



Interieur: Man beachte den Haltegriff vorne am Beifahrersitz.



Der V6-Motor leistet im S.Z. 210 PS.



Hinter der Heckklappe schiebt ein Notrad Wache

FORTSETZUNG VON SEITE 21

und Posaunen.

Das Thema dieses Polarisators ist heutzutage weniger die Leistung, sondern, dass er sich – eben anders als ältere Semester – völlig problemlos im Alltag bewegen lässt. Und das unter allen Umständen, im Stop-and-Go, oder beim Heizen. Das war vor seiner Zeit nicht immer so. Man musste, den Vergasern sei's geklagt, Kompromisse eingehen, nach einer lustvollen Passpartie die Benzinzufuhr mit unlogischen Gasstößen am Leben erhalten, und so ersoffen die Hochleistungsmotoren dann gelegentlich im Stau.

DEN KLAUSEN HINAUF Der Pass ruft von der Glarnerseite her, faktisch eine dreiteilige Angelegenheit, zuerst der steile Anstieg mit wenigen Serpentinaugen im schattigen Wald, dann das offene Geläuf im Urnerboden mit langen Geraden, schliesslich der finale Aufstieg auf kaum 2000 Meter hinauf, schön übersichtlich. Eine Aufgabe, welche der S.Z. locker und stressfrei hinter sich bringt, sein wahres Gesicht kann der letzte Alfa-Hecktriebler vor dem 8C angesichts der vielen Rad-

fahrer und Autowanderer nur zu ganz früher Stunde oder auf einer abgesperrten Piste zeigen. Dann aber extrem; einen gierigeren Einlenker hat es lange nicht gegeben, sieht man vom 1999 **erstmalig in Detroit** vorgestellten Honda S2000 einmal ab.

Mit dem viel potenteren Alfa Romeo 8C gelang es den Italienern innert 18 Jahren, das spannende Thema neu aufzunehmen, sofern man es wagt, die ESP-Funktion zu löschen. Was aber wie eine Tretmine wirken kann, denn sehr weit hinaus vermag der moderne Alfa Fliehkräfte aufzubauen, ohne zu schmieren. Mit dem S.Z. gelingen ansatzlose Drifts wesentlich einfacher, mit dem 8C muss man üben, damit etwas Gescheites daraus wird.

Eingespant in schön modellierte Schalensitze – der Beifahrer kann sich vorne an der Schenkelaufgabe am integrierten Haltegriff festkrallen – kehrt der S.Z. sein wahres Gesicht heraus, über-tüncht beim freudigen Schaffen den alfa-typisch riesigen Wendekreis und die froshähnliche Sitzposition. Marginalien in Vergleich zu dem, was der Zagato dem filterlos rauchenden Autofahrer bieten kann. Schön, dass das Fahrwerk bei Un-

ebenheiten sauber federt, dass die Fünfgang-Schaltung präzise funktioniert, das Gesamtkunstwerk auch nach 20 Jahren keine unpassenden Nebengeräusche von sich gibt, und die Sicht nach allen Seiten panoramaartige Ausblicke bietet.

TRÄUME Zu Zweit eine unterhaltsame Fahrt über die berühmten Tour-de-France-Pässe nach St.Tropez: Eine weiterhin denkbare Vorstellung im S.Z. Das Gepäck bleibt hinter den Sitzen mit schönen Lederriemen festgezurrt. Hinter der unscheinbaren Heckklappe schiebt ein Notrad Wache, für mehr Platz ist dort nicht. Historisch sei zu erwähnen, dass es nach dem S.Z., dem etwas über 1000 mal gebauten Verloteten, noch eine offene R.Z.-Version gab (Roadster Zagato). Stylistisch eine sogar krassere Entgleisung, nach weniger als 300 Exemplaren eingestellt, obwohl es das Cabrio in drei verschiedenen Farben gab (S.Z.: nur in Rot mit grauem Dach).

Wir verstehen den S.Z. heute als hoffnungsvollen Ausblick auf kommenden Alfa Romeo, wo man dank dem Zusammenschluss mit Chrysler wieder Zugang zur Heckantriebstechnik bekommen hat.



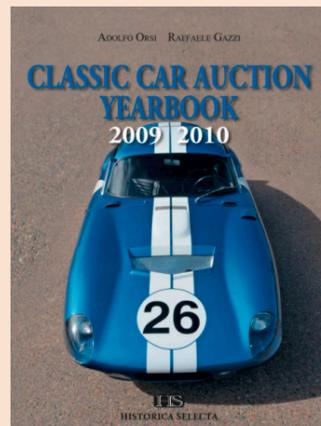
Giert freudig nach Kurven.

NEWS

Die Traumpreise der Traumautos

TAXIERUNG

Es ist die Gretchen-Frage beim Erwerb klassischer Automobile: Was ist dieses Exemplar wert? Legionen von Experten wissen darauf eine Antwort – aber nicht immer die gleiche. Das vor-



liegende, englisch verfasste «Classic Car Auction Yearbook», welches als die weltweit absolute Auktionsbibel definiert werden kann, nähert sich dem Thema praxisbezogen: Hier sind alle Autos, die vom 1. August 2009 bis zum 31. Juli 2010 bei Auktionen zugeschlagen wurden, akribisch aufgelistet. Weltweit waren es 3972 Fahrzeuge, verteilt auf 286 Marken.

Schon seit 1995 zeichnen Adolfo Orsi (seine Familie war einst Inhaberin der Maserati-Werke) und Raffaele Gazzi für die Herausgabe dieses einzigartigen Gesamtwerkes verantwortlich (früher erschien es als Bolaffi Catalogue). Die jüngste Ausgabe ist nun im eigenen Verlag Historica Selecta herausgekommen, wobei der Credit Suisse als Sponsor in Erscheinung tritt. Von jedem angebotenen und dann meistens auch verkauften Fahrzeug sind Jahrgang, genaue Typenbezeichnung, Chassisnummer, Schätzpreis, zugeschlagener Preis (Hammer price) in US-Dollar, englischen Pfund und Euro, dazu Datum des Zuschlages sowie Ort und Name des Auktionshauses aufgelistet. Im Anhang sind seit 1993 auch je die 20 Wagen aufgeführt, welche Jahr für Jahr die höchsten Preise erzielt haben. Angereichert wird das Gesamtwerk auch mit zahlreichen Statistiken und graphischen Darstellungen, wobei auch ein markenspezifischer Überblick auf die Preisentwicklung geboten wird. Wer sich laufend vom Wert historischer Wagen ein Bild machen will, muss dieses Werk also im Regal stehen haben. **ci**

Adolfo Orsi/Raffaele Gazzi: Classic Car Auction Yearbook 2009/2010. Verlag Historica Selecta, 41012 Gargallo (MO), info@historicaselecta.it. Hardcover, 31 x 24 cm, 320 S., 850 Abb., ISBN 978-88-96232-02-6; Euro 39.90. In der Schweiz zu bestellen bei Bruno Mazzotti, Paradiesrain 26, 4123 Allschwil/BL, Tel. 061-481 38 30.

Für Avantgardisten



GUERLAIN HOMME Wenn sich Pininfarina und Guerlain zusammentun, entsteht Ästhetik pur. Dynamik zeigt der Flakon aus Glas, es handelt sich um eine Stilisierung der wohl innovativsten Linienführung der Autodesign-Geschichte, selbstverständlich versehen mit dem Pininfarina-Logo. Die Farbe? Ein sattes Rot! Wie das duftet? Guerlain Homme, Eau de Parfum Intense startet mit einer Komposition aus Rum, Pfefferminze und Limette. Mit floralen Akzenten kommt die Kreation auf Touren, um begleitet von Patschuli, Zeder und Vetiver Tempo zu halten. Guerlain Home Eau de Parfum Intense Collector Pininfarina kommt Anfang März im 30 ml Vaporisateur in den Handel. **KA**