

Alfa Romeo Spider: Classic Cars Blendend schöne Italienerin



Alfa Romeo Spider

Osso die Sepia (l.): Von 1966 bis 1969 baute Alfa den "Tintenfisch-Rücken", besser bekannt als "Duetto".

Coda Tronca (l.o.): Von 1969 bis 1983 entstand die Serie 2. In Italien hieß er "Kurzschwanz" – wir nennen ihn "Fastback".

Quarta Stagione (r.): Den vierten Frühling erlebte der Spider ab 1990 mit erneut geändertem Heck und geregelterem Kat.

Inhalt

1. [Alfa Romeo Spider in der Classic Cars-Kaufberatung](#)
2. [Alfa Romeo Spider Aerodinamica nicht so beliebt](#)
3. [Alfa Romeo Spider nur selten gut restauriert](#)

Er klingt toll und sieht immer noch gut aus, doch auch an diesem Evergreen nagt der Zahn der Zeit. Wir zeigen auf, wo fast jeder Alfa Romeo Spider aus dem Rhythmus kommt. Das Classic Car in der Kaufberatung!

Ein normales Autoleben dauert heutzutage sechs bis sieben Jahre. Dann legt der Hersteller eine komplette Neukonstruktion auf oder nimmt ein so gründliches Facelifting vor, dass das Modell optisch kaum wiederzuerkennen ist. Der Alfa Romeo Spider der Serie 105 wurde über

28 Jahre lang gebaut. Die in drei großen Schritten vorgenommenen Modifikationen fielen insgesamt sehr behutsam aus, und so genügt ein kurzer Blick auf und unter das hübsche Blechkleid, um zweifelsfrei die enge Verwandtschaft eines 93er Exemplars aus der finalen Serie 4 mit dem ursprünglichen 1600er Duetto von 1966 zu erkennen.

Alfa Romeo Spider in der Classic Cars-Kaufberatung

Das offensichtliche Differenzierungsmerkmal ist der Kofferraumdeckel, und tatsächlich verdanken drei der vier Spider-Generationen ihren Kosenamen eben dieser geänderten Heckpartie. Auf den "Osso di Sepia" (Tintenfisch-Rücken) folgte 1969 der "Coda tronca" (Kurzschwanz) und 1983 der Spider "Aerodinamica", bei uns spöttisch "Gummilippe" getauft. Nur der wieder von Spoilern befreiten [Serie 4](#) fehlt ein griffiges Attribut – und, was schwerer wiegt, auch das schnorchelnde Ansauggeräusch der bis 1989 gebauten Motoren mit Weber-Doppelvergaser. Im Zuge der G-Kat-Einführung sattelte Alfa auf eine Bosch-Einspritzung um, die in Fankreisen als "Berieselungsanlage" verhöhnt wird. Diese bis 1993 gebauten Exemplare sind für Spider-Fans auf der Suche nach einer "Einstiegsdroge" mit kalkulierbarem Risiko besonders interessant.

Noch gibt es reichlich Autos im Originalzustand mit guter Grundsubstanz, und der G-Kat macht die grüne Umweltplakette zur Formsache – wenn nicht sowieso schon das H-Kennzeichen winkt. Dank Servolenkung bekommt auch die Dame des Hauses nur von der Sonneneinstrahlung und nicht vom Kraftaufwand beim Einparken einen rosigen Teint. Purist:innen sortieren den Spider Serie 4 deshalb in der Rubrik "Frauerversteher" ein, doch für Interessent:innen liegt auch darin ein Vorteil, denn die geringere Nachfrage hält die Preise am Boden. Andererseits haben auch diese Modelle mindestens etwa 30 Jahre auf dem Buckel und weisen selbst bei guter Pflege mechanische Verschleißerscheinungen auf, die eine gründliche Revision ratsam erscheinen lassen. Außerdem drohen Probleme mit elektrischen Bauteilen, die für die meisten früheren Spider-Versionen noch nicht zur Verfügung standen: Klimaanlage sowie Stellmotoren für Fensterheber und Außenspiegel.

Alfa Romeo Spider Aerodinamica nicht so beliebt

Nur bei dem als krönender Abschluss der Serie 3 gedachten 2.0 Quadrifoglio Verde leistete sich Alfa Romeo 1986 vorab einen Griff in die technische Trickkiste und sorgte mit wenig geschmackvollen Karosserieanbauteilen dafür, dass diese nur 2598 Mal gebaute Variante heute trotz ihrer Rarität nicht gerade zu den gesuchtesten Exemplaren zählt. Die in großer Mehrzahl mit dem 2,0-Liter-Motor ausgerüsteten Standardmodelle der Serie 3 fallen bei vielen Spider-Fans mit ästhetischem Gespür ohnehin durch den Rost. Steine des Anstoßes sind der spitze Frontspoiler und die wulstige Gummilippe am Heck. Der Spider wirkt damit wie eine ehemals hübsche Schauspieler:in, die sich aus Angst vor Gesichtsfalten die Wangen und Lippen aufspritzen ließ.

Er gilt bei vielen als das unansehnliche schwarze Schaf einer edlen Familie und erzielt denn auch prompt die niedrigsten Marktwert-Notierungen. Dabei ist vom Fahrersitz aus weder der Frontspoiler noch der Gummibürzel zu sehen, und das Fahrvergnügen wird eher durch den Sound und das Temperament der Doppelvergaser-Maschine bestimmt als durch die Gestaltung der Kofferraumpartie. Nüchtern betrachtet spricht noch mehr dafür, die ab 1983

gebauten Versionen in Erwägung zu ziehen: Sie gelten als diejenigen mit der höchsten Verarbeitungsqualität und der besten Geräusch- sowie Vibrationsdämmung. Auch ist die Chance groß, noch gut erhaltene Exemplare zu finden, die keine halbherzigen Reparaturen zum Erlangen der TÜV-Plakette hinter sich haben.

Alfa Romeo Spider nur selten gut restauriert

Beim Spider der Serie 2 ist dies längst die Regel. Unter geschickt modelliertem Blendwerk verbirgt sich oft verrottende Substanz in fortgeschrittenem Stadium, und so mancher oberflächlich betrachtet als gutes Angebot eingeordnete Fastback-Spider entpuppt sich später als Kandidat für eine Vollrestauration. Das hier gezeigte zerlegte Exemplar ist ein typisches Beispiel. Das Grundproblem bestand über Jahre aus der Diskrepanz zwischen niedrigem Marktwert und hohen Renovierungskosten. Der "Fastback"-Spider wurde von 1969 bis 1983 optisch unverändert angeboten. Die Produktionsstatistik gibt nicht eindeutig Auskunft, doch etwa die Hälfte aller rund 100.000 gebauten Spider aus der Baureihe 105 gehören zur Serie 2. Mit Zweiliter-Motor, kräftigerer Bremsanlage und modernisiertem Fahrwerk bietet der Fastback-Spider alle Voraussetzungen für viel Fahrfreude und dazu eine sehr gefällige Linienführung.

Hübscher ist nur die erste Version des "Giulia Spider", besser bekannt unter den Spitznamen "Duetto" und "Osso di Sepia". Weil vom Urtyp bis 1969 kaum mehr als 10.000 Stück gebaut wurden, hat er längst Klassikerstatus erreicht und folgt dem Giulietta Spider in höhere Preisregionen. Dabei will der "Duetto" mittels hoher Drehzahl bei Laune gehalten werden, und seine anfangs ohne Servounterstützung auskommende Einkreis-Bremse verdaut eine sportliche Fahrweise nicht so souverän wie die modernere Anlage des Fastback Spider. Den idealen Spider für jedermann gibt es also nicht. Es hängt davon ab, welche Eigenschaften Ihnen die wichtigsten sind. Doch ganz gleich, welche Serie Sie bevorzugen: Lassen Sie sich nicht von der Schönheit blenden. Erst an den verborgenen Stellen zeigt sich, ob ein Spider seinen Preis wert ist.



Karsten Rehmann

Unser Fazit

Auf den ersten Blick ist der Alfa Spider ein verlockender Alltagsklassiker zum günstigen Kurs. Doch wer einmal lernte, wie gründlich selbst optisch gut erhaltene Exemplare dort rosten, wo es das Auge nicht sieht und der Spachtelmagnet nicht hinkommt, wird vorsichtig. Bei vielen günstig angebotenen Exemplaren bedeutet die Angabe "Zustand 2" nur, dass eine gute Basis für eine Totalrestauration vorliegt. Auswahl und Bandbreite sind enorm: Ein 66er Duetto ist ein Sammlerstück für den Concours d'Elegance, ein solides Exemplar der Serie 4 gehört zu den preiswertesten Roadstern überhaupt.