

CLASSIC DRIVER

Schnell! Diese beiden Alfa Romeo 75 gewinnen rasant an Wert

Lead

Als lustbetonte Fahrmachine und eines der letzten unabhängigen Autos aus Arese, erlebt der Alfa Romeo 75 ein globales Revival und wird von Alfisti heiß begehrt. Beim Schweizer Händler Andreas Wüest stehen zwei aufregende Alfa 75: ein extrem seltener Turbo und der 2,5-Liter-V6 „Quadrifoglio“.



Seit Joni Mitchell in ihrem Song „Big Yellow Taxi“ beklagte, dass sie – frei übersetzt – „das Paradies zugepflastert und darauf einen Parkplatz gebaut haben“, mag es zunächst widersinnig wirken, dass eine andere Textzeile aus dem Lied – „you don't know what you've got 'til it's gone“ – jeden berührt, der ein Auto vermisst, dass nicht länger ihnen gehört.

So erging es mir mit meinem frühen Alfa Romeo 75, dessen wunderbare Qualitäten ich den wenigen Monaten, in denen er mir gehörte, nicht zu schätzen wusste. Wahrscheinlich, weil er damals 1999 „nur ein altes Auto“ war und hier im kalten und kaltblütigen Großbritannien einen dermaßen niedrigen Wiederverkaufswert besaß, dass er mich faktisch nichts kostete. Er wurde mir von einem Vorbesitzer überlassen, der einfach keine Lust auf eine Verkaufsanzeige hatte.



Ich meinerseits habe ebenfalls das Auto an einen Freund verschenkt. Dessen vierjähriger Sohn setzte allerdings kurz danach den Alfa in Brand, nachdem er verborgen in der üppigen Rückbankpolsterung ein verloren geglaubtes altes Bic-Feuerzeug entdeckte. Das Kind blieb zum Glück unverletzt, aber dieser Alfa versank in einem Berg aus geschmolzenem Kunststoff und Feuerwehrschaum.

Ein Blick auf Rémi Dargens bewegende Fotos dieses seltenen Paares – höchst außergewöhnlicher 75 von 1986, die aktuell von dem [Schweizer Händler Andreas Wüest](#) angeboten werden, ließ diese Erinnerungen wieder auf einen Schlag lebendig werden.



Diese heikle, typisch italienische Anordnung der Pedale, ein Lenkrad, das immer ein bisschen zu weit entfernt schien, Fensterschalter, die kurioserweise im Dachhimmel platziert waren und eine Handbremse in Jochform, mit der man lieber den Abflugwinkel einer Boeing 747 kontrollierte, als dass man ihr beim Anfahren am Berg vertraut hätte – das alles ist so vertraut. Aber noch vertrauter war mir die feine Ausgewogenheit des Autos, das grandiose Handling und dieser Motor, der nach Umdrehungen gierte.

Mein 75 war ein heißes 2,0-Liter-Modell, aber die beiden Exemplare von Wüest sind weit interessanter: [Bei dem einen handelt es sich um den extrem seltenen Turbo](#), der andere ist [ein 2,5-Liter-V6 „Quadrifoglio“](#).



Dass beide in der Farbe Bianco Argento konfiguriert sind, ist ein ziemlicher Zufall, aber wohl noch zufälliger ist, dass beide etwa zur selben Zeit in den Bestand von Andreas Wüest kamen.

„Sie habe beide durch Alex Bianco, meinen besten Freund aus der Schulzeit erworben“, erklärt Wüest. „Er besitzt eine Garage mit Namen Autobianco, die auf Alfa Romeo spezialisiert und ganz in der Nähe meines Showroom ist. Alex weiß, dass ich ein Faible für die 75-Modelle habe, weil mein erstes Track-Auto auf einem basierte – und er hat es für mich gebaut.“





Alfa Romeo-Puristen schätzen den 75 nicht nur als Fahrmachine mit Suchtpotenzial, sondern weil es auch das allerletzte Modell war, das von der Marke entwickelt und vorgestellt wurde, ehe sie 1986 unters Dach von Fiat schlüpfte.

Beide Autos entstammen diesem schicksalhaften Jahr. Da ist zunächst der 1,8-Liter-Turbo, der gut 152 PS bei 5.800 Umdrehungen pro Minute leistet. Er ist schon allein deswegen bemerkenswert, weil seine beiden Langzeit-Vorbesitzer nur 75.000 Kilometer mit ihm gefahren sind. Nicht nur sind seine korrosionsgeschützte Karosserie und der Unterboden in einwandfreiem Zustand, aber in ebenso ungewöhnlicher Weise auch das Interieur.



Wie Wüest weiß, haben weniger gepflegte 75 Turbo oft ein „verhunztes“ Armaturenbrett, weil nachträglich noch weitere Anzeigen eingebaut wurden. Weil Originalteile längst nicht mehr erhältlich sind, können die Tafeln auch nicht mehr in den Originalzustand versetzt werden. Und was noch überraschender ist: Dieser Turbo wurde neu an den Erstbesitzer ausgeliefert, der sich nur wenige Kilometer entfernt von Wüests Unternehmen befindet.

Der V6 ist ebenfalls ein seltenes Exemplar, ein nach europäischer Spezifikation konfigurierter 2,5 V6 Quadrifoglio von dem nur 2.800 Stück hergestellt wurden. In diesem Fall wurde das Auto allerdings von einem Karosseriespezialisten erworben, der, wie Wüest erzählt, „unglaublich viel Zeit und Kosten investiert hat“, um es in seine Einzelteile zu zerlegen, ehe es von Grund auf wiederaufgebaut wurde. Heute steht es innen wie außen beinahe fabrikneu wieder da.



Obwohl der V6 nicht so rasant ist, wie der aufgedrehte 75 Turbo, ist er doch offensichtlich Wüests Favorit. „Er verhält sich mehr wie ein Hochleistungs-Grand Tourer, ist aber dank seines Saugmotors und seines geringen Gewichts von rund 1.250 Kilo wirklich wunderbar zu fahren“, sagt er. „Der V6 hat außerdem ein kürzeres Übersetzungsverhältnis als der spätere 3,0-Liter und er besitzt außerdem nicht dessen Katalysator. Aber was ich besonders liebe, ist der Sound – absolut phänomenal im oberen Drehzahlbereich.“



Wie man auf den Fotos sieht, wurden beide Fahrzeuge mit den wesentlichen Ronal „A1“-Straßenrädern ausgestattet und sie strahlen diese Präsenz aus, die einfach zum Einsteigen und Losfahren verlockt. Wüest gibt den Preis für die Turboversion mit 28.500 Schweizer Franken an, der V6 kostet 26.000 Schweizer Franken. Und für alle echten Alfaholiker, die vielleicht beide für die unterschiedlichsten Situationen brauchen, könnte Andreas Wüest vielleicht sogar über einen Mengenrabatt nachdenken...

Fotos: Rémi Dargenen © 2021

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/sponsored-content/schnell-diese-beiden-alfa-romeo-75-gewinnen-rasant-wert>
© Classic Driver. All rights reserved.