

Alfaclub Österreich präsentiert

50 Jahre ALFA ROMEO SPIDER

Ein Spider ist Ausdruck einer Lebensart, er verkörpert die automobil gewordene Italiensehnsucht der Menschen

Kaum ein anderes Cabrio vermittelt derart den Eindruck von
„ Sommer – Sonne – Strand und Meer“
als der Alfa Romeo Spider.

Spider-Fahren heißt Fahrspaß in puristischer Art und Weise.

Das zeitlose Design, der unvergleichbar kernige Alfa-Sound des Alu – 4
Zylinders, ein Fahrwerk, das dir vermittelt jede Kurve „einsaugen“ zu
wollen und die frische Luft die an dir vorbeizieht, riecht nach
grenzenloser Freiheit ...

Der Alfa Spider vermittelt all das, was wir uns unter
Italiens „La dolce Vita“ vorstellen.



Der Rundheck – Spider, die Geburt einer Legende ...

1966 - 1969

Am 10. März 1966 beim Genfer Automobilsalon vorgestellt, stand mit dem „Duetto“ oder dem „Osso di Sepia (Tintenfischschale)“ wie ihn die Italiener bald nannten, ein Roadster am Beginn einer unvorhersehbaren Cabrio Ära.

Konstruiert wurde er auf der Plattform 105 auf der auch schon Giulia und Giulia GT entstanden und ergänzte somit die Modellpalette.

Trotz vieler Bemühungen und einem eigenen Wettbewerb zur Namensgebung (bei dem Duetto siegte) festigte sich jedoch sehr schnell die klassische Bezeichnung *ALFA SPIDER*. Angesichts dessen sowie aufgrund der Tatsache, dass dieses Modell bereits her präsentiert wurde, verzichtete ALFA ROMEO auf einen namensgebenden Schriftzug. Bis in die frühen 80er Jahre fand man auf den unterschiedlichen Modellen nur Schriftzüge wie ALFA ROMEO, Pininfarina, oder **Veloce**, sowie die jeweilige Motorisierung. (1300 – 1600 – 1750 – 2000).

Der „Osso di Sepia“ wurde zunächst nur als 1600er mit 109 PS angeboten, bis im Ende 1967 der neue 1750er Motor mit 122 PS ersetzte. Parallel dazu gab es eine „abgespeckte“ Version mit dem 1300er / 89 PS Motor als Einstiegsmodell.

An der Seite von Schauspieler Dustin Hoffman im Film „Die Reifeprüfung“ wurde der Spider in den USA über Nacht berühmt, was die Verkaufszahlen schlagartig anhub. Aufgrund der strengen Abgasnormen wurde das 1750er Modell für den US – Markt ab 1969 mit einer mechanischen Einspritzpumpe von „Spica“ ausgestattet.

Während die Produktion der Europa – Modelle im Dezember 1969 auslief, wurden 1970 noch ca. 580 Stück „Amerika – Modelle“ vom Rundheck – Spider hergestellt, die aber teilweise in Europa in den Verkauf gelangten.

*In Summe wurden vom Rundheck – Modell in der Zeit von 1966 bis 1970 rund **14.700** Fahrzeuge produziert.*

Der Fastback – Spider, oder das am längsten gebaute Modell...

1970 - 1982

Mit der Begründung die Aerodynamik zu verbessern wurde dem Spider sein schön gerundetes, abfallendes Heck scharfkantig abgeschnitten und nach oben angehoben.

Die Italiener hatten auch hierfür das neue Aussehen einen passenden Namen parat.

Sie nannten ihn „Coda Tronca“ , übersetzt „kupierter Hund“....

Während Alfa Romeo den messtechnischen Beweis für die Aerodynamik bis heute schuldig blieb, ist das größere Kofferraum-Volumen bewiesen.

Obwohl erst am zweiten Blick erkennbar, fielen die Änderungen weitreichender aus als zunächst angenommen: Es wurde die Mechanik und Form des Verdecks überarbeitet. Die Frontscheibe wurde flacher und die Seitenscheiben und Dreiecksfenster wurden schräger. Sehr deutlich sind auch die Veränderung an den Stoßfängern. Die hintere ist von nun an durchgehend.

Während der 13-jährigen Bauzeit wurden in Folge nur wenig Modifikationen vorgenommen:

- 1979 wurde der Innenraum stark überarbeitet. Die Gummimatten am Fahrzeugboden wurden durch einem einteiligen Teppich ersetzt. Die angedeutete Rücksitzbank wurde zur reinen Ablagefläche, neu gestaltete Türtapezierungen mit größeren Armlehnen hielten Einzug. Schalter und Lenkstockhebel bekamen Design und Funktion nach aktuellem Standard.
- 1982 im letzten Modelljahr - flossen bereits einige Stielelemente des Nachfolgers ein. So entfielen hier schon die Plexiglas Abdeckungen und die Scheinwerfer erhielten einen deutlich größeren Chromzierring. Die Außenspiegel waren jetzt größer und saßen in einem Plastikgehäuse und der Frischlufteinlass zwischen den Scheibenwischern bekam eine Plastikabdeckung.

Während seiner gesamten Bauzeit wurden folgende Motorisierungen angeboten, wobei nicht alle Varianten gleichzeitig erhältlich waren:

1300 ccm mit 89 PS

1600 ccm mit 110 bzw. 102 PS

1750 ccm mit 118 PS

2000 ccm mit 130 bzw. 128 PS

*In Summe wurden vom „Coda Tronca“ ca. **48.500** Stück gebaut.*

Der Aerodinamica – Spider, oder “Spider goes USA“ ...

1983 - 1989

Aufgabe war, den Spider in die 80er Jahre zu führen, ohne seine Grundsubstanz - seine Linienführung zu verändern. Das Kaufinteresse war ungebrochen, Konkurrenz gab es nahezu keine. Man beschränkte sich zunächst aufs Äußere. Chrom war nicht mehr zeitgemäß und wich vielseitig zugunsten von Kunststoff. Ausfluss dessen sind im Vergleich zu den Vorgängermodellen - massive Stoßstangen. Außerdem erhielt der „Aerodinamica“ einen Frontspoiler und einen nicht unumstrittenen, wuchtigen Heckspoiler am Kofferraumdeckel, der aber auf Wunsch durch eine dezentere Variante von *Zender* ersetzt werden konnte. Größere, modernere Heckleuchten rundeten das Gesamtbild der Modifikation ab.

Im Verlauf des Jahres 1986 wurde dann noch der Innenraum adaptiert. Lenkrad, Lenkstockhebel, Bedien- und Schaltereinheiten, Mittelkonsole, ein Kombiinstrumententräger statt der Einzelinstrumente und viele weitere Details, wurden aus den aktuellen Limousinen und Coupes übernommen und angepasst. Ab dem Modelljahr 1987 wurde der Spider mit 3 – Weg Katalysator und *BOSCH Jetronic* ausgerüstet.

Besonders in der „Quadrifoglio“-Ausführung wurde auf allerhöchsten Komfort Wert gelegt.

Für die österreichische Filmindustrie spendierte ALA ROMEO den Schauspielern Christian Schmidt und Andreas Vitasek, einen 1985er Aerodinamica Spider für den (nunmehrigen) Kultfilm „Müllers Büro“.

Der Aerodinamica war in 2 Motorvarianten erhältlich:

Als 1600er mit 103 PS (Vergaser) bzw. 101 PS (Jetronic)

Als 2000er mit 128 PS (keine unterschiedlichen Angaben zwischen Vergaser und Jetronic)

Über alle Varianten wurden insgesamt in 8 jähriger Bauzeit ca. **36.400** Fahrzeuge produziert, mehr als die Hälfte davon, wurden in die USA ausgeliefert.

Der Serie 4 – Spider, oder der meistgebaute ...

1990 - 1993

Der vielleicht attraktivste Spider wird im Jänner 1990 in Detroit und Los Angeles der Öffentlichkeit präsentiert.

Ein letztes Mal wurde Pininfarina mit der Überarbeitung des bestehenden Modells beauftragt. Noch einmal sollte der Trend der Zeit in die Modellpflege übernommen werden.

Pininfarina zielte mit den wesentlichsten Veränderungen erneut auf die Stoßfängerpartien. Dem Zeitgeist entsprechend, waren diese jetzt in die Karosseriekontur eingefügt und in Wagenfarbe lackiert. Die neue Optik wurde noch durch Schwellerverkleidungen betont. Ebenso wurden die Heckleuchten in die Karosserie eingelassen.

Der Innenraum wurde vom Vorgängermodell nahezu ident übernommen. Verfeinert wurden die Türverkleidungen, serienmäßig wurden elektrischen Fensterheber verbaut.

Unter der Motorhaube arbeitete ein Motor, weitestgehend auf Basis der Technik des 1.8 Liter ALFA 75, jedoch mit einem 2.0 Liter Aggregat und einer elektronischen Einspritzung vom BOSCH (Motronic). Abhängig von den gesetzlichen Bestimmungen der jeweiligen Exportländer wurde mit bzw. ohne Katalysator ausgeliefert. Am Heimmarkt Italien wurde parallel dazu nach wie vor eine „Einstiegsvariante“ mit herkömmlicher Vergasertechnik verkauft.

Aufgrund seiner kurzen Bauzeit von nur 4 Jahren und einer produzierten Stückzahl von ca. **21.400** Einheiten, ist dieses Modell das Meistgebaute, - bezogen auf die Jahresstückzahl.

Der ALFA Spider – Serie 4 war in folgenden Motorisierungen erhältlich:

Als 1600er mit 109 PS und 2 Querstromvergaser (nur in Italien)

Als 2000er mit 126 PS, Bosch Motronic - ohne Katalysator

Als 2000er mit 120 PS, Bosch Motronic - mit Katalysator

Der 916er – Spider, oder alles neu ...

1995 - 2005

Nach etwa 2 Jahren Pause erscheint im Herbst 1994 die Cabrio – Variante der kurz zuvor erschienenen „916er-GTV“.

Mit völlig neuem Design traf Pininfarina erneut wieder punktgenau den Geschmack der Cabrio- und Sportwagen-Fans.

Mit betonter Keilform (bei ALFA zwar nicht ungewöhnlich, beim Spider aber tatsächlich neu), verdeckten Scheinwerfern von denen nur zwei „Lichtspots“ zu sehen sind, dem hochgezogenen Heck und einer schmalen Rücklichtleiste, polarisiert der Wagen von Beginn an. Der Innenraum bietet erstaunlich viel Platz, wirkt nicht zuletzt aufgrund des feinen Interieurs äußerst hochwertig und bietet alle elektrischen Feinheiten, die damals langläufig angeboten wurden.

Doch nicht nur beim Design, auch unter der Haube blieb kein Stein auf dem anderen. Leistungsstarke und drehfreudige 4 – und 6 Zylinder (teilweise turbogeladen) Benzinmotoren von 144 bis 240 PS, sorgen für mehr als ausreichenden Antrieb. Beim Fahrwerk bekam man Unterstützung von der Konzernschwester „Ferrari“, die eine Hinterachse aus Aluminium beisteuerte. Neu war jetzt auch, dass sich die angetriebenen Räder auf der Vorderachse befinden.

Da verwundert die Kritik der „Spider-Puristen“ nicht! Doch ein ALFA wäre kein ALFA wenn dem Modell nicht der gehörige Respekt entgegengebracht würde! So auch hier.... Die Fangemeinde war bald geeint!

Die Verkaufszahlen bestätigen dies. In einer mehr als zehnjährigen Bauzeit wurden vom Modell 916 knapp **82.000** Stück produziert. In diesem Zeitraum wurde er 2 x (1998 + 2003) diversen Erneuerungen (Face Lifts) unterzogen. Die wohl markanteste was das tiefgezogene Scudetto im Jahr 2003.

Der ALFA Spider – 916 war in folgenden Motorisierungen erhältlich:

1.8 Twin Spark mit 144 PS

2.0 Twin Spark mit 150 PS

2.0 JTS mit 166 PS

2.0 V6 mit 202 PS

3.0 V6 mit 192 PS

3.0 V6 24V mit 220

3,2 V6 mit 240 PS

Der 939er („Brera“)- Spider, oder eine Ära geht zu Ende ...

2006 - 2010

Weil schon kurz zuvor das Coupé GTV durch den Brera ersetzt wurde, folgte im Frühjahr 2006 der auf der gleichen Basis entstandene Spider.

War das Vorgängermodell bereits hochwertig ausgestattet, wurde der 939er-Spider nahezu luxuriös ausgeliefert. Der verfeinerte Innenraum, bei dem nicht an hochwertigem Leder gespart wurde, sowie das sportlich und übersichtlich gestaltete Armaturenbrett sicherten sich einen festen Platz in der Oberliga der „Roadsterwelt“.

Ein Novum war, dass neben der bisherigen Tradition der Ausstattung mit Benzinmotoren erstmals auch 2 Turbodieselvarianten angeboten wurden. Bei der stärksten Motorvariante, sowohl beim Benziner als auch beim Diesel, hatte man die Möglichkeit das sequenzielle, 6 – stufige Automatikgetriebe „Q-Tronic“ zu ordern.

2008 wurde entschieden, die Modellpalette bei ALFA ROMEO komplett neu zu gestalten. Aufgrund dessen veranlasste der Konzern 2010, den ALFA Spider vorübergehend vom Markt zu nehmen. Vom „Brera“ Spider wurden insgesamt knapp **25.000** Fahrzeuge produziert.

Der ALFA Spider – 939 war mit folgenden Motorisierungen erhältlich:

Benzinmotoren:

1.8 TBi 16V mit 200 PS

2.2 JTS 16V mit 185 PS

3.2 JTS V6 24V (Q4) mit 260 PS

Dieselmotoren:

2.0 JTDM 16V mit 170 PS

2.4 JTDM 20V mit 200 PS (später 210 PS)

Die Erfolgsgeschichte „ALFA SPIDER“ kam in 45-jähriger Bauzeit, bei 6 Modellen, auf eine beachtliche Gesamtstückzahl von etwa knapp **228.000** gebauten Fahrzeugen