Gefühlssache

Heftig übersteuernd kommt der Alfa Spider um die Ecke gepfiffen – eine Eigenart, für die er von seinen Verehrern geliebt wird. Doch bei älteren Modellen sorgt die antiquierte Hinterachse nicht selten für Ärger. Dieser Schwachpunkt sowie alle weiteren am Alfa Romeo Spider – vom Duetto bis zur Gummilippe – werden in der Kaufberatung unter die Lupe genommen.

Von Jörg Maltzan (Text und Fotos) mit Fotos von H.P. Seufert, H.D. Seufert, Reinhard Schmid und Jürgen Zerha.

Haben Sie schon einmal versucht, mittelalten Parmesankäse am Stück zu schneiden? Das Aufteilen der italienischen Spezialität in mundgerechte Stücke ist eine ausgesprochen krümelige Angelegenheit, was uns deshalb unmittelbar vom Küchentisch zum Mittelpunkt des Geschehens einer Alfa- Spider-Restaurierung in die Garage entführt. Denn die Parmesan-Krümelei ist in etwa mit dem traurigen Zustand vergleichbar, der einen erwartet, wenn man einem älteren Spider unters formschöne Blech kriecht.

Spider und Korrosion, die beiden Vokabeln gehören zusammen wie Spaghetti und besagter Parmesankäse. Aber bevor Spider-Fans, besonders potentielle Käufer, aus Frust diese Lektüre beenden, erst einmal Erfreuliches. Als die Alfa-Romeo-Spider-Urversion am 10. März 1966 auf dem Genfer Autosalon vorgestellt wurde, fehlte zwar noch ein griffiger Name für das als Roadster-Cabrio-Zwitter konzipierte Modell, aber der im Werksjargon Osso di Sepia (Tintenfisch) genannte Wagen eroberte sofort die Herzen der Autozunft. ▷

Der bis 1993 gebaute Frischluftsportler hat sich in seinen verschiedenen Entwicklungsstufen nur optisch verändert. Bei Spider-Fans stehen besonders die Fastback- (1969 bis 1983) sowie die davor produzierten Rundheck-Modelle hoch im Kurs. Der von Battista Pininfarina karossierte Alfa verströmt heute nicht nur den nostalgischen Flair der Sechziger, sondern der Ur-Spider ist die Inkarnation des offenen italienischen Sportwagens schlechthin. Gegenüber seinem Vorgänger bestach daß neue Modell mit einer neuen, rundlicheren Linienführung und sorgte für spontane Begeisterung.

Daß der formschöne Alfa einen griffigen Namen haben mußte, lag auf der Hand. Die bei einem Wettbewerb ermittelten Vorschläge reichten von Lollobrigida über Sputnik und Al Capone bis zu Giuliana oder Pizza (schon wieder ein italienisches Nationalgericht). Zum Glück besannen sich die Marketingstrategen eines besseren und tauften den Spider auf den Namen Duetto, was übersetzt soviel heißt wie Gesangsduo.

Dieser Name macht gleich dreifach Sinn: Erstens hat der Spider zwei Sitzplätze, zweitens versorgen zwei Vergaser den Motor und drittens – ja wie sollte es anders sein – unter der flachen Duettohaube werkelt der traditionelle Doppelnockenwellen-Vierzylinder. Das wohl wichtigste Argument aber war, daß der Name in allen Alfa-Exportländern wohlklingend über die Lippen kam. Duetto, das klingt in jeder Sprache angenehm.

Der Neuling war auf Anhieb ein Hit. Alfa verkaufte von 1966 bis 1968 jährlich deutlich über 3000 Exemplare. Schon 1968 wurde dem 1600er-Duetto eine 1750er-Variante zur Seite gestellt. Wenig später rundete ein 1300er das Motorenangebot nach unten ab. Zu diesem Zeitpunkt hieß er fortan auch nicht mehr Duetto, sondern schlichtweg Alfa Romeo Spider. In der deutschen Terminologie hat sich für die Modelle der Baujahre '66 bis '70 die Bezeichnung Rundheck eingebürgert. So richtig zum Verkaufsschlager avancierte der Spider in den Siebzigern. Der ab 1970 gebaute Fastback erreichte 1975 mit über 6000 abgesetzten Exemplaren seinen Climax, der erst Mitte der Achtziger vom sogenannten Spoilerspider – im Alfa-Jargon Gummilippe – übertrumpft wurde. Ab 1971 war neben der bestehenden Motorenpalette zusätzlich ein Zweiliter-Modell im Angebot. „Waren bislang hauptsächlich die Rundheck- und Fastback-Modelle beliebt, zieht die Nachfrage nach Gummilippen neuerdings an", sagt Ralf Bertelsbeck, Geschäftsführer der Firma Alfa-Service im münsterländischen Ascheberg.

Karosserie-Check

Egal ob Duetto, Rundheck, Fastback oder Gummilippe, die korrosionsbedingten Karosseriemängel sind bei allen Modellvarianten die gleichen. Bei den Fahrzeugen aus den Sechzigern und Siebzigern sind viele Exemplare bereits mit frischem Blech und Schweißbrenner vergewaltigt worden, das heißt laienhafte Freizeit-Brater haben bereits an durchgerosteten Stellen herumgeflickt.

„Unsachgemäß eingeschweißte Blechstücke und viel Spachtel sind regelmäßige Erscheinungen bei älteren Modellen", sagt einer, der es wissen muß. Kfz-Meister Armin Schöne, technischer Betriebsleiter einer auf ältere Modelle spezialisierten Alfa-Werkstatt, restauriert seit Jahren Spider und warnt potentielle Käufer vor augenscheinlich guterhaltenen Angeboten. Schöne: „Spider leiden konstruktionsbedingt unter starkem Rostfraß im Bereich der Innenschwellen, Längsträger, Radläufe sowie A- und B-Säulen."

Problematisch ist in erster Linie der Schwellenbereich, denn der Rost zerfrißt vorrangig den von außen unsichtbaren Innen- und Mittelteil. Sollte der bordeigene Wagenheber in der serienmäßigen Aufnahme unterhalb der A-Säule knirschende Geräusche verursachen, sind mit großer Wahrscheinlichkeit Innen- und Mittelschwelle stark mitgenommen.

Auch das Bodenblech rostet gerne. Aber hier sind Löcher und Reparaturen glücklicherweise erkenntlich. Sollte der Spider einmal einer Gewitterdusche mit offenem Verdeck ausgesetzt gewesen sein, bilden sich auch unterhalb der Teppiche gerne Roststellen, die den Verfall erheblich beschleunigen. „So schön das Alfa-Design äußerlich sein mag, unterhalb der Karosserie, besonders im Heckbereich, ist der Spider sehr verwinkelt konstruiert", weiß Restaurierer Schöne. Im Bereich des Tanks und der Reserveradmulde gibt's überall Kanten, Ecken und Aussparungen, in denen nichtabfließendes Wasser Korrosion verursacht.

Grundsätzlich gilt: Unterhalb einer gedachten Linie von vierzig Zentimeter Höhe ist der Alfa Spider rostanfällig. Prüfen sollte man neben den bereits angesprochenen Partien auch die untere Hälfte der Türen, vordere Stabibefestigungen, Kühlerhalterung und das Heckabschlußblech. Eine einfache Methode, um den allgemeinen Korossionszustand der Karosserie zu checken, ist die Stabilitätsprobe. Natürlich neigt die offene Spider-Karosserie schon von Haus aus zu Verwindungen, steht der Spider aber mit nur einem Rad auf dem Bordstein und die Türen lassen sich bei dieser Übung nicht mehr richtig schließen und öffnen, befindet sich der Schwellenbereich schon in einem fortgeschrittenen Roststadium.

Ein besonders kritischer Punkt ist auch die obere Tragarmaufnahme. Ob hier der Rost gewütet hat, erkennt man nämlich erst bei ausgebautem Motor. Versierte Schrauber wird aber selbst ein starker Korrosionszustand nicht sonderlich schrecken. Die Ersatzteilsituation für sämtliche Spidermodelle ist augezeichnet. „Reparatur- und Ersatzbleche für alle Bereiche der Karosserie sind noch erhältlich oder werden nachgefertigt", sagt Armin Schöne.

Einen großen Einfluß auf den Erhaltungszustand der Karosserie hat die Pflege und Rostvorsorge der Vorbesitzer. „Liebevoll behandelte Duetto- und Rundheck-Spider", so die Erfahrung von Meister Schöne, „haben mitunter weniger Rost als vergleichsweise junge Spoiler-Modelle, denen nicht die notwendige Aufmerksamkeit entgegengebracht wurde."

Der von Pininfarina karossierte Ur-Spider besticht durch seine ausgewogene Formgebung – welch ein extremer Kontrast zu den kantigen, bügelbestückten Großserien-Cabrios heutiger Tage.

Technik-Check

Mechanisch als auch in der Motorisierung entsprechen Alfa-Spider weitgehend den von Bertone gezeichneten Giulia GT-Modellen. Schwächen im Bereich des Antriebsstranges und der Kraftübertragung offenbaren sich unüberhörbar bei der Probefahrt. Macht die Hinterachse Brummgeräusche oder kommt es bei Kurvenfahrt gar zu einem Wummern, wird mit Sicherheit eine neue Hinterachse samt Differential fällig. Leichtes seitliches Wegstempeln auf Bodenwellen ist normal. Aber wenn der Wagen auf kleinen Unebenheiten unruhig mit seinem Hinterteil schwänzelt, dürften die Silentbuchsen an den hinteren Schubstreben ausgeschlagen sein.

Zu den anfälligen Antriebsteilen gehört die Kardanwelle. Sollte ihr Spiel mehr als eine halbe Umdrehung betragen, kann man sich die Probefahrt schenken; eine Erneuerung ist unumgänglich.

Gleiches gilt fürs Getriebe. Steht's mit der Synchronisation des Räderwerks nicht mehr zum besten, wird auch hier ein Austauschteil fällig. „Bei einem Preis von tausend Mark für ein AT-Getriebe lohnt sich eine Reparatur nicht", sagt Spider-Fachmann Schöne. Der Vorderachsbereich kennt keine Modell-typischen Schwachpunkte. Geprüft werden sollte der Zustand der Achsaufhängungen sowie die Spurstangengelenge.

Ein klassischer Mangel sind undichte, abgerissene oder durchrostete Auspuffanlagen. Eine defekte Abgasanlage ist besonders häufig bei saisonal betriebenen Spidern anzutreffen, und das dürfte fast der Regelfall sein. Aber auch hierfür gilt: Ersatz ist billig und bei einem ansonsten gut erhaltenen Spider natürlich kein Kauf-Verhinderungsgrund.

Rundheck-Spider sind entweder mit Jaeger- oder Veglia-Instrumenten bestückt. Neuwertiger Ersatz ist heute nicht mehr erhältlich.

Als robust und unkritisch gilt die Bremsanlage des Alfa-Spider. Alle Spider-Baureihen verfügen über Scheibenbremsen. Probleme bereiten allenfalls die Modelle der Jahrgänge '66 und '67, bei denen Dunlop-Bremsen verbaut wurden. Die Teile hierfür sind rar. „Hier kann es zu Versorgungsschwierigkeiten mit Scheiben oder Bremszangen kommen", sagt Alfa-Experte Ralf Bertelsbeck. Wer möglichen Engpässen von vornherein aus dem Weg gehen möchte, sollte sich nach einem ab Mitte 1967 gebauten und mit ATE-Bremsen bestückten Spider umsehen. Für diese Anlage sind alle Teile preiswert verfügbar.

Stichwort Motor: Insgesamt kamen vier hubraumunterschiedliche Aggregate zum Einsatz. Rein äußerlich erkennen nur Insider die Unterschiede der ansehnlichen Zweinockenwellen-Motoren, die Spider-Fans besonders wegen des kernigen Auspuffsounds schätzen. Die in Bohrung und Hub nahezu quadratisch ausgelegte Motorenpalette reicht vom 1,3 Liter mit 87 PS bis hin zum Zweiliter mit satten 131 PS. Das jeweils stärkste erhältliche Modell bekam übrigens immer den Namenszusatz Veloce.

Im Gegensatz zu seinen damaligen Konkurrenzmodellen, dem MGB, dem Triumph TR 5 oder dem Fiat 124, sind die Alfa-Triebwerke vergleichsweise filigran konstruiert. Morgendliche Kaltstarts mit anschließenden Drehzahlorgien sowie unregelmäßige Ölwechselintervalle und falsches Ventilspiel nehmen Alfa-Motoren sehr übel. Sorgfältiges Warmfahren und regelmäßige Wartung dagegen bescheren Spider-Besitzern aber durchaus Laufleistungen von 200 000 Kilometern und mehr.

Im Reparaturfall erweist sich der Leichtmetallmotor relativ instandsetzungsfreund-

Plexiglasabdeckungen über den Scheinwerfern waren bei Rundheck-Spidern serienmäßig. Die Leichtmetallfelgen gab's gegen Aufpreis.

lich; die Laufbüchsen sind ohne großen Aufwand austauschbar. Wichtig ist, daß die Vergaser die Brennräume stets mit der richtigen Benzin-Luftmischung versorgen. Dies ist zumindest dann nicht mehr der Fall, wenn die Vergaser- Ansaugflansche porös oder undicht geworden sind. Die Folge ist eine gefährliche Abmagerung des Gemisches mit anschließendem Magerbrand.

Potentielle Spider-Käufer tun also gut daran zu prüfen, ob die Ansaugbrücke dicht ist. Am besten drückt man die Vergaser bei laufendem Motor nach unten. Ändert sich dabei der Leerlauf oder der Motor geht sogar aus, müssen die Flansche ersetzt werden. Kostenpunkt: um einhundert Mark. Besteht Verdacht, daß der Motor bereits schwerwiegende Verletzungen hat, sollte der Kauf wohlüberlegt sein. Eine Instandsetzung in Eigenregie verschlingt schnell 2500 bis 3000 Mark allein an Ersatzteilkosten. In der Werkstatt wird meist sogar die doppelte Summe in Rechnung gestellt.

Zu den empfindlicheren Partien am Spider zählt neben dem Motor auch das Verdeck und der Verdeckmechanismus. Probefahrten bei schönem Wetter haben manchmal die Tücke, daß sie ausschließlich mit geöffnetem Verdeck durchgeführt werden. Wer vergißt, den Zustand der Spider-Kapuze zu überprüfen, läuft Gefahr, schon kurz nach dem Kauf eine kostspielige Reparatur des Verdecks in Auftrag geben zu müssen. Allein der Verdeckstoff steht mit etwa 600 Mark in der Ersatzteilliste.

Wo kaufen?

Obwohl der Spider in größeren Stückzahlen in die USA exportiert wurde, raten Experten von einem Re-Import zurück nach Europa ab. Der Grund: Preislich liegen Alfa-Spider in Amerika bei dem gegenwärtig sogar günstigen Dollar-Umtauschkurs auf fast dem gleichen Niveau wie hierzulande. Das gleiche gilt, vielleicht sogar noch stärker, für sein Herkunftsland. Der Markt für Spider ist in Italien so gut wie abgegrast, außerdem liegen, wie bei anderen Alfa-Modellen auch, die Preise für Spider, besonders für Rundheck-Modelle, über denen in Deutschland geforderten Summen. Mehr Erfolg verspricht die Suche in Deutschland. Gummilippen stehen zuweilen als Gebrauchtwagen in den Alfa-, Lancia oder Fiat-Autohäusern.

Auch Fastback-Modelle wechseln über Inzahlungsnahme-Geschäfte hin und wieder den Besitzer. Am häufigsten sind die Siebziger-Jahre-Spider aber im Automarkt der Tageszeitungen und Fachzeitschriften vertreten. Die Zahl der unrestaurierten und bereits restaurierten Fastbacks dürfte sich in etwa die Waage halten. Erheblich schwieriger gestaltet sich die Suche indes nach Rundheck- und Duetto-Spidern. Sie sind schon lange gesuchte Liebhaber-Fahrzeuge, und wer sein Traumauto gefunden hat, sollte sich auf eine saftige Forderung seitens des Verkäufers gefaßt machen.

Preise

„Restaurierbare Duettos und Rundhecks beginnen bei etwa 6000 Mark. Für Topexemplare werden 30 000 Mark gezahlt, manchmal noch mehr", analysiert Ralf Bertelsbeck die gegenwärtige Preissituation. Günstiger werden Fastback-Modelle gehandelt, die in gutem Alltagszustand meist zwischen 10 000 und 20 000 Mark liegen. Neuerdings erobern sich auch die bislang als häßliche Entlein verschrienen Spoiler-Spider einen Liebhaberkreis. Ihr Preisniveau hat sich momentan zwischen 3000 und 20 000 Mark eingependelt.

Ersatzteilsituation

Mit zwei Worten: fast problemlos. Reparaturbleche für die Karosserie werden nachgefertigt. Auch mechanische Komponenten, Verdecke und Zubehör- Accessoires sind sofort oder innerhalb kürzester Frist verfügbar. „Die Ersatzteilpreise sind günstig. Eine Überholung der Bremse beispielsweise kommt billiger als die gleiche Arbeit an einem aktuellen Audi-Modell", so Armin Schöne.

Eine Mittelschwelle steht zum Beispiel mit 198 Mark in den Listen der Teilelieferanten. Ein Fastback-Heckkotflügel kostet knapp über 500 Mark. Teile für die Heckpartie sind prinzipiell teurer als für den vorderen Wagenbereich. Beim Kauf eines Restaurierungsobjektes sollte man daher auf einen ordentlich erhaltenen Hinterwagen achten. Besonders eventuelle Unfallschäden reißen unverhältnismäßig hohe Kosten ins Restaurierungs-Budget.

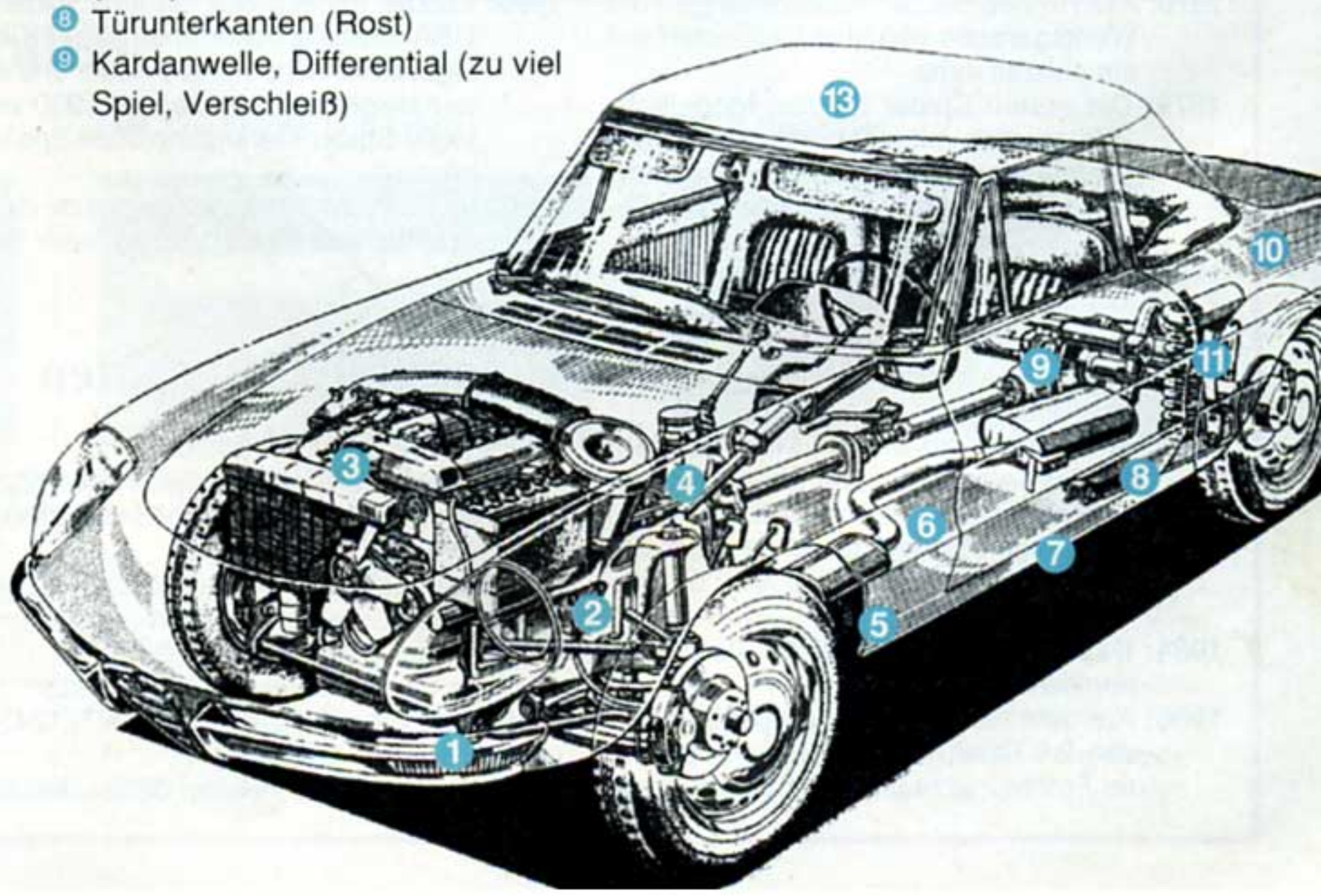
Resümee

Der Alfa Spider ist ein kleines Designkunststück, das von seiner Fangemeinde noch während seiner Bauzeit in den Rang eines Kult-Klassikers erhoben wurde. Entscheidend dafür ist einerseits seine gelungene Formgebung, andererseits den Fahrspaß, den der klassischen „Oben-Ohne-Flitzer" aus Italien seinen Besitzern vermittelt, selbst Besitzer, die mit ihrem Spider schon viel Maleur hatten, schwärmen trotzdem von ihrem Liebling. Außerdem liegt er preislich selbst im Topzustand noch unter den Preisen moderner Frischluftsportler wie Mazda MX 5. Doch über diesen Vergleich dürften Spider-Fahrer nur mit der Nase rümpfen – Spiderfahren ist und bleibt ein einzigartiges Gefühl. □

Der *Motor-Klassik*-Schwachstellenpaß: Alfa Romeo Spider

Die Inspektion der oberen Tragarmaufnahmen ist nur bei ausgebautem Motor möglich (oben). Rostbefall in den Radhäusern ist dagegen ohne Probleme zu entdecken .

1. Stabibefestigung, Spurstangengelenke (ausgeschlagen)
2. Obere Tragarmaufnahme (Rost)
3. Vergaserflansche (undicht)
4. Getriebe (Synchronisation)
5. Radläufe (Rost)
6. Bodenblech (Rost)
7. Innen- und Mittelschwellen (Rost)
8. Türunterkanten (Rost)
9. Kardanwelle, Differential (zu viel Spiel, Verschleiß)
10. Tank- und Reseveradmulde (Rost)
11. Silentbuchsen (ausgeschlagen)
12. Heckabschlußblech (Rost)
13. Verdeck (Verschleiß)



Alfa Romeo Spider

Kurzhistorie

1966: Am 10. März wird der Alfa Romeo Spider auf dem Genfer Automobilsalon vorgestellt. Im Mai bekommt der Wagen nach einem Wettbewerb den Namen Duetto.

1967: Dustin Hoffmann fährt in dem Streifen „Die Reifeprüfung" einen Alfa Spider 1600 und verhilft ihm so zu großer Popularität in Amerika.

1968: Der 1750 Spider Veloce debütiert am 17. Januar auf der Brüsseler Motorshow. Der Neue verfügt über 113 PS Leistung, serienmäßigen Bremskraftverstärker, größere Weber-Vergaser sowie gegen Aufpreis eine 25prozentige Differential-Sperre. Im Juni rundet eine Sparversion mit 1,3 Liter-Motor die Modellpalette nach unten ab.

1969: Am 26. Oktober wird der Fastback-Spider auf dem Turiner Salon präsentiert. Außer einem neuen Styling gibt's zahlreiche Detailverbesserungen.

1971: Am 21. Juni stellt Alfa den 2000 Spider Veloce in Gardone am Gardasee vor. Er verfügt wiederum über zahlreiche Verbesserungen, eine Leistung von 131 PS und ein von 46 auf 51 Liter erweitertes Tankvolumen. Der 1300er und der 1750er bleiben vorerst im Programm.

1972: Der Alfa Spider Junior mit 1,6 Liter Motor löst aus Gründen der Ausgewogenheit der Modellpalette den 1750 ab. Das Holzlenkrad des Zweiliter-Modells gab's für den 1600er gegen Aufpreis.

1974. Auf der Weltausstellung in Barcelona wird ein Spider 2000 mit aggresiver Zweifarbenlackierung und riesigem Frontspoiler vorgestellt – eine Designstudie.

1975: Die Spider-Motoren bekommen gehärtete Ventilsitzringe für Bleifreibetrieb.

1976: Alfa Romeo Deutschland verlängert die Werksgarantie von sechs Monaten auf ein ganzes Jahr.

1979: Die ersten Spider für das Modelljahr 1980 werden mit elektronischem Drehzahlmesser, geändertem Lenkschloß und serienmäßiger Digitaluhr ausgeliefert.

1980: Der Spider erhält eine oppulente Teppichboden-Ausstattung.

1981: Modifikationen im Bereich des Lufteinlass in der Motorhaube, um die Leistung der Heizung zu optimieren.

1983: Alfa präsentiert am 10. März auf dem Genfer Salon einen überarbeiteten Spider mit großer Gummilippe am Heck. Der Spider firmiert ab sofort unter der Modellbezeichnung 1.6 oder 2.0. Alfa-Fans nennen ihn schlicht Gummilippe.

1984: Das Zweiliter-Modell erhält eine elektronische Zündung.

1986: Auf dem Genfer Salon präsentiert Alfa den 2.0 Quadrifoglio Verde mit größerer Frontschürze und Echtlederausstattung, der allerdings nicht in Deutschland erhältlich ist. Im Laufe des Jahres ist der 1.6 mit elektronischer Zündung verfügbar. Der 2.0 bekommt in der USA-Version eine L-Jetronic-Einspritzung und Kat.

1990: Letzter Facelift des Gummi-Spiders: Die USA-Modelle bekommen sogar Klimaanlage, elektrische Fensterheber und ein Automatikgetriebe. Im Januar 1990 wird die vierte Spider-Generation ohne Spoiler präsentiert.

1993: Im Frühjahr 1993 läuft der letzte der klassischen Alfa Romeo Spider vom Band.

Der Fastback-Spider löste 1970 das Rundheck-Modell ab, um nach 13 Jahren ...

...vom Spoiler-Spider – im Alfa-Jargon kurz Gummilippe genannt – ersetzt zu werden.

Alfa Romeo Spider 1600 (Rundheck)

Motor: Vierzylinder-Reihenmotor, Bohrung x Hub 78 x 82 mm, Hubraum 1570 cm³, Verdichtung 9,2:1, Leistung 109 PS (80,17 kW) bei 6000/min, maximales Drehmoment 14,3 mkg (140 Nm) bei 2800/min, zwei obenliegende, über Kette angetriebene Nockenwellen, fünffach gelagerte Kurbelwelle, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Druckumlaufschmierung mit Ölfilter im Hauptstrom, zwei Weber-Doppelvergaser 40 DCOE 27, Batterie 12 Volt 60 Ah.

Kraftübertragung: Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Fünfgang-Getriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen: I. 3,304, II. 1,988, III.1,355, IV. 1,0, V. 0,791, R. 3,01, Achse 4,555.

Karosserie/Fahrwerk: selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern, Querstabilisator hinten, Starrachse an Längslenkern und Reaktionsdreieck, vorn und hinten Schraubenfedern und hydraulische Teleskopstoßdämpfer, Schnecken-Rollenlenkung, hydraulisch betätigte Scheibenbremsen rundum, Räder 4,5 J-15, Reifen 155-15.

Maße/Gewicht: Radstand/Länge 2250/4250

mm, Breite/Höhe 1630/1290 mm, Spur vorn/hinten 1310/1270, Gewicht vollgetankt 990 kg.
Fahrleistungen: Höchstgeschwindigkeit 185 km/h, Beschleunigung Null bis 100 km/h 10,3 s, Verbrauch 10,5 Liter.
Bauzeit: 1966 bis 1968.
Stückzahl: 10 504.

Alfa Romeo Spider 1300 Junior (Rundheck und Fastback)

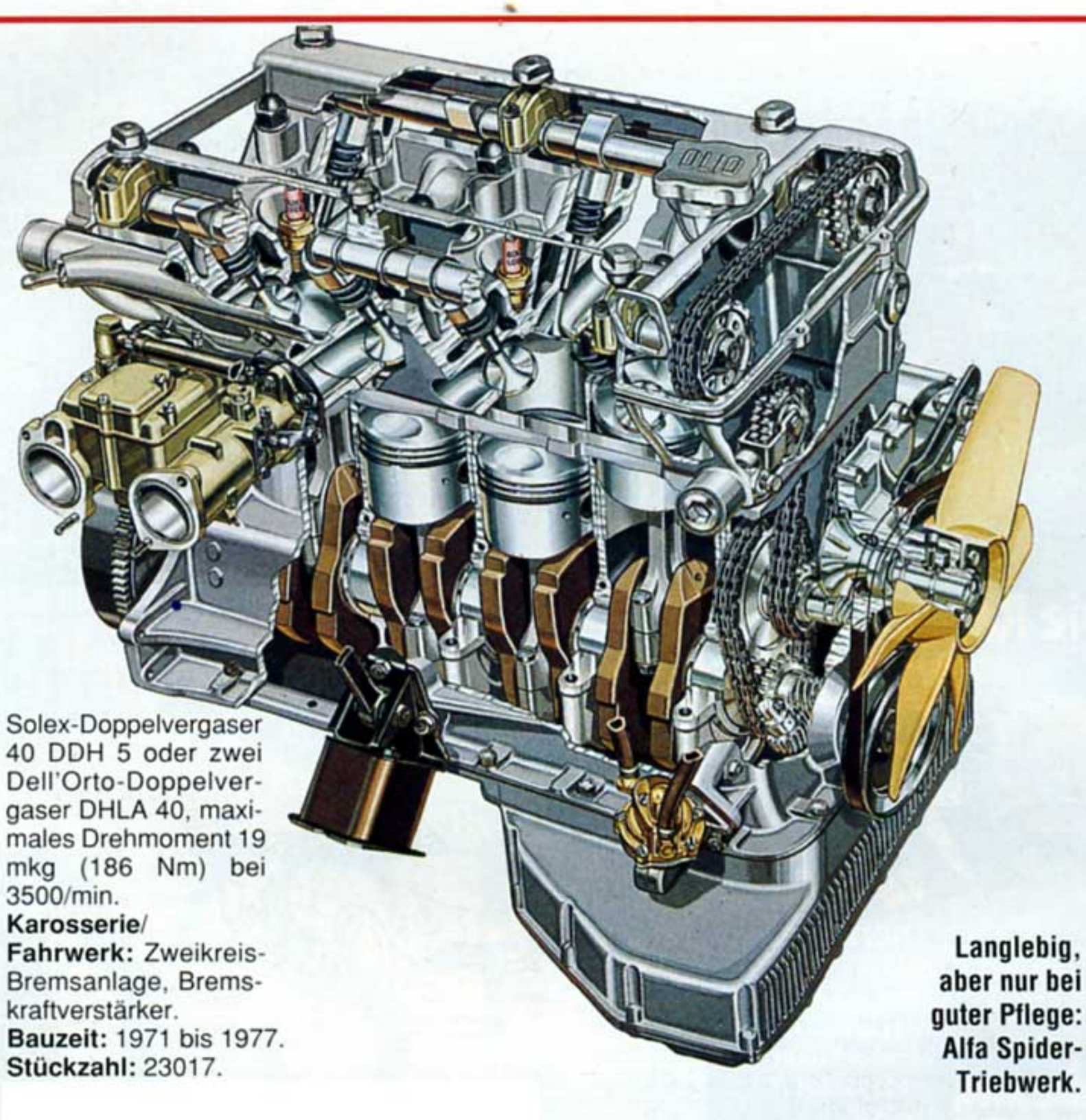
Motor: wie Spider 1600, außer: Bohrung x Hub 74 x 75 mm, Hubraum 1290 cm³, Leistung 87 PS (64 kW) bei 6000/min, zwei Weber-Doppelvergaser 40 DCOE 28, maximales Drehmoment 13,7 mkg (137 Nm) bei 6000/min.
Karosserie/Fahrwerk: Fastbackmodelle ab 1970 mit Zweikreis-Bremsanlage, Bremskraftverstärker serienmäßig.
Bauzeit: 1968 bis 1978.
Stückzahl: 8237.

Alfa Spider 1750 Veloce (Rundheck und Fastback)

Motor: wie Spider 1600, außer: Bohrung x Hub 80 x 88,5 mm, Hubraum 1779 cm³, Leistung 113 PS (83,1 kW) bei 5000/min, zwei Weber-Doppelvergaser 40 DCOE 32, maximales Drehmoment 17,23 mkg (169 Nm) bei 3000/min.
Karosserie/Fahrwerk: Fastbackmodelle ab 1970 Zweikreis-Bremsanlage, Bremskraftverstärker serienmäßig.
Bauzeit: 1967 bis 1973.
Stückzahl: 8701.

Alfa Romeo Spider 2000 Veloce

Motor: wie Spider 1600, außer: Bohrung x Hub 84 x 88,5 mm, Hubraum 1962 cm³, Leistung 131 PS (96,3 kW) bei 6000/min, zwei Solex-Doppelvergaser 40 DDH 5 oder zwei Dell'Orto-Doppelvergaser DHLA 40, maximales Drehmoment 19 mkg (186 Nm) bei 3500/min.
Karosserie/Fahrwerk: Zweikreis-Bremsanlage, Bremskraftverstärker.
Bauzeit: 1971 bis 1977.
Stückzahl: 23017.



Langlebig, aber nur bei guter Pflege: Alfa Spider-Triebwerk.

1:43 / 1:87
Die Modelle:
Rundheck-Spider von Provence Moulage in 1:43 (Resine-Bausatz), zirka 60 Mark;
Fastback-Spider von BS-Design in 1:87 (Fertigmodell), zirka 20 Mark.

Daten der Konkurrenzmodelle

	Triumph TR 5/TR 250	Fiat 124 Spider (1,6 Liter)	MGB Roadster
Motor	Reihen-Sechszylinder	Reihen-Vierzylinder	Reihen-Vierzylinder
Bohrung x Hub/Hubraum	74,4 x 95 mm/2498 cm³	80 x 80 mm/1608 cm³	80,26 x 88,9 mm/1798 cm³
Leistung	150 PS bei 5500/min (TR 5)	110 PS	95 PS bei 5500/min
Bauzeit	1967 bis 1968	1968 bis 1985 (alle Versionen)	1962 bis 1980 (alle Versionen)
Stückzahl	11 431	zirka 130 000 (alle Versionen)	387 259