



VOLANTE

VOLANTE

ITALIENISCHE AUTOMOBILE UND LEBENSART



**ERSTAUSGABE
+ POSTER
CA. 500
KLEINANZEIGEN**

**SONNE, STRAND UND MEHR
FIAT BARCHETTA**

**RENDEZVOUS MIT EINEM STAR
ALFA ROMEO SPIDER**

**EIN DREIZACK FÜR VIER
MASERATI QUATTROPORTE**

**GRAN TURISMO CLASSICO
LANCIA AURELIA**



No.1

HEEL

**ALFA GIULIETTA
POSTER**



ALFA ROMEO SPIDER

ALWAYS THE SUN

TEXT: JÖRG WALZ · FOTOS: WAGNER, KUNI

Das Wichtigste vorweg: Alfa Romeo baut wieder Automobile wie in den glorreichsten Zeiten. Vorbei die schludrigen Jahre mit kleinen, billigen und nachlässig verarbeiteten Autos. Es lebe die Faszination, und davon bitte soviel wie möglich! Kommen Sie ja nicht auf die Idee, schwärmend von der Vergangenheit zu träumen. Nur nicht sentimental werden. Der Spider ist da, und er ist ein würdiger Vertreter für das traditionsreiche Haus aus Mailand.



Mit dem Alfa Romeo Spider entstand endlich wieder einmal ein Wagen, der nicht - wie heute üblich - dem Retro-Look verpflichtet Stilzitate vergangener Fahrzeuggenerationen gros wiedergibt. In Italien werden halt immer noch Trends gemacht und nicht Gestriges bis zur vollendeten Langeweile kopiert. Völlig losgelöst schuf Walter de Silva, Chef des in Arese beheimateten Centro Stile, mit seinem Team und in Zusammenarbeit mit dem Turiner Starcouturier Pininfarina eine Skulptur in Kunststoff und Blech. Resultat des kunstvollen Schöpfungsprozesses ist ein Automobil, das den Passanten im Vorbeifahren die Häse verdreht. Natürlich erkennt jeder, daß es sich hier um nichts anderes als einen Alfa handelt - Doppelscheinwerfer wie in den wilden Siebzigern, ein un-



übersehbares Herz in der Frontmaske und die Lüftungsschlitze in Form von aufgeblähten, nach Luft ringenden Nüstern an dessen Seiten - alles absolut alfatypisch. Darunter, knapp über dem Asphaltband schnüffelnd, sogar ein wenig Ferrari. Nebelscheinwerfer, Blinker und Kühleröffnung ähneln dem verblichenen 348. Mit

Sicherheit wurde hier nicht abgekupfert. Vielmehr scheint es die funktionalste Bewältigung einer Stylingaufgabe. Daß man sowohl in Maranello wie in Arese auf das gleiche Ergebnis kam, betont nur die hohe Güte der Formfindung.

Und sonst? Voll keil. Keine zweite Marke hat sich bislang der durch die Sportwagenprototypen der siebziger Jahre geprägten Silhouette derart verpflichtet gefühlt.



Nach 27 Jahren Spider auf Giulia-Basis tritt sein Namensvetter heute ein schweres Erbe an. Bei der Schaffung des Alfa Romeo Spiders konnte es nicht darum gehen, einfach nur einen offenen Sportwagen auf die Straße zu bringen. Sein Name und sein Kultstatus fordern die Entstehung eines neuen Mythos anstelle billiger Kopie nostalgischer Stilelemente.



Noch mag er nicht „everybody's darling“ sein. Chronisten werden jedoch bepflichtet, daß der später Duetto getaufte Rundheck-Spider bei seinem Erscheinen mit einem ähnlich charakterstarken Karosseriekleid aufwartete.

Einen Alfa sollst du an seiner den Luftwiderstand brechen Form erkennen! Schließlich hat Alfa vor zwanzig Jahren noch einmal zwei Weltmeistertitel nach Hause geholt (Typo 33, anno 1975 und 77), und das verpflichtet. Resultat dieser an den Prototypen Vivace und Proteo getesteten Keilform ist, daß der Spider selbst beim Parken vehement nach vorn zu stürmen scheint. Sprungbereit wie eine Raubkatze ist seine Karosserie Form gewordene Fortbewegung. Ein steifer Kragen - wie das hochgeschlagene Pendant am Trenchcoat von Humphrey Bogart - hinter den beiden, durch die große Scheibe gut geschützten Passagieren demonstriert die Überflüssigkeit eines Windschotts für dieses Cabriolet. Überhaupt fühlen Mann und Frau sich im Inneren des jungen Alfa geborgen wie in Abrahams Schoß. Erst einmal über die breiten Seitenschweller in die schönen, gut konturierten Sitze gerutscht, sitzt der Spider perfekt - auch das ist typisch italienisch. Die Hände fallen wie magnetisch angezogen auf das wuchtige Vierspeichen-Leder-Airbaglenkrad, und fällt die rechte herunter, so landet sie zielsicher am knackig zu bedienenden Schalthebel. Das Gefühl, das sich einstellt, wenn man im Spider Platz genommen hat, ähnelt dem, wenn man in der Mailänder Corso Venezia bei einem guten Herrenausstatter einen perfekt sitzenden Anzug aus edlem Tuch gefunden hat. Und als wäre es nicht schon mehr als genug, stimmt zu allem Glück sogar noch der Name des Schneiders!

Bei der Materialwahl wird deutlich, daß wir uns im ausgehenden zosten Jahrhundert befinden. So sind die Hauben aus Verbundkunststoffen gefertigt, die neben einer sehr hohen Stabilität Formen ermöglichen, die man Jahre zuvor nicht zu erträumen wagte. In punkto Stoßfestigkeit weiß uns Alfa Romeo mit der Behauptung, daß „sich die Hauben beispielsweise nicht verformen, wenn ein zwei Ki-



logramm schwerer Gegenstand aus zwei Metern Höhe darauf trifft“ zu belehren. Gut zu wissen. Aber wir hatten nicht vor, das schöne Cabriolet mit Wassermelonen oder ähnlichem zu bewerfen. Blumen sollte man ihm streuen.

Mit dem Wort Motorhaube ist das vordere Karosserieteil nur unzureichend beschrieben, denn wenn das aufsehenerregende Teil an seinen beiden Gasdruckhebern nach oben schwingt, macht das halbe Auto einen Striptease. „Da schau her.“ scheint es uns sagen zu wollen und gibt seine Antriebstechnik unseren neugierigen Blicken preis. Es ist ein Blick, der lohnt. Wahlweise sind der neue zweiliterige Twin-Spark-Motor mit 16 Ventilen oder der altbekannte und unverschämt gute Dreiliter-V6 unter der Haube mit den vier Scheinwerferöffnungen und dem großen Herz zu finden. Der neue 150 PS-Kraftklotz markiert den aktuellen „State of the Art“ im Motorenbau. 16 Ventile, Doppelzündung (je eine kleine und eine große Platin-Zündkerze pro Brennraum), die zwei alfatypischen obenliegenden Nockenwellen, variable Ventileinstellung durch elektrohydraulische Phasenschieber, zwei Ausgleichswellen und anderen Feinheiten stehen auf seiner Haben-Seite. Angesichts dieser Fülle ingenieuser Finessen überrascht die Bulligkeit, mit der der Zweiliter in allen Drehzahlregionen antritt, keinesfalls. Begeistern tut sie indes immer wieder. Der 3.0 V6 muß an dieser Stelle nicht näher beschrieben werden, denn der Beau ist dank seiner Verwendung im

164 und den Obendrübersportlern SZ und RZ hinlänglich bekannt. Beide Motoren sind schön anzusehen und darüber hinaus in der Lage, die neue Sportabteilung der Marke Alfa Romeo standesgemäß voranzutreiben. Schon die 150 Pferdestärken des kleineren und komplett neuen Aggregats reichen absolut aus. Natürlich geht es mit 192 PS aus sechs Verbrennungsräumen alles noch ein wenig zügiger und stillvoller, wengleich der Unterschied - und das ist interessant für die kühlen Rechner unter den emotionsempfindlichen

Spider-Fahrerinnen und -Fahrern - erstaunlich gering ausfällt. In kurzen 8,4 bzw. 7,3 Sekunden ist der eben noch stehende Spider auf Tempo 100. Doch diese Zahlen sind in erster Linie von theoretischer Natur - erst recht für ein offenes Auto. Viel wichtiger ist es zu wissen, daß der schicke Sportler auch artgerecht verzögert. Dafür tragen die rennwagengroßen Bremsscheiben rundum und das Bosch-ABS der jüngsten Generation Sorge. Zur weiteren Beruhigung sei noch am Rande erwähnt, daß auch dem heutigen Wunsch nach passiver Sicherheit gewissenhaft Folge geleistet wurde. Grund genug, sich voller Sinnesfreude aufs Fahren zu konzentrieren.

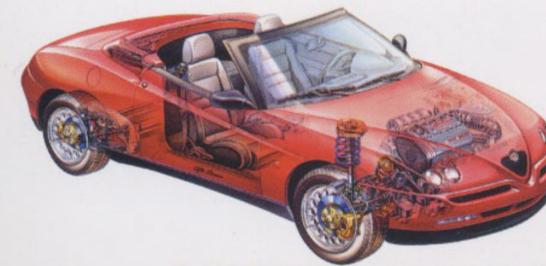
Dieser Klang! Typisch Alfa - wir erinnern uns an die Präkatalysator-Zeit und Riesenbatterien von Weber-Doppelvergäsern - dürfen beide Spider-Modelle wieder über die Landstraßen röhren, daß es nur so eine Freude ist. Überhaupt fühlt sich der Spider auf der Landstraße so richtig in



Ob Spider oder Coupé, die neue Sportlerriege von Alfa Romeo ist formal ein Lehrbeispiel für den gelungenen Versuch, den Augenblick zu verewigen, Dynamik einzufrieren. Bereits im Stillstand scheinen sie mit mächtigen Sätzen davonzueilen.

seinem Element. Sein vorbildhaft abgestimmtes Fahrwerk verschlingt geradezu jedes noch so kurvige Geläuf, ohne die darüber liegende Karosserie zum Zittern zu bringen. Er ist das perfekte Motorrad für zwei, die bequem sitzen wollen und dabei auf das Tragen eines Helmes und ungemütlicher Leder-Ganzkörperschutzanzüge verzichten können. Da wird Autofahren wieder zum Selbstzweck. Einzige Wolke am strahlend blauen Horizont ist der kleine Kofferraum, der seine knappen Abmessungen der vom fahrdynamischen Gesichtspunkt her genialen Multilink-Hinterachse mit Aluminium-Hilfsträger zu verdanken hat. Wer schön sein will, muß leiden, heißt es trefflich im Volksmund. Das ist scheinbar nicht nur auf optische Reize, sondern auch bezüglich innerer Werte zutreffend. Fairerweise sei gesagt, daß der Kofferraum immer noch so groß ist, wie bei seinen Vorfahren - nur eben nicht flach, sondern tief.

Dank des für uns günstigen Wechselkurses und der aggressiven Preispolitik der „neuen Fiat“ fängt der Spiderspaß schon deutlich unter der magischen 50.000-Mark-Grenze an. Da haben die Italiener ihren wie Pilze aus der Versenkung schießenden Konkurrenten eine harte Nuß gegeben, die nur schwer zu knacken ist. Und schließlich ist nur ein Alfa ein echter Alfa! Um die



TECHNISCHE DATEN

ALFA ROMEO SPIDER



Es ist die Liebe zum Detail, die wahre Begeisterung beim Betrachter erweckt.

schert, das den Spider in einen GTV mit flachem Kofferdeckel wandelt. Damit wird der Spider zum echten Multipurpose-Vehicle - schönen Gruß an die Entwicklungsstudios dieser Welt.

eindeutige Wahl dennoch ein wenig zu erschweren, sind für beide Modelle zwei Ausstattungsvarianten zu ordern. Entweder einfach nur Spider oder Spider L, wie Lusso oder Luxus - will heißen: serienmäßig mit Klimaanlage und Ledertapezierung sowie fischen Sechzehn-zöllern aus Alu auch beim 2.0 T. Spark 16V L, denn die sind auch beim normalen Dreiliter Serie. Auf Wunsch kommt dann noch ein elektrisch zu bedienendes Verdeck dazu. Allerdings macht die kleine, gut manuell zu bedienende Kapuze diese Mehrausgabe nicht unbedingt erforderlich. Gut gefällt uns die ebenfalls angebotene Spritzdecke, die den Innenraum stilvoll vor Staub und überraschenden Regengüssen schützt. Sie wird am unteren Ende der Windschutzscheibe auf das Armaturenbrett und entlang der Gürtellinie rund um den Innenraum geknöpf. Kleine Höcker zeigen, wo sich die Kopfstützen und das Lenkrad befinden. Damit schaut ein abgestellter Spider aus, wie wir es von Sportwagen dieses Kalibers erwarten. Und für den langen wie ungemütlichen nordeuropäischen Winter wird uns dann noch ein Hardtop be-

Alfa Romeo Spider 2.0 TS 16V

4 Zyl.-16V Twin-Spark-Motor
1970 cm³
110 kW (150 PS)
215 km/h
0-100 km/h in 8,4 sec.
Frontantrieb

ab 46 000,- DM

Alfa Romeo Spider 3.0 V6

V6 Zyl.-Motor
2959 cm³
141 kW (192 PS)
225 km/h
0 - 100 km/h in 7,3 sec.
Frontantrieb

ab 54 000,- DM