

CLASSIC DRIVER

Was passiert, wenn das schönste Auto kompromisslos in den Rennmodus wechselt

Lead

Anerkannt als die wohl schönste Vermählung von reinrassigem Racer und überragendem Autodesign, meisterte diese Ausnahmereiherung seinerzeit die schwersten Rennen und begeisterte mit seiner Formensprache. Ecco: Der Alfa Romeo Tipo 33/2 Daytona von Schaltkulisse.



Von Zeit zu Zeit tauchen Autos auf, welche die Grenzen ihrer ursprünglichen Bestimmung sprengen. Der Alfa Romeo Tipo 33 ist ein beredtes Beispiel für dieses Phänomen: Er entstand aus dem unablässigen Bemühen, die anspruchsvollsten Wettbewerbe des Motorsports zu dominieren, zugleich berührte er über Jahrzehnte hinweg zutiefst die Herzen der Concours-Juroren und aller, die Preise vergeben. Zwar sind all Tipo 33 auf ihre Art außergewöhnlich, doch dieses spezielle Exemplar bei dem immer wieder beeindruckenden Team von Schaltkulisse fährt allen voraus, denn es ist das erfolgreichste der Markengeschichte: Dieser Tipo 33 verbuchte Klassensiege in 1968 bei der Targa Florio, dem 1000km Rennen Nürburgring und den 24 Stunden von Le Mans. Fast könnte man von der Heiligen Dreifaltigkeit des Motorsports sprechen.



Obwohl das Fahrzeug ab 1965 entwickelt worden ist, erforderte das erste Jahr im Motorsport eine Reihe von Veränderungen für das 1968er Modell – wie dieses –, das als Tipo 33/2 Berühmtheit erlangen würde. Nach intensiver Entwicklungsarbeit sollte das Auto eine verbesserte Straßenlage besitzen, modifizierte Aerodynamik und eine bisher nicht bekannte mechanische Beständigkeit und Verlässlichkeit bieten – ein Optimum an Engineering für diesen Tipo. Aus weiteren Testfahrten in Mugello entstand eine neue Coupé-Karosserie, wobei man das ursprüngliche „H“-Layout des Chassis der ersten Versuchsfahrzeuge beibehielt. Zwei Varianten mit langem und kurzem Heck wurden entwickelt: Der Longtail wurde öfters als „Le Mans“ bezeichnet, der kürzere als „Daytona“, wiewohl beide Karosserien als austauschbar konzipiert wurden.

Diese intensiven und ausführlichen Versuche eröffneten Alfa Romeo aber auch tiefes Wissen über dieses Auto und resultierten dadurch in einer ausgewogeneren und wettkampfsfähigeren Version des Tipo 33 – der Rennwagen, der in der Saison 1969 Porsche das Leben besonders schwer machen sollte. Als Rennteam hatte Autodelta eine ganze Flotte von Tipo 33 zur Wahl sowie eine beeindruckende Schar an Fahrern. Alle Augen ruhten auf Le Mans, wo sechs „Daytona“ mit der Kurzheck-Konfiguration an den Start gingen, wobei vier aus dem Stall von Autodelta stammten. Dieses Auto, das Sie hier sehen, Chassis 017, wurde dem erfolgsverwöhnten Duo Galli & Giunti übergeben, die sich zwar einen erbitterten Wettkampf mit Elford im Porsche 907 lieferten, aber denen es dennoch gelang, einen der größten Triumphe für den T33/2 zu verbuchen, abgesehen davon, dass sie bei der Targa Florio Gesamtzweite und Klassenerste wurden. Nur zwei Wochen später starteten Galli und Giunti auf dem Nürburgring und beendeten das

Rennen als fünfte sowie mit einem weiteren Klassensieg in der Klasse unter 2,0 Liter. Damit hatte dieses Auto drei der bedeutendsten Motorsporttrophäen errungen.



Seit diesen glorreichen Zeiten wurde der Rennwagen natürlich nach höchstem Standard gepflegt und befand sich unter der Obhut des berühmten französischen Sammlers Antoine Raffaelli. Der Tipo 33/2 konnte 35 Jahre lang im Musée de l'Automobile in Mougins bewundert werden. Danach kam das Auto in die Hände von Greg Whitten, der eine umfassende zweijährige Restaurierung in Angriff nahm, seit über zehn Jahren befindet es sich beim aktuellen Eigner. Von allen gefertigten Alfa Romeo T33/2 „Daytona“ ist es Chassis 017, das beanspruchen darf, das wichtigste und wirklich überragende Exemplar in der Historie der Variante zu sein. Selten genug findet man einen Rennwagen, der so überaus erfolgreich und zugleich so formvollendet schön ist!

[AUTO ANSEHEN](#)

Galerie

