

„LA GOMBE“

Ein Alpinist,
eine
Sammlung!!





Die Alpine-Zeitschrift 'Mille Miles' (F) hat es der ausgezeichneten Zeitschrift 'Retroviseur' nachgemacht und seit einigen Ausgaben eine Rubrik eröffnet, die sich den Sammlern verschiedener Alpine-Modelle, ihren Anekdoten und dem Aufbau ihrer Sammlung widmet.

Unter dem Titel 'Trouvailles', übersetzt '(glücklicher) Fund' erfreut sich diese Rubrik in Frankreich großer Beliebtheit. Leider gibt es in Deutschland keine Möglichkeiten für eine 'Trouvailles' Rubrik, aber wir werden einige in den nächsten AP-Ausgaben aus der 'Mille Miles' vorstellen.

Adel verpflichtet, und so beginnen wir mit dem berühmtesten unter ihnen: mit Gérard Gombert alias 'La Gombe', auch treuen Alpine-Post-Lesern bestens bekannt, da wir in den AP-Ausgaben 1+2/87 unter dem Titel 'Der Froschkönig' zwei Artikel über ihn veröffentlicht haben. Dadurch wurde er in Deutschland, aber auch in Frankreich, schlagartig 'berühmt'.

In der Zwischenzeit hat er von vielen Alpine-Freunden Besuch erhalten. Auch ich habe ihn hin und wieder besucht und im letzten Sommer einige 'aktuelle' Fotos gemacht.

Uns geht es aber heute darum, über seine Alpine zu berichten, die den überwiegenden Teil der Sammlung dieser lebenden Legende bilden.



Nackte Karosserie und Fahrgestell einer V85.



Ein Foto aus dem Jahr 1992: da lebte Gérard's Esel 'Biche' noch.



Zahlreiche Türen und Einzelteile findet man überall.



Wracks allenthalben!

Obwohl er vor allem Motorradpilot gewesen ist (er nahm an vier 'Bol d'Or' teil), bekam Gérard Gombert dank seiner Werkstatt in Antibes die schönsten Exemplare der Automobilproduktion in die Hände: Ford GT40, AC Cobra, Miura, Porsche 904 und natürlich Alpine, von denen er die meisten besessen hat. Ein Teil seiner Fahrzeuge hat er behalten, selbst als es in den siebziger Jahren besonders schwer war, die Miuas oder 904, auch für weniger als FF30 000 zu verkaufen.

1970 wurde die Werkstatt in Antibes aufgegeben und eine größere im Hinterland eröffnet. 30 Jahre später ist der Boden dieser Werkstatt gerade in Angriff genommen worden. Bei 'La Gombe', muß man wissen, scheint die Zeit stehen zu bleiben. Aber, auch wenn er wie ein Einsiedler inmitten seiner Autos und seiner Tiere, darunter fünf Schäferhunde, erscheint, kennt unser Sammler eine beeindruckende Anzahl von Leuten bis hin zum Kaiser Bao Dai. Sei es durch die Reparatur der Kunden- oder Wettbewerbsfahrzeuge oder durch die Beschaffung hochwertiger Untersätze für die Prominenz an der Cote d'Azur, ist 'La Gombe' wie ein weißer Wolf bekannt geworden. Und die, die ihn kennen, wissen, daß das Wort „bekannt“ sich bei ihm nicht auf einen einfachen Händedruck beschränkt.

Daß er zum Spezialisten in der Instandsetzung von Polyester avancierte, hinderte ihn nicht daran, an neuen Lösungen zu arbeiten. So montierte er als erster Kotflügelverbreiterungen des Typs Mercedes 300SL an die Berlinetten 1100. Durch seine Arbeit konnte er zahlreiche Wracks von den Versicherungen übernehmen. So erinnert er sich an eine neue A110 aus dem Jahre 1963, deren zwei Insassen bei ihrer ersten Fahrt durch die Alpen von einem 200kg schweren Felsen erdrückt worden waren oder an eine andere, die er bei der Werkstatt von J.-P. Nicolas in Marseille gekauft hat, nachdem ein Mitarbeiter während seiner Testfahrt durch das Reservat, das sich hinter den Sitzen befand und bei einem Unfall aus der Verankerung gelockert hatte, erschlagen wurde.

Oft kam es vor, daß ein eiliger Pilot ihn bat, sein verunglücktes Fahrzeug so schnell wie möglich instandzusetzen. Dafür hatte 'Le Gombe' immer eine nackte Karosserie der A110 dabei. Es reichte dann, die Mechanik und die Identifikationsnummern auszutauschen und das Fahrzeug stand bereit für das nächste Rennen. So sammelten sich die Wracks an und andererseits relativiert das alles das Gerede vieler Besitzer über ehemalige „Werkoriginalen“ die Ihnen versichern, daß ihre Autos diese oder jene Rallye mit diesem oder jenem Piloten gefahren sind. Diese Art von Manipulationen war damals durchaus üblich mit den Wettbewerbsberlinetten, die ein sehr bewegtes Leben führten.



**Die A210 mit ihrem Loberkranz
und die A108 Interlagos mit dem 1300 G Motor.**



'La Gombe' hat ein Dutzend Alpine in verschiedenen Gebrauchszuständen behalten. Geschützt vor den Unbilden des Wetters findet man neben einer AC Cobra, eine A108 TDF Interlagos, die 1963 neu für FF 5000,00 bei einer Auktion gekauft wurde. Ihre Karosserie wurde durch Mercedes Kotflügel für die Aufnahme von 13 Zoll-Felgen modifiziert und ihr neuer Motor 1300, vor 25 Jahren eingebaut, hat noch nie gedreht. Nebenbei eines seiner Prunkstücke: eine A210 in ihrem damaligen Ambiente, da sie auf dem Dach immer noch den Loberkranz von Le Mans 1968 trägt, nachdem sie die Leistungswertung mit Nicolas und Andruet am Volant (Nr 1725) gewann. Vor 30 Jahren durch gute Verbindungen mit Alpine gekauft, wurde sie hier zwei Jahre später mit einem Motorschaden abgestellt. Der Motor ist zwar ausgebaut, doch das Fahrzeug ist ansonsten komplett und identisch mit dem, das man an dem schachbrettartigen Muster über der Windschutzscheibe erkennen konnte. Aber das Erstaunlichste: Dieses Fahrzeug ist zugelassen, was seinem Besitzer die Benutzung öffentlicher Verkehrswege erlaubt. Doch es handelt sich nicht um eine Zulassung als A110, wie beim Werk üblich: Der Kraftfahrzeugbrief wurde ausgestellt für eine A210, 8CV (1500 ccm) und ihre Seriennummer. 'La Gombe' erinnert sich daran, wie der Chef der Régie, Herr Dreyfus persönlich, ihn anrief, um eine Erklärung hat und zu mehr Diskretion aufforderte.

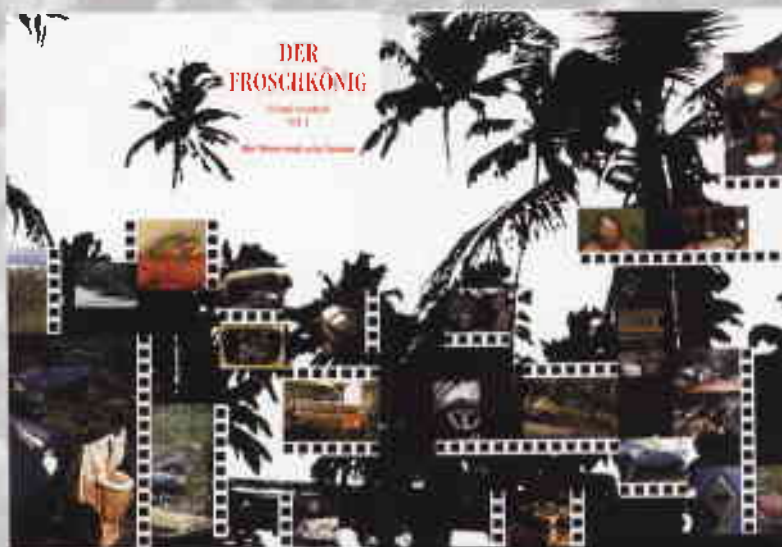
Außenbereich sieht man neben den Lotus Elan, R8 und R12 Gordini, Fiat 695 Abarth, 1093 und Cabriolet Peugeot, davon ein Dutzend. So findet man eine A106 Jahrgang 1957, in Algerien erstzulassen und 1962 nach Frankreich zurückgebracht, mit veränderter Karosserie, die nackte Karosserie einer A110 1000 von 1962, mit den Originalflügeln, eine der ersten GTA A110, komplett, erstzulassen im Oktober 1964, verändert durch ein Hard-Top und die Windschutzscheibe einer Floride. In der Tat, die Windschutzscheiben von Coupés und Cabriolets waren lange Zeit nicht zu finden, was die Veränderungen am grünen Cabrio erklärt. Dieses war bei einem Autoverwerter gerettet worden, genauso wie das gelbe, das aufgrund der fehlenden Windschutzscheibe nicht mehr zu gebrauchen war. Bleibt in diesem Zusammenhang zu erwähnen, daß von dem Modell A110, das wegen des R8 Motors mit fünf Grundlagern begehrtesten der seltenen von Alpine produzierten Cabriolets, es nur noch 15 Exemplare gibt, davon 13 in Frankreich. Am Ende des Pinienhaines findet man, vorsichtig unter einem Blech versteckt, einen 1800er Motor mit großem Getriebe, eine Martini FF1300, mit der Gérard Gombert

einige Bergrennen gefahren ist, und die unfallgeschädigten A110, zwei 1600 VB, deren vordere Traversen ausgetauscht wurden, eine 1300 VA mit einem heftigen Aufprallsschaden vorne (der Baum fand sich mitten im Kraftstofftank wieder), deren Fahrer sich nur mit einigen Beulen aus der Affäre zog, die bloße Karosserie einer V85 letzte Ausführung und eine 1500er. In Wirklichkeit hat dieses Auto die Karosserie einer 1600er mit Zentralkraftstofftank: der Besitzer dieses Fahrzeuges, das vorne beschädigt ist, hat die Originalkarosserie der 1500er behalten wie auch die Mechanik, um schneller für das nächste Rennen bereit zu sein. Schließlich, wenn man die zahlreichen Türen und Hauben von A110, A106, die Karosserieteile von Alpine und die Motorblocks der Miura umgeht, kann man eine echte Werkskarosserie 1300/1600, aus dem Jahre 1969, sehr leichter Aufbau, weicher Zentraltank usw. entdecken.

Von all diesen Autos hat 'La Gombe' nicht alle Teile. Einige der Wracks werden also wohl als Ersatzteillager erhalten müssen. Aber träumt bloß nicht: nichts steht zum Verkauf, einige Haie haben sich da schon die Zähne ausgebissen, als sie auf die schönsten Teile seiner Sammlung insgeheim spekulierten. Die lang erwartete Werkstatt kommt voran und die meisten Fahrzeuge werden vielleicht bald ein Obdach haben. Auf jeden Fall, diejenigen, die sich vielleicht empören angesichts solcher den Launen des Wetters ausgesetzten Schätze, sei gesagt, daß ohne 'La Gombe' die meisten wohl bei der Autoverwertung gelandet wären: damals wollte sich niemand mit solchen Autos herumplagen.

Unser Sammler legt Wert auf eine gewisse Anonymität. Früher empfing er großzügig jeden, der Einlaß begehrte, ließ ihn durch seinen Besitz herumlaufen, bevor er ihn in eine fürchterliche Falle lockte: vor eine Flasche Rosé Wein. Aber er bemerkte, wie die Markenzeichen und Embleme im Laufe der Zeit immer weniger wurden. Im übrigen, seit seinem geliebten Esel 'Bicheite' von Unbekannten die Kehle durchgeschnitten wurde, zieht er es vor, mit seinen Automobilen, seinen vielen Motorrädern und seinen Hunden namens Alpine, Vélocette, Norton, Honda und Cooper allein zu bleiben.

*Text und Fotos:
Manfred Gantenbrink*



Mit den beiden Berichten
'Der Froschkönig' 1+2
haben wir Gérard
Gombert über die
Grenzen bekannt
gemacht.
Die Route dép. 562,
km 65 wurde zur
Alpine-Pilgerstätte.



'La Gomme'
und Doro
vor dem
A110-Cabrio,
das als Hundehütte
dient.





*Gérard's Hund
Alpine im
Motorraum einer
A106.*

*Gérard übt mit
Alpine 'Velo-Velo',
das Fahrradfahren.*