

CLASSIC DRIVER

Der Alfa Romeo Navajo war ein scharfkantiger Traumfänger

Lead

Dass nicht eines der sechs One-off-Konzepte, das auf der Basis von Alfa Romeos Tipo 33 Stradale der Zeit nur halb so gut widerstanden hat, wie das extravagant anziehende Original sagt eigentlich schon alles über Franco Scagliones Genie.

Wenige würden zwar bestreiten, dass das Meisterwerk des italienischen Wunderkindes in den Pantheon der schönsten Autodesigns gehört, dennoch sollten diese sechs Prototypen, die immerhin von klangvollen Namen wie Pininfarina, Italdesign und Bertone gezeichnet wurden, nicht übersehen werden.



Carabo, Iguana, Cuneo, Speciale, Roadster und Navajo: Diese Namen beschwören Erinnerungen an die wohl ambitioniertesten, kühnsten und folgereichsten Epochen im Automobildesign. Ein Zeitalter, in dem die italienischen Karosseriebauer – die legendären *carrozzerie* – als Maß aller Dinge galten und jede noch so unverschämte Idee als machbar galt.

Ohne Frage galt Scagliones sehnig-sinnlicher und dennoch überzeugend kraftvoll wirkender [Tipo 33 Stradale von 1967](#) als perfekt. Aber die Industrie war im Wandel begriffen: Nicht einmal die schiere Schönheit dieses Quasi-Straßenautos konnte Kunden davon überzeugen, die beträchtlichen, von Alfa geforderten 9,75 Millionen Lire zu investieren. Sechs der nur 18 gebauten Exemplare wurden stattdessen an verschiedene Designstudios geschickt, um als Grundlage für wilde Concept Cars zu dienen.



Die Verwandlungen des aus dem Motorsport entwickelten Tipo 33-Chassis speisten sich aus den sich damals abzeichnenden ästhetischen Trends – allen voran der Übergang von runden, aufreizenden Kurven zur Space Age-Formensprache mit ihren scharf gezogenen Kanten und flachen Karosseriepaneelen. Für uns ist der extremste unter den Wilden der letzte: der Alfa Romeo Navajo von Bertone.

Er wurde 1976 vorgestellt, zu einer Zeit also, in der Tipo 33 Stradale bereits als überholt galt und wirkte, als käme er aus der fernen Zukunft auf die Erde. Zu diesem Zeitpunkt hatten auch die Concept Cars der Keilphilosophie an Schärfe und Neuheit verloren. Aber Nuccio Bertone gelang mit dem Navajo das Kunststück, bekannte Grenzen wieder auszureizen.



Benannt nach einem Stamm der amerikanischen Ureinwohner, zeichnete sich der Navajo durch seine sportliche Glasfaser-Karosserie aus, welche als Coupé zwar die frühere Keilform nutzte, aber bei der auch jüngste aerodynamische Prinzipien angewendet wurden. Wenn man bei dem Lancia Stratos und dem Alfa Romeo Carabo wenigstens noch einen Hauch von Kurven ausmachen will, dann ist der Navajo dagegen gerade wie ein Pfeil.

Innovative „aktive“ Spoiler bildeten vorne und hinten den Abschluss des konisch zulaufenden Autos, das am Heck sogar zwei trapezförmige Flügel besaß, deren Gestaltung die heiße Luft aus dem 2,0-Liter-V8 ziehen sollten. Dieser Motor schaffte atemberaubende 8.800 Umdrehungen und leistete 220 PS, und das bei einem Fahrzeug, das nur 870 Kilo wog.



Für eine Schöpfung von Bertone war die eher konventionelle Lösung der Türen zwar ungewöhnlich, dafür waren die Klappscheinwerfer optisch umso extravaganter, tauchten sie diesmal nicht aus der Motorhaube, sondern von den Kotflügeln auf.

Aber der wirkliche beeindruckende Kunstgriff des Navajo zeigt sich darin, dass seine Karosserie, die wie ein Raumschiff aus dem Film „Battlestar Galactica“ wirkt, tatsächlich täuschend klein ist. Obwohl Bertone das motorsport-basierte Rahmenchassis zu Gunsten des Innenraumkomforts verlängerte, ist das gesamte Fahrzeug immer noch kürzer als ein aktueller Mini Cooper. Mit einer Höhe von wenig über 100 cm erreicht es knapp die Taille.



Nachdem er die Runde der Automessen absolviert hatte, wanderte der Navajo zusammen mit den anderen Tipo 33-Concept Cars in die Sammlung des Alfa Romeo-Museums, wo er bis heute residiert. Bis heute ist er beispielhaft für Bertones unermüdlichen und kompromisslosen Willen, neue Wege einzuschlagen.

Sicher waren die Designtrends, deren Pionier er in den späten sechziger und siebziger Jahren war, bereits Geschichte, als er sich dem Navajo widmete. Aber in den aufziehenden achtziger Jahren entwickelte er bahnbrechende aerodynamische Lösungen, die tatsächlich neuartig waren und immer noch schaffen, Öffentlichkeit und Experten zu fesseln.



Spielt es aus der historischen Distanz eine so große Rolle, dass dieses Konzept so weit wie nur irgend möglich von Scagliones ursprünglichem, sinnlich betontem Stradale entfernt ist? Der Navajo hat sich fraglos seinen Ehrenplatz im Museum verdient. Er bleibt eine faszinierende historische Fußnote in der Chronik zweier legendärer Marken zu einer Zeit, als die Autowelt wieder einmal ein seismisches Beben erlebte. Wir sind vom Navajo begeistert.

Fotos: Kevin van Campenhout © 2020

Galerie





































