotos: @kessel\_ch

[AUTO ANSEHEN](#)

**Galerie**



































**Source URL:** <https://www.classicdriver.com/de/article/sponsored-content/dieser-alfa-romeo-wurde-vom-hasslichen-entlein-zum-mehrfachen-milla-miglia>  
© Classic Driver. All rights reserved.