

MotorKlassik

DIE FASZINIERENDE WELT DER OLDTIMER UND YOUNGTIMER VON

auto
motor
-sport



Große Leserwahl
Mercedes S-Klasse
W 116 im Wert von
20000 Euro zu
gewinnen!

Fastback • 916 • Giulia Spider



MYTHOS ALFA SPIDER!



Von Ölwechsel bis Ventilspiel
Porsche-911-Inspektion



Kauf-Tipps für Kenner
11 Klassiker aus Japan



Nach Brand restauriert
Ford Escort Sport



Der Le-Mans-Gordini

Fangios Langstreckenrenner
von 1950 wird versteigert



Gut zu wissen

ALFA ROMEO SPIDER FASTBACK
Eckdaten: R4-Motor, DOHC, 1779 cm³, 115 PS, 1040 kg, 188 km/h, 1969 bis 1983
Preis: 26.500 Euro (guter Zustand)
Charakter: Sportlich, umgänglich und bei artgerechter Behandlung auch unkapriziös. Eine Woche Dolomiten? Sofort!

ALFA ROMEO SPIDER 916
Eckdaten: R4-Motor, DOHC, 1970 cm³, 150 PS, 1370 kg, 210 km/h, 1994 bis 2005
Preis: 8600 Euro (guter Zustand)
Charakter: Der andere offene Alfa. Fahraktiv trotz Frontantrieb, Charme trotz moderner Technik. Offen im Alltag? Wieso nicht?

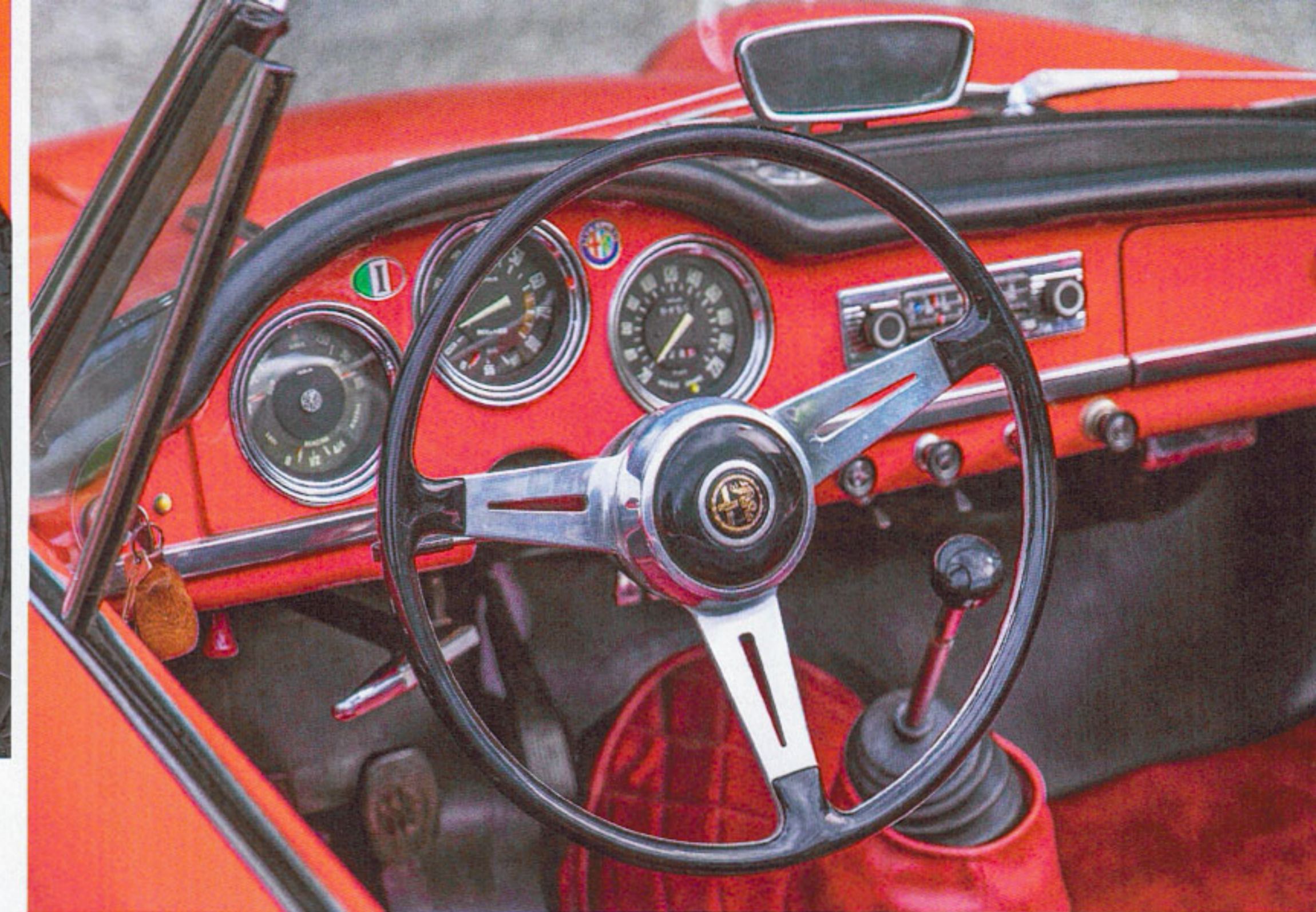
ALFA ROMEO GIULIA SPIDER
Eckdaten: R4-Motor, DOHC, 1570 cm³, 92 PS, 960 kg, 176 km/h, 1962 bis 1965
Preis: 68.000 Euro (guter Zustand)
Charakter: „La dolce vita“ als Auto. Stilistische Attribute der 1950er. Spazierfahrt durch Rom mit einer Runde um den Trevi-Brunnen



Drei Farben Rot

TEXT Michael Orth // FOTOS Arturo Rivas

Dreimal Alfa, dreimal offen, drei Generationen, dreimal rot. Trotzdem ist einer anders: Der Spider der Baureihe 916 hat gegen seine Vorgänger Giulia Spider und Fastback noch immer einen schweren Stand. Wieso denn nur?



Durchgestaltet bis ins Detail, einnehmend sympathisch und nie aufdringlich – der Giulia Spider ist unprätentiös schön, der Vierzylinder auch als 1600er ein Gedicht

DATEN UND FAKTEN

Alfa Romeo Giulia Spider, Baujahr 1962

MOTOR Flüssigkeitsgekühlter Viertakt-Vierzylinder-Reihenmotor, vorn längs, Bohrung x Hub 78 x 82 mm, Hubraum 1570 cm³, Leistung 92 PS bei 6000/min, max. Drehmoment 118 Nm bei 4000/min, Verdichtung 9:1, zwei Ventile je Brennraum (in V-Form), betätigt über zwei obenliegende kettengetriebene Nockenwellen und Tassenstößel, Motorblock und Zylinderkopf aus Leichtmetall, fünf Kurbelwellenlager, ein Horizontal-Doppelvergaser

KRAFTÜBERTRAGUNG Einscheiben-Trockenkupplung, Fünfgang-Schaltgetriebe, Hinterradantrieb

KAROSSERIE UND FAHRWERK

Selbsttragende Ganzstahlkarosserie, Stoffverdeck, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern, Querstabilisator, Schraubenfedern, hinten Starrachse, Längslenker, Reaktionsdreieck, Schraubenfedern, Trommelbremsen und Teleskopstoßdämpfer rundum (vorn ab 1964 Scheibenbremsen), Schnecken-Rollenlenkung, Reifen 155 x 16

MASSE UND GEWICHTE Radstand 2250 mm, Länge x Breite x Höhe 3900 x 1540 x 1310 mm, Gewicht 960 kg, Tank 46 l

FAHRLEISTUNGEN UND VERBRAUCH Vmax 176 km/h, Beschl. 0 bis 100 km/h in 11,1 s, Verbrauch 10–12 l/100 km

BAUZEIT UND STÜCKZAHL 1962 bis 1965, insgesamt 9250 Exemplare

Es ist nicht so, dass er nach ihm gesucht hätte. Er hat ihn halt gefunden, und dann war er da und blieb eine Weile. Und blieb länger und noch ein bisschen länger, und mit der Zeit änderte sich die Meinung. „Ich wollte ihn“, gibt Stefan Götzelmann unumwunden zu, „nie haben. Aber bald hatte ich ihn dann doch fest in mein Alfa-Herz geschlossen.“ Sein „Alfa-Herz“, so sagt er das, nicht einfach sein Herz, sondern sein „Alfa-Herz“. Das ist, zugegeben, groß, sehr groß. Den Mann einen Freund der Marke zu nennen wäre untertrieben.

Seit seiner Jugend, und die ist ja nun schon ein paar Tage her, ist er, der seit einem Vierteljahrhundert mit Teilen für klassische Alfa handelt, diesen Autos völlig ausgeliefert. Er versucht nicht einmal, sich gegen die Abhängigkeit zu wehren. „Ein Leben ohne Alfa, das wäre nichts für mich, weil Alfa nicht nur ein Auto in meinem Leben ist. Es ist mein Leben“, sagt er.

Punkt? Ausrufezeichen!

Und zu dem gehört nun auch dieser ursprünglich Ungewollte, ein Spider 2.0 TS, Erstzulassung 1996. Ganz unumwunden behauptet Stefan Götzelmann von ihm: „Auch er zählt zur Alfa-Familie. Punkt.“ Wobei es sich, als er „Punkt“ sagt, eher anhört, als wolle er damit ein Ausrufezeichen setzen für alle, die sich da noch immer nicht sicher sind, die noch immer daran zweifeln und nörgeln und den Kopf schütteln.

Weil sie den 1994 vorgestellten Spider des Namens nicht für würdig halten: Frontantrieb, dazu der neue Vierzylinder – es ist, ach je, nicht mehr der schöne Doppelnockenwellenmotor – mit einem Graugussblock aus Turin, und wie der 155, der kurz

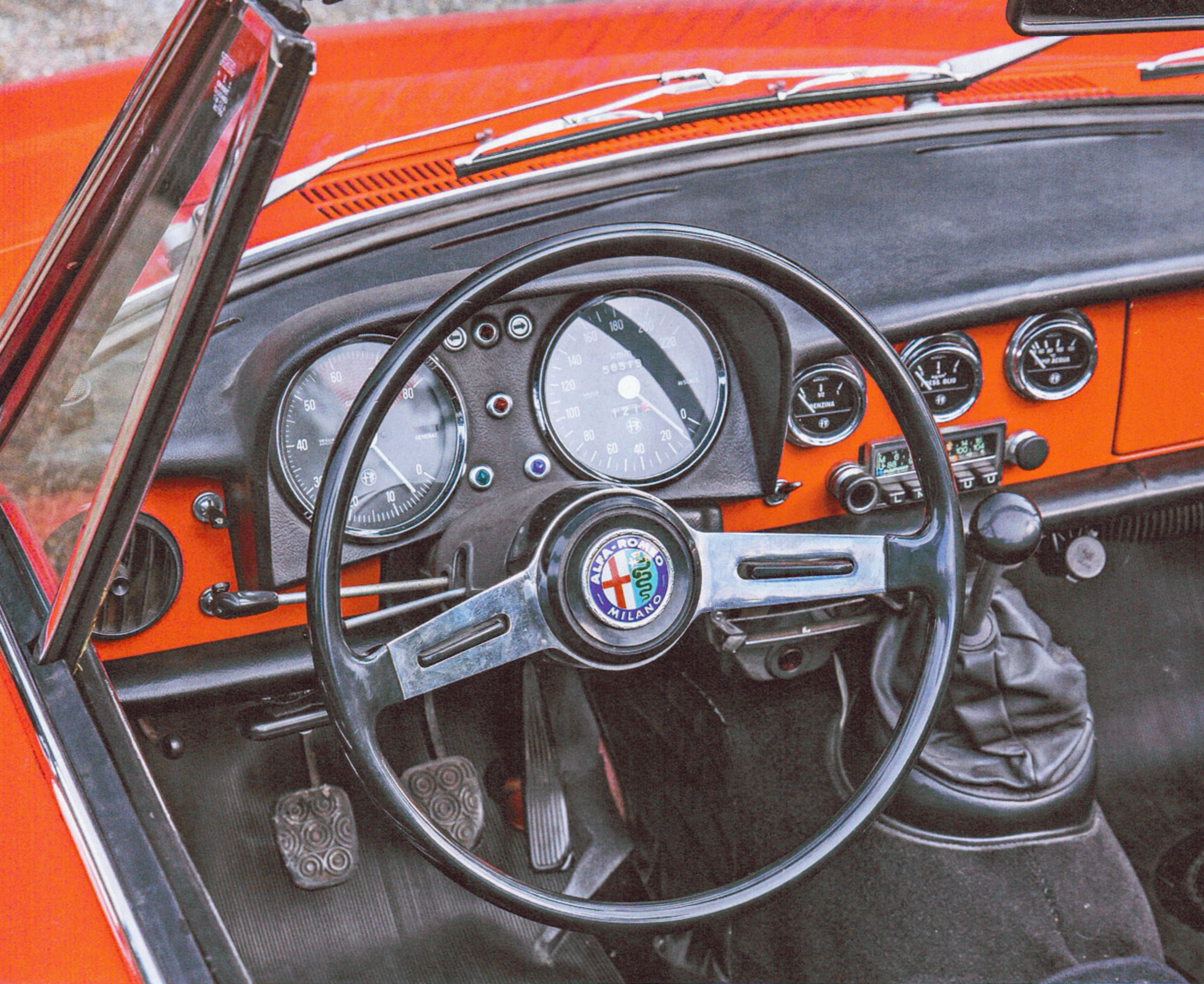
„Der Giulia Spider atmet den Geist der 50er in Italien. Den Charme finde ich einfach umwerfend“

Stefan Götzelmann

vor ihm erschien, basiert auch der Spider 916 auf der Bodengruppe des Fiat Tipo. So gilt er jenen, die sich für echte Alfisti halten, nicht als Fortführung eines großen Erbes, sondern als weitere Strophe im Abgesang auf die alten – und damit schließlich einzig wahren – Alfa-Ideale, ein Zeugnis endgültiger Selbstaufgabe in den Fängen des Agnelli-Imperiums. Wer das so sieht, wird es für einen Beleg dafür halten, dass im Fahrzeugschein des Spider 916 tatsächlich „Fiat“ verzeichnet steht, weil Alfa Romeo ab 1992 nicht mehr als eigene Gesellschaft firmiert, sondern als Abteilung des Konzerns. Und wer das so sieht, übersieht dabei – etwa mit Absicht? – so einiges andere.

Dass es nämlich um den Spider immer wieder Gezeter gegeben hatte. Gleich zu Anfang schon, als er sich seines runden Hecks wegen als „osso di seppia“ verunglimpfen lassen musste, als „Tintenfischknochen“. Dann ja nicht weniger, als man ihn, in dritter Generation ab 1983 vorne und vor allem hinten üppig bespoilert, als





„Gummilippe“ doof finden wollte. Und weil immer wieder so getan wird, als wäre das mit dem Vorderradantrieb doch wohl ein Ding der Unmöglichkeit: Auch bei Alfa Romeo hatte man in den 1950er-Jahren schon mal dem Gedanken nachgehungen, einen Kleinwagen mit Frontantrieb zu bauen. 1971 bereits brach der Alfasud dann dieses vermeintliche Tabu. Auch dessen Nachfolger, der 33, treibt seine Vorderräder an, der 164 tut es ebenfalls, und nicht anders macht es der 155. Und, machen sie es schlecht? Nein. Na also.

Der Andere

Dem armen 916 aber hilft das alles nichts, weil neben seiner mit Vorurteilen überfrachteten Konstruktion auch diese Keilform spaltet, und weil er ja nicht irgendein Kompakter zu sein hatte und auch kein an Komfort und Vielseitigkeit gemessenes Limousinenmodell, sondern ein Spider.

Aber er ist nicht, wie die anderen Spider waren. Er ist anders. Mehr noch: Er ist der Andere, so zumindest wird er allzu gern

„Mein aktueller Alfa-Favorit ist die Kantenhaube. Der Spider dagegen ist über Jahre ein Dauerbrenner“

Manfred Klee

gesehen: Er ist der, der mit der Tradition gebrochen hat. Das machte und macht es ihm nicht leicht. Denn die Tradition war eine, die man lieb gewonnen hatte. Begonnen hatte sie schon in den frühen 1950ern, als Alfa Romeo sich neu erfinden musste, um nicht unterzugehen. Nicht mehr Luxusmarke für wenige Wohlstuierte, sondern volksnäher, für viele. Aber nicht weniger charaktervoll, nicht weniger faszinierend. Alfa musste Menge machen, ohne sich der Masse zu opfern. Die Neuerfindung hatte funktioniert, weil es gelungen war, den Kern der Marke, oder nennen wir es ruhig beim Namen: das Herz, zu erhalten.

Nicht unwesentlichen Anteil daran hatte die Giulietta, ein Jahr nach dem Coupé Sprint und kurz nach der Limousine Berlina 1955 auch als Spider eingeführt. Ihrer Zeit ebenso wie rein mechanischen Notwendigkeiten weit voraus, half die Giulietta sozusagen, Alfas altes Image neu zu formen: Das des Herstellers, der es in unnachahmlicher Weise versteht, feine und eigensinnig-reizvolle Technik in gestalterisch gelungenen Autos zu verbauen; Modelle, die konstruktiven wie ästhetischen Eigensinn verkörpern und stets umgeben sind von einer speziellen Ausstrahlung, einem seltsam undefinierbaren Flair.

Man kann sie mögen oder nicht mögen. Aber egal können sie einem nicht sein – darin ist Stefan Götzelmans roter Spider 916 über die Farbgebung hinaus seinen Vorgängern doch ganz ähnlich. Nur dass eben die Reaktionen in der Regel anders ausfallen. Ihn, den Neuen, der mittlerweile freilich auch fast ein Alter ist, muss man erklären, die beiden anderen, den Giulia Spider wie den 1750 Spider Veloce, braucht man nicht mal zu verstehen. Sie berühren ganz unmit-

DATEN UND FAKTEN

Alfa Romeo Spider 1750, Baujahr 1972

MOTOR Flüssigkeitsgekühlter Viertakt-Vierzylinder-Reihenmotor, vorn längs, Bohrung x Hub 80 x 88,5 mm, Hubraum 1779 cm³, Leistung 115 PS bei 5000/min, max. Drehmoment 169 Nm bei 3000/min, Verdichtung 9:1, zwei Ventile je Brennraum (in v-Form), betätigt über zwei obenliegende kettengetriebene Nockenwellen und Tassenstößel, Motorblock und Zylinderkopf aus Leichtmetall, fünf Kurbelwellenlager, zwei Doppelvergaser Weber 40 DCOE 32

KRAFTÜBERTRAGUNG Einscheiben-Trockenkupplung, Fünfgang-Schaltgetriebe, Hinterradantrieb

KAROSSERIE UND FAHRWERK

Selbsttragende Ganzstahlkarosserie, Stoffverdeck, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern, Querstabilisator, Schraubenfedern, hinten Starrachse, Längslenker, Reaktionsdreieck, Schraubenfedern, Scheibenbremsen (Zweikreis, Servo) und Teleskopstoßdämpfer rundum, Kugelumlauf lenkung, Räder 5,5 J 14, Reifen 165 HR 14

MASSE UND GEWICHTE Radstand 2250 mm, Länge x Breite x Höhe 4120 x 1630 x 1290 mm, Gewicht 1040 kg, Tank 46 l

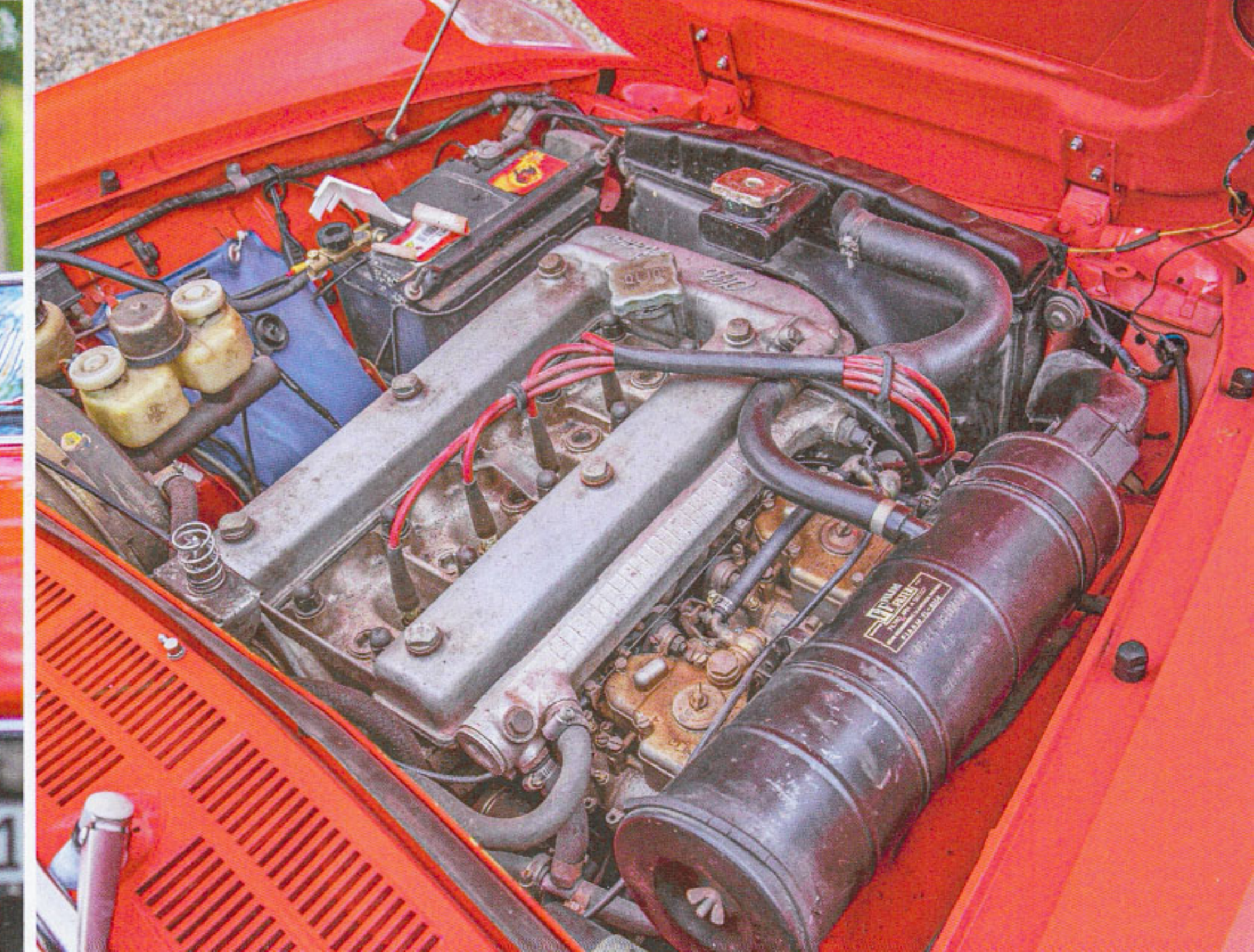
FAHRLEISTUNGEN UND VERBRAUCH

Vmax 188 km/h, Beschl. 0 bis 100 km/h in 10,4 s, Verbrauch 10–12 l/100 km

BAUZEIT UND STÜCKZAHL 1969 bis 1972: 4016 Fastback 1750 Spider Veloce, bis 1983 insgesamt rund 31 000 Fastback

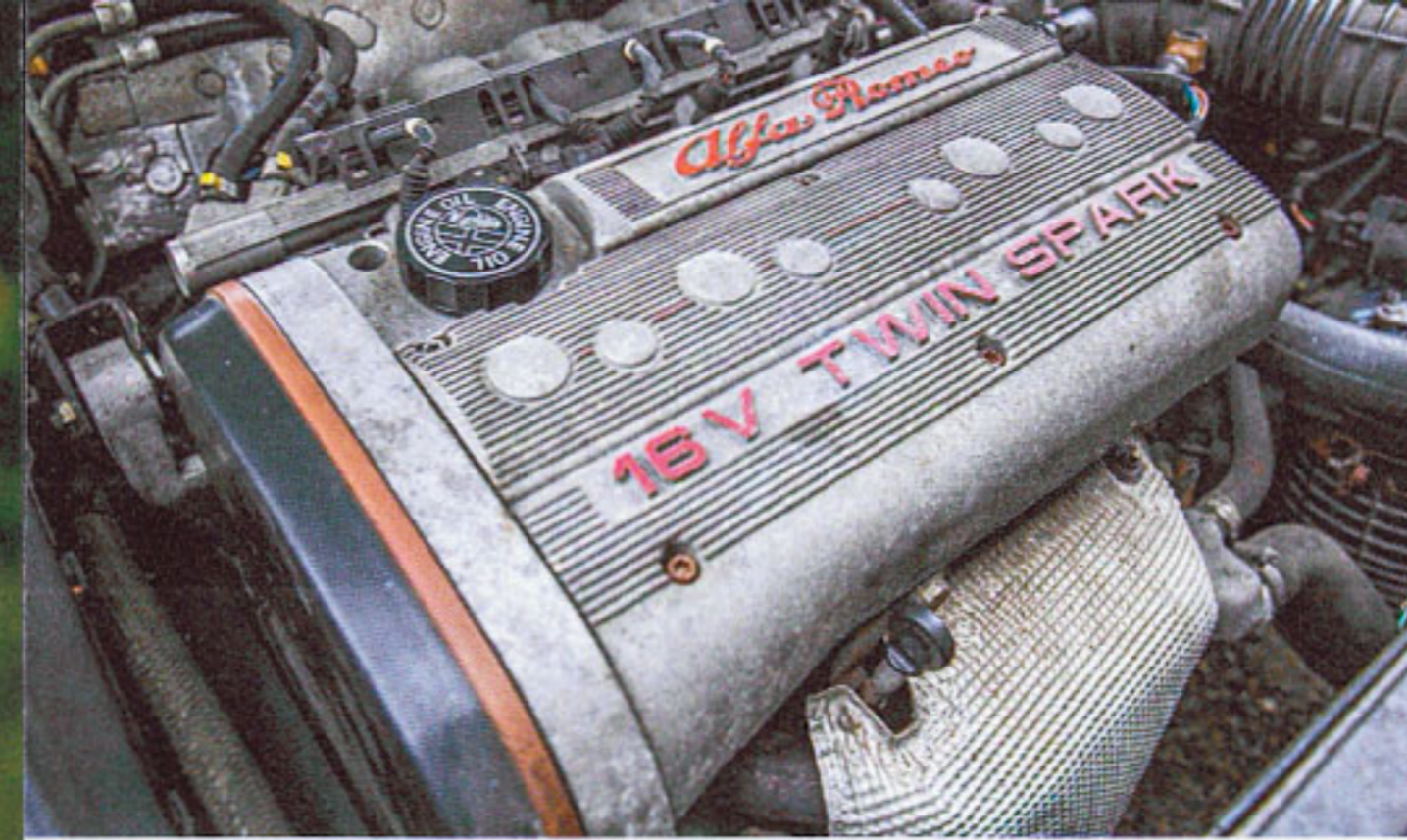


Nicht alle Fastback tragen das tief geschüsselte Dreispeichenlenkrad. Instrumente hier fast wie im Duetto, Sitze mit mäßigem Seitenhalt, aber komfortablem Polster





Dank seines ausgeklügelten Fahrwerks ist der Spider 916 trotz des beträchtlichen Gewichts extrem flink und gibt sich sehr handlich



Der Zweiliter mit Doppelzündung und 16 Ventilen fand auch im GTV 916 sowie im 156 Verwendung



Stilistische Anleihen bei den Vorgängern im Interieur. Leider nicht die beste Materialqualität



„Man sollte den Spider 916 halt einfach mal ausprobieren, anstatt ihn so vorschnell zu verurteilen“

Philipp Mühleck

telbar. So sieht man ihnen vieles nach, was dem 916 allzu leicht zum Vorwurf würde. Er muss das gute Auto sein, das man in den beiden anderen gerne sehen möchte und sieht. Er braucht Argumente. Sie, so ist das mit dem zum Ikonischen überhöhten, genügen sich längst selbst.

Einer der letzten Geheimtipps

Das Maß, an dem der 916 sich messen lassen muss, ist, immer noch, ein anderes. Dass er mit der zum Teil aus Kunststoff geformten Karosserie klappert und er sich auf schlechten Wegen auch schon mal verwindet, nimmt man ihm krumm. Dass die Kunststoffe im Innenraum ihre Weichmacher aushauchen, dass das Leder auf den Sitzen schrumpelt und reißt, kreidet man ihm an, und vor allem, dass das Geräusch, das dieser neue Vierzylinder mit Hydrotößeln und Zahnriemen von sich gibt, ein anderes ist als das typische Alfa-Knurren des – ganz zu Recht – viel geliebten Bialbero. Ganz nonchalant wird hingegen so getan, als dürfe man ja wohl erwarten, dass so ein modernes Doppelzündungsding von

Motor schon untenrum richtig zieht und ihm obenraus auch jenseits der 6000er-Marke die Luft noch nicht ausgeht. Bitte, kann dieser Motor. Und er klingt dabei dann auch nach allem anderen als nach ödem Grauguss.

Das ist so schön zu hören, weil es einem in diesem Auto, obwohl so offen, nicht schon diesseits der 100 km/h die Haare vom Kopf reißen will. Andererseits fährt er sich auch jenseits der 100 km/h noch so leicht und leichtfüßig. So präzise lenkt er ein, so sauber wechselt er die Richtung. Das liegt an seinem straffen und ganz ausgeklügelten Fahrwerk, bei dem die so aufwendig konstruierte Mehrlenker-Hinterachse die Räder beim Einlenken stets einen Tick in die Gegenrichtung stellt. Nicht nur Fahrfreude bringt das. Ganz nebenher und ganz automatisch stellt sich auch dieses so schwer fassbare wie erfüllende Alfa-Gefühl ein: das Auto und ich, wir zwei, zusammen.

„Man sollte den Spider 916 halt einfach mal ausprobieren, anstatt ihn so vorschnell zu verurteilen. Ich denke, er ist einer der letzten Geheimtipps“, sagt Philipp Mühleck, der heute den 916 seines Freundes Stefan Götzelmann fährt, damit der sich vom Giulia Spider des Hoteliers Ferdinand Flick bewegen lassen kann. „Der Flick“, erzählt Götzelmann, „hat in seinem Hotel, dem Deutschmeister in Bad Mergentheim, sogar ein Alfa-Romeo-Zimmer eingerichtet, mit Sitzen aus einem 916, einem Tisch, der sich auf einen 1600er-Giulia-Motor stützt, einer Alfa-Frontschürze über dem Doppelbett und einem eigens gewebten Teppichboden mit Alfa-Symbolen.“ So etwas spricht Bände. Das kommt ja nicht von ungefähr.

Es rührt aus Ferdinand Flicks jahrzehntelanger Begeisterung für Alfa und im Besonderen für seinen Giulia Spider. Einen

DATEN UND FAKTEN

Alfa Romeo Spider 2.0 TS, Baujahr 1996

MOTOR Flüssigkeitsgekühlter Viertakt-Vierzylinder-Reihenmotor (AR16201), vorn quer, Bohrung x Hub 83 x 91 mm, Hubraum 1970 cm³, 150 PS bei 6200/min, Drehmoment 187 Nm bei 4000/min, Verdichtung 10:1, Doppelzündung, vier Ventile je Brennraum, betätigt über zwei obenliegende, von Zahnriemen getriebene Nockenwellen, Hydrotößel, Motorblock aus Grauguss, Zylinderkopf aus Leichtmetall, fünf Kurbelwellenlager, elektronische Kraftstoffeinspritzung (Bosch Motronic M1.55), G-Kat

KRAFTÜBERTRAGUNG Einscheiben-Trockenkupplung, Fünfgang-Schaltgetriebe, Vorderradantrieb

KAROSSERIE UND FAHRWERK Selbsttragende, offene Ganzstahlkarosserie mit vorderem und hinterem Hilfsrahmen, vorn MacPherson-Federbeine, Dreiecksquerlenker, hinten Mehrlenkerachse mit Quer-, Längs- und Schräglenkern, vorn und hinten Kurvenstabilisator, Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer, hydraulische Scheibenbremsen, Zahnstangenlenkung, Servo, Reifen 195/60 ZR 155

MASSE UND GEWICHTE Radstand 2540 mm, Länge x Breite x Höhe 4285 x 1780 x 1320 mm, Gewicht 1370 kg, Tank 70 l

FAHRLEISTUNGEN UND VERBRAUCH Vmax 210 km/h, Besch. 0 bis 100 km/h in 8,5 s, Verbrauch 9–11 l/100 km

BAUZEIT UND STÜCKZAHL AR 916 von 1994 bis 2005: insgesamt 81 799 Exemplare, davon 24 678 Coupés GTV

HINTERGRUND

Besonderes in Bad Mergentheim



Ferdinand Flick und sein langjähriger Begleiter, der Alfa Romeo Giulia Spider

DAMIT KEIN Missverständnis entsteht: Links auf dem Bild ist zwar Hotelier Ferdinand Flick zu sehen, aber das im Hintergrund ist nicht das Hotel, das er in Bad Mergentheim führt. Es heißt Hotel Deutschmeister, und es verdient hier aus besonderem Grund Erwähnung. Dass Herr Flick seinen Giulia Spider wie selbstverständlich zur Verfügung stellte, wäre ein solcher Grund. Doch gibt es noch einen anderen. Denn seine Verbundenheit zur Marke geht so weit, dass er in seinem Hotel mit großem Aufwand eigens ein Alfa-Zimmer

eingrichtet hat, für Gäste, die seine Passion teilen. Könnte sein, dass er denen auch zeigt, wo sein Giulia Spider sich die Unterkunft mit Daimler 250 SP und MGA teilt. Alfisti werden jedenfalls kaum stilvoller unterkommen als in diesem Zimmer. Vielleicht ja, wenn sie ihren Alfa mal in der Autolackierung Fink abgeben, damit sich Karosseriebaumeister Manfred Klee, das ist der Mann mit dem 1750 Spider Veloce, gekonnt um Blech und Technik kümmern kann. www.hotel-deutschmeister.de, www.autolackierung-fink.de

Maserati Ghibli gönnte Flick sich mal, kaufte einen Jaguar E-Type und unter anderem auch einen Zweiliter-Porsche 911 S. Sie alle gingen wieder, der Giulia Spider blieb. Auf den kleinen Landstraßen, wo der lange Schalthebel sich immer wieder mit Gefühl zwischen dem Dritten, Vierten und Fünften hin- und herbewegen lassen möchte, ist sofort nachzuvollziehen, warum: umwerfender Charme, dazu aber die nicht beiläufige,

sondern geradezu willige Funktionalität eines Autos, dessen Sportlichkeit sein Alter nicht vergessen, jedoch umso mehr respektieren lässt.

Denn der Giulia Spider ist ja im Wesentlichen ein umbenannter Giulietta Spider, der eine Hutze auf der Haube trägt, weil sein 1600er-Motor einen Tick mehr Höhe braucht als der 1300er. „Ich finde, der Giulia Spider verkörpert noch die 50er-Jahre“, sagt

Die offenen Alfa Romeo sind
mitteilsam, jeder auf
seine Art, und die Konversation
wird nie langweilig





Ganz unterschiedlich in der Form, im Wesen aber dennoch ähnlich

Stefan Götzelmann, während der Vierzylinder bei Tempo 70 mit 2500/min vor sich hin brummt, „und mit den Pininfarina-Rundungen dieses typisch Italienische. Sogar der Deckel des Aschenbechers ist hübsch gemacht. Federico Fellinis ‚La dolce vita‘ als Auto.“ Zwar ohne Marcello Mastroianni und Anita Ekberg, aber mit Krückstock-Handbremse, Zündschloss links, stehendem Brems- und Kupplungspedal und flacher Sitzhaltung, die Arme weit gestreckt zum großen Bakelit-Lenkrad.

Nichts im Weg

Nicht die innere, wohl aber die Sitzhaltung ändert sich beim Umstieg in den 1750 Spider Veloce. Der platziert seine Insassen nicht mehr so flach sitzend. Die Ergonomie ist schlicht phänomenal, als sei das Auto um die Person am Steuer herum gebaut. Nichts ist im Weg, alles gleich zur Hand, und bald schon fühlt sich der 1750er so an, als treffe er ganz genau den Sweet Spot zwischen Drehmoment und Drehfreude, kräftig und elastisch, aber auch jenseits der 5000er-Marke noch sehr lebendig. Das freilich spielt unterdessen kaum mehr eine Rolle, denn weit bevor die Nadel im chromumrandeten Veglia-Instrument die 50 passiert, gönnt Manfred Klee dem Fastback den nächsten Gang und freut sich daran, mit welcher flüssiger Bewegung das zu machen ist.

Sie gleicht der Art, in der das Auto moderat schnell genommenen Kurven folgt, unbeschwert, präzise, beschwingt. Stets reichte dem Spider dazu eine, wenn auch sorgsam geführte, Starrachse. So hält er lange, sehr lange, tapfer die Spur, selbst wenn er sich neigen und auch ein bisschen verbiegen muss, so, als gelinge es den moderat breiten Reifen dadurch länger, auf dem Asphalt Halt zu finden. Das ganze Auto arbeitet und ist in Bewegung, so teilt es sich mit. Und diese Konversation wird nie langweilig. Vielleicht liegt darin das eigentliche Mysterium dieser Alfa Romeo Spider, egal ob Giulia, Fastback oder 916: dass sie alle so mitteilbar sind. So offen. ■

Fazit



Ich bin für gewöhnlich kein großer Freund offener Autos. Die geschlossene Form liegt mir mehr. Für einen offenen Alfa aber fiele es leicht, eine Ausnahme zu machen. Für welchen? Für den Spider, also nicht Giulia und auch nicht 916. Aber den Spider nähme ich dann auch gerne als frühe Zweiliter-Gummilippe in Schwarz mit braunem Leder und den Campagnolo-Leichtmetallrädern.
Michael Orth

Alfa Romeo Giulia Spider

Die meisten guten Giulietta und Giulia Spider haben ihre Fans gefunden, sind in festen Händen und werden zu Recht hoch geschätzt – auch finanziell.

KAROSSERIE-CHECK

■ Fahrzeuge mit umfassend unberührter Substanz haben extremen Seltenheitswert. Denn so schön die Pininfarina-Karosserie ist, so rostanfällig ist sie, weil sie so gut wie gar nicht geschützt das Werk verlassen hat. Restaurierte und teilrestaurierte Autos zeigen ihre Qualität unter anderem anhand der **Spaltmaße** sowie der Feinheiten der **Frontmaske**. Gerade um die Lufterlässe und am Scudetto lohnt kritische Begutachtung, Gleiches gilt für die **Schweller** sowie für den **Kofferraumboden**. In Augenschein nehmen sollte man auch den **Unterboden**, vor allem im Bereich der **vorderen Querträger** und an den **Anlenkpunkten der hinteren Längsschubstreben**. Am **Verdeckgestänge** leiern mit der Zeit die Gelenke aus.

TECHNIK-CHECK

■ Er möchte sorgsam warm gefahren werden, der Doppelnocken-Vierzylinder, der, verwendet noch im 164, Legendenstatus besitzt. Dann zeigt er sich robust und gut für **hohe Laufleistungen**. Gravierende Schwächen kennt er nicht. Anhaltspunkt für seinen Zustand: der **Öldruck**. Der sollte warm im Leerlauf um ein, bei 3000/min um vier bar liegen. Kompressionswerte nicht wesentlich unter zehn sind in Ordnung. Beim Getriebe ist auf gute und geräuschfreie **Schaltbarkeit** zu achten. Ist die nicht gegeben, könnte es an Lager und Synchronringen liegen.

PREISE

Bei Einführung 1962 (Alfa Romeo Giulia Spider) **10950 Mark**
Classic-Analytics-Preis 2022 (Zustand 2/4) **68000 / 22000 Euro**
Versicherung (Haftpflicht/Vollkasko)* **59,98 / 292,61 Euro**

ERSATZTEILE

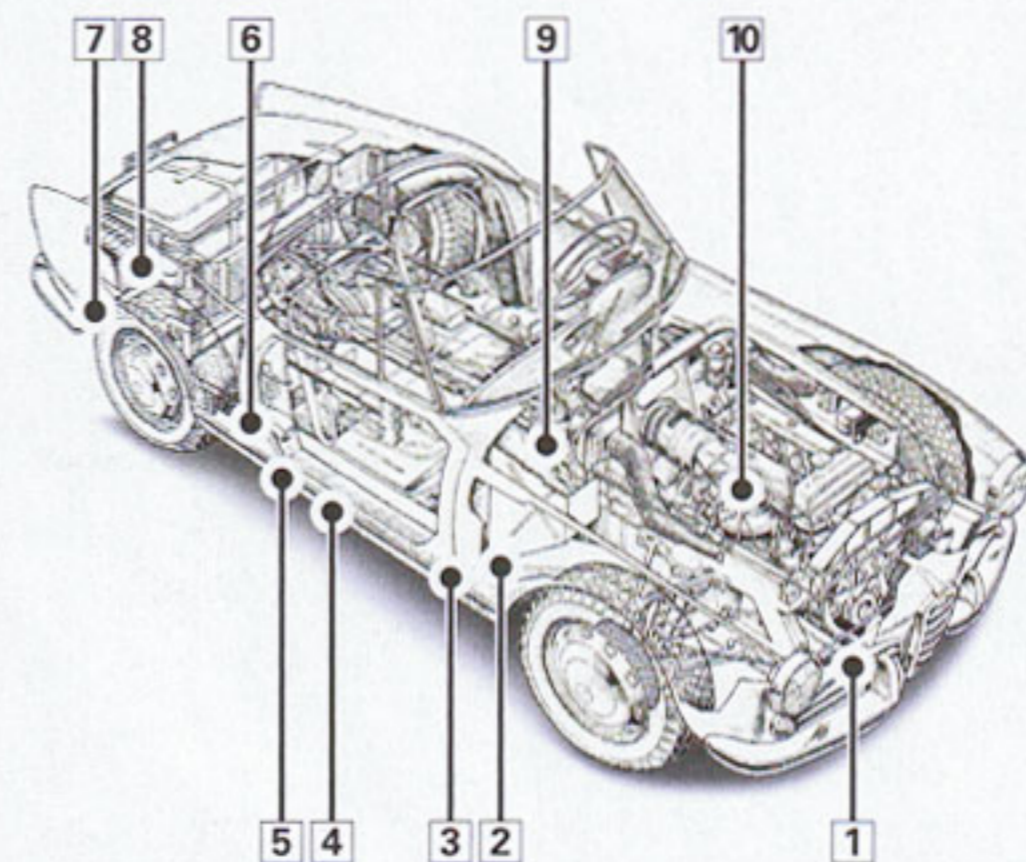
■ Während Verschleißteile und technische Komponenten aus vielen Quellen zu beziehen sind, sieht es für **Karosserie** und **Innenraum** so rosig nicht aus. Oft schwankende Qualität bei Nachfertigungen.

CLUBS UND SPEZIALISTEN

Alfa Classic Club e.V., Stockborner Straße 3, 67688 Rodenbach, Telefon 01 73/31051 92, www.alfa-classic-club.de
Stefan Götzelmann, Dainbacher Weg 6, 97980 Bad Mergentheim, Telefon 07931/481 27 00, www.stefan-goetzelmann.de
Hartmut Stöppel, Waldstraße 66–68, 53177 Bonn, Telefon 01 71/533 63 38, www.stoepfel.ch
Autolackierung Fink, Daimlerstraße 11, 97980 Bad Mergentheim, Tel. 01 70/72 53 07, www.autolackierung-fink.de

SCHWACHPUNKTE

- | | |
|-----------------------------|---------------------------------------|
| 1 Frontmaske, Stehleche | 6 Anlenkpunkte Längsschubarme |
| 2 vorderer Querträger | 7 Radläufe und Radhäuser |
| 3 A-Säulen | 8 Heckblech, Kofferraumboden |
| 4 Innen- und Außenschweller | 9 Getriebelager, Synchronringe |
| 5 Türunterkanten | 10 Vergaser (Verschleiß, Einstellung) |



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

Alfa Romeo Spider Fastback

Um den Spider hat sich ein regelrechter Kult etabliert. Preislich noch ein gutes Stück hinter der Urform, ist der Fastback besonders beliebt.

KAROSSERIE-CHECK

■ Erst ab 1986 hatte man bei Pininfarina Korrosionsschutz und Verarbeitungsqualität verbessert, um zur vierten und letzten Generation, die man zwischen 1990 und 1993 fertigte, diesbezüglich noch mal nachzulegen. Im Großen und Ganzen aber teilen sich alle Spider **dieselben Schwachstellen**. Sie finden sich besonders unterhalb einer gedachten Linie, die in etwa 40 Zentimetern Höhe verläuft. Ein eklatantes Rostnest: das **Knotenblech** zwischen **A-Säule**, **Schweller** und **Wagenheberaufnahme**. Auch die **Tragarme der Radaufhängung** bleiben selten verschont, ebenso wenig **Türunterkanten**, **Radläufe**, **Scheibenrahmen** und **Kofferraumboden**. Achtung auf die Tür-Spaltmaße. Sie sollten bei einem Bordsteintest stabil bleiben.

TECHNIK-CHECK

■ Nicht das Alter, nicht die Laufleistung und schon gar nicht konstruktive Mängel machen den Motoren zu schaffen. Sie sind so robust, wie sie klanglich faszinieren. Aber sie wollen nicht **unsensibel behandelt** werden, fordern gewissenhaftes **Warmfahren**, regelmäßige **Ölwechsel** und alle 15000 Kilometer eine **Prüfung des Ventilspiels**. Für den **Öldruck** gilt dieselbe Empfehlung wie für den Giulia Spider. Die Ansauggummis der Vergaser sind auf **Risse** zu prüfen.

PREISE

Bei Einführung 1969 (Spider 1750 Veloce) **13575 Mark**
Classic-Analytics-Preis 2022 (Zustand 2/4) **26500 / 8600 Euro**
Versicherung (Haftpflicht/Vollkasko)* **69,62 / 142,79 Euro**

ERSATZTEILE

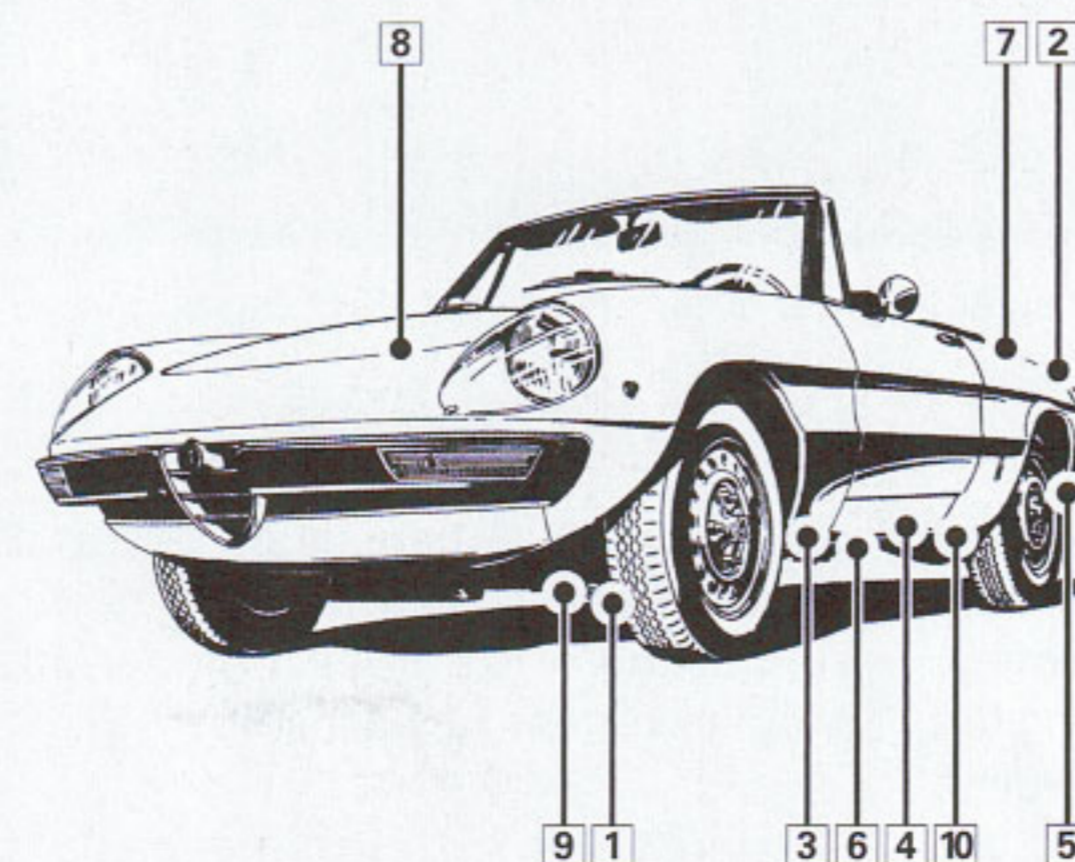
■ Die Beliebtheit des Spider und der Umstand, dass manch Technisches über die Baureihen und mit anderen Modellen kompatibel ist, bringen über eine Menge an Spezialisten die **gesicherte Versorgung** mit wesentlichen Parts. Ausnahmen: Beim Duetto hapert es am ein oder anderen Blechteil und den Dunlop-Bremsen. Und für die Gummilippe mit Kat waren Auspuffteile längere Zeit schwer zu beschaffen.

CLUBS UND SPEZIALISTEN

Club klassischer Alfa Romeo e.V., Angelsachsenweg 68, 48167 Münster, Tel. 02 51/61 68 19, www.club-klassischer-alfa.de
Italauto, Schreinerstraße 4, 73257 Köngen, Tel. 070 24/98 81 10, www.italauto.de
OKP Parts and Engineering GmbH, Xaver-Weismor-Straße 94, 81829 München, Tel. 089/322 11 80, okp.de

SCHWACHPUNKTE

- | | |
|----------------------------------|---------------------------------|
| 1 vordere Tragarme | 6 Bodenbleche |
| 2 Radläufe vorn und hinten | 7 Tankaufhängung, Heckblech |
| 3 A-Säulen, Schweller (Übergang) | 8 Öldruck |
| 4 Türen (Rost, Passung) | 9 Synchronringe |
| 5 Reserveradmulde | 10 Kardangelenke, Radaufhängung |



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

Alfa Romeo Spider 916

Allmählich etabliert sich der 916 als Klassiker. Die Preise ziehen sehr moderat an. Robuste Technik, feuerverzinkte Karosserie mit viel Kunststoff.

KAROSSERIE-CHECK

■ Ganz klapperfrei und verwindungssteif ist der Aufbau nicht. Aber die Karosserie ist feuerverzinkt und im Frontbereich zum Teil aus Kunststoff. **Rostbefall** deutet also möglicherweise auf einen **Unfallwagen**. Rost kann sich bilden an den Kanten des Unterbodens und an den **Wagenheberaufnahmen**. Aufsetzer führen zu Beschädigungen der Schwellerverkleidungen, eine schwankende Fertigungsqualität zu ebensolchen Spaltmaßen. **Unter den Teppichen** am Boden prüfen, ob das Auto trocken ist. Verschlossene **Fenstergummis** oder **schlecht justierte Scheiben** führen nicht selten zum feuchten Innenraum. Teuer: Defekte am optionalen elektrohydraulischen Verdeck.

TECHNIK-CHECK

■ Erstes Augenmerk: Service-Historie. Wurde der **Zahnriemen** spätestens alle 120000 Kilometer, gern auch schon deutlich früher, gewechselt? So gelten die Arese-V6 als nicht weniger langlebig und robust als die Vierzylinder. Ausnahmen: Die Sechszylinder sind thermisch sensibel (Kopfdichtung), und an den Twin-Spark-Motoren von 1995 führten fehlerhafte **Spannrollen** zu gerissenen Zahnriemen und kapitalen Schäden. Nagelndes Geräusch und unrunder Lauf sind Indizien, dass die **Phasenversteller** der Einlassnockenwelle Probleme machen. TÜV-relevant: der Zustand der Gummis an Hinterachse und Hilfsrahmen. Manchmal zickig: Türschlösser bei Kälte und die Elektrik.

PREISE

Bei Einführung 1994 (Alfa Romeo Spider 2.0Twin Spark)..... **46320 Mark**
Classic-Analytics-Preis 2022 (Zustand 2/4) **8600 / 1400 Euro**
Versicherung (Haftpflicht/Vollkasko)* **89,96 / 138,37 Euro**

ERSATZTEILE

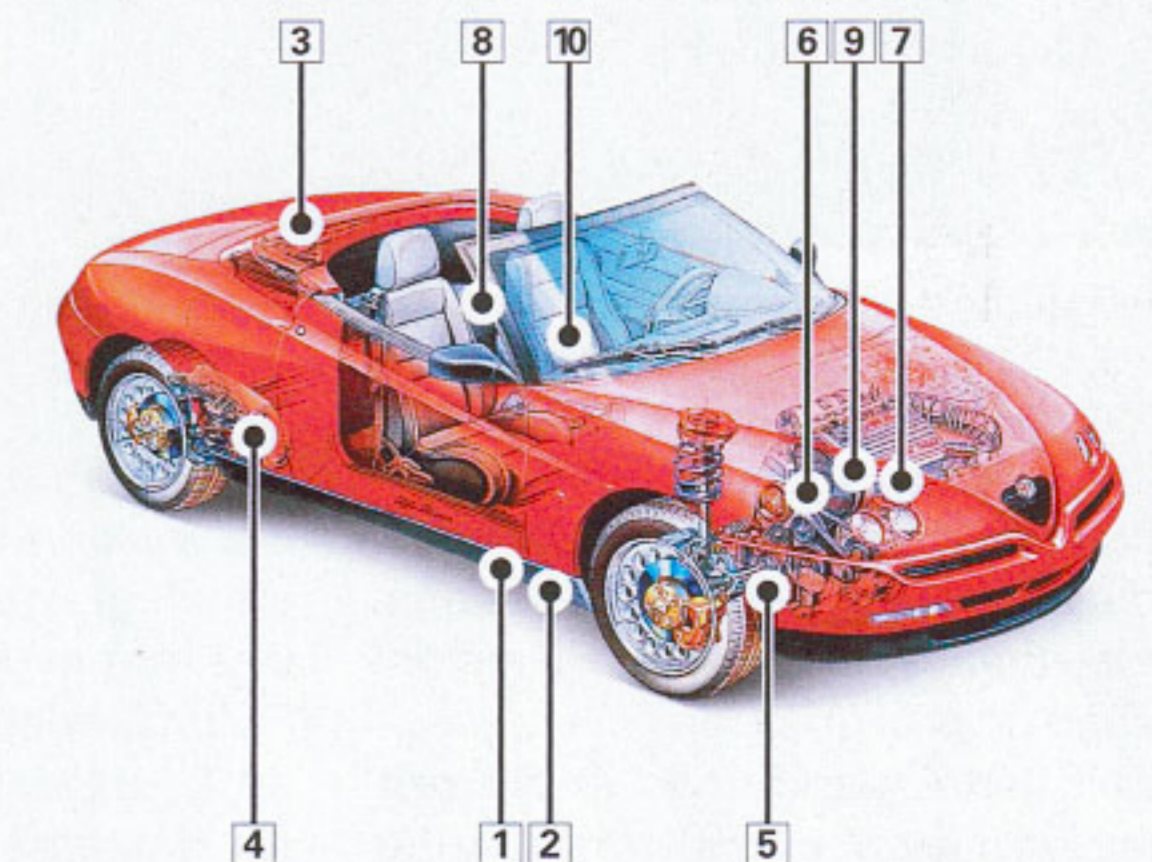
■ Die Ersatzteilversorgung sah etwa zehn Jahre nach Einstellung des Modells eher mäßig aus. Mittlerweile **entspannt sich die Situation** etwas. Über spezialisierte Teilehändler sind z. B. Fahrwerkskomponenten oder Fensterheber wieder zu haben.

CLUBS UND SPEZIALISTEN

Alfaclub e.V., Porschestraße 10, 32107 Bad Salzuflen, Tel. 052 22/42 65, www.alfaclub.de
Bertelsbeck Automotive, Schulze-Delitzsch-Straße 4, 59348 Lüdinghausen, Tel. 025 91/89 27 70, www.myalfagroup.com
Italia Ricambi, Bruchkampweg 7 29227 Celle/Altencelle, Tel. 051 41/88 70 930, ricambi.alfalisti.net

SCHWACHPUNKTE

- | | |
|------------------------------|-----------------------------------|
| 1 Kantenrost am Unterboden | 6 Phasenvariator (Twin Spark) |
| 2 Wagenheberaufnahmen | 7 Kopfdichtung, Kupplung (V6) |
| 3 Verdeck (Stoff, Hydraulik) | 8 Fenstergummis |
| 4 Buchsen (Lenker, Rahmen) | 9 Zahnriemen |
| 5 Antriebswellenmanschetten | 10 Interieur (Kunststoffe, Leder) |



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

* Quelle: OCC, Jahresprämie, Auto in Zustand 2, mit Garage, jährliche Fahrleistung 5000 km