

EBERHARD THIESEN



AUTOMOBILE RARITÄTEN SEIT 1972



1932 – Alfa Romeo 8C 2300 Gran Sport Short Chassis

Eberhard Thiesen GmbH & Co. KG

Tarpen 40 – Halle 12 | 22419 Hamburg / Germany | T +49 (0) 40 99 99 86 80 0

Web www.eberhard-thiesen.de E info@eberhard-thiesen.de



1932 – Alfa Romeo 8C 2300 Gran Sport Short Chassis



- Einer der besten und erfolgreichsten Vorkriegs-Rennwagen der Welt und eine absolute automobiler Legende
- Weitgehend original und nummergleich (Chassis, Motor, Kompressor, Getriebe, Achsen, Lenkgetriebe)
- Eines von 50 Exemplaren mit ‚Low Radiator‘
- Karosserie-Recreation im Spider-Design von Carrozzeria Touring
- Mehrfacher Mille Miglia Teilnehmer
- Prominenter Vorbesitz in der historischen Rennsportszene über 20 Jahre
- Eintrittskarte zu allen Top-Events (Concours, Rennsport, Rallye)
- Sehr attraktiver Preis in Relation zu den letzten verkauften originalen 8C



Dieses Automobil

Der Alfa Romeo 8C ist einer der erfolgreichsten (Vorkriegs-)Rennwagen aller Zeiten. Allein vier Siege in Le Mans in Folge von 1931 bis 1934 machen ihn zu einer absoluten Legende. So erfolgreich waren dort seit 1923 nur Bentley, Jaguar, Ferrari, Ford und Porsche. Die Mille Miglia gewann der 8C 2300 dreimal in Folge von 1932 bis 1934, wobei im Jahr 1933 die ersten acht (!) Plätze allesamt von diesem Modell belegt waren. Die Dominanz des 8C 2300 ist offensichtlich.

Dieser Alfa 8C 2300 Gran Sport ist eine Version mit kurzem Chassis (Short Chassis) und zählt zu der zweiten Serie der gefertigten Wagen. In vorhandenen Recherchen zu diesem Exemplar wird angenommen, dass dieses Chassis mit einer der insgesamt nur zwei oder drei „Coupé Spyder“ Karosserien von der Carrozzeria Touring Superleggera versehen wurde (siehe Fotos unten, Quelle Simon Moore / Angelo Tito Anselmi). Dieser Wagen gehörte demnach zuerst Mario Boimond di Sora und war in Rom zugelassen. Im September 1932 wurde das Coupé auf dem Concours der Villa d'Este präsentiert, wo es die Preise ‚Coppa d'Oro‘ und ‚Gran Premio d'Eccellenza‘ gewann.



Der Alfa Romeo 8C 2300 mit seiner ersten Karosserie als Coupé Spyder von Carrozzeria Touring

Später gelangte der Wagen dann nach Großbritannien, wo ab 1937 die Zulassung auf einen weiteren Besitzer, Andrew Steward Riddell in Newcastle, erwähnt ist. Nach einem Besitzerwechsel innerhalb Großbritanniens gelangte der Wagen 1958 in die USA und kehrte wiederum nach zwei Eigentümerwechseln 1977 nach England zurück. Die weiteren Eigentümer in Großbritannien sind bekannt und das Fahrzeug wurde mehrfach ab den 1970er Jahren bei der neuzeitigen Mille Miglia eingesetzt. Der Wagen war ab Mitte der 1980er Jahre für rund 20 Jahre im Besitz einer in der historischen Motorsportszene bekannten Persönlichkeit. Seit gut zehn Jahren ist dieser Wagen bei seinem aktuellen Besitzer, der mit ihm ebenfalls an historischen Rallye-Events teilgenommen hat.

Dieser Alfa 8C 2300 gehört zu den lediglich 50 Exemplaren mit einem ‚Flachkühler‘ (‚Low Radiator‘). Er besticht vor allem durch seine hohe Originalität in Bezug auf Chassis und Antriebstechnik. So trägt das Fahrgestell seine korrekte Identifizierungsnummer und auch alle Nummern, die am Motor angebracht sind, können dem ursprünglichen Auslieferungszustand zugeordnet werden. Lediglich der Zylinderkopf wurde gewechselt, der aber im Originalzustand vorhanden ist. Das Schaltgetriebe, die Vorder- und Hinterachse, das Lenkgetriebe und der Kompressor entsprechen ebenfalls anhand der Nummern dem Erstauslieferungszustand.



Der Motor und das Getriebe wurden vor ein paar tausend Kilometern im Jahr 2014 von einem Fachbetrieb in Großbritannien für solche Alfa Romeo umfassend überholt. Die Karosserie ist mehrmals gewechselt worden, zuletzt etwa um 1977. Seitdem entspricht sie dem zeitgenössisch weitgehend korrekten und originalgetreuen „Spider“ Design der Carrozzeria Touring aus den 1930er Jahren. Der Wagen wurde regelmäßigen Wartungen unterzogen.

Die hohe Originalität des Rolling-Chassis und einmalige Fahrcharakteristik sowie eine fast garantierte Teilnahmeberechtigung an weltweiten Top-Events sprechen für diesen Alfa Romeo 8C 2300. Zusammen mit dem automobilgeschichtlichen Stellenwert bietet sich hier eine extrem seltene Gelegenheit eine Motorsport-Ikone im Zeichen des „Quadrifoglio Verde“ zu erwerben.

In den letzten drei bis vier Jahren wurden einige wenige originale Alfa Romeo 8C 2300 verkauft, die Preise zwischen 13 Mio. USD und 28 Mio. USD erzielt haben. Diese Verkäufe waren nicht alle öffentlich (z.B. über Auktionen), sind aber im Markt unter versierten Kennern und Sammlern bekannt. In Relation zu diesen Werten ist der Angebotspreis unseres Exemplars sehr attraktiv.



Der Alfa Romeo 8C 2300 mit seiner jetzigen Karosserie 1987 bei der Mille Miglia in Italien

EBERHARD THIESEN



AUTOMOBILE RARITÄTEN SEIT 1972





Modellgeschichte

Der Alfa Romeo 8C 2300 wurde 1931 vorgestellt. Er war der Nachfolger des Typs 6C 1750 und knüpfte an dessen starken motorsportlichen und auch kommerziellen Erfolg an. Die Entwicklung des Wagens lag beim italienischen Konstrukteur Vittorio Jano, der zahlreiche Fahrzeuge für Alfa konzipierte und nach seiner erfolgreichen Tätigkeit später zu Ferrari wechselte und auch dort die Grundlage für die späteren Motorsporterfolge schaffte. Vom Modell 8C 2300 wurden bis 1934 in drei Serien insgesamt 188 Exemplare in verschiedenen Versionen gebaut.

Für den Antrieb sorgte ein 8-Zylinder Reihen-Motor aus Aluminium, der aus zwei gekoppelten Vierzylinderaggregaten besteht und einen mittigen Ventiltrieb aufweist. Zwei obenliegende Nockenwellen unterstrichen mit einem Zylinderkopf aus Aluminium den sportlichen Charakter des Triebwerks. Der Einheitshubraum entspricht dem des 6C 1750 GS (65 x 88 mm) aber durch die zwei zusätzlichen Zylinder wuchs der Hubraum auf 2.336 ccm. Mit einem volumetrischem Roots-Kompressor leistet der Motor in der „Standardversion“ rund 140 PS. Die leistungsstärkere Version „Spider Corsa“ entwickelte 155 PS, die „Monza“ Rennversion sogar 178 PS. Die Kraftübertragung erfolgte stets mit Hilfe eines unsynchronisierten Vierganggetriebes auf die Hinterachse.

Wie damals üblich fertigte Alfa Romeo nur die Rolling Chassis, und zwar in zwei verschiedenen Radständen von 2750 mm und 3100 mm. Die Karosserien wurden je nach Einsatz und Zweck von Karosseriebauern wie Zagato, Touring und Pininfarina gefertigt und aufgesetzt. Die ersten Chassis waren ausschließlich für den Renneinsatz der Alfa Romeo Werks-Teams bestimmt.

Rennsport: Renommierte Rennfahrer wie Tazio Nuvolari, Rudolf Caracciola und René Dreyfus begründeten den Weltruhm von Alfa Romeo mit etlichen bedeutenden Rennerfolgen im 8C 2300. So löste das Modell um 1931 die Erfolgsserie der Mercedes SSK im internationalen Rennengeschehen ab und errang bis etwa 1934 auf fast allen Rennstrecken Siegplätze, mitunter sogar Doppel- und Dreifachsiege. Den Auftakt machte der Sieg von Nuvolari bei der Targa Florio 1931. Kurze Zeit später gewannen Campari und Nuvolari den Grand Prix von Monza. Die Siege bei der Mille Miglia gelangen dann in den Folgejahren 1932, 1933 und 1934. Im Jahr 1933 waren die ersten acht (!) Plätze der Mille Miglia allesamt von Alfa 8C 2300 belegt, 1934 die ersten vier Plätze. Ein eindrucksvoller Beleg für die Dominanz dieses Alfa Romeo Modells.



Die Sieger Borzacchini/Bignami bei der Mille Miglia 1932

Der größte Erfolg gelang jedoch beim bedeutendsten Wettbewerb, den 24-Stunden von Le Mans, die bis 1930 von britischen Marken dominiert wurden. Für das Rennreglement wurde extra ein Rennwagen – der 8C 2300 Le Mans – mit langem Radstand, vier Sitzen und Torpedo-Racing-Karosserie von Touring Milano konzipiert. Von 1931 bis 1934 konnte Alfa mit diesem Modell in Le Mans vier Siege in Folge erringen. Dabei gelang 1932 ein Doppelsieg und 1933 ein dreifacher Sieg.



Daten & Fakten

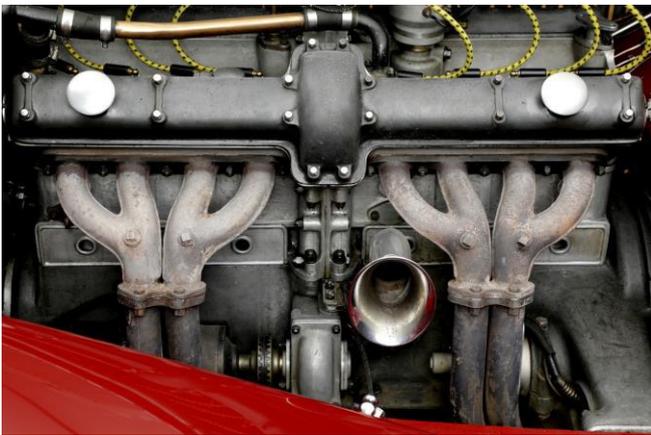
Baujahr	1932
Stückzahl	188 Exemplare (von 1931 bis 1934)
Farbkombination	rot mit „Quadrifoglio Verde“ Emblem der Scuderia Alfa Romeo auf der Motorhaube und Leder-Sitzanlage in dunkelrot
Motor	8-Zylinder Reihomotor aus Aluminium mit Roots-Kompressor, wassergekühlt, DOHC, Zylinderkopf aus Leichtmetalllegierung, zwei Ventile pro Zylinder, Zündverteiler und Zwangsschmierung
Hubraum/Leistung	2.336 ccm, ca. 140 PS bei 5.200 U/Min. (Archiv-/Werksangaben)
Getriebe	manuell, 4-Gang, unsynchronisiert, zentrale Kulissenschaltung
Bremsen	Trommelbremsen vorn und hinten, mechanisch per Seilzug
Leergewicht	ca. 1.000 kg (Rolling Chassis, kurze Version)
Höchstgeschwindigkeit	ca. 170 km/h
Dokumente	FIVA Pass, EU-Fahrzeugbrief, zeitgenössische Korrespondenz



EBERHARD THIESEN



AUTOMOBILE RARITÄTEN SEIT 1972





Appendix

Standort	Hamburg, Deutschland	
Preis	auf Anfrage (MwSt. nicht ausweisbar)	
Kontakt	Bastian Hubald	+49 (0) 170 – 239 31 89
	Eberhard Thiesen	+49 (0) 172 – 459 34 35

Eberhard Thiesen GmbH & Co. KG

Tarpen 40 – Halle 12 | 22419 Hamburg, Deutschland

T +49 (0) 40 – 99 99 86 80 0

info@eberhard-thiesen.de / www.eberhard-thiesen.de



Die in diesem Exposé enthaltenen Angaben sind freibleibend und stellen keine Zusicherung oder Eigenschaftsbeschreibung im Sinne der Gesetze dar. Für Irrtümer oder Druckfehler können wir keine Haftung übernehmen.