

CLASSIC DRIVER

Was für ein Verlust, dass Alfa Romeos Diva Concept nie Realität werden durfte

Lead

Von den betörenden Concept Cars, die nie den Weg in die Produktion nehmen durften, zählt Alfa Romeos vergessene Diva zu jenen, die man unbedingt selbst besitzen will. Zumal sich dieses leichte Mittelmotorcoupé vor der Bellezza assoluta verbeugt: dem Tipo 33 Stradale.

Erinnern Sie sich, als Sie das erste Mal den Alfa Romeo Tipo 33 Stradale erblickten? Seine Schönheit schlug sofort in den Bann und verscheuchte alle Gedanken an die schöne Wirklichkeit. Jedes Mal, wenn wir ein Bild dieser sinnlichen, scharlachroten Sensation auf unserem Instagram-Kanal posteten, waren wir von der Begeisterung unserer Follower überwältigt. Wir sind uns alle einig, dass Franco Scaglione mit diesem Auto ein Meisterwerk gelungen ist.



Wir verstehen selbstverständlich, dass gewisse historische Objekte von einem solchen geradezu heiligmäßigen Nimbus umgeben sind, dass man sie unangetastet lassen sollte – man soll schlafende Hunde nicht wecken und so weiter. Aber man wundert sich schon, weshalb Alfa Romeo seiner leidenschaftlich ergebenen Gemeinde nie ein Auto beschert hat, dass an den gestalterischen und konzeptuellen Geist des fabelhaften Tipo 33 Stradale heranreicht. Was nicht heißen soll, dass das Unternehmen nicht mit diesem Projekt herumgespielt hat. Dürfen wir vorstellen: der Alfa Romeo Diva – ein mit einem Augenzwinkern getauftes Konzeptfahrzeug, das seine Schöpfer als „rollendes Labor“ bezeichneten und nie in Serie produzieren wollten. Wie kann man nur!

Diese Diva entstand aus der Zusammenarbeit von Alfa Romeos Centro Stile, Fiats hoch angesehenem Zentrum für Forschung und Entwicklung, und Franco Sbarros berühmter Schule für Autodesign Espera in Frankreich. Unter Sbarros Führung lernen junge neugierige Menschen zunächst die Grundlagen des Autodesigns, ehe sie ermutigt werden, ihren wildesten Fantasien freien Lauf zu lassen und ihr Traumauto zu bauen. Festzustellen, dass einige durchgeknallte Schöpfungen in der Talentschmiede von Espera Sbarro entstanden sind, wäre eine kolossale Untertreibung.



Aber die Diva ist nicht verrückt und schräg. Dieses Concept Car ist atemberaubend schön und entspricht genau unseren Vorstellungen einer zeitgemäßen Interpretation des Tipo 33. Diese versammelte und fokussierte Erscheinung, diese kleinen aber mit Blick auf Volumina entworfenen Proportionen – das Konzept ist tatsächlich kürzer als ein Fiat Punto – und Butterfly-Türen, deren Fenster sich ins Dach einklappen. Beschrieben als „Formel 1-Anmutung“, erscheint der nahezu bildhauerisch modellierte doppelstöckige Frontdiffusor wie die Nase des von Boano gestalteten 750 Competizione von 1955. Mal abgesehen von den nicht mehr zeitgemäßen Rädern, den kuriosen Rückspiegeln an der A-Säule und einem leider misslungenen Interieur, hat dieses Design unserer Meinung nichts von seiner Aktualität eingebüßt. So hatten wir uns eigentlich den 4C erhofft.

Dass dieses Auto bei seiner Premiere auf dem Genfer Autosalon 2006 nicht mehr positive Resonanz bewirkt hat, bleibt ein Rätsel. Vielleicht lag es daran, dass Besucher in dem Jahr bereits eine ungewöhnlich hohe Zahl an Concept Cars goutieren musste oder, dass die Diva so miserabel zusammengeschraubt worden war, dass man dabei die Schönheit dieses Entwurfs übersah. Und tatsächlich wurde das Fahrzeug für seinen großen und verdienten Auftritt bei der Villa d'Este wenige Wochen später – wo es sogar den frisch enthüllten 8C Spider in den Schatten stellte – komplett auseinandergenommen und wieder neu aufgebaut.



Hier handelt es sich nicht um einen Fall von leerem Show-Getöse. Denn die Diva diente wirklich als Versuchsfahrzeug für viele technologische Innovationen und kosteneffiziente Produktionsmethoden, die für uns heute eine Selbstverständlichkeit darstellen. Unter den hinreißend kurvigen Formensprache der Karosserie verbirgt sich das mit Karbonfaser verstärkte Chassis des 159, elektronisch einstellbares Fahrwerk und Bremssystem und ein „Busso“-V6 mit 3,6 Liter Hubraum. Dank einem schlaue entwickelten neuen Auspuffsystem und einem Sechsgang-Halbakomatik-Selespeed-Getriebe leistete der V6 290 PS und schaffte den Sprint von 0 auf 100 Stundenkilometer in fünf Sekunden.

Aber genau hier lauerte das Problem. Trotz seiner Stärke genügte der „Busso“-Motor nicht den Anforderungen moderner Homologationsstandards und war zugleich zu schwer, um dem Leistungsanspruch der Diva zu genügen. Das Ingenieursteam hatte zwar ein Leergewicht von 900 Kilo im Visier, aber in Wirklichkeit wog das Konzept eher 1.000 – 1.100 Kilogramm. Etwas behäbiger als der federleichte Tipo 33 Stradale, der gerade einmal 700 Kilo auf die Waage brachte.



Wie das Schicksal von gut 80 Prozent aller Konzeptfahrzeuge erging es auch dem Alfa Romeo Diva – ein grandioses Beispiel für was hätte sein können. Vor allem jetzt, wo die Produktion des 4C beendet wurde und der Mutterkonzern FCA gerade die nächste Sportwagenengeneration zu der eventuell ein zweitüriger GTA und ein Nachfolger des 8C Competizione gezählt hätten, ebenfalls nicht mehr verfolgt. Letztlich ist die Diva für uns eine gelungene Hommage an eines der unwiderstehlichsten Autos überhaupt. Aber wenn die Alfisti aus aller Welt dem fantastischen Museo Storico Alfa Romeo in Mailand einen Besuch abstatten, haben sie die Herzklopfen erzeugende Gelegenheit, beide Schönheiten Seite an Seite zu bewundern.

Fotos: Kevin Van Campenhout © 2020

Galerie

