

DAS NEUE GROSSE

LUCAS CELLINI

ALFA SPIDER- BUCH



HEEL

Der Sprung in die Neuzeit

1994 bis 2005: Die Keil-Generation



Markant zieht sich eine diagonale Sicke durchs Blech. Der spätere BMW Designer Chris Bangle schuf diese Form.

Ah, die 90er Jahre. Auch schon Geschichte, dieses seltsame Jahrzehnt der Extreme: Runde Retro-Süßlichkeit und kantiger Geländewagen-Hype, Ökoautos und stolze Zwölfzylinder aus ein- und denselben Konzernen. Und natürlich die ganz große Cabrio-Renaissance, zu deren Auslösern ein ganz neuer Alfa Romeo Spider zählte. Dass er später unter der erdrückenden Konkurrenz der Mercedes SLK, BMW Z3 und Audi TT zu leiden hatte, dass er gegen deren Diktatur der Minimal-Spaltmaße nicht mehr wirklich ankam, ist eine andere Geschichte. Aber sie ist heute wieder erzählenswert,

denn die Youngtimer-Szene wird auch diesen Alfa willkommen heißen. Charismatisch genug ist er ja. Und es gibt ihn kurz nach seiner Produktionseinstellung noch für wenig Geld. Chancen dieser Art sind selbst im wiedererwachten Zeitalter der Nischenautos selten.

Der Alfa Spider grummelt wieder, er röchelt und knurrt und lebt mit all seinen Stärken und Schwächen: Das war 1994 die schönste Nachricht für Anhänger der kriselnden Marke. Und: Der Keil hieß weiterhin Spider, trug den Namen der Legende, die er mit dem Alfa-Herz im Stoßfänger sowie seiner Instrumentenanordnung zitierte – für Kenner mit

sensiblen Blick durchaus wahrnehmbar. Nur wenige Puristen merkten damals maliziös an, dass ihnen diese Details wie Abziehbilder einer vergangenen Zeit vorkamen.

Noch 1993 hatten die Alfisti den Abschied des letzten Spider im klassischen Layout beweint. Doch schon im Jahr darauf, auf dem Pariser Salon 1994, standen sie bewegt vor Alfas aktualisierter Spider-Interpretation: ein radikaler Faustkeil mit Frontantrieb, unverwechselbar und avantgardistisch, mehr ein Auto zum Bewundern als zum Liebhaben. Egal, so waren die Zeiten: Der Neue hatte sich von seinem Namensgeber optisch wie technisch so weit wie denkbar emanzipiert. Etwas später im Jahr debütierte das neue Coupé, traditionell GTV getauft, das sich optisch stark an den Spider anlehnte.

Die Alfa-Entwickler waren natürlich im Zugzwang gewesen: Der neue Spider sollte, so lautete Anfang der neunziger Jahre die Vorgabe an die Designer von Pininfarina und des haus-eigenen Centro Stile in Arese, nicht nur Emotionen wecken, sondern vor allem eines sein: eigenständig. Von einem starken Auftritt erhoffte sich Alfa einen hohen Wiedererkennungswert, eine Art selbst erklärendes Markenzeichen im zunehmend hart umkämpften Cabrio-Sektor.

Die Stylisten lösten ihre Aufgabe mit dramatisch gesetztem Strich. Vom Alfa-Herz in der zugespitzten Schnauze zog sich ein breites V über die Motorhaube bis zu den A-Säulen. Auch die liegenden Lufteinlassschlitze rechts und links daneben erinnerten an das klassische Alfa-Layout. Von der Studie „Proteo“, die im Herbst 1991 gezeigt wurde, stammte die Idee der zwei punktförmigen Scheinwerfer, die „aufgrund ihres transparenten Lichtkörpers wie kleine Edelsteine in der Motorhaube“ funkelten – so formulierte es Alfa Romeo blumig in einem Presstext, aber lächeln wäre Jahre später viel zu billig: Noch nicht jeder Kompaktwagen war damals auf Wunsch mit Xenonlicht und LED-Nachtoptik zu haben. Die Motorhaube, die bis zu den seitlichen Sicken reichte, fertigte Alfa übrigens nach einer völlig neuen Methode: Sie bestand aus dem Verbundwerkstoff KMC, bei dem eine Außenhaut aus Polyesterharz-Glasfibergemisch mit einem inneren Kunststoffskelett chemisch verschweißt wird. Sie konnte deswegen nicht mehr rosten, ist darüber hinaus aber reparaturfreundlich, formbeständig und überaus fest.



Der grandiose Alfa-V6 fand nun erstmals seinen Weg in einen Spider.



Nach hinten stieg die tief beginnende Gürtellinie des Spiders steil an. Sie umschloss beschützend die Passagiere und drückte, unterstrichen von einer markanten Sicke, schon im Stand die Lieblings-Vokabeln aller Alfisti aus: Eleganz, Dynamik, Kraft – dazu ein durchaus erwünschter Tick Provokation. Dabei wirkte der Alfa knackiger und kompakter, als er in Realität war. Er maß in der Länge rund 26 Zentimeter und in der Breite neun Zentimeter mehr als der zeitgenössische BMW Z3.

Der hohe, breite Hintern, der kurze Überhang hinten und die dadurch weit nach vorne gerückten Passagiere ergaben Proportionen, die an Mittelmotor-Sportwagen erinnern. Doch das war natürlich weit gefehlt: Alfa hatte keine Chance, der Dominanz des Fiat-Modellbaukastens zu entgehen. So endete mit dem letzten alten Spider unwiderruflich die Ära der Hecktriebler. Alle neuen Modelle basierten auf Fiat-Standardbodengruppen. Fiat selbst setzte seine Barchetta auf eine Punto-Basis, für den potenteren Alfa Spider empfahl sich der größere Typo-Unterbau. Daraus ergaben sich zwei Konsequenzen, die auch für andere Modelle des Hauses Alfa Romeo schon den fundamentalen Umbruch bedeuteten: Die Motoren müssen quer eingebaut werden – und angetrieben werden die Vorderräder. Die ganz treuen Fans bekreuzigten sich schon beim Gedanken daran.

Das war sie also, die entscheidende Aufgabe für die Fahrwerks- und Antriebs-Ingenieure. In der bis dahin stärksten Spider-Version, dem 3.0 V6, zerrten immerhin 192 PS an der Vorderachse des Italieners. Dabei regelte keine Elektronik die Traktion, eine Kontrolle oblag allein dem feinfühli- gen Gasfuß des Fahrers. Fein tänzelnd kommentierte der Vorderwagen seine Probleme, die Kraft effizient auf die Straße zu bringen. Die schwächer motorisierten Spider gaben sich zwar ziviler, doch auch ihre Leistung reichte allemal, noch schwarze Striche auf den Asphalt zu malen. Bergauf warteten ernstere Probleme: Da wurde der Spider vorne so leicht, dass etwas Sand oder Split reichten, um den Grip der Vorderräder gegen null sinken zu lassen.

Dennoch überzeugte Alfas Neuer in seinem liebsten Terrain, den kurvigen Straßen, mit ausgewogenen Fahrwerksqualitäten. Vorne übernahm eine McPherson-Einzelradaufhängung mit unteren Schwingarmen und Stabilisator die Radführung, hinten trugen zwei Hilfsrahmen aus Leichtmetall eine voluminöse Mehrlenker-Hinterachse. Bei schneller Kurvenfahrt ließ sie die Hinterräder leicht mitlenken: ein minimaler Gegeneinschlag reduzierte die typische Untersteuerneigung des Fronttrieblers. Der Spider wird dadurch leichter um die Kurve geführt – das Ergebnis ist ein neutrales Gesamtfahrverhalten, das auch die Fachpresse lobte. Götz Leyrer notierte 1997 in „auto motor und

Alfa Romeo nutzte für Coupé und Spider die gleiche Basis (oben).

Der radikal neue Spider war ungewohnt im Design, doch seine Lieblingsreviere blieben gleich – kurvige Passstraßen zum Beispiel.

sport“: „Der Alfa ist ein echter Kurvenkünstler, in der Handlichkeit den Hecktrieblern mindestens ebenbürtig, schnell in den Kurven und absolut narrensicher.“ Schon zwei Jahre früher hatte sich Bernd Stegemann von der „feinnervigen Fahrwerkskinematik“ überzeugen lassen: „Tatsächlich lässt das überaus präzise und agile Alfa-Handling vergessen, dass die Motorkraft nicht mehr die Hinter, sondern die Vorderräder antreibt“, schrieb er in „auto motor und sport“. Nur der große Wendekreis erinnert in engen Passkehren (oder in der Stadt) stets an den Pragmatismus einer neuen Zeitrechnung.

Serienmäßig verfügte der neue Spider über ein Vierkanal-ABS von Bosch, das entsprach dem Klassenstandard. Die großzügig bemessene Scheibenbremsanlage überzeugte allerdings nicht in allen Situationen mit endgültiger Bissigkeit. Kompromissloser gab sich da die Fahrwerksabstimmung: Mit trockenen, harten Schläge verbarg sie nie ihre sportlichen Intentionen. Deutlich ärgerlicher war das ständige Knarren, Knacken und Zittern der Karosserie, die auf den ersten Blick so solide wirkte. Ihre Verwindungen waren, schrieb Gunnar Beer 1998 im mittlerweile eingestellten Fachblatt „mot“, „selbst auf gut ausgebauten Straßen bis in das Lenkrad hinein zu spüren.“ Götz Leyrer fasste es für „auto motor und sport“ in deutlichere Worte: Der Spider-Aufbau „zittert wie Espenlaub, wenn es größere Bodenwellen zu verarbeiten gilt.“ Und auch der „mot“-Autor Johannes Köbler, ein großer Liebhaber der Marke Alfa Romeo, resümierte 1996 nach Art des enttäuschten Liebhabers, dass „dieser faszinierende Spider beschämend schlecht verarbeitet ist“. Hoffentlich, so notierte er, werde Alfa Romeo eines Tages begreifen, dass Leidenschaft nicht von Leiden kommen muss. Wirklich?

Wenigstens war bei der Motorenauswahl nicht von Verzicht die Rede. Alfa Romeo bot im Spider zunächst einen zwei Liter großen Reihenvierzylinder und als Spitzenmodell einen V6 an, der über drei Liter Hubraum verfügte und mit seiner buligen Charakteristik überzeugte – seine variable Ansauggeometrie sorgte dafür, dass über weite Drehzahlbereiche genügend Leistung zur Verfügung stand. Dazu trug auch der elektrohydraulische Phasenschieber auf der Einlassseite bei. Das Dreiliter-Aggregat mit seinen hochglanzpolierten Ansaugrohren lieferte stämmige 260 Nm bei 4400/min, und seine 192 PS beschleunigten den gewichtigen Spider in 7,3 Sekunden von null auf 100 km/h. „Der Alfa-V6 ist ein akustisches Erlebnis“, schrieb Götz Leyrer in „auto motor und sport“: „Tief grollend bei niedrigen Drehzahlen, kräftig trompetend beim Ausdrehen. Er klingt so, wie er aussieht.“ Die Tachonadel des Drei-Liter-Modells blieb erst bei 225 km/h Höchstgeschwin-



digkeit stehen, eine im zugarmen Spider-Cockpit durchaus erträgliche Geschwindigkeit.

Etwas ruhiger ließ es der (ab 1999) 155 PS starke Twin Spark-Vierzylinder angehen. Auch er verfügte über einen elektrohydraulischen Phasenschieber und eine variable

Ansauggeometrie, doch seine Spritzigkeit gründete im aufwendigen Zylinderkopf: Die beiden Nockenwellen bearbeiteten pro Zylinder vier Ventile, zudem zündeten in jedem Brennraum zwei Zündkerzen das Gemisch. 1998 nahm Alfa Romeo ein weiteres Triebwerk in die Spider-Palette auf, das das Angebot nach unten abrunden und

mit seinem attraktiven Preis von 45.900 Mark neue Kunden anlocken sollte. Der 1,8 Liter große Vierzylinder stammte wie sein größerer Bruder ebenfalls aus der Twin Spark-Reihe und war üblicherweise im populären Alfa 156 zu finden. Seine ebenfalls variable Ansauggeometrie sorgte dafür, dass bereits bei 3000/min über 90 Prozent





Flache Front und hohes Heck: Der Spider brach mit alten Werten.

des maximalen Drehmoments von 169 Nm zur Verfügung standen. Dadurch ließ es sich auch mit den für einen Sportwagen bescheidenen 144 PS noch reichlich Spaß haben. In seiner schwächsten Version überschritt der Spider immer noch die magische 200-km/h-Marke – kein großes Thema im Alltag, wohl aber in den Wertungen der einschlägigen Vergleichstests.

Für die beiden größeren Motor-Varianten bot Alfa für rund 6000 Mark Aufpreis ein L-Paket an. L stand dabei für Lusso, zu deutsch Luxus – nicht zu Unrecht: Neben einer Kli-

mautomatik mit 14 Luftdüsen wertete eine Lederausstattung das Interieur auf. Das angenehm feste und straffe Leder war in rot, schwarz oder natur lieferbar und stammte vom italienischen Spezialisten Momo. Mit einem Red-Style- und Blue-Style-Paket (je 980 Mark), das die Farben der Sitze, des Armaturenbretts und der Türverkleidungen aufeinander abstimme, konnten Individualisten ihren Spider nach damaliger Mode aufhübschen.

Dabei fiel schon die Serienausstattung für die Begriffe der Mitt-90er nicht mager aus. Alfa rüstete ab Werk alle Spider

mit ABS, zwei Fullsize-Airbags, elektrischen Fensterhebern und beheizbaren Außenspiegeln aus. Dazu gab es eine Zentralverriegelung, Nebelscheinwerfer und ein FPS genanntes Fire Protection System, das im Brandfall automatisch die Benzinzufuhr in Richtung Motor unterbricht. Das sollte für drei lange Sommer genug der High-Tech-Goodies sein.

Erst im Modelljahr 1999 erschien der Spider leicht überarbeitet: Neben einem verchromten Kühlergrill – dem einzigen Chrom-Accessoire am gesamten Auto – wurden nun die Schweller sowie die unteren Abschlüsse der Front- und Heckschürze in Wagenfarbe lackiert. Im Innenraum fiel ein neu gestaltetes Armaturenbrett auf. Die Alu-Optik war allerdings reine Täuschung: Wer am Lack kratzte, entdeckte darunter schnöden Kunststoff. Wichtiger dürfte den Spider-Besatzungen aber die Vergrößerung des Kofferraumvolumens um 37 auf 147 Liter gewesen sein, die durch den Verzicht auf den Reservereifen ermöglicht worden war. Ein Reparatur-Kit sichert die Weiterfahrt nach einem Platten und ermöglichte, etwas mehr Gepäck in dem tiefen Schacht unter der hinteren Klappe zu versenken.

Zu den aufpreispflichtigen Extras zählten die Perlglanzlackierungen in Zoe Gelb und Oasengrün, zu haben für je 2825 Mark. Mit 1060 Mark deutlich günstiger waren die Metallicfarben Proteo Rot, Hellgrau, Eclipse Grau und Victoria Blau. Nur in den drei klassischen Farbtönen Alfafrot, Schwarz und Polarweiß gab es den Spider ohne Mehrpreis. Rund 2900 Mark mussten Alfisti anlegen, um in den Genuss eines elektrischen Stoffverdecks zu kommen. Nach dem Entriegeln der beiden Verschlüsse am Windschutzscheibenrahmen begann die Verdeck-Kinematik ein abenteuerliches Spiel – nach einem komplizierten Heben und Senken verschwand das (auch in blau lieferbare) Dach unter einer festen Abdeckung aus Kunststoff. Der Verzicht auf eine mühsam aufzuknöpfende Persenning traditionellen Zuschnitts war durchaus lobenswert. Ohne Hilfe von Elektromotoren benötigte der Spider-Pilot rund 30 Sekunden, um die Sonne ins Cockpit zu lassen. Und er musste dafür aussteigen – keine Chance, wie früher einfach das Dach nach hinten zu werfen.

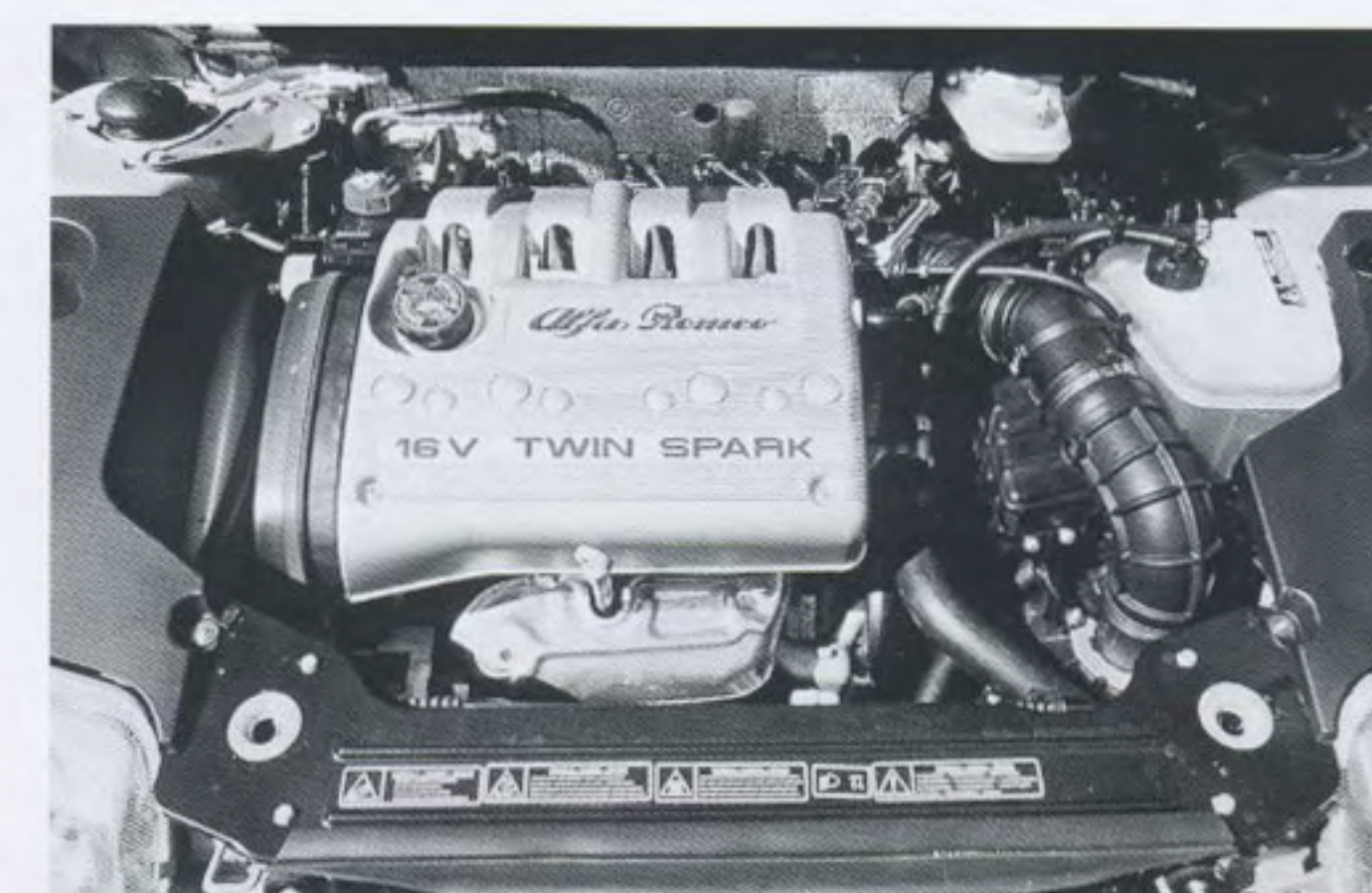
Es ließ sich natürlich nicht leugnen: Das Graduate-Car der 60er Jahre flirtete nicht mehr mit den Dustin Hoffmans dieser Welt, es durften jetzt auch reifere Käufer im Armani-Outfit sein. Solche, die wenigstens am Wochenende ihre schwarzen Dienst-E-Klassen und Leasing-A6 in der Garage lassen wollten. Nach dem Rückzug vom US-Markt im Jahr 1994 suchte Alfa Romeo seine Kunden nunmehr in Europa und dort unter den „Trendsettern mit gehobenen Bildungsniveau“, wie es ein Presstext formulierte. „Freibe-



rufel oder leitende Angestellte mit überdurchschnittlichem Einkommen und mehr als einem Fahrzeug“ stellten demnach die Alfa Spider-Klientel, die es durchaus schätzt, viel Individualität zu einem Preis zu bekommen, der weit unter dem eines Porsche liegt. Und bei dem es als kleine Zugabe einen hübschen, knallroten Schlüssel gibt, der sich bestens eignet, um auf Bistro-Tischen dezent den italophilen Geschmack seines Besitzers zu dokumentieren.

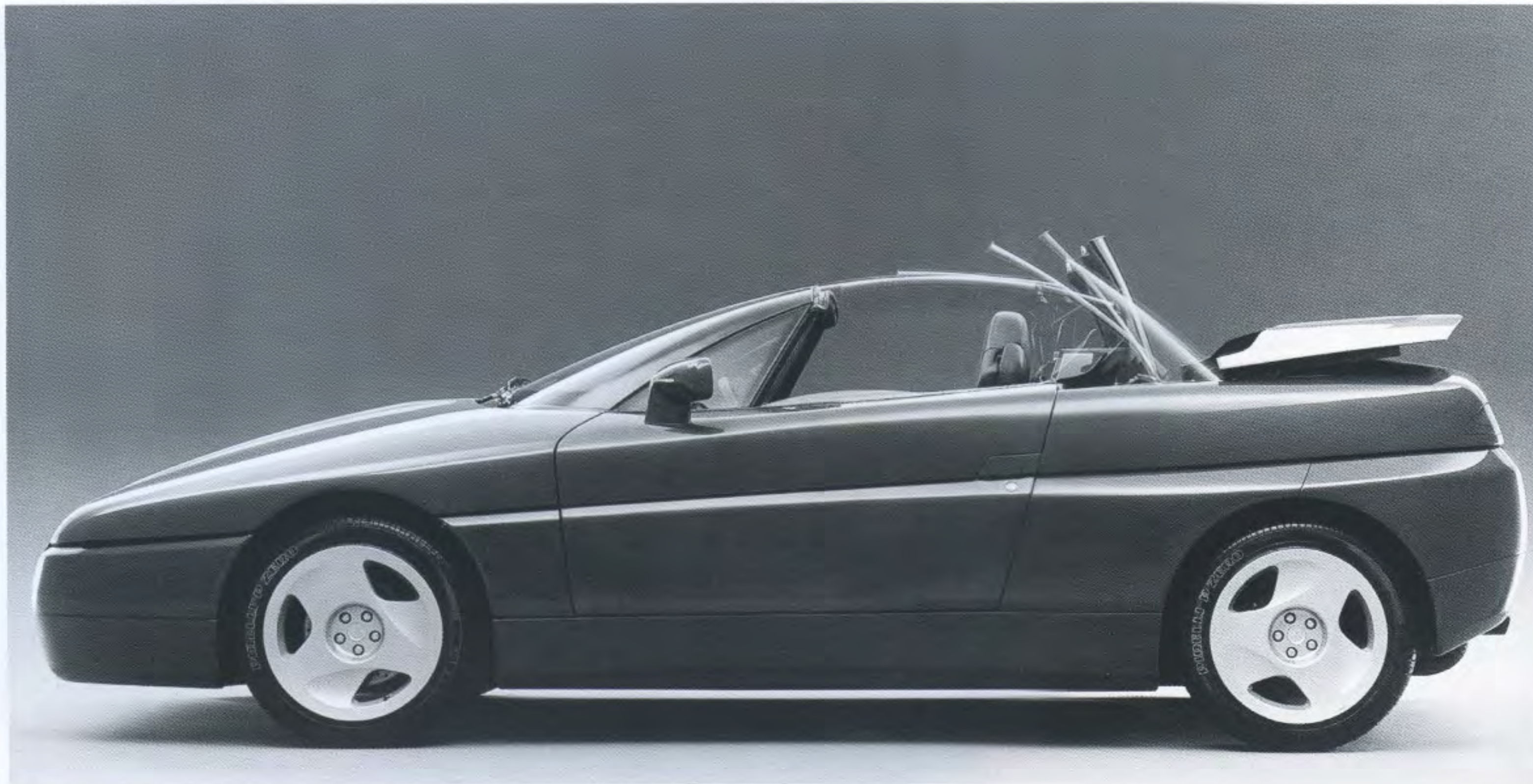
Immerhin, sie hätten ja auch ein deutsches Cabrio nehmen können. Eines von denen, die den Alfa Spider in jeder Ver-

Alfa Romeo passte auch das Interieur dem Zeitegeschmack an.



gleichstest-Wertung von „auto motor und sport“ und „Auto Bild“ ablederten. Ja doch, die gab es ab Anfang des neuen Jahrtausends sogar mit serienmäßigem ESP, und ihre Karosserien waren steifer, als es sich mancher Alfa-Besitzer überhaupt vorstellen wollte. Und überhaupt, kein Auto auf dem deutschen Markt war um die Jahrtausend-Wende so wertstabil wie ein Mercedes SLK 200 Kompressor. Mag der frontgetriebene Keil-Spider also auch ein Bruch mit den Traditionen der Marke gewesen sein: Er war noch immer

Die Form und ihre Folgen: Vorne passten die Motoren nur noch quer hinein, dafür gab es im Kofferraum mehr Höhe. Neu gestaltete Aluräder kamen mit der ersten großen Modellpflege.



Die Studie Protéo hatte 1991 bereits Ausblicke auf das kommende Spider-Design geboten.

ein Typ, dessen Reiz sich nicht dem Durchschnitts-Kunden erschloss. Das war seinen Käufern schon Wert genug.

Nur manchmal bedauerten sie den mangelnden Mut des Fiat-Konzerns, im Spätsommer 1998 etwa: Da zeigte Alfa den Monospider und merkte an, dass dieses radikale Unikat natürlich niemals in Serie gehen sollte. Der Monospider war das schwarz lackierte Abschiedsgeschenk des Alfa-Designers Walter de Silva, bevor er im Januar 1999 zu Seat ging. Bis zur Gürtellinie sah das Einzelstück tatsächlich aus wie ein Serien-Spider, auf den zweiten Blick aber zeigte sich, dass der Trick im virtuosen Weglassen lag: Es gab kein Verdeck, keine Windschutzscheibe, kein Windschott, dafür einen Verbundstoff-Abdeckung über dem Beifahrersitz, spezielle Leichtmetallräder, eine tiefer gelegte Karosserie, eine Federung der extratrodden Sorte – und vor allem einen V6, der 230 statt serienmäßiger 192 PS leistete. „Der Monospider umschließt das Herz gleich bis zum Hals“, schrieb Eckhard Eybl in einer ergreifenden „auto motor und sport“-Geschichte, „der Kopf des Fahrers ist dann Teil des Designs, wenn er einen Alfa-Helm aufhat.“ Die Hoffnung des Autors, dass sich ein talentierter Tuner der Idee annehmen werde, erfüllte sich nicht: Unvergessen blieb der Monospider nur für den härtesten Kern der Alfa-Romeo-Szene. Der Rest war froh, dass Alfa den großen Diffusor am Unterboden des Designstücks nicht in die Serie übernahm.

Aber weitere Modellpflege-Maßnahmen waren ohnehin nicht vorgesehen. Statt eines Monospider kamen nett gemachte Sondermodelle, die Namen wie Edizione Classica (2001) oder Edizione Elegante (2002) trugen. Sie waren üppig ausgestattet, mit Lederpolstern und Klimaautomatik, standen zum Saisonstart in den Schauräumen der Alfa-Händler und machten sich einen Namen als Schnäppchen für Gourmets.

Im Sommer 2000 bereinigte Alfa Romeo die Motorenpalette, was nicht dem Marketing geschuldet war, sondern der ab 2001 verbindlichen Abgasnorm Euro 3. Statt des bisherigen Zweiventil-V6 mit 192 PS zog an der Spitze des Spider-Programms der 218 PS starke Vierventiler aus dem GTV ein. Das 1,8er Einstiegsmodell strich der Hersteller ersatzlos, und die Leistung des Zwei-Liter-Triebwerks sank um fünf auf 150 PS. Auch der GTV war nur noch mit diesen beiden Motoren zu haben.

Selbst für Freunde des Spiders wäre es nun okay gewesen, das nicht mehr ganz taufrische Modelle ohne Änderungen weiterzubauen und an einen Nachfolger zu denken, dessen Form die jüngeren Kontrahenten blamieren würde. Tatsächlich aber erlebte der Spider noch mit Blick auf die Ziellinie eine große Modellpflege: Sie frischte im Frühjahr 2003 nicht nur seine Optik auf, sondern brachte auch ein großes Paket an technischen Feintuning-Maßnahmen. So wies der Spider



mit größerem Kühlergrill noch deutlicher auf seine Herkunft hin – das stand ihm prima und warf nur die Frage auf, warum seine Gestalter nicht schon früher auf diese Idee gekommen waren. Dazu kamen Detailänderungen wie tiefer gelegte Sitze, was speziell große Fahrer zu schätzen wussten, und Mini-Verfeinerungen wie eine silberfarbene Blende an der Mittelkonsole. Das Fahrwerk hatten die Alfa-Entwickler feinfühler abgestimmt, es reagierte nun geschmei-

diger auf kurze Bodenwellen. Die neue Lenkung setzte Richtungswechsel sensibler und direkter um, eine spürbar steifere Karosserie verkniff sich nun das ganze große Knarzen. Außerdem gab es für den reifen Spider noch einmal neue Motoren: Wem das 150 PS starke Zwei-Liter-Triebwerk zu schwach war, der konnte nun einen gleich großen Direkteinspritzer mit 165 PS haben – oder den 3,2-Liter-V6 mit 240 PS. Nicht nur die Leistung entschied, sondern

Das letzte Facelifting des Frontantriebs-Spider verhalf ihm unter anderem zu einem markanter in Szene gesetzten Scudetto.



auch der Sound: Der Direkteinspritzer nahm speziell mit seiner Drehfreude und der gepflegten Laufkultur für sich ein, während der V6 betörend schmetterte und echte Sportwagen-Fahrleistungen sicherte. Dass es für keinen der aufgefrischten Spider ein ESP gab, führte jedoch damals schon zu Schelte der Fachpresse: Den elektronischen Schleuderschutz mochte Alfa auch gegen Mehrpreis nicht anbieten.

Optisch nach wie vor attraktiv, aber technisch nicht mehr up-to-date trat der „Keil“ im Sommer 2005 ab.

Auch daran war zu erkennen, dass der Keil-Spider nun die letzte Modellpflege seines Lebens erhalten hatte. Zwei Jahre noch blieb er im Programm, bis zum Sommer 2005. Bis dahin verkaufte er sich nicht mehr richtig gut, weil die Fachpresse schon Skizzen eines aufregenden Nachfolgers zeigte, und entwickelte sich als Gebrauchter zum Discount-Angebot. Die Qualitätsschwankungen früherer Modelle drückten die Preise, selbst hingebungsvoll gepflegte Exemplare waren und sind deshalb nicht einfach wiederzuerkaufen. Kenner wissen das und sichern sich zum fairen Kurs einen Klassiker von morgen. Einen, der vielleicht nicht völlig perfekt ist, aber ein Gesicht in der Menge. So hat das schließlich schon vor Jahrzehnten funktioniert – mit den Spidern der 60er, 70er und 80er Jahre. Es gab, wie wir längst wissen, schlechtere Investments.