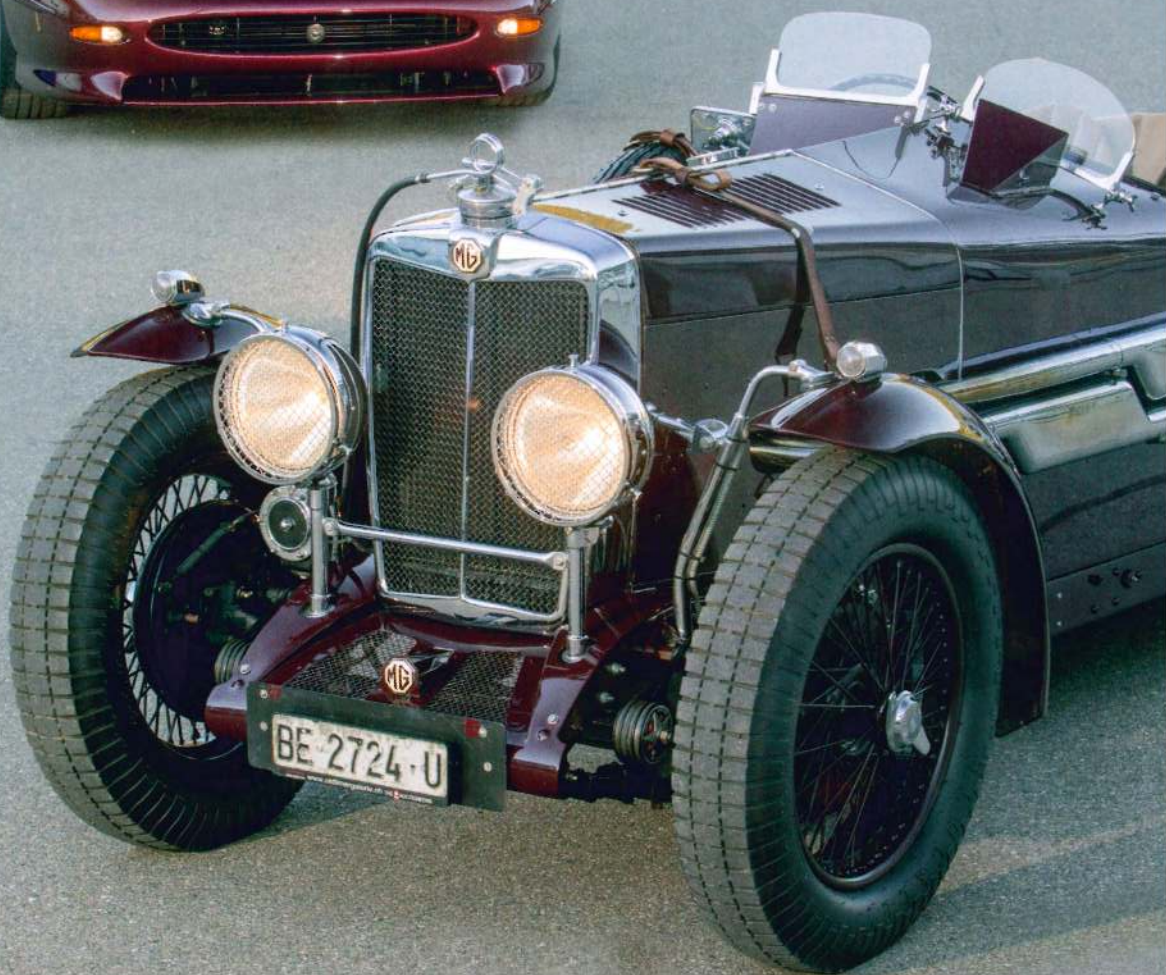


zwischengas.com

JAHRESMAGAZIN 2017



zwischengas.com

OLDTIMER UND
YOUNGTIMER

...UND MIT: Ford Capri 2.8i | Alfa Romeo Sei | Chrysler New Yorker | Jaguar XJ-S | Porsche 964/944/996/Boxster
BMW 850i | Jaguar C-/D-Type | Citroën CX | Toyota Cressida | Enzmann 500 | Mercedes-Benz 600 SL | Rover SD1 | usw.

WEITERE BERICHTE: Carrera Panamericana 1954 | Jochen Mass | Prinz Leopold von Bayern | Dr. Emil Enzmann
Rallye-Organisatoren | Le Mans | Monaco | Museumsumzug | Messen 2016 | Concours-Sieger | Auktionsrückblick

AUF EINEN BLICK:
VERANSTALTUNGSKALENDER 2017



01 > Schweiz CHF 12.90
Deutschland EUR 9.90
AT/BE/LUX EUR 10.90

Scuderia Azzurra

Toprestaurierungen aus Leidenschaft

Restaurierungen lohnen sich finanziell nicht, ist ein viel gehörter Spruch unter Oldtimer-Besitzern. Und vermutlich stimmt diese "Weisheit" auch in den meisten Fällen. Doch ein paar Männer mit Benzin im Blut machten sich auf, um den Gegenbeweis anzutreten. Die Firma, die sie gegründet haben, heisst "Scuderia Azzurra".

Aus Leidenschaft restaurieren

Matthias Hinz restaurierte vor einigen Jahren seinen eigenen Lancia Flaminia. Und er lernte dabei, dass nicht immer alles optimal läuft, selbst bei angesagten Betrieben. Die Arbeiten wurden immer teurer und das Ergebnis überzeugte nicht immer auf Anhieb. Das musste doch besser hinzukriegen sein!

Hinz sah sich um und fand in seinem Umfeld, er lebte berufsbedingt in Portugal, Handwerker, die wirklich etwas konnten. Sie beherrschten die Kunst, Alublech ohne Negativform mit den richtigen Rundungen zu versehen, zu schweißen und zu einer Karosserie zusammenzubauen. Er stiess auf Sattler, die Leder mit der nötigen Liebe behandelten und Sitze so wieder aufbauen konnten, wie sie einst die Fabrik verliessen. Und er begann mit Mechanikern zusammenzuarbeiten, die seine Liebe zu den technischen Feinheiten alter Motoren teilten und in der Lage waren, einen Reihensechszylinder oder einen V8 von Grund auf neu aufzubauen.

So reifte in Hinz der Entschluss, dass man hier in Portugal hochqualitative Arbeit zu vertretbaren Preisen leisten konnte. Und er fand in seinem Nachbarn



Die Macher hinter der Scuderia Azzurra: Matthias Hinz und Michael Maasmeier



Matthias auf Probefahrt im komplett restaurierten Maserati 3500 GTI



Ein Blick in die Werkstatt in Portugal

einen Partner, der ihn unterstützte, mit ihm zusammen eine Firma gründete und soweit mit Kapital versorgte, dass man beginnen konnte, restaurierungswürdige Autos aufzukaufen und mit den Arbeiten zu beginnen.

Italienische Klassiker

Von Anfang war klar, dass man sich fokussieren musste, wollte man schnell lernen und sich stetig verbessern. Man entschied sich dafür, italienische Sportwagen der späten Fünfzigerjahre bis zu den frühen Achtzigerjahren näher in Betracht zu ziehen, besonders aber die Autos mit leichtgewichtigen Aluminium-Karosserien, die z.B. nach der Superleggera-Methode gebaut wurden. Damit kamen unter anderem der Maserati 3500 GT, die Touring Coupé- und Spider-Varianten des Lancia Flaminia und ähnliche Wagen in Betracht. Ergänzt wurden sie schon bald durch besonders rare Alfa-Romeo-Sportwagen jener Zeit, z.B. den 1900 CSS oder den 2600 SZ, aber auch spätere Maserati-Modelle wie Ghibli, Mexico oder Mistral.

Kein Dienstleistungsgeschäft

Im Gegensatz zu vielen Betrieben, die das Kostenrisiko bei Restaurierungen gerne auf den Endkunden verlagern, nimmt sich die Scuderia Azzurra selber in die Pflicht. Die Autos werden aus eigenen Mitteln eingekauft und dann entweder mit oder ohne direkten Kundenauftrag neu aufgebaut. Ziel ist immer Zustand 1, also "wie neu".



Karosseriearbeiten im Betrieb in Portugal

Ground-Off und Frame-Off

Fast immer werden dazu die Restaurierungsobjekte komplett zerlegt. Dies geht soweit, dass Rahmen oder Grundstruktur entmantelt und alles repariert oder neu gebaut wird, was über die Zeit korrodierte oder infolge fehlerhafter Reparaturen (leider oft!) und Unfällen nicht mehr dem Originalzustand entspricht.

Auf den komplett wiederhergestellten Grundskelett wird dann die ebenfalls komplett neu aufgebaute Karosserie gesetzt. Auch hier wird auf hohe Authentizität Gewicht gelegt und oftmals müssen Restaurierungsfehler der Vergangenheit behoben werden. Was nicht wiederverwendet werden kann, wird neu gedengelt und gezogen.

Lackierung, Sattlerarbeiten und technische Revisionen werden ebenfalls auf höchstem Qualitätsniveau vorgenommen, wo das eigene Knowhow fehlt, werden externe Experten aus der ganzen Welt beigezogen, so etwa bei der Revision der Lucas-Einspritzungen des Maserati 3500 GTI. Auch Instrumente werden auswärts revidiert.

Fehlende Teile werden weltweit beschafft, inzwischen verfügt die Scuderia Azzurra allerdings auch über ein ansehnliches eigenes Teilelager, was ein langes Warten auf Ersatzteile verhindert.

Rund 2500 Stunden rechnet Matthias Hinz für den kompletten Neuaufbau eines Maserati 3500 GT oder eines ähnlichen Fahrzeugs. Wann immer möglich, bleibt er komplett an der Originalspezifikation, bis zur Aussen- und Innenfarbe.

* Nur wenn ein Kunde unbedingt und mit gutem Grund die Farbe wechseln möchte, gibt Hinz nach, aber einen rosaroten Ghibli wird man bei ihm vermutlich nicht erhalten.

Nicht billig, aber preiswert

Natürlich ist ein komplett neu aufgebautes Maserati 3500 GT oder Ferrari 365 GTC/4 nicht für wenig Geld zu kaufen, aber die Autos sind trotzdem preiswert. Denn nicht nur erhält der Kunde eine komplette Fotodokumentation, die jeden Schritt der Restaurierung im Bild zeigt, er kann auch die Fortschritte selber mitverfolgen. Damit ist er sich sicher, dass keine Abkürzungen gemacht werden und das Ergebnis auch den höchsten Erwartungen entspricht. Dies bezeugen auch die Classic Data Gutachten, die zu den Fahrzeugen mitgeliefert werden und die einen Zustand 1 ohne Wenn und Aber bezeugen.

Die Azzurra-Autos mögen etwas mehr kosten, als ein vermeintliches Zustand-2+-Fahrzeug beim hiesigen Händler, aber diese Investition kann sich in kürzester Zeit amortisieren, wenn man zum Beispiel 10'000 oder 20'000 sorgenlose Kilometer zurückgelegt hat.

Dies weiss auch Michael Maasmeier, der aus seinem Standort in Köln heraus für den Verkauf der Scuderia Azzurra verantwortlich ist. Auch Maasmeier ist ein Oldtimer-Fan, hat selber mehrere Maserati in seinem privaten Besitz und verzichtet bewusst auf moderne Autos, weil er die Klassiker halt einfach viel mehr schätzt. Also genau der richtige Mann, um auch andere von einem sauber restaurierten Lancia oder Alfa Romeo zu überzeugen.

Autos im Concours-Zustand

Dass das, was Hinz und Maasmeier erzählen und machen, keine leeren Wort-hülsen sind, zeigen die guten Ergebnisse, die von der Scuderia Azzurra restaurierte Wagen an Concours-Veranstaltungen erzielt haben. Da gab es erste Preise, Sonderpreise und viele positive Nennungen. Doch nur für den Concours sind die Autos eigentlich viel zu schade, denn diese Autos fahren sich auch einfach richtig gut! Komplette originale und nie restaurierte Fahrzeuge mögen für manchen erstrebenswerter sein, aber ein komplett neu aufgebautes Auto gibt einem halt auch sehr viel Vertrauen, dass alles richtig läuft und keine Stand- und Alterschäden mit ungeahnten Folgen auftreten können.

“Von Perfektion haben wir stets geträumt und bei der Scuderia Azzurra können wir diesen Traum ausleben: Alle, die hier arbeiten, legen einen hohen Wert auf erstklassig restaurierte Automobile. Beim Zustand unserer Fahrzeuge machen wir keine Kompromisse”, lassen sich Hinz und Maasmeier gerne zitieren. Und man glaubt es ihnen, wenn man die Arbeitsweise und die Ergebnisse gesehen hat.



**Kompletter Aufbau ohne Kompromisse - Rahmen und Skelett
eines Alfa Romeo 1900 CSS der dritten Serie**

Kontaktinformationen:

Scuderia Azzurra GmbH | Kamekestrasse 21 | D-50672 Köln
Tel: +49-151-401 678 08 | Fax: +49-151-401 678 08
info@scuderia-azzurra.com | www.scuderia-azzurra.com