

60 JAHRE ALFA ROMEO SPIDER



→ Fakten

- *Feierte seine Premiere auf dem Genfer Automobilsalon 1966
- *Sollte eigentlich „Duetto“ heißen, doch dieser Name scheiterte an rechtlichen Problemen, da es bereits einen gleichnamigen Schokoladenkeks gab
- *Erreichte über vier Modellgenerationen hinweg Ikonen-Status
- *Spielte in diversen Film- und Fernsehproduktionen wie dem Blockbuster „Die Reifeprüfung“ mit
- *Die Produktion erfolgte in Abhängigkeit von der Nachfrage entweder im Stammwerk in Arese oder bei Pininfarina in Turin
- *Wurde innerhalb von 28 Jahren mehr als 124.000 Mal gefertigt und zum langlebigsten Alfa Romeo-Modell



→ Favoriten

TOP 1

Die **TECHNISCHE BASIS** des Spider „Duetto“ stellte das in Deutschland vor allem unter dem Namen „Bertone“ bekannte Coupé Giulia Sprint GT von Alfa Romeo, dessen Radstand um einen Zentimeter auf 2.250 Millimeter verkürzt wurde. Damit fuhr der lediglich 990 Kilogramm schwere Spider mit Einzelradaufhängung vorne, Fünfganggetriebe, Hinterradantrieb und Scheibenbremsen ringsum vor. Unter der Motorhaube arbeitete zum Marktstart das legendäre Doppelnockentriebwerk aus Leichtmetall, das aus 1.570 Kubikzentimetern Hubraum 108 PS holte und den flotten Italiener bis auf 185 km/h beschleunigte. In den Folgejahren ergänzte Alfa die Motoren-Palette um weitere Vierzylinder mit 1.290, 1.779 und 1.962 Kubikzentimetern Hubraum. Deren Gemischaufbereitung übernahmen je nach Land zwei Doppelvergaser oder eine mechanische (Spica) bzw. elektronische Benzineinspritzung.

TOP 2

Battista „Pinin“ Farina gehört zu den größten Automobil-**DESIGN**ern aller Zeiten – und auch mit dem Spider „Duetto“ gelang ihm ein zeitlos attraktiver Wurf. Die rundliche Karosserieform strahlt sowohl Eleganz als auch Sportlichkeit aus. Sofort ins Auge fallen die zweiteiligen vorderen Stoßfänger, die das zentrale Markenemblem betonen. Dagegen unterstreichen die breiten Sicken entlang der Flanken die flache Silhouette. Der Innenraum verströmt das pure Alfa Romeo-Feeling der 1960er-Jahre mit dem tief geschüsselten Lenkrad und den zwei großen Rundinstrumenten, die über Geschwindigkeit und Motordrehzahl informieren. Hinzu kommen drei kleinere, mittig im Armaturenbrett platzierte Anzeigen für die Kühlwassertemperatur, den Öldruck und den Tankinhalt.



TOP 3

Dem bis 1969 produzierten „Duetto“ folgte mit dem „Coda Tronca“ die zweite **SPIDER-GENERATION** mit einem im Heckbereich völlig anderen Design. Dabei ersetzte das senkrecht abfallende, außerhalb Italiens zumeist Fastback genannte „Coda Tronca“ die rundliche Form des „Duetto“. Die Alfa-Fans überzeugte der neue Auftritt, denn der „Coda Tronca“ wurde über 13 Jahre hinweg bis 1982 mit fast 50.000 produzierten Exemplaren zur beliebtesten Spider-Baureihe. Dazu trugen auch Sonderserien wie die 1978 aufgelegte „Niki Lauda Special Edition“ bei. Der Spider Nummer 3 mit dem schönen Namen „Aerodinamica“ fuhr von 1983 bis 1989 mit Front- und Heckspoiler vor. Diese waren zwar das Ergebnis ausgiebiger Windkanalversuche und entsprachen dem Zeitgeist der 80er-Jahre, machten das Design aber nicht unbedingt attraktiver und sorgten daher für einigen Diskussionsstoff. Bei der bis 1994 vom Band gelaufenen „4. Serie“ fehlten die auffälligen Spoiler wieder – und kaum einer vermisste sie. Stattdessen wusste Nr. 4 mit schnörkellosen Linien zu gefallen.

→ Fazit

Alfa Romeo gehört zu den emotionalsten Auto-Marken. Ebenso emotionale Modelle wie der Spider stellen dafür die Basis dar. Während er im Laufe seiner Produktionszeit bis Mitte der 90er-Jahre bei mir eher „nur so mitlieft“, löst der knackige Italiener heute in mir Faszination aus – und beweist, was für beeindruckende Autos Alfa Romeo im letzten Jahrhundert gebaut hat. Aber welche Baureihe ist DER Spider schlechthin unter den vier Spidern? Der heutige Blick auf ein Modell, das vor über 30 Jahren zum letzten Mal vom Band lief, ist natürlich ein anderer als damals. So zieht sofort das rundliche Heck des „Duetto“ die Blicke auf sich, während der „Coda Tronca“ mit seinem ausgewogenen Gesamtpaket gefällt. Da kann das Kunststoff-Heck des „Aerodinamica“ auch heute noch nicht mithalten. Die „4.Serie“ war dagegen nicht nur ein runder Abschluss der Spider-Serie, sondern transportierte das attraktive Design auch erfolgreich in die 90er-Jahre. So fällt mir die Wahl zwischen Spider Nummer 1, 2 und 4 schwer. Mein Favorit ist aber letztlich der „Coda Tronca“ mit Doppelnockenmotor, zumal ihm der Ruf vorausieht, besonders sportlich und alltagstauglich zu sein.



(Alle Bilder: Alfa Romeo)