

MotorKlassik

DIE FASZINIERENDE WELT DER OLDTIMER UND YOUNGTIMER VON



Porsche kaufen!

So finden Sie den besten und preiswertesten 356, 911 und 944




**Jetzt gewinnen:
Volvo PV 544
im Wert von
15 000 Euro**



Traum-Tour nach Südfrankreich
Mercedes 560 SL & Aston Martin DB7



Klassiker-Fahrspaß schon ab 2000 Euro
Fünf perfekte Einsteiger-Autos



Lieber original statt umgebaut
MGB Gummiboot restauriert

Zwei Alfa Spider im Generationenduell: Heckantrieb oder Frontantrieb?





42 Wenn der Bugatti mal Probleme macht

Die bei Paris gelegene **Garage Novo** wartet und repariert die Preziosen

62 Trotz Frontantrieb ein echter Alfa?

Wir vergleichen den letzten **klassischen Spider** und seinen Nachfolger



Spider-Spirit

Fast 30 Jahre blieb sich der Alfa Spider treu: ein rassiger offener Sportwagen mit brilliantem Motor und agilem Handling. 1994 stieß er uns als Tipo 916 mit Keilform und Frontantrieb vor den Kopf. Ist das Trauma verkraftet oder sehnen wir uns nach dem letzten Echten?

TEXT Alf Cremers // FOTOS Ingolf Pompe

Stünde der silberne Alfa Romeo Spider mit der ausgeprägten Keilform auf dem Genfer Salon 2018 als spektakuläre Neuheit, man würde es ihm sofort abkaufen. Dieses inzwischen 23 Jahre alte Auto entzieht sich völlig jeglicher Mode und jeglichem Zeitgeist, es gab 1994 kein stilistisches Pendant weit und breit, nicht einmal von Pininfarina selbst. Nur wenige Autos schaffen es, jahrzehntelang futuristisch zu bleiben. Dem Porsche 928 gelingt diese über allem schwebende Zeitlosigkeit und vielleicht noch dem Citroën SM. Aber der Weg zur final angebeteten automobilen Skulptur ist oft lang und

schwierig. Am Anfang polarisieren diese non-konformen avantgardistischen Entwürfe, man liebt sie oder man lehnt sie ab. Außerdem erreichen sie sehr spät den Klassiker-Status. Wie viele Jahre brauchte der 928, um in der Porsche-Szene Anerkennung zu finden?

Und der progressive Donnerkeil Alfa Tipo 916, wie geht es dem? Nun, der hat es doppelt schwer, denn mit den messerscharfen, die Spider-Tradition verletzenden Kanten seiner Karosserie kam auch der Frontantrieb. Jener bis heute von vielen Alfisti als unverzeihlich empfundene Paradigmenwechsel, der erst heute, 2017, mit der neuen hinterradgetriebenen Giulia korrigiert wird.

Ein Alfa Spider hat gefälligst schön und grazil zu sein mit feinen filigranen Zügen.

Sind sie noch Brüder im Geiste?

Sein Doppelnockenwellen-Motor muss in Fahrtrichtung zeigen. Er sollte sich in schnell gefahrenen Kurven mit dem Gaspedal lenken lassen, und auf lockerem Grund müssen beim Anfahren die Hinterräder durchdrehen. Ach ja, Rot ist unbedingte Vorschrift. Nicht Grigio Chiaro wie beim Keil, sondern Rosso Alfa, Code 557, wie eh und je. Der Alte muss endlich auf den Neuen treffen, der klassische Vorgänger von 1990 auf den Nachfolger von 1994, der bei Autokennern das Attri-



ALFA ROMEO SPIDER 2.0

Eckdaten: Vierzylinder-DOHC, 1962 cm³, 120 PS, 1120 kg, 190 km/h, 1990 bis 1993
Preis: 15000 Euro (guter Zustand)

Charakter: Formal grazil und von ausgeprägt agilem Fahrverhalten. Freunde nennen ihn Classico, er ist begehrter als die Gummilippe

Gut zu wissen

ALFA ROMEO SPIDER 2.0 T SPARK

Eckdaten: Vierzylinder-DOHC, 1969 cm³, 155 PS, 1350 kg, 216 km/h, 1994 bis 2005
Preis: 6600 Euro (guter Zustand)

Charakter: Keildesign ist Kult, Frontantrieb und hohes Gewicht bleiben spürbar. Klangvoller, drehfreudiger Motor von hoher Elastizität

DATEN
UND
FAKTEN**Alfa Romeo Spider 2.0
Baujahr 1992**

MOTOR Typ AR 115/20, wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor aus Leichtmetall, vorn längs, Bohrung x Hub 84 x 88,5 mm, Hubraum 1962 cm³, Leistung 120 PS bei 5800/min, max. Drehmoment 161 Nm bei 4200/min, Verdichtung 10:1, zwei Ventile je Brennraum (in V-Form), betätigt über zwei obenliegende Duplexketten-getriebene Nockenwellen und Tassenstößel, nasse Zylinderlaufbuchsen, fünf Kurbelwellenlager, elektronische Benzineinspritzung und Zündung Bosch Motronic ML 4.1, geregelter Katalysator, Ölinhalt Motor 6,5 l

KRAFTÜBERTRAGUNG Einscheiben-Trockenkupplung, hydraul. betätigt, Fünfganggetriebe, Hinterradantrieb

KAROSSERIE UND FAHRWERK Selbsttragende offene Stahlblechkarosserie mit versenkbarem Faltdach, vorn Einzelradaufhängung an doppelten Querlenkern, Schraubenfedern, Schubstreben und Stabilisator, hinten Starrachse an Schraubenfedern, Längslenkern und Reaktionsdreieck (Watt-Gestänge), Servo-Kugelumlaufenkung, Scheibenbremsen, Räder 6 J x 14 (15), Reifen 185/70 R 14 oder 195/60 R 15

MASSE UND GEWICHTE Radstand 2250 mm, Länge x Breite x Höhe 4260 x 1630 x 1290 mm, Gewicht 1120 kg, Tank 46 l

FAHRLEISTUNGEN UND VERBRAUCH Vmax 190 km/h, Beschl. 0 bis 100 km/h in 10,8 s, Verbrauch 11,8 Liter auf 100 km

BAUZEIT UND STÜCKZAHL Alfa Spider Serie 4 (Classico) 1990-93: 21 789 Expl.



Der Spider Classic zeigt typischen Pininfarina-Stil, das Nardi-Lenkrad war optional. Der spätere Alfa Bialbero hat Motronic-Einspritzung statt Weber-Vergaser. Er klingt nicht mehr ganz so schön



Auch der Keil-Spider trägt die Pininfarina-Signatur an den Flanken. Statt formaler Harmonie gilt konsequente Provokation. Die markante Seitensicke steigt steil an, das Heck knickt dramatisch ab

DATEN
UND
FAKTEN**Alfa Romeo Spider 2.0 TS
Lusso, Baujahr 2000**

MOTOR Typ AR 67106, wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, vorne quer, Bohrung x Hub 83 x 91 mm, Hubraum 1969 cm³, Leistung 155 PS bei 6400/min, max. Drehm. 187 Nm bei 3500/min, Verdichtung 10:1, vier Ventile je Brennraum (in v-Form), betätigt über zwei obenliegende Zahnriemengetr. Nockenwellen und Hydro-Tassenstößel, Motorblock aus Grauguss, Zylinderkopf aus Leichtmetall, fünf Kurbelwellenlager, zwei gegenläufige Ausgleichswellen, elektronische Benzineinspritzung und Doppelzündung Bosch Motronic M 1.55, G-Kat, Ölinhalt Motor 4,4 l

KRAFTÜBERTRAGUNG Einscheiben-Trockenkupplung, hydraul. betätigt, Fünfganggetriebe, Vorderradantrieb

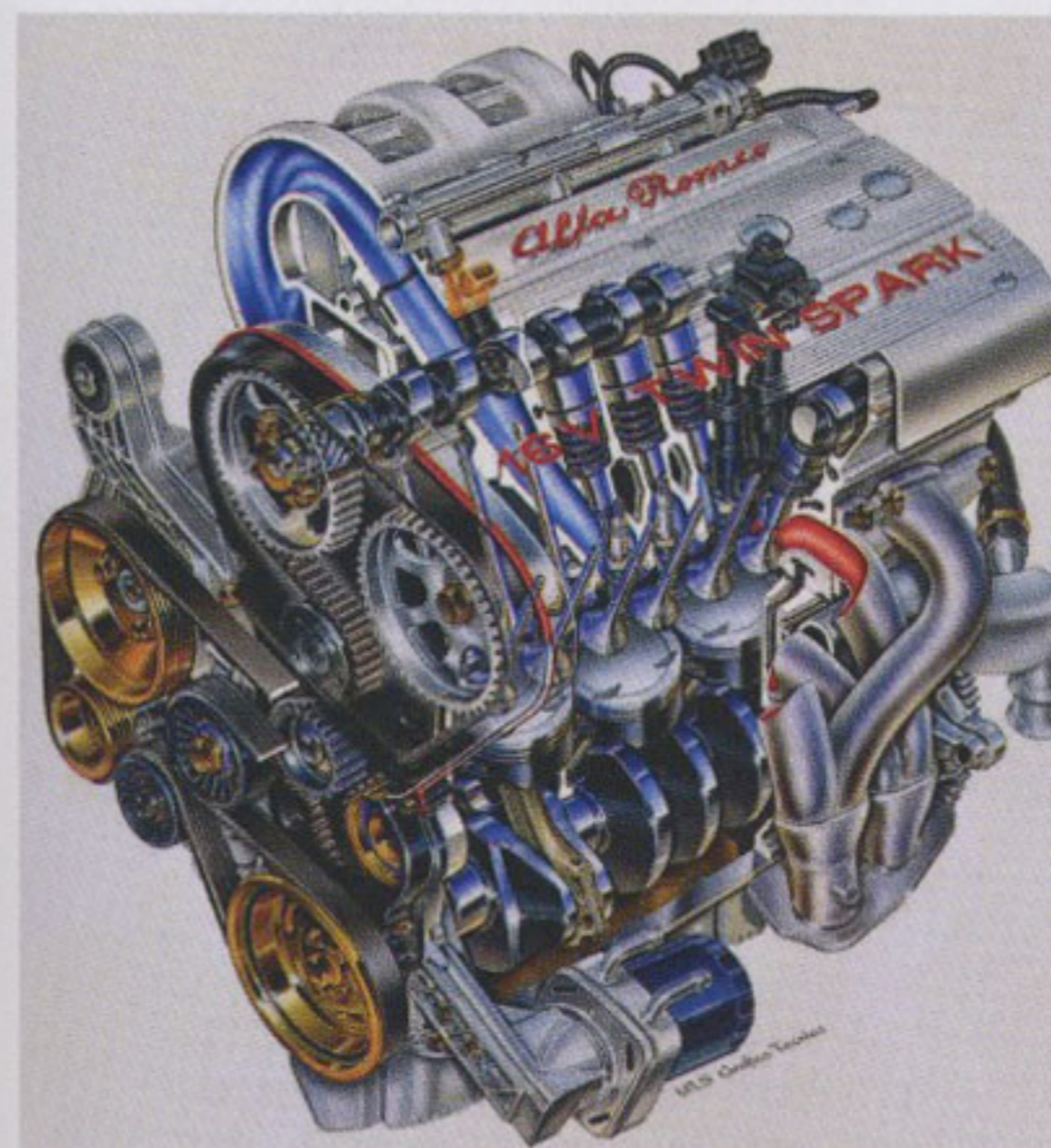
KAROSSERIE UND FAHRWERK Selbsttragende offene Stahlblechkarosserie mit vorderem und hinterem Hilfsrahmen, vorn McPherson-Federbeine, Dreiecksquerlenker, hinten Mehrlenkerachse mit Quer-, Längs- und Schräglenkern und Schraubenfedern, Servo-Zahnstangenlenkung, Scheibenbremsen, ABS, Räder 6,5 J x 16, Reifen 205/50-16

MASSE UND GEWICHTE Radstand 2540 mm, Länge x Breite x Höhe 4285 x 1780 x 1320 mm, Gewicht 1350 kg, Tank 70 l

FAHRLEISTUNGEN UND VERBRAUCH Vmax 216 km/h, Beschl. 0 bis 100 km/h in 8,4 s, Verbrauch 11 Liter auf 100 km

BAUZEIT UND STÜCKZAHL AR 916, 1994-2005: 81 799 Spider und GTV, davon 24 678 GTV-Coupés aus Arese

TECHNIK

Zweimal Zweiliter-Vierzylinder, wo ist der Unterschied?

ES GIBT BEIM TRIEBWERK AR 67106 des Tipo 916 ein paar gravierende konstruktive Unterschiede im Vergleich zum klassischen Zweiliter-Alfa-Motor mit dem internen Code AR 115/20. Die beiden obenliegenden Nockenwellen werden per Zahnriemen angetrieben. Vier Ventile mit Hydro-Tassenstößeln und zwei Zündkerzen kommen pro Zylinder zum Einsatz. Vier Einzelzündspulen im Zylinderkopf aktivieren die Twin-Spark-Zündung. Der von Fiat stammende Motorblock besteht aus Grauguss und nicht aus Leichtmetall. Zwei gegenläufige Ausgleichswellen sorgen für kultivierten Lauf.

Das Mehrgewicht des ebenfalls langhubig ausgelegten Twin-Spark-Triebwerks beträgt 35 kg. Die spezifische Leistung stieg von 61 auf 78 PS pro Liter und die zulässige Maximaldrehzahl von 6000 auf 7000/min.

but „neu“ vermutlich nie ablegen wird. Silber trifft Rot, sie müssen reden, über den Spider-Spirit, das spezielle Flair des offenen zweisitzigen Alfa. Sie müssen sich endlich aussprechen, Vorurteile aus dem Weg räumen oder sie bestätigen. An einem grauen Novembertag stehen sie offen auf einem großen stillgelegten Parkplatz, nur sie beide weit und breit, aber noch mit großem Abstand zueinander, jetzt oder nie. Der Mensch ist Mediator, er übersetzt ihre Sprache, bemüht sich, objektiv zu sein, geht aber instinktiv auf den warmen, schönen Roten zu. Der ist ihm vertraut, der Alfa Romeo Spider 2.0 trägt im Grunde seines Scudetto-Herzens noch die Gesichtszüge des Duetto, des Spider-Urahns von 1966.

Gut, Kunststoff ersetzte Chrom, und die Instrumententafel verlor an Charme und gewann an Plastik, ein Nardi-Holzlenkrad und hübsche Rundinstrumente beschwören die Alfa-Tradition. Offiziell heißt der letzte Hinterradgetriebene mit der Typziffer 115 schlicht Serie 4, in der Szene nennt man ihn schon Classico, denn ein Alfa Spider muss einen ordentlichen Beinamen tragen, wie seine drei Vorgänger, die Duetto, Fastback und Aerodinamica hießen, manchmal auch sehr poetisch Osso di Sepia, Coda Tronca oder sehr prosaisch Gummilippe.

Die sanfte Evolution der Vier

Technisch betrachtet und vom Fahrcharakter her ist der 34 Jahre lange Weg vom Duetto bis zum Classico kürzer als die vier Jahre vom Classico bis zum schroffen Keil. Die Italiener sagen tatsächlich wörtlich übersetzt „Cuneo“ zum Tipo 916, was gleich viel freundlicher klingt. Unter dem Blech und hinter dem Lenkrad hat sich beim Alten bis zur vierten Generation wenig getan. Der klassische Alfa-Doppelnockenwellen-Motor blieb genauso

carolus
by GEDORE**SPEZIELLER
EINSATZ**

www.carolus.de



NEU



0559.2008
**STECKSCHLÜSSEL-
EINSATZ-SATZ 1/2"**
offener Ring für
Einspritzdüsen, 8-teilig

Code 3051854

Weitere Angebote findet Ihr in der neuen

WANTED
PROMOTION 01/2017



Zierliches Classico Heck ohne Spoiler. Stilsicheres 916-Cockpit mit Fastback-Zitaten

wie das sorgfältig abgestimmte Fahrwerk mit vorderen Doppelquerlenkern und einer an Längslenkern und einem sogenannten Watt-Parallelogramm exakt geführten starren Hinterachse. Alfas Bilderbuch-Vierzylinder aus Leichtmetall zeigt sich als satt eingeschenkter Zweiliter langhubig, eine Duplexkette treibt die Nockenwellen an, und die Ventile in den füllungsfreudig gestalteten Brennräumen werden über Tassenstößel betätigt.

Unser Roter, bei dem die Motorhaube jetzt offen steht, präsentiert zwischen den Vorderrädern die vorletzte Variante des berühmten Alfa-Bialbero. Er hat zwar noch keine Doppelzündung wie in der Limousine 164, trägt aber schon das wuchtige Saugrohr-Geweihe der Katalysator-Version mit Bosch Motronic. Das kostet elf PS Leistung, 120 sind es nun statt 131, und ein bisschen Sound, von beidem blieb aber noch genügend übrig, wie sich später zeigen wird.

Der Tipo 916 fordert nun Aufmerksamkeit, eifersüchtig scheint der Spider 2.0 T Spark aus seltsam anmutenden Kulleräugen zum Roten zu schielen. Der silberne Cuneo hat sich besonders fein gemacht. Er zeigt sich in der exklusiven Lusso-Variante mit Lederpolsterung, Klimaanlage und

wirklich schönen Alurädern, deren Design an eine Alessi-Zitruspresse von Philippe Starck erinnert. Es ist bereits das facegeliftete Modell ab 1998 mit hübscherem Scudetto und einer auch objektiv schönen Armaturentafel. Sie zitiert die Eisbecher-Uhren und die Zusatzinstrumente des Fastback in bestem, weil keineswegs peinlichem Retrostil.

Nicht nur die eigenwillige Keilsilhouette macht die Form extravagant, auch die enorme Breite in Relation zur kompakten Länge erzeugt ungewöhnliche Proportionen. Schon 1986 hatte Pininfarina die Idee eines radikal neuen Alfa Spider und schuf die Studie Vivace. Nur kam es diesmal anders als sonst. Das Serienauto geriet acht Jahre später viel extremer als der eher smarte Prototyp, obwohl der hauseigene Alfa Centro Stile hier und da noch nivellierte.

Die riesige Kunststoffhaube öffnet, und der quer liegende Zweiliter-Motor entblößt sich dabei fast völlig. Die geriffelte Plastikabdeckung über dem breiten Nockenwellengehäuse unterstreicht in roter Schrift, worum es geht: um einen Zahnriemen-Vierzylinder mit Doppelzündung, Fächerkrümmer und 16 Ventilen. Das Fahrwerk des Keil-Spiders ist nicht minder aufwen-

dig. Zwar basiert er auf der Tipo-3-Bodenplatte von Fiat Tipo und Alfa 155, aber der fast 50.000 Mark teure Sportwagen bekam dann doch eine besonders aufwendige Mehrlenker-Hinterachse spendiert, die dem kopflastigen Fronttriebler ein neutrales Fahrverhalten einbringen soll.

Fronttriebler mit Fahrspaß

Nun steht Fahren auf dem Programm, der Rote lockt wieder als Erster. Schwer fällt es, ihm zu widerstehen. Mühelos gleitet man ins umschmeichelnde Echtleder-Cockpit, fühlt sich auf Antrieb zurecht, greift nach dem Schalthebel, der keck hervorlugt, und freut sich an der Akustik des dumpf grollenden Zweiliters. Der tritt bereits aus dem Drehzahlkeller kräftig an und dreht munter hoch. Das Wechseln der Gänge macht große Freude, es geschieht mit wenig Kraft und hoher Präzision. Auch die für klassische Spider eher untypische Servolenkung wird als angenehm empfunden, sie unterstützt das ohnehin schon spielerische Handling des leichten und kompakten Wagens. Gut warm gefahren giert der Bialbero nach höheren Drehzahlen. Über 3500/min fühlt er sich besonders wohl, dann geht es ab 80 km/h im Vierten munter vorwärts, der Fahrtwind reißt heftig am Haar.

Bei so viel elementarem Lustgefühl fällt das Umsteigen in den Silbernen schwer. Der Rote schließt fast überall mit Bestnoten ab, Lenkung, Schaltung, Bremsen, alles passt. Aber zur großen Überraschung lebt auch der Silberne in Stil und Fahrdynamik den besonderen Spider-Spirit. Das Leder-Interieur erfreut mit seiner hochwertigen und stilicheren Ästhetik noch mehr als beim Alten, die Schaltung geht genauso leichtgängig und präzise. Der kraftvolle Motor beschleunigt den Wagen souverän mit imposanter Durchzugskraft und schier nicht enden wollender Drehfreude. Bis zu 7000/min sind erlaubt, bereits eine Schaltdrehzahl von 5000/min sorgt für eindrucksvollen Vortrieb, und auch der Sound des Twin-Spark-Motors klingt satt und sonor, typisch Alfa eben. Doch so ganz lassen sich Frontantrieb und Fahrzeugmasse nicht wegkonstruieren. Der Rote wirkt agiler und kurvenfreudiger, er ist viel weniger Auto, aber mehr Spider.

Fazit



Ich kam im Alfa 916 angeeignet und spürte genussvolle Fahrfreude: ein drehfreudiger, elastischer Motor und eine gewisse Kurvengerichtigkeit des satte 1350 Kilo schweren Fronttrieblers. Dann stieg ich auf den Alten um und war fortan verzückt. Der fährt sich so unerhört agil und fühlt sich so herrlich leicht an. Da macht es am Ende nicht viel aus, dass der Kat-Motor etwas weniger Biss hat. **Alf Cremers**

Alfa Romeo Spider, Serie 4, 1990–1993

Der vierte und letzte klassische Alfa Spider ist qualitativ auch der beste. Korrosionsschutz und Verarbeitungsqualität liegen auf hohem Niveau.

KAROSSERIE-CHECK

Die vierte Alfa-Spider-Generation nach Duetto, Fastback und Aerodinamica weist in der Pininfarina-Fertigung den höchsten Reifegrad auf. Qualität und Rostvorsorge überzeugen. Hinzu kommt, dass der letzte klassische Spider oft für den Schonbetrieb als Drittwagen gekauft wurde. Trotzdem sollte man auf ein paar Punkte bei der Karosserieinspektion achten. Rost nistet sich gerne an den Schwellern um die **Wagenheberaufnahmen** ein, er befällt auch die vorderen und hinteren **Schwellerspitzen** und treibt sein Unwesen in den **Schubstrebenaufnahmen** an der Vorderachse. Das Interieur leidet unter Sonneneinstrahlung. Risse im Armaturenräger, verzogene Handschuhfachdeckel und versprödete Echtledersitze mit verschmutzten **Alcantara-Mittelbahnen** sind nicht selten. Das Verdeck ist bei der vierten Serie erstmals aus Stoff und empfindlicher als die PVC-Hülle der Vorgänger.

TECHNIK-CHECK

Der klassische, leicht langhubig ausgelegte Alfa-Doppelnockenwellen-Motor mit Kettenantrieb, Tassenstößeln und nassen Zylinderlaufbuchsen erreicht mühelos 200.000 km, vorausgesetzt, er wird pfleglich behandelt. Üppige **6,5 Liter Motoröl** wollen warm gefahren, das Ventilspiel sollte alle 30.000 km kontrolliert werden. Das Fünfganggetriebe ist robust und langlebig. **Fahrwerksbuchsen, Bremsschläuche und die Hardyscheibe** der Kardanwelle gehören zu den langlebigen Verschleißteilen, die jedoch nach 25 Jahren auch mal nachgeben können.

PREISE

Bei Einführung 1989 (Alfa Romeo Spider 2.0) **40.500 Mark**
Classic-Analytics-Preis 2017 (Zustand 2/4) **15.000/5200 Euro**

ERSATZTEILE

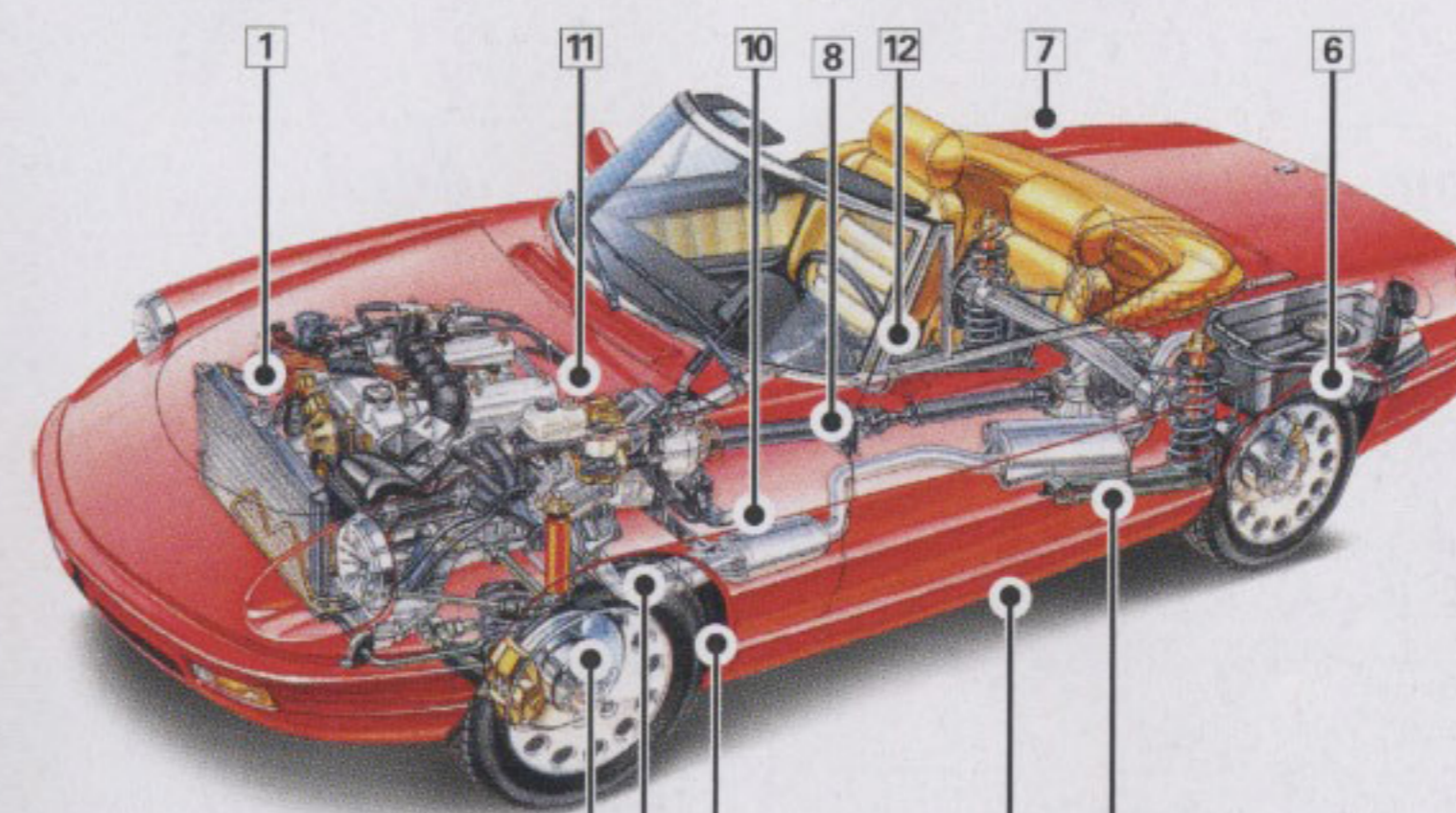
Eine Klassiker-Ikone wie der Alfa Spider verfügt über eine gute Teileversorgung. Alfa Romeo ist kaum engagiert. **Spezialisierte Teilehändler** sorgen für Nachschub und Nachfertigungen. Erstausrüster wie Bosch, Carello oder Magneti Marelli halten noch vieles bereit.

CLUBS UND SPEZIALISTEN

Club klassischer Alfa Romeo e.V., Detlev Segger, Angelsachsenweg 68, 48167 Münster, Tel. 02 51/61 68 19, www.club-klassischer-alfa.de
Klassische Fahrzeuge & Sportwagen, Hartmut Stöppel, Waldstraße 66–68, 53177 Bonn, Tel. 02 28/92 98 44 05, www.stoepfel.ch
OKP Parts and Engineering GmbH, Xaver-Weismor-Straße 94, 81829 München, Tel. 089/322 11 80, www.okp.de

SCHWACHPUNKTE

- | | |
|-------------------------------|--------------------------------|
| 1 Vorderkotflügel | 7 Verdeck und Verdeckgestänge |
| 2 Schubstrebenaufnahmen vorne | 8 Hardyscheibe am Kardangelen |
| 3 Längsträger im Bodenblech | 9 Fahrwerksbuchsen |
| 4 Schweller innen und außen | 10 Umlenkebellager der Lenkung |
| 5 Türunterkanten | 11 Ansaugschlauch der Motronic |
| 6 hintere Seitenteile | 12 elektrische Fensterheber |



Alltagstauglichkeit	★★★★★	Unterhaltskosten	★★★★★
Ersatzteillage	★★★★★	Verfügbarkeit	★★★★★
Reparaturfreundlichkeit	★★★★★	Nachfrage	★★★★★

Alfa Romeo Spider Tipo 916, 1994–2005

Eine feuerverzinkte Karosserie und viele Kunststoffteile machen den Keil-Spider rostresistent. Die 916-Krux liegt eher bei Technik und Ersatzteilen.

KAROSSERIE-CHECK

Rostbefall an der vollverzinkten und im Frontbereich (Kotflügel, Radkästen, Motorhaube) aus Kunststoff gefertigten Karosserie gibt es nur bei Unfallwagen oder an den **Wagenheberaufnahmen**, wenn der Spider unsachgemäß angehoben wurde. Ein Nachteil ist seine geringe Bodenfreiheit, die manchmal zu Aufsetzern führt. Deshalb sollten die Schwellerverkleidungen auf **Beschädigungen** geprüft werden. Oft dringt Wasser durch defekte Verdeckdichtungen ein, unter den Bodenteppichen bildet sich dann ein Feuchtbiotop. Das optionale **elektrohydraulische Verdeck** wird im Defektfall zum kostspieligen Problem.

TECHNIK-CHECK

Die Motoren, ob Vierzylinder oder Arese-V6, sind langlebig. Vorausgesetzt, alle sechs Jahre oder nach 120.000 km wird der fällige **Zahnriemenwechsel** durchgeführt. Bei den Twin-Spark-Motoren (1,8 und 2,0 Liter) machen die **Phasenversteller** der Einlassnockenwelle Probleme, was sich in unruhigem Motorlauf äußert. Ein Austausch kostet ca. 300 Euro. Die brillanten V6-Motoren, ob 12- oder 24-Ventiler, geben sich thermisch sensibel. Defekte **Zylinderkopfdichtungen** kommen vor. Die beiden Hilfsrahmen und die Multilink-Hinterachse verfügen über zahlreiche **Gummielemente**, die im Alter schrumpfen und verhärten. Dieser Mangel gilt als TÜV-relevant, der Austausch kommt nicht billig.

PREISE

Bei Einführung 1994 (Alfa Romeo Spider 2.0Twin Spark)..... **46.320 Mark**
Classic-Analytics-Preis 2017 (Zustand 2/4)..... **6600/1400 Euro**

ERSATZTEILE

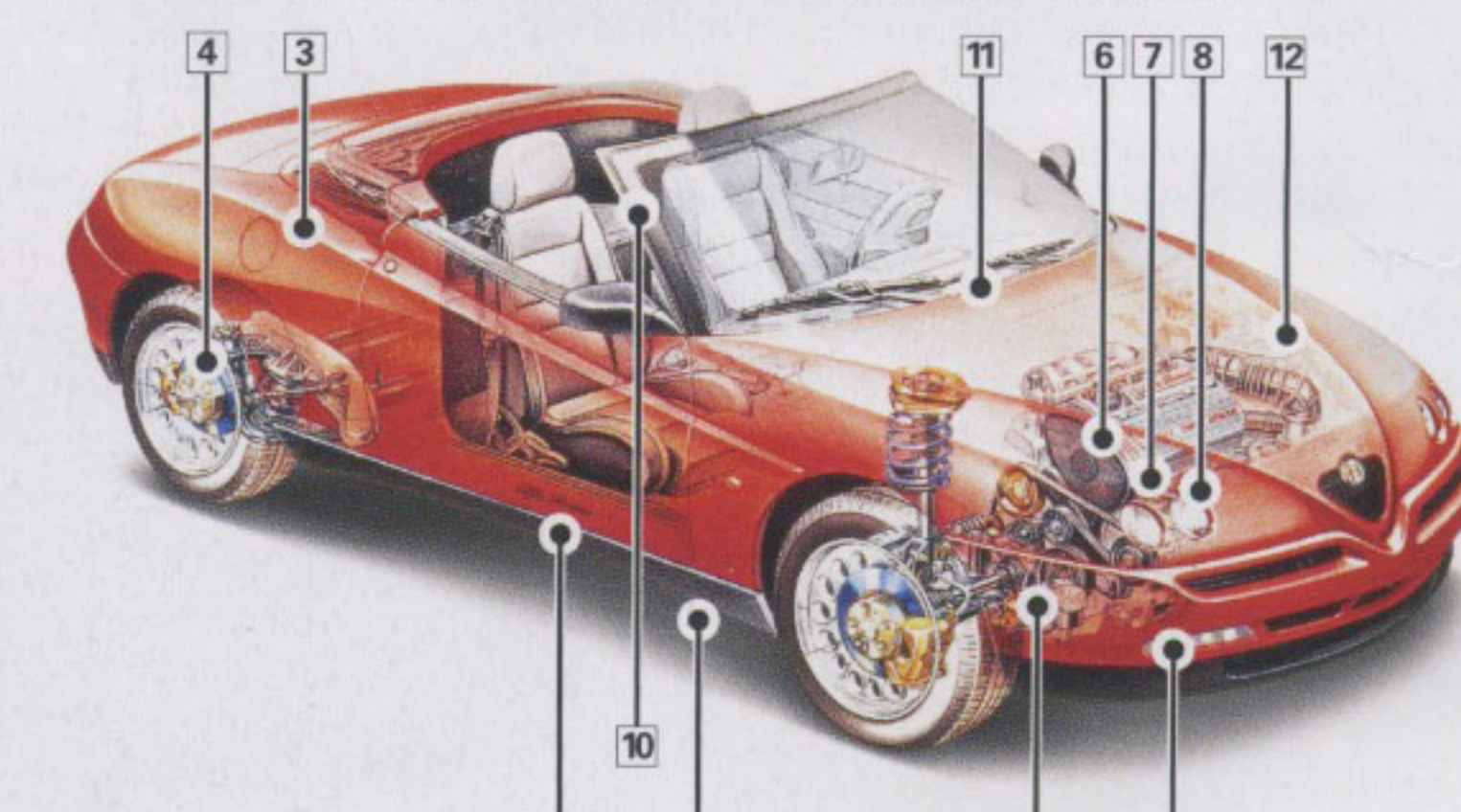
Die Ersatzteilversorgung ist schwierig. Über Alfa sind **wichtige Technikkomponenten** trotz vieler Gleichteile mit Fiat und Lancia nicht mehr erhältlich oder sehr teuer. Hintere Querlenker gelten als ausverkauft, ein Außenspiegel kostet 550 Euro. Aber die Lage scheint nicht hoffnungslos, es gibt Vorräte bei spezialisierten Alfa-Teilehändlern. Unter ricambi.alfisti.net existiert eine Ersatzteil-Plattform im Internet.

CLUBS UND SPEZIALISTEN

Alfaclub e.V., Geschäftsstelle, Thomas Beyert, Porschestraße 10, 32107 Bad Salzuffen, Tel. 052 22/42 65, www.alfaclub.de
Alfa Classic Center GmbH, Martin Benk, Schulte-Heuthaus-Straße 23a, 44379 Dortmund, Tel. 02 31/607 00 81, www.alfa-classic.de
Bertelsbeck Automotive, Ralf Bertelsbeck, Schultze-Delitzsch-Straße 4, 59348 Lüdinghausen, Tel. 025 91/89 27 70, www.myalfa.eu

SCHWACHPUNKTE

- | | |
|--------------------------------|-------------------------------|
| 1 Kantenrost am Unterboden | 7 Phasenvariator (Twin Spark) |
| 2 Wagenheberaufnahmen | 8 Zylinderkopfdichtung (V6) |
| 3 Verdeck (Stoff, Hydraulik) | 9 Flexrohr der Abgasanlage |
| 4 Buchsen (Lenker, Rahmen) | 10 Scheibendichtungen |
| 5 Antriebswellenmanschetten | 11 LCD-Display im Tacho |
| 6 Zahnriemen (alle 120.000 km) | 12 defekte Steuergeräte |



Alltagstauglichkeit	★★★★★	Unterhaltskosten	★★★★★
Ersatzteillage	★★★★★	Verfügbarkeit	★★★★★
Reparaturfreundlichkeit	★★★★★	Nachfrage	★★★★★