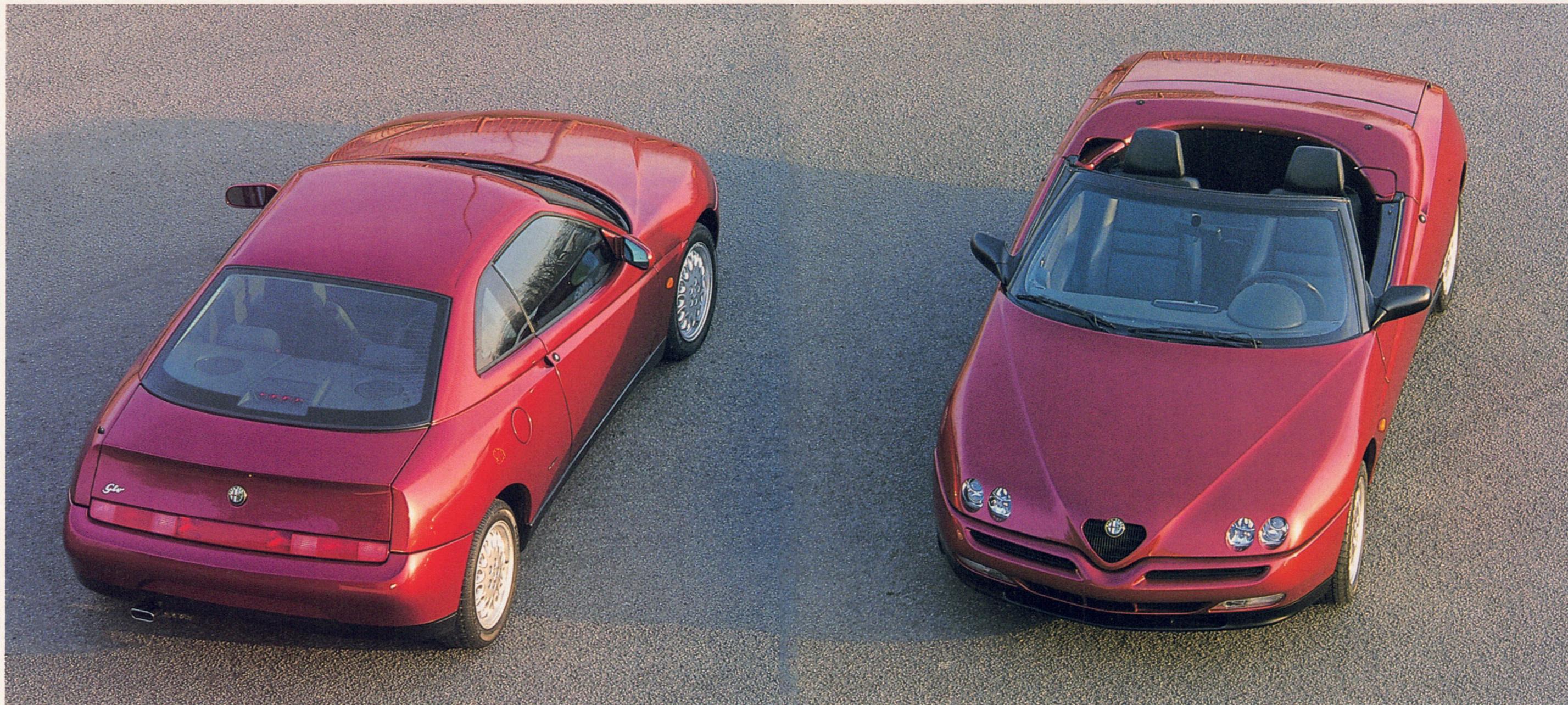


Vmax IM STILLSTAND

Der aktuellste Stand von der Erneuerung der Ikone

TEXT: DIETER PLATZER FOTOS: PETER VANN





Wenn Designer über ihre Arbeit am neuen Alfa Spider erzählen, durchleuchtet man in zwei Stunden alle Facetten einer großen italienischen Liebe. Romeo und Julia, aber mit gutem Ende. Es kommen vor: schwere Grappanächte nach der 140sten mißlungenen Türschnalle, wochenlange Selbstzweifel, herzrasendes Glück über die Eingebung zu den Scheinwerfern, und immer wieder die drückende Last einer Ikone.

Dazu der Zeitdruck, nach et-

lichen Verschiebungen wird für den Spider nun das Frühjahr angepeilt, doch auch dieser Termin wird mit der obligaten italienischen Verzögerung nicht zu halten sein. (Wenn wir hier vom Spider reden, so gilt alles auch für den GTV, die Coupé-Version, die gerne als eigenständiges Modell gesehen werden will und ein halbes Jahr nach dem Spider auf den Markt kommen wird.) Vom ersten offiziellen Bild bis zum tatsächlich greifbaren Auto vergeht bei Alfa Romeo nämlich meist ein Jahr. Und das erste –

zurückhaltende – Werksbild gab es erst diesen Herbst.

*

Man könnte nun meinen, der Zeitpunkt der Einführung sei für dieses Auto völlig egal. Wer den alten Spider im Rücken hat, tut vielleicht sogar gut daran, ein wenig Abstand zu gewinnen. Aber nichts da, die Konkurrenz schläft nicht.

BMW wird mit einem kleinen Roadster in dieselbe Kerbe schlagen, Mercedes mit dem SLK zwar preislich entrückter da-

stehen, aber ebenfalls das Grundthema „Offen und Schnell“ anschneiden, und 1996 kommt auch noch Porsche mit dem Boxster.

Alfa muß also sogar noch aufpassen, von der Konkurrenz nicht überholt zu werden. Andererseits, und soviel läßt sich jetzt schon sagen: Dieser Spider wird das Maß der Dinge sein, egal, wer als erster oder letzter kommt.

*

Alfa Romeo als eines der führenden italienischen Kulturinstitute mochte dem führenden

Der Spider kriegt nun einen Bruder, den GTV, der eigentlich nur die Coupé-Version ist. Bis zur Türe sind sie gleich, dann folgen sie jeweils eigenen Linien

österreichischen Magazin zum Jubiläum ein hübsches Geschenk machen, wir freuen uns daher riesig, Ihnen präsentieren zu dürfen: die Autorevue weltexklusiv beim ersten Shooting und Maßnahmen des neuen Alfa Spider.

Man sieht es an den Bildern, am leicht fleckigen Motor: Die Autos waren fertig, also keine Dummies, wie sie öfters auf Publikum-Shows vorkommen, ohne Motor, ohne Strom, ohne

Benzin. Diese hier hatten alle Innereien, mit Kurbelwelle, Kolben, Zündbox und Zündschlüssel. Bloß das rote Kabel von der Batterie zum Starter fehlte.

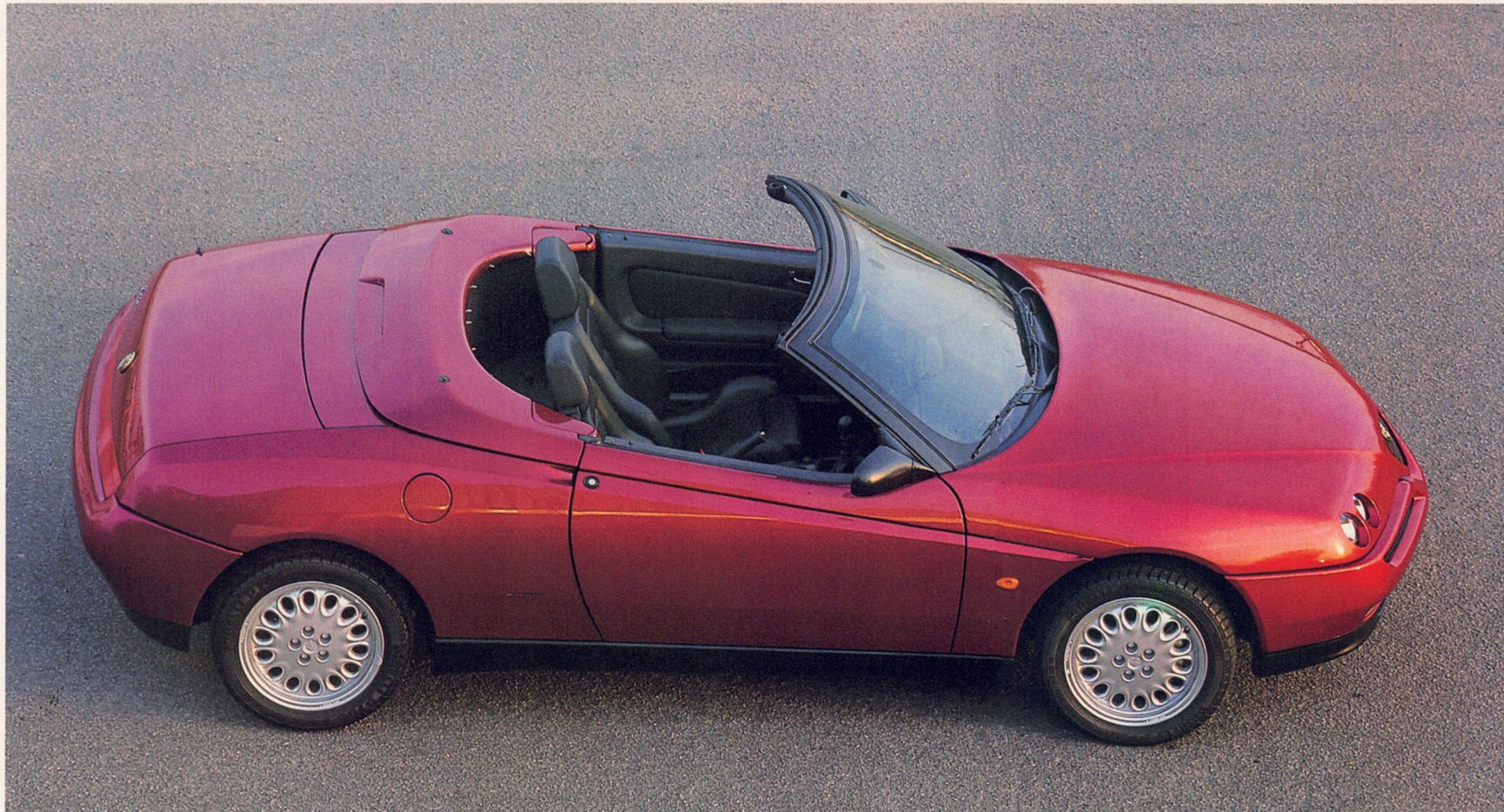
*

Der eigentliche Grund für die zeitliche Verzögerung beim Anlauf liegt in der Technik. Alfa wurde bald klar, daß der Preis kaum unterm Letztpreis des vorigen Spider liegen kann,

dessen 360.000 Schilling die Kunden ja in Wahrheit nur mehr aus Gefühlsmischmasch und Nostalgie zu zahlen bereit waren.

Neuer Spider und GTV werden in den Einsteiger-Versionen schon an der 400.000-Schilling-Grenze kratzen, für die Top-Modelle mit Sechszylindern muß man mit einer halben Million Schilling rechnen. Daher entschied sich Alfa für eine neue, aufwendigere Multi-Link-

WOCHENLANGE SELBSTZWEIFEL, ABER DANN HERZRASENDES GLÜCK



Die Verdeckklappe ist fast schon zuviel an hochgestelltem Kragen, geht aber elektrisch auf und zu

EIN STOFFVERDECK ALS KECKE MÜTZE, KEIN KOMFORT-SPIDER

Hinterachse als die der Tipo-Debra-155-Bodenplatte. Immerhin gilt es, die schreckliche – wenn man vom Heckantrieb der Ikone ausgeht – Vorgabe des Frontantriebs zu egalisieren. Spider und GTV sollten zumindest richtige Flick-Flak-Autos werden, wenn schon mit einem neuen Konzept, dann feinnervig, agil.

An Motoren sind fix ein Zweiliter-Vierzylinder mit 16-Ventilkopf, Twin-Spark-Technik und 155 PS und ein konventioneller Dreiliter-V6 mit rund 190 PS. Weitere Optionen aus dem

Alfa-Baukasten: ein scharfer Vierzylinder-Turbo mit knapp 220 PS für das Coupé oder ein Zweiliter-V6 mit Turbolader, den es bei uns kurz im 164 gab.

Die Motoren dürfen jedenfalls als abgehakt gelten, hier wird es keine Überraschungen geben. Sie sind in ihrem Grund-Layout bekannt feine, für den Spider leicht überarbeitete Aggregate.

Den schwersten Auftrag hatten diesmal wirklich die Designer, und sie waren nicht zu beneiden.

Wie das Coupé Fiat sind Alfa Spider und GTV Arbeiten der jeweils hauseigenen Design-Abteilung; dort Centro Stile

Fiat, hier Centro Stile Alfa Romeo. Bei beiden hat Pininfarina den Innenraum entworfen, aber damit ist schon wieder Schluß mit den Gemeinsamkeiten.

Definiert man Design mit „Form, die der Funktion entspricht“, ging Alfa den Spider mehr vom Styling-Aspekt an. Mehr Freiheit in der Form, aber mit deutlichem Inhalt. Gutes Styling ist daher, wenn die Message das Publikum erreicht, „die Kunden ihre Persönlichkeit sehen“.

Schlechtes Styling oder Design kann auch schön sein, aber gleichzeitig inhaltsleer und furchtbar emotionslos. Allerdings werden nicht wenige Autos deshalb gekauft, weil sie

eben nichts Angreifbares bieten, man sich darin verstecken kann.

Dieser Spider spricht die Sprache der Geschwindigkeit, der Sportlichkeit, der lauernden Katze vor dem Antritt. Wir finden das messerscharfe Gesicht des 145 in einer zeitloseren Form, ohne jedoch ins rundliche Bio-Design abzudriften. Überhaupt mußte das die schwierigste Aufgabe gewesen sein: ein aufregendes und dennoch völlig unmodisches Auto zu bauen, daß es in 20 Jahren auch noch attraktiv ist (Lastenheft!), gleichzeitig innovativ und klassisch.

Innovativ: die weit über die Kotflügel herabgezogene Motorhaube, erstmals ausprobiert am

SZ und derweil nur in kleineren Serien möglich. Die romantische Idee vom tiefen und abgeschnittenen Heck neu interpretiert in einem schrägen Anschnitt. Extreme Keilform durch einen steilen Blechfalz, angelehnt an Raymond Loewys Ideal vom Symbol der Höchstgeschwindigkeit schon im Stillstand.

Klassisch: die Scheinwerfer, doppelt und rund wie bei allen großen Sportwagen von Alfa. Ein schwarzes Stoffdach als kecke Mütze, der Spider soll nach wie vor kein Komfort-Spider sein. Das hohe Heck des GTV, die jüngste der Alfa-Traditionen.

Zum Verdeck wäre noch zu sagen, daß es nur asketisch aus-

sehen, im Charakter ein Notverdeck sein wird, aber mit allen elektrischen Annehmlichkeiten und einer ordentlichen Fütterung. Außerdem wird es für die Alpenländer ein schlankes Hardtop geben, das den Spider ebenfalls deutlich vom GTV unterscheidet. Und als Obergang kann man über den Innenraum eine Persenning spannen.

Was jetzt noch spannend bleibt, ist das tägliche Fahren, das tägliche Auftreten in einem täglichen Umfeld, im Großstadt-Brei, im Nebel, in der Gluthitze: ob wir es mit einem Marketing-Cabrio zu tun haben oder tatsächlich mit einem echten, erlittenen. Wir bleiben dran. □

Sehr amerikanisch im Abgang, würden Sommeliers das Heck beschreiben.

Im Bild drunter empfiehlt sich ein mercedeshafter Airbag-Lenker, endgültig vorbei die Zeiten hölzerner Nardis. Dafür läßt sich an den Lederfleppen mit den Druckknöpfen eine Innenraum-Persenning festmachen!

Und ein V6 mit poliertem Gedärm, was sonst erwartet man von einem Alfa

