



**Aktuelle  
Preise**  
für 300  
Modelle



# 40

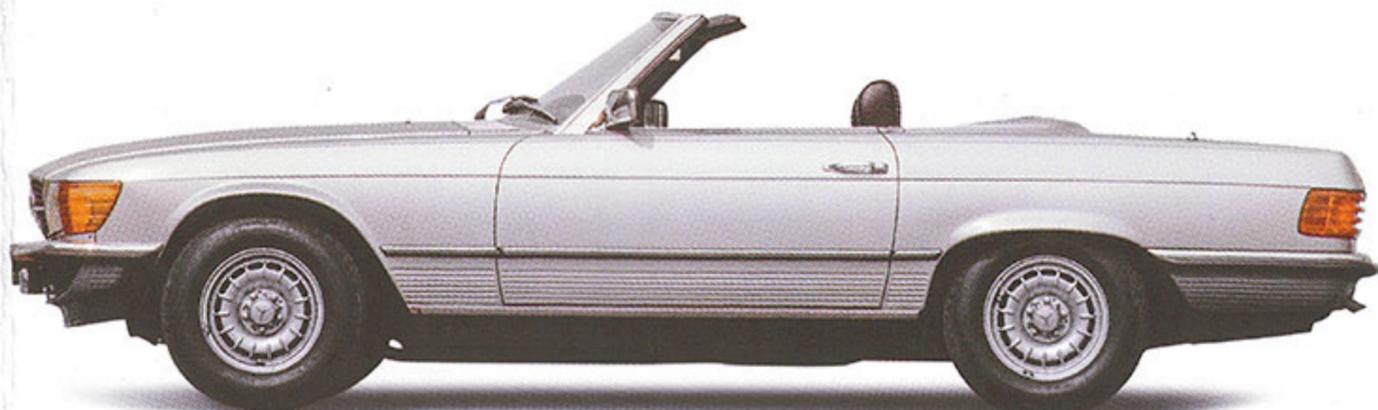
## klassische

# Cabrios

## & Roadster



Von Alfa Spider bis VW Golf Cabrio



- ▶ **Lebensfreude** Ein offener Klassiker gehört in jeden Haushalt!
- ▶ **Verdeckpflege** So schützen Sie das Stoffdach vor Verschleiß
- ▶ **Service** Alle wichtigen Clubs, Spezialisten und Werkstätten

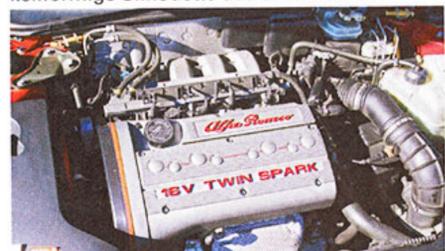
# Alfa Spider 916

Text Alf Cremers Fotos Archiv

Zu seiner Zeit wirkte er sehr futuristisch, das macht ihn zeitlos wie seine verzinkte Karosserie. Heute gilt die extreme Keilform als Skulptur. Den Frontantrieb kaschiert der 916 gut; kapriziös, wie es sich für einen Alfa gehört, bleibt er trotzdem.



Funktionales Cockpit mit Fastback-Zitaten. Minimalistischer, unpraktischer Türöffner, keilförmige Silhouette aus einem Guss



Lassen wir doch einmal die Vorurteile beiseite – über die Keilform, den quer eingebauten Motor und den Frontantrieb, kurvenunwillig, wie er nun einmal ist. Steigen wir einfach ein, unbelastet von allem Wissen. Wir werden Freude haben an der tiefen Sitzposition, den starken, geschmeidigen Motoren, der exakten Schaltung und der Kurvenwilligkeit dieses modernen Alfa, der für

viele noch schlicht ein Gebrauchtwagen ist, obwohl er längst Liebhaber anspricht. So geht eben Liebe auf den zweiten Blick.

## Historie

Der Spider debütierte zusammen mit dem Coupé GTV im Herbst 1994. Design-Vorläufer des Typs 916 waren die Pininfarina-Prototypen Vivace von 1986 und Mythos von

1991. Alfa Centro Stile brachte sich auch noch selbst stark über die Studie Proteo von 1991 ein, von der die eigenwillige Frontpartie stammt. Der Alfa 916 erlebte zwei Facelifts, ein kleines 1998 und ein großes 2003, jeweils erkennbar am veränderten Vorderwagen.

## Technik

Der Alfa 916 teilt sich mit dem Fiat Tipo, Coupé Fiat, Lancia Dedra und Alfa 155/156 die sogenannte Tipo-2-Plattform. Allerdings besitzt er eine aufwendige Multilink-Hinterachse, die an einem Hilfsrahmen aufgehängt ist. Damit wird ein nahezu neutrales Eigenlenkverhalten erreicht und der frontgetriebene 916 verliert viel von der dieser Antriebsart eigenen Kurvenunwilligkeit.

## Motoren

Die Grauguss-Vierzylinder von Fiat verfügen über vier Ventile pro Brennraum und Doppelzündung. Ab 2003 gab es zusätzlich einen Direkteinspritzer. Die Sechszylinder basieren auf dem legendären Aresé-V6 aus Leichtmetall, der 1979 als 2,5-Liter im Alfa Romeo 6 debütierte. Beim Dreiliter-Zweiventiler werden die Einlassventile direkt über Tassenstößel betätigt, zugleich steuert die Einlassnockenwelle über horizontale Tassenstößel und kurze Stoßstangen die Kipphebel der natriumgekühlten Auslassventile. Beim 3.0 und 3.2 DOHC 24V haben Einlass- und Auslassventile jeweils eine eigene Nockenwelle.

## Fahren

Der Einstieg und die tiefe Sitzposition sind zunächst gewöhnungsbedürftig. Rangieren durch den großen Wendekreis mühsam, die Übersicht bei geschlossenem Verdeck mäßig. Dank der drehfreudigen und leistungswilligen Motoren, kräftiger Bremsen und einem Fahrwerk, das den Frontantrieb vergessen lässt, kommt dennoch Freude auf. Nur beim Komfort hapert es. Milderung bringen beim hart gefederten 916 die „zahnsten“ zugelassenen Reifen vom Typ 205/60-16.

## Der 916 als Klassiker

Bis zur Klassikerweihe haben die meisten Exemplare des keilförmigen Alfa noch ein paar Jahre vor sich. Und ob sie je gegen den Ruhm der leichtfüßigen, fahrfreudigen und charis-

## AUF EINEN BLICK

**BAUZEIT** Oktober 1994 bis März 2005

**STÄRKEN** Kraftvolle Motoren mit gutem Durchzugsvermögen, agiles Handling, vollverzinkte, steife Karosserie

**SCHWÄCHEN** Hohes Gewicht, großer Wendekreis, umstrittene Form, recht kleiner Kofferraum, harte Federung

### PREISE

Modell	Preis bei Einführung	gepflegt	mäßig
1.8TS	45900 DM	6800 €	1400 €
2.0 JTS	29000 Euro	6800 €	1600 €
2.0TS 16V	48115 DM	7500 €	1700 €
3.0V6	57400 DM	8300 €	2000 €
3.0V6 24V	34900 Euro	14900 €	4100 €

Quelle: Classic-Analytics

matischen heckgetriebenen Spider-Vorgänger werden anstinken können, steht in den Sternen. Als etablierter Youngtimer macht der Alfa 916 jedoch eine gute Figur, insbesondere als Spider. Offene Autos profitieren eben immer von einem Liebhaberbonus. Andererseits wird das progressive Design die Ankunft im Klassiker-Himmel wohl eher verzögern.

## Ersatzteilversorgung

15 Jahre nach Auslauf gibt es trotz des Alfa-Fiat-Lancia-Gleichteileprinzips nur das Nötigste an Technikteilen und Abgezähltes aus dem Karosseriebereich. Querlenker sind zum Beispiel ausverkauft. Die Preise sind happig, ein Außenspiegel etwa kostet 550 Euro. Bei vielen Teilen ist man auf alte Lagerbestände oder Gebrauchtware angewiesen.

## Preise

Akzeptable Vierzylinder gibt es ab etwa 3000 Euro. Spätere Modelle nach dem Facelift von 2003 sind weniger gefragt. Gepflegte V6 mit Service-Historie kosten deutlich über 6000 Euro. Das elektrohydraulische Verdeck wird mit 1000 Euro Aufpreis honoriert.

## Motor Klassik TIPP

Bei den Vierzylinder-Versionen des Spider ist das Angebot weit größer als bei den seinerzeit empfindlich teuren V6-Modellen. Bereits der 1,8-Liter-Twin-Spark mit 144 PS und ohne Ausgleichswellen ist empfehlenswert, die Leistung reicht fürs flotte Offenfahren allemal. Die goldene Mitte markiert der 2.0TS: mehr Leistung, mehr Drehmoment und ein viel größeres Angebot. Die akustische und leistungsmäßige Brillanz des V6 offenbart sich bereits beim Dreiliter-Zwölfventiler, dessen Leistung auch Anspruchsvolle zufriedenstellt.

## KAUFBERATUNG

ALFA ROMEO SPIDER/GTV

Die verzinkte Karosserie macht im Alter keine Probleme, aber die V6-Motoren wollen Zuwendung. Ersatzteile sind rar und teuer.

### KAROSSERIE-CHECK

Durchrostungen an dem vollverzinkten und im Bugbereich (Kotflügel, Radkästen, Motorhaube) aus Kunststoff bestehenden Alfa gibt es nur bei Unfallautos oder ganz selten an den Wagenheberaufnahmen, wenn die Autos unsachgemäß angehoben wurden. Kanten- und Flugrost am Wagenboden kommen vor, wenn der Wagen am Bordstein aufgesetzt wird, was bei der geringen Bodenfreiheit passieren kann. Als Erstes erwischt es dann die Schwellerverkleidungen, diese sollten auf versteckte Risse geprüft werden. Relativ häufig kommt es wegen geschrumpfter Gummileisten an den Führungen der Seitenscheiben zu Wassereintrüben. Deshalb vor dem Kauf den Bodentepich hinter den Vordersitzen untersuchen, darunter verbirgt sich dann oft ein Feuchtbio-top. Das Stoffverdeck ist von guter Qualität, aber die Plastikheckscheibe kann vergilben oder durch Kratzer blind werden. Das elektrohydraulisch betätigte Verdeck ist besser als sein Ruf, Reparaturen sind jedoch teuer. Ein spezieller Nachteil des Typs 916 ist sein kurzer, tiefer Kofferraum. Da passt zwar das vorgesehene Notrad rein, aber es nimmt viel Platz weg, deshalb liegt oft nur ein Tirefit-Pannenset

### CLUBS UND SPEZIALISTEN

- Alfaclub e.V., Sekretariat, 32107 Bad Salzflufen, Tel. 05222/4265, [www.alfaclub.de](http://www.alfaclub.de)
- Autohaus Engelhardt, 76877 Offenbach/Queich, Tel. 06348/9590120, [www.alfa-engelhardt.de](http://www.alfa-engelhardt.de)
- Autohaus Winkler, 71679 Asperg, Tel. 07141/6831-0, [www.winkler-asperg.de](http://www.winkler-asperg.de)

bei. Manche Besitzer installieren eine Gepäckbrücke auf dem Heckdeckel, die zwar praktisch ist, aber die Linie stört. Die optionale Lederpolsterung altert beim Spider vergleichsweise schnell, sie wird spröde und rissig.

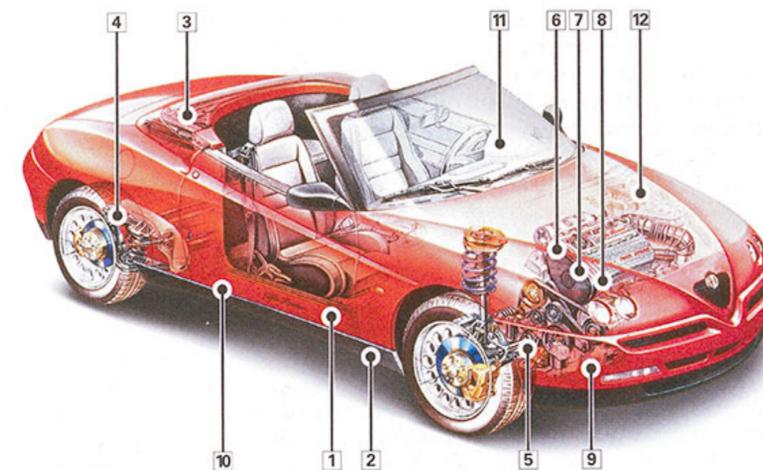
### TECHNIK-CHECK

Die Motoren, ob Vier- oder Sechszylinder, sind bei regelmäßiger Wartung bis auf wenige Schwachstellen problemlos und standfest. Bei den Twin-Spark-Motoren machen die Phasenversteller der Einlassnockenwelle Probleme, die V6-Triebwerke sind thermisch auch wegen des engen Motorraums höher belastet. Deshalb Kühlwasser auf ölige Verfärbungen prüfen, die einen Schaden an der Zylinderkopfdichtung ankündigen können. Das offizielle Wechselintervall für den Zahnriemen wird bei allen Motoren mit 120000 km angegeben, eine Verkürzung auf die Hälfte wird empfohlen. Die vielen Silentbuchsen der Multilink-Hinterachse sind haltbar, wenn sie aber erneuert werden müssen, wird es teuer. Auch die Elektronik spielt manchmal verrückt. Günstige Gebrauchtteile helfen. Überhaupt ist bei der Ersatzteilbeschaffung für den 916 Kreativität gefragt, sie ruft zahlreiche Spezialisten auf den Plan.

- Bertelsbeck Automotive, 59348 Lüdinghausen, Tel. 02591/892770, [www.myalfagroup.com](http://www.myalfagroup.com)
- OKP Parts & Engineering, Ondrak u. Körber, 81829 München, Tel. 089/3221180, [www.okp.de](http://www.okp.de)
- G. Häckner GmbH, 97424 Schweinfurt, Tel. 09721/388020, [www.haackner.com](http://www.haackner.com)

## SCHWACHPUNKTE

Wartungsstau heißt das große Problem beim 916. Der geringe Zeitwert verführt dazu, dass nur das Nötigste geschieht. Besonders fatal ist das beim V6.



- 1 Kantenrost am Unterboden
- 2 Wagenheberaufnahmen
- 3 Verdeck (Stoff, Hydraulik)
- 4 Buchsen (Lenker, Rahmen)
- 5 Antriebswellenmanschetten
- 6 Zahnriemen (alle 60000 km)
- 7 Phasenvariator (Twin Spark)
- 8 Zylinderkopfdichtung
- 9 Flexrohr der Abgasanlage
- 10 Karosserie (Undichtigkeiten)
- 11 LCD-Display im Tacho
- 12 defekte Steuergeräte

## DATEN & FAKTEN

**MOTOR** Typ AR 67106, wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, vorne quer, Bohrung x Hub 83 x 91 mm, Hubraum 1969 cm<sup>3</sup>, Leistung 155 PS bei 6400/min, max. Drehmoment 187 Nm bei 3500/min, Verdichtung 10:1, vier Ventile je Brennraum, betätigt über zwei Zahnriemengetriebene oberliegende Nockenwellen und Hydrotassenstößel, Motorblock Grauguss,

Zylinderkopf aus Leichtmetall, Kurbelwelle fünffach gelagert, zwei gegenläufige Ausgleichswellen, elektronische Benzineinspritzung, Bosch Motronic, Doppelzündung, G-Kat, Ölinhalt Motor 4,4 Liter  
**KRAFTÜBERTRAGUNG** Einscheiben-Trockenkupplung, hydraulisch betätigt, Fünfganggetriebe, Vorderradantrieb

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

**MASSE UND GEWICHTE** Radstand 2540 mm, Länge x Breite x Höhe 4285 x 1780 x 1320 mm, Gewicht 1160 kg, Tankinhalt 70 Liter  
**FAHRLEISTUNGEN UND VERBRAUCH** Vmax 216 km/h, 0–100 km/h in 8,4 s, Verbr. 11,8 l/100 km  
**BAUZEIT UND STÜCKZAHL** AR 916, 1994–2005: 81 799 Alfa Romeo Typ 916, davon 57 121 Spider

### ALFA ROMEO SPIDER 2.0 TWIN SPARK