

Alfa Romeo Spider/Giulia/GT: Classic Cars

Das Herz der Legende



von Heinrich Lingner 11.07.2022

Teilen



Alfa Romeo Spider/Giulia/Giulia GT: Classic Cars

Dreimal Alfa Romeo, dreimal Doppelnockenwellen-Motor, drei Karosserievarianten. Alle drei faszinieren bis heute.

Foto: Jürgen Zerha

Wer den Kern des Mythos Alfa Romeo finden will, sollte den Spuren der Baureihe 105 folgen. Die legendäre Alfa Romeo Giulia kam 1962 auf den Markt, der Verwandte Alfa Romeo Spider vier Jahre später. Ein Classic-Cars-Vergleich.

Es gibt viele Möglichkeiten, sich dem Mythos Alfa Romeo Giulia anzunähern. Für Marxist:innen mag es nur eine weitere Spielart des Warenfetischismus sein, für Liebhaber:innen teutonischen Schwermetalls nichts weiter als romantisches Spielzeug, und für wahre Kenner:innen vielleicht eine der letzten überzeugenden Auto-Familien aus Italien. Doch auf die Frage, warum

diese Baureihe mit der internen Nummer 105 bis heute so legendär ist, Tausende Fans in aller Welt hat, 60 Jahre nach ihrem Debüt und etwa 30 Jahre nach der endgültigen Produktionseinstellung immer noch das Image der Marke Alfa Romeo prägt, auf diese Frage gibt es keine einfache Antwort. Ja, wir haben schon alles gelesen über die Alfa Romeo Giulia, ihre aufwändig konstruierten Doppelnockenwellen-Motoren, die Fünfgang-Getriebe mit Porsche-Patent-Sperrsynchonisierung, das [Fahrwerk](#) mit Dreieckslenkern vorn und die von Längslenkern und Reaktionsdreieck geführte Hinterachse. Alles schon hundertmal erzählt. Und doch stimmt jedes Wort davon und es dauert jedes Mal nur ein paar Sekunden, bis man dem Zauber der 105er-Reihe wieder verfällt. **Auch interessant:** [Unsere Produkttipps auf Amazon](#)

DAS RITUAL IN DER GIULIA KENNEN ALLE ALFA-FANS

Ein Dreh am Zündschlüssel, ein leichter Zug am Handgas. Den Choke brauchen die beiden Weber-Doppelvergaser eigentlich nur im Winter oder nach langer Standzeit. Dann springt der Vierzylinder der Alfa Romeo Giulia an, brummt etwas unwillig und rasselt vielleicht ein wenig mit der Duplexkette, mit der er seine beiden Nockenwellen antreibt. Alfa-Fahrende kennen das, es ist stets das selbe Ritual, ganz gleich, ob sie in einer 1300er Limousine, einem 1600er Sprint oder in einem Spider 2000 Veloce sitzen. Und ganz gleich, ob es ein Exemplar aus den frühen Sechziger oder eines aus den späten Siebzigern ist. Nur die Einspritz-Spider machen das unspektakulärer, aber das ist eine andere Geschichte. Alfa Romeo Giulia also. Als diese hellgraue 1300 Super 1972 gebaut wurde, war die Baureihe 105 bereits seit zehn Jahren auf dem Markt. Und die 105er-Reihe hatte – zusammen mit der Neuen Klasse von BMW – den Automarkt verändert. Statt dröger Limousinen mit zähen Motoren, knautschigen Fahrwerken und barocken Formen wurden in Arese bei Mailand (und in München) geradlinige, schnörkellose, fahraktiven [Autos](#) gebaut, die wie zufällig vier Türen hatten.

ALFA GIULIA HÄUFIG ALS FLUCHTFAHRZEUG GENUTZT

Auch zehn Jahre später zählte eine Alfa Romeo Giulia selbst mit dem kleinen 1300er-Triebwerk immer noch zu den schnellen Limousinen auf deutschen Autobahnen. So schnell beispielsweise, dass die autoverrückten männlichen Terroristen um Andreas Baader neben Porsche und BMW gern auch Alfas klauten und als Fluchtfahrzeuge einsetzten. 89 PS (65 kW) leistet der Vierzylinder in der Giulia 1300, doppelt so viel wie ein zeitgenössischer Käfer. Bei Opel benötigte man damals 1,9 Liter, um auf eine ähnliche Leistungsausbeute zu kommen – ohne freilich dem Charme des Alfa-Triebwerks nahezukommen. Der ist heute noch so präsent wie damals, auch wenn eine Alfa Romeo Giulia 1300 längst nicht mehr zu den Schnellen im Lande zählt. Doch wie sie sich zwischen Heckflossen-Mercedes, Badewannen-Taunus oder B-Kadett gefühlt haben mag, das strahlt sie immer noch aus. Der Motor hängt aufmerksam am Gas, dreht spritzig hoch, die Gangwechsel erfordern Einfühlung und Timing, die Lenkung ist auch ohne Servo wunderbar leicht und sensibel, der Auspuffklang unverkennbar Alfa. Diesen schnarrenden, leicht rotzigen Ton kriegt kein anderer Vierzylinder dieses Planeten so hin, garantiert. So verlässt der:die Fahrer:in die Giulia nur ungern. Die gute Übersicht, der helle Innenraum, die sparsame, doch keineswegs ärmliche Instrumentierung, auch das macht schon nach wenigen Kilometern süchtig.

ALFA GIULIA GT WAR EIN PORSCHE-KONKURRENT

Nur ein Jahr nach dem Debüt der Alfa Romeo Giulia-Limousine erhielt die noch kleine 105er-Familie Zuwachs: das Coupé Giulia Sprint GT, das schon seit langem im deutschen Sprachraum einfach nur Bertone heißt. Dabei hat die Carrozzeria Bertone eher wenig mit dem Giulia Coupé zu tun. Der Karosserieentwurf entstand zwar dort, jedoch unter der Verantwortung des jungen Design-Genies Giorgetto Giugiaro. Die Prototypen wurden bei Karmann in Osnabrück gebaut, die Fertigung erfolgte ab 1963 im neu gebauten Werk in Arese bei Mailand. Dennoch, der Volksmund weiß es besser, Bertone. Und zwar völlig gleichgültig, ob es sich um eine frühe Kantenhaube mit 1600 Kubik handelt, wie das Auto auf diesen Seiten, einen

2000 GTV von 1976 oder gar einen der seltenen GTA-Rennwagen mit Alu-Karosserie. Bertone. Klein und zierlich wirkt das Coupé heute. Nur knapp vier Meter lang, keine 1,3 Meter hoch und mit einem Radstand von nur 2,35 Metern verschwindet es förmlich zwischen all den Kompakt- und Kleinwagen im [Stadtverkehr](#). Nur akustisch ist der Alfa Romeo Sprint GT nicht so zurückhaltend. Bei Vollgas trompetet auch der 1,6-Liter los, und er beschleunigt den nur rund eine Tonne schweren Alfa so mühelos und locker, dass man sofort versteht, wieso der Alfa damals als ernsthafter 911-Konkurrent galt. 1965, als dieses Coupé gebaut wurde, hatte ein 911 gerade mal 130 PS (96 kW), war nicht viel schneller als ein GT Sprint mit 106 PS (78 kW), sein Fahrverhalten galt als problematisch, und rund 5000 Mark teurer war er ebenfalls. Kein Wunder, dass sich der Alfa bestens verkaufte, auch in Deutschland. In rund elf Jahren Bauzeit entstanden über 200.000 Bertones, womit er einer der meist gebauten Sportwagen seiner Epoche war. Die 106 PS (78 kW) des 1600 waren natürlich nicht das Ende. Der ab 1967 angebotene 1750 GTV leistete 115 PS (85 kW), der 2000 GTV kam gar auf 132 PS (97 kW). Doch für eine ernsthafte Weiterentwicklung, um mit dem immer stärker und teurer werdenden 911 Schritt zu halten, fehlte Alfa das Geld oder der Mut. Oder beides.

ALFA SPIDER ALS BILLIGEN GEBRAUCHTWAGEN ERWORBEN

Die Alfa-Entwicklung zerfaserte zwischen dem achtzylindrigen Montreal, der neuen Alfetta-Baureihe, dem Alfasud, der Weiterentwicklung der Alfa Romeo Giulia. Aber auch das ist eine andere Geschichte. Und es ändert nichts daran, dass der Bertone eines der begehrtesten, schönsten und zauberhaftesten Autos der Sechziger- und Siebziger-Jahre ist. Das sieht auch Peter Schwindt so, Besitzer des weißen Sprint GT und der grauen Giulia. Gekauft hat er seine beiden Alfas in Bonn bei Klassikhändler Hartmut Stöppel, dessen Spezialität es ist, in Italien möglichst originale und unrestaurierte Exemplare aufzutreiben. Dessen Dienste hatte Alfa Romeo Spider 2000-Besitzer Alfred

Kruppen gar nicht nötig, er erwarb seinen Alfa 1986 als billigen Gebrauchten und behielt ihn einfach – bis heute, über 35 Jahre und 250 000 Kilometer lang. Inzwischen trägt der Spider, nach Grün und Rot, wieder das originale Gelb, der Zweiliter leistet auf dem Papier muntere 127 PS (93 kW), und das Leder der Sitze ist nicht mehr das, mit dem der Zweisitzer 1978 die Pininfarina-Fertigungsbänder in Turin verließ. Da gab es die offene Version der 105er-Baureihe schon zehn Jahre lang, erst als Rundheck-Spider mit dem Namen Duetto, dann ab 1970 mit angeschnittenem, geraden Heck, genannt Fastback oder Coda Tronca. Und falls Sie vermutet haben sollten, es gebe eine stillschweigende Übereinkunft unter deutschsprachigen Autoschreiber:innen, in jedem Text zum Alfa Romeo Spider einen gewissen amerikanischen Film mit einem gewissen amerikanischen Schauspieler in einem roten [Auto](#) mindestens einmal zu nennen: Sie liegen falsch.

AFA SPIDER WEDELT GERN MIT DEM HECK

Mit dem drehmomentstarken Zweiliter-Triebwerk ist der Alfa Romeo Fastback-Spider ein imposanter Open Air-Sportwagen. Und wer jetzt bei der Leistungsangabe 127 PS (93 kW) müde lächelt, sollte es einfach mal ausprobieren: Sich in einen technisch gesunden Alfa Romeo Spider setzen, das Dach zurückklappen, die fast sechs Liter Öl vorsichtig warm fahren und dann ordentlich Gas geben. Aber vorsichtig, denn wer nur moderne Sportwagen mit allerlei elektronischen Wächtern und Helferlein kennt, könnte mit dem Spider schneller überfordert sein, als er meint. Der bärige Durchzug des langhubigen Vierzylinders zerrt schon bei niedrigen Drehzahlen kräftig an der Hinterachse, und nicht alle Exemplare sind mit einer Sperre ausgerüstet. Dann schwenkt das Heck beim Gaseinsatz schnell mal aus. Doch das geschieht sanft und gut kontrollierbar, und wenn man sich daran gewöhnt hat, macht es richtig Spaß. Tückisch wird der Spider nur, wie alle 105er Alfas, wenn er technisch vernachlässigt wurde und die Lager des so genannten Reaktionsdreiecks an der Hinterachse ausgeschlagen sind. Dann sorgt die nicht mehr exakt geführte Starrachse für unberechenbare Reaktionen bei schneller Kurvenfahrt. Das ist

bei diesem Spider nicht der Fall, trotz der knapp 300 000 Kilometer auf dem Eisbecher-Tacho läuft der alte Sportwagen so frisch und satt wie ein um Jahrzehnte jüngeres Auto. Und räumt nebenbei mit einem auch in Deutschland gern gehegten Vorurteil von der Kurzlebigkeit der Produkte des Hauses Alfa Romeo auf. Entsprechende Wartung und Sorgfalt vorausgesetzt, läuft ein Alfa so zuverlässig und solide wie ein VW oder Mercedes und ist auch nicht wesentlich rostanfälliger als Vertreter dieser Marken.

ALFA-GIULIA-BAUREIHE EXTREM VIELSEITIG

Es gäbe noch so viel zu erzählen über die Baureihe 105. Etwa, dass dieser Spider von 1978 streng genommen gar keiner ist, denn ab diesem Baujahr trug die Reihe das Kürzel 115. Oder dass der Spider bis 1993 im Programm blieb, ab 1989 mit Kat und Servolenkung 10.000 Mal als so genannte Serie 4 gebaut. Vielleicht auch, dass es neben der Giulia-Limousine zwischen 1968 und 1976 die Berlina-Baureihe mit 1750 und 2000er-Motoren gab, eine Art Oberklasse-Alfa als Ersatz für den aus dem Programm gestrichenen Sechszylinder 2600. Und schließlich, dass der Alfa Montreal mit 200 PS (147 kW) starkem V8 ebenfalls ein 105er ist. Denn er basiert auf der Giulia-Bodengruppe und trägt die Baureihennummer 105.64. Ach ja, die wunderschönen Zagato-Versionen wurden übrigens noch gar nicht erwähnt. Die einzige Art und Weise jedenfalls, die richtige Spur zum Mythos Alfa 105 zu finden, ist, die Autos einfach zu fahren. Giulia, Bertone oder Spider, diese Synthese von technischer Perfektion, formaler Eleganz und sportlichem Fahrspaß, das bekam damals nur Alfa Romeo so hin.

TECHNISCHE DATEN VON ALFA ROMEO GIULIA, GIULIA GT UND SPIDER

--	--	--	--

	GIULIA SUPER 1.3
ANTRIEB	4-Zylinder; vorn längs eingebaut; 2-Ventiler; zwei obenliegende Nockenwellen; zwei Doppel-Fallstromvergaser; Bohrung x Hub: 74,0 x 75,0 mm; Hubraum: 1290 cm ³ ; Verdichtung: 9,0 : 1; Leistung: 66 kW/89 PS bei 6000/min; max. Drehmoment: 140 Nm bei 3200/min; Fünfgang-Getriebe; Mittelschaltung; Hinterradantrieb
AUFBAU+FAHRWERK	Selbsttragende Stahlblechkarosserie mit vier Türen; vorn: Einzelradaufhängung an Dreiecksquerlenkern, Stabilisator; hinten: Starrachse mit Längslenkern, Reaktionsdreieck, Stabilisator; v./h. Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer; Schneckenrollen-Lenkung; Bremsen: v. innenbel. Scheiben, h. Scheiben; Reifen: 165 HR 14, Räder: 5 x 14
FAHRLEISTUNGEN	Beschleunigung: 0 auf 100 km/h in 13,0 s; Höchstgeschwindigkeit: 165 km/h; Verbrauch 10,5 l S/100 km
ECKDATEN	L/B/H: 4160/ 1560/1430 mm; Radstand: 2510 mm; Spurweite v./h.: 1310/1264 mm; Leergewicht: 1030 kg; Zuladung: 400 kg; Tankinhalt: 46 l; elektr. Anlage: 12 Volt; Bauzeit: 1962 bis 1978; Stückzahl: ca. 572.600 (nur Giulia Limousine inkl. Nuova); Preis (1972): 10.815 Mark
	GIULIA SPRINT GT
ANTRIEB	4-Zylinder; vorn längs eingebaut; 2-Ventiler; zwei obenliegende Nockenwellen; zwei Doppel-Fallstromvergaser; Bohrung x Hub: 78,0 x 82,0 mm; Hubraum: 1570 cm ³ ; Verdichtung: 9,0 : 1; Leistung: 78 kW/106 PS bei 6000/min; max. Drehmoment: 139 Nm bei 3000/min; Fünfgang-Getriebe; Mittelschaltung; Hinterradantrieb
AUFBAU+FAHRWERK	Selbsttragende Stahlblechkarosserie mit zwei Türen; vorn: Einzelradaufhängung an Dreiecksquerlenkern, Stabilisator; hinten: Starrachse mit Längslenkern, Reaktionsdreieck,

	Stabilisator; v./h. Schraubenfedern, Teleskop-Stoßdämpfer; Schneckenrollen-Lenkung; Bremsen: v. innenbel. Scheiben, h. Scheiben; Reifen: 155 HR 15, Räder: 4,5 x 15
FAHRLEISTUNGEN	Beschleunigung: 0 auf 100 km/h in 11,0 s; Höchstgeschwindigkeit: 185 km/h; Verbrauch 11,5 l S/100 km
ECKDATEN	L/B/H: 4080/ 1580/1274 mm; Radstand: 2350 mm; Spurweite v./h.: 1310/1270 mm; Leergewicht: 1040 kg; Zuladung: 320 kg; Tankinhalt: 46 l; elektr. Anlage: 12 Volt; Bauzeit: 1963 bis 1976; Stückzahl: ca. 224.000 (alle Coupés inkl. GTC, Junior u. Veloce, ohne GTA); Preis (1965): 15.900 Mark
	SPIDER 2000
ANTRIEB	4-Zylinder; vorn längs eingebaut; 2-Ventiler; zwei obenliegende Nockenwellen; zwei Doppel-Fallstromvergaser; Bohrung x Hub: 84,0 x 88,5 mm; Hubraum: 1962 cm ³ ; Verdichtung: 9,0 : 1; Leistung: 93 kW/127 PS bei 5500/min; max. Drehmoment: 179 Nm bei 4400/min; Fünfgang-Getriebe; Mittelschaltung; Hinterradantrieb
AUFBAU+FAHRWERK	Selbsttr. Stahlblechkarosserie mit Stoffverdeck und zwei Türen; vorn: Einzelradaufh. an Dreiecksquerlenkern, Stabilisator; hinten: Starrachse mit Länglenkern Reaktionsdreieck, Stabilisator; v./h. Schraubenfedern, Teleskop-Stoßdämpfer; Schneckenrollen-Lenkung; Bremsen: v. innenbel. Scheiben, h. Scheiben; Reifen: 185/70 HR 14, Räder: 5 x 14
FAHRLEISTUNGEN	Beschleunigung: 0 auf 100 km/h in 9,5 s; Höchstgeschwindigkeit: 194 km/h; Verbrauch 11,5 l S/100 km
ECKDATEN	L/B/H: 4120/ 1630/1290 mm; Radstand: 2250 mm; Spurweite v./h.: 1324/1274 mm; Leergewicht: 1040 kg; Zuladung: 320 kg; Tankinhalt: 46 l; elektr. Anlage: 12 Volt; Bauzeit: 1966 bis

	1993; Stückzahl: ca. 124.100 (alle Spider inkl. Duetto und Serie 4); Preis (1978): 20.900 Mark		



von Heinrich Lingner

UNSER FAZIT

Ich weiß nicht, ob Sie es gemerkt haben, aber gerade die 105er-Familie von Alfa Romeo lässt mich nicht ganz kalt. Vielleicht weil das erste Auto, bei dem ich mich bewusst daran erinnere, als Knirps die Nase an die Scheibe gedrückt zu haben, ein 1750 GTV war. Oder weil seit 1989 immer mindestens ein Alfa Romeo zu meinem Fuhrpark gehört. Einen davon, ein Bertone GT 1600 Junior, Baureihe 105.03, besitze ich seit 1996. Ich fuhr ihn damals als Alltagsauto, 60 000 km in drei Jahren, bei Smogalarm auf der A5 oder Schneeregen auf der A1, er hat mich nie im Stich gelassen. Meine Lebensgefährtin erinnert mich regelmäßig, das heißt so ungefähr an jedem sonnigen Tag zwischen März und November, daran, dass wir seit 2007 keinen Spider mehr besitzen. Dabei schmerzt mich das mehr als sie. Und wenn Sie mich fragen, welcher 105er der Richtige ist für Sie: Für gelegentliche sommerliche Ausfahrten ist ein Spider sicher ideal. Wenn Sie das Auto einfach nur ansehen wollen, ist ein Sprint GT keine schlechte Wahl. Der Giugiaro-Entwurf ist eines der rundum harmonischsten und besten Automobil-Designs der Nachkriegszeit. Punkt. Und als Alltagsklassiker eignet sich eine Giulia am besten. Sie ist praktisch, genügsam und immer noch flott genug für Stadt, Land und Autobahn. Ich frage mich seit Langem, wieso ich bisher eigentlich keine hatte. Ja, warum nur?