

OldtimerPraxis

D4018

nur 3 DM

Technik · Tipps · Termine

7 Juli 1999

DM 3,-



VF VERLAGS
GESELLSCHAFT



Mercedes 190: Es muss nicht immer S-Klasse sein – meint der Mann, der die kleinste Heckflosse mit größtem Aufwand sanierte

Benelli Sei: Ein bekennender Italo-Fan und der Sechs-Appeal – das Plädoyer für ein wirklich außergewöhnliches Motorrad



In erster Hand!

**DKW 1000 Sp
Coupé**

Klein und fein

Dürkopp MD 150

Der Acker-Alfa

**Alfa Romeo
Matta**



Elegance à la française

Peugeot 404 Cabrio

Werkzeug im Praxis-Test
Farbe und Rost entfernen – was taugen
Vorsatzwerkzeuge für Flex
und Bohrmaschine?

Einfach irre



Alfa Romeo Matta – warum nicht mal ein klassisches Offroad-Mobil?

Wind in den Haaren, unter der Haube ein sonor tönender Doppelnockenwellen-Motor, auf dem Kühler prangt das Alfa-Schild – klingt nach Spider, vielleicht Giulietta? Knapp vorbei! Vor rund fünfzig Jahren baute Alfa Romeo ein Auto, das so gar nicht zum sportlichen Image des Herstellers passte – und dennoch die Mille gewann.

Fuoristrada – das Wort klingt nach flimmern-der Hitze über steinigen Holperstrecken, gesäumt von aromatischen Thymianbüschen und leise raschelnden Olivenbäumen. *Fuoristrada* – da treibt der alte Bauer sein mit Weinkörben behängtes Maultier zum Markt. *Fuoristrada* – welch ein poetisches Wort, wo unserer Sprache höchstens „Gelände“ einfällt oder neudeutsch „Offroad“. Die *fuoristrada* ist die Heimat des Alfa Matta.

Nein, er ist kein Jeep. Wenngleich die Markenbezeichnung inzwischen auf alle Geländeautos angewendet werden darf, sollten wir hier die Begriffe sortieren: Im Jahre 1945 wimmelte es

auf Europas Straßen von olivgrünen Jeeps, den echten Willys, die 1941 das Licht einer ungemütlichen Welt erblickt hatten. Nach der Beilegung der Feindseligkeiten 1945 sickerte dieses oder jenes Exemplar in zivile Hände und wusste durch landwirtschaftliche Vielseitigkeit zu beeindrucken. Drei Jahre später bekam der Willys Gesellschaft: den Land Rover.

Auch in Italien wusste man den Willys zu schätzen. Weil aber das Militär untern im Ausland einkaufte, wurde 1951 ein Wettbewerb für ein Allradfahrzeug militärischen Zuschnitts ausgeschrieben. Nur zwei Beiträge wurden eingereicht, von Fiat und Alfa Romeo, beide unter der Bezeichnung A.R. 51 (was *autovettura da ricognizione* – Aufklärungsfahrzeug – bedeutet, die Zahl benennt das Jahr der Präsentation). Und obwohl Guido Moroni, einer der Alfa-Obersten, am 5. Oktober 1951 mit einem Vorseerienexemplar die Stufen zur Kathedrale von Assisi hochfuhr, erhielt der Fiat den Zuschlag – der war nämlich billiger und leichter. Unter der Bezeichnung Campagnola tut er bis heute seinen Dienst beim Barras.

Für den Alfa endete die Produktion 1954 nach 2050 Exemplaren – von denen fünfzig Stück in

der zivilen Konfiguration mit Zapfwelle über die Äcker polterten – weswegen er heute eine echte Rarität ist. Er bekam den Kosenamen *Matta* – der Irre – was dem Vernehmen nach nicht auf den Geisteszustand der Insassen verweist, sondern auf den irren Spaß, den er bietet. Wir fanden einen Winkel, in dem sich gleich eine ganze Horde Mattas eingeknistet hat.

Otto Bussinger ist leidenschaftlicher Schrauber. Vor zehn Jahren bereits besaß er einen Alfa Matta, der dann wieder abwanderte. Sein Interesse erwachte neu, als er auf ein inzwischen perfekt restauriertes Exemplar stieß, im beigen Originalzustand der doppelt raren zivilen Ausgabe, die AR 52 heißt. Und dann ging es Schlag auf Schlag: „Wie es der Zufall will, rief mich kurz darauf ein Bekannter an, er habe in einer Münchner Tiefgarage einen italienischen Jeep gefunden, ob ich Interesse hätte. Hat er die Alfa-Niere auf dem Kühler, wollte ich wissen, sonst ist es nämlich ein Campagnola und weniger interessant.“ Er hatte.

Zum Restaurieren braucht man Teile. Vom *Centro di Documentazione Storica Alfa Romeo*, wo man inzwischen auch die mobile Tradition entdeckt hat, erhielt Bussinger die Re-



produktion eines Werkstatthandbuches, von dem *Registro Italiano Alfa Romeo* (das zirka 30 Exemplare notiert hat) die Adresse eines Teilehändlers in Treviso. Dort bekam er nicht nur das Gewünschte, sondern auch einen heißen Tip über einen Offroad-Narren in Madonna di Campiglio, der etwas anzubieten hätte.

Wenn schon, denn schon. Bussinger besuchte den Herrn und fand zwei fahrbare, aber arg geschundene Matta vor, die von ihrem 4x4-begeisterten Besitzer mit Schalensitzen und Überrollbügeln für allerlei Schlamm Schlachten aufgerüstet worden waren. Bussinger lud sie auf – und da der Deutsche, der *tedesco*, solches Interesse hatte, bekam er auch gleich noch die Information, dass der Bauer um die Ecke noch irgendwo ein Exemplar rumstehen hatte. „Irgendwo“ war in diesem Fall ein waldiges Feuchtgebiet, das den Matta in einer rostblühenden Pracht konserviert hatte, die man sonst von Tiefseefotos der Titanic kennt.

Die Arbeit konnte beginnen. Das freigelegte Chassis zeigt die supereinfache Konstruktion des Leiterrahmens und ausgefeilte Technik-Details: das Kardansystem mit nicht weniger als zehn Kreuzgelenken, die aufwändige Vorderachse an Drehstäben, das Gehäuse der auf die Kardanwelle wirkenden Feststellbremse, die Klauensperre fürs hintere Differential. Bemerkenswert sind die hydraulischen Stoßdämpfer, die zwar aussehen wie Reibungsdämpfer, aber mit Hydrauliköl gefüllt sind. Mittels einer zentralen Schraube können sie in der Härte eingestellt werden – was Bussinger per Zufall herausfand, als er nämlich über die Leichtgängigkeit eines demontierten Dämpfers staunte und die weit herausragende Schraube bemerkte und befürchtete, sie habe sich gelöst. Mit eingedrehter Schraube war der Dämpfer knallhart.

Und dann ist da natürlich die Krönung des Chassis: der prachtvolle Motor. Dabei handelt

es sich um eine auf 65 PS bei 4400 U/min gedrosselte Variante des wohlbekannten Doppelnocks mit 1884 Kubik, der in der 1900er-Serie zum Einsatz kam. Im Matta besitzt er eine Trockensumpfschmierung – die sonst übliche Ölwanne musste weichen, weil die Kardanwelle zur Vorderachse Platz brauchte. Dadurch wurde das Ölvolumen gleich auf satte zwölf-einhalb Liter erhöht. Bussinger: „Der Matta will wie alle Alfa warmgefahren werden, aber Überhitzung – für ein Geländefahrzeug in Italien eine echte Gefahr – ist dadurch ausgeschlossen.“

Der Kraftstrang ist konventionell ausgelegt, mit vier Gängen (dritter und vierter synchronisiert), einem Untersetzungsgetriebe, das im unteren

Niveau dem ersten Gang eine Höchstgeschwindigkeit von acht km/h und eine Steigfähigkeit von satten 120 Prozent verleiht – das sind 55 Prozent Böschung! Bis zu 70 Zentimeter tief darf das Wasser bei Durchfahrten sein – damit entflieht man jedem Stau. Und zwar mit bis zu acht Personen! Zugelassen ist der Matta laut Handbuch für 500 Kilo Zuladung plus zwei Personen, da steht der Party nichts im Wege.

Und die fängt an, sobald man losfährt. Luxus oder Komfort irgendeiner Form erwartet wohl keiner – aber kann man offener fahren als in einem „Jeep“, egal welchen Namens? Türen nach hinten geklappt, Scheibe umgelegt, und los geht's! Die Unbekümmertheit, mit der man über alles hinwegzischen kann, was einem



Ein solider Leiterrahmen, eine Karosserie, die fast nur rechte Winkel kennt, derbe Aufhängungen und ein großzügig dimensionierter Antriebsstrang – eine Matta-Restaurierung ist belleibe kein Hexenwerk



sonst Ungemach verheißt, der unmittelbare Kontakt mit der Umgebung, in der man mittendrin sitzt, das ist einfach Klasse. Und der Matta ist eben der Alfa unter den Jeeps – besonders in höheren Lagen ist das Motorgeräusch unverkennbar, außerdem mutet er ein Quentchen flinker an als seine Genossen, Erbteil seiner sportlichen Mutter. Der eingangs erwähnte Sieg bei der Mille Miglia übrigens war kein Scherz – den gab es wirklich: Im 1952er Rennen nämlich wurde das erste und einzige Mal eine Wertung für Militärfahrzeuge ausgeschrieben. Teilgenommen haben zwei Matta und – Sie ahnen es – zwei Fiat Campagnola. Gewonnen hat Capitano Costa auf Matta – und es damit dem staatlich bevorzugten Konkurrenten heimgezahlt.



Komfort? Nun ja... Dafür fällt die Sattler-Rechnung günstig aus. Ein bisschen Schaumstoff, etwas Kunstleder, ein Elektro-Tacker – und fertig ist die Laube

Wie gibt sich der Matta denn so als Restaurierungsobjekt, Herr Bussinger? „Wunderbar. Er ist einfach gebaut, es gibt im Allgemeinen fast nichts zu schweißen. Die Karosserie besteht aus vier verschraubten Teilen: der Frontmaske, den Seitenblechen mit den angeschraubten Kot-

flügeln, dem Mittelteil, das Spritzwand und Fußraum zusammenfasst und der Ladewanne. Bei meiner ersten Demontage habe ich die Naht zwischen Ladewanne und Mittelteil nicht erkannt – prompt bog sich die Karosserie beim Abnehmen durch wie eine Hängematte. Ich habe gleich nachgesehen und die Verschraubung entdeckt: Sechs Schrauben halten die beiden Teile zusammen. Die Einzelteile sind dann leicht zu handhaben, wenn man sie getrennt hat. Keins ist so schwer,

dass man es nicht zu zweit tragen könnte. Es gibt nur plane Flächen und mehr oder weniger rechte Winkel. Schwierigkeiten machen höchstens eingeschweißte Schraubenmutter, die natürlich abreißen, wenn die Bolzen festgerostet sind – wie häufig an der Abschlusskante



Der Allradantrieb benötigt Platz, deshalb wurde eine Trockensumpfschmierung nötig



Aufwändige Vorderachskonstruktion: Die Räder werden über massive Drehstäbe abgedefert



Der Doppelnocken des Acker-Alfa entspricht der 1900er Serie, das Getriebe ist fast unzerstörbar

des Heckteils. Aber selbst dort stecken sie in einem einfachen geraden Querholm, den man problemlos aus einem Winkeleisen herstellen kann. Da muss dann ein wenig geschweißt werden – aber nur gerade Nähte.“

Wie sieht's aus mit dem Motor? Der ist immerhin ein alter Bekannter. „Das stimmt – es genügen die üblichen Kenntnisse. Der Vierzylinder ist allerdings eine andere Baustelle als jener der kleinen Spider oder Giulietta, es ist die alte Version. Am besten kontaktiert man einen 1900er-Club für das Know-how und Teile. Da es wirklich einfach ist, empfiehlt es sich, den Mittelteil der Karosserie abzuheben, um an den Motor zu kommen. Ein Motorausbau nach unten ist nicht möglich, und nach oben geht's nur ohne Getriebe.“

Und wie steht's mit Mechanik und Elektrik? „Man muss den Bremsen ein wenig Aufmerksamkeit widmen, es sind Duplex-Trommeln wie in der Giulietta. Die Kreuzgelenke entsprechen denen des Moto-Guzzi-Dreirads, diesem Riesenmöbel, das Anthony Quinn in *La Strada* fuhr. Die Matta-Getriebe sind sehr robust. Ich hatte bisher noch nie Probleme, noch nicht einmal ein Heulen oder Knirschen habe ich bis dato feststellen können, aber vielleicht nehme ich zum Spaß mal eines auseinander. Die Elektrik ist simpel, die Instrumente sind einfach und das Interieur kann man eigentlich selbst herstellen – die Sitzkissen bestehen aus vier Holzleisten, einem Stück Spanplatte, beliebig dickem Schaumgummi und darüber getackertem Kunstleder.“

Die Ersatzteillage? „Ersatzteile sind vorhanden, die Versorgung ist gesichert. Einzig die Originalreifen, Pirelli Artiglio, die gibt es nicht mehr. Ansonsten ist die Teilebeschaffung zwar nicht ganz einfach, aber mit ein wenig Herumtelefonieren in Italien durchaus machbar. Die Erfahrung zeigt: Was der eine Händler nicht hat, hat der andere. Leider wird zumeist nur italienisch gesprochen, da muss man halt durch.“

Umfassende Auskunft, Herr Bussinger, danke sehr. Aber eins brennt uns noch unter den Fingernägeln, gewissermaßen die Gretchenfrage des Militärfahrzeughalters: Wie halten Sie es mit Krieg und Frieden? An dieser Stelle lächelt Otto Bussinger verhalten, zündet sich eine Zigarette an und bläst nachdenklich Rauch in die Abendluft. Aha – die Frage wurde ihm nicht das erste Mal gestellt. „Wissen Sie, das ist eine eigenartige Geschichte mit ehemaligen Militär-

fahrzeugen. Weil sie zu kriegerischen Zwecken entworfen wurden, steht man als Besitzer immer sofort in der Wehrsport-Ecke. Dabei hat es mit Waffen und Feindseligkeiten überhaupt nichts zu tun, wenn man sich für die Technik begeistert. Militärfahrzeuge sind ebenso ein Stück der Geschichte motorisierter Fortbewegung wie ein unschuldiger Roadster. Wer will sich da zum Richter aufschwingen?“

Nun noch ein Fazit, Herr Bussinger? „Für mich ist der Matta mehrere Autos in einem: Er ist alt genug für Oldtimer-Ausfahrten, viel seltener als ein Flügeltürer, dabei mindestens so offen wie Spider und Roadster und auch als Einkaufswagen und Lastesel ungemein praktisch. Und natürlich ist der historische Geländewagen im Allgemeinen und Besonderen das ideale Auto für Schrauber, weil er plausibel und funktional aufgebaut ist und seine Technik keine Feinmechanik-Paganinis erfordert. Die Karosserie des Matta ist zudem komplett verschraubt.“

Aber man muss sich natürlich nicht auf den raren Alfa beschränken (beim Kraftfahrtbundesamt ist nur dieses eine Exemplar registriert). Bussinger beispielsweise hat inzwischen auch Gefallen am Campagnola gefunden – von denen derzeit zwei Exemplare auf ihre Restaurierung warten.

Was es sonst noch gibt? Den Willys Jeep natürlich, den Klassiker schlechthin. Außerdem dessen mannigfaltige Lizenzbauten wie etwa den französischen Hotchkiss oder den Land Rover, der eine Klasse für sich begründete. Neuere „Offroaders“ kommen auch in Frage: DKW Munga, Horch P3, Austin Champ und Gipsy, der russische GAZ (oder dessen rumänischer Lizenzbau ARO) – sie alle sind ideale Schrauber-Projekte, gerade für Anfänger. Bussinger hat inzwischen einen weiteren Matta in Italien entdeckt. Bis der sich hinzugesellen wird, hilft er rundum mit Rat, Tat und Teilen – „da lern ich ja auch selbst dabei.“

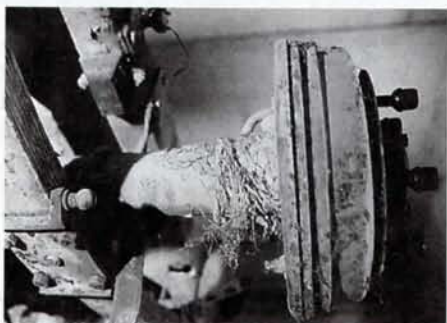
Der Matta ist ein alltagstauglicher 4x4 der Vierteltonnenklasse, bietet viel Spaß unterwegs und ist selbst in der Stadt mit handlichen dreieinhalb Metern Länge viel praktischer als neuzzeitliche Ultrakurzautos.“ Und er ist die Eintrittskarte zur *fuoristrada*.

Text: Till Schauen

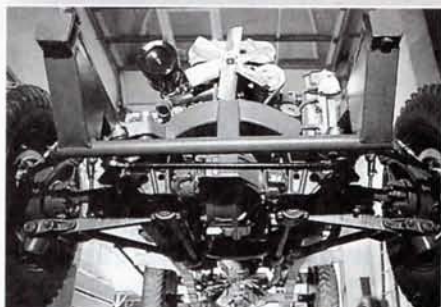
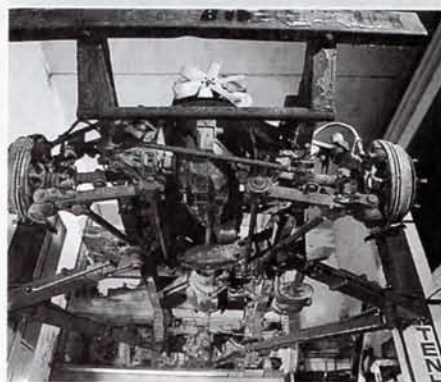
Fotos: Hans-Jürgen Herrmann



Servicefreundlich: Die gesamte Karosserie besteht aus vier miteinander verschraubten Teilen



Lastesel: 500 Kilo Zuladung plus zwei Personen – das Fahrgestell ist entsprechend dimensioniert



Ein Gewirr von Antriebswellen und zehn Kreuzgelenken sorgt für die Kraftübertragung

Die Adresse:

Otto Bussinger
Am Zwiesel
82436 Eglfing

