

Keile Kiste!

Diese Dame bietet die schöne Gelegenheit, einmal mit dem Klischee der Frau als „schmückende Beifahrerin“ aufzuräumen: Anette Lutz-Spross hat früher den Männern gezeigt, wie man schnell Auto fährt. Auch heute noch mag sie es gerne sportlich, am liebsten mit einem Auto aus „bella Italia“. Ihre Wahl: der Alfa Romeo Spider (Typ 916).

Text: Michael Schäfer • Fotos: chilterngreen.de, Alfa Romeo, Archiv Anette Lutz-Spross



1977: Mit 17 und einem Fiat 128 Coupé in der Gruppe 2 auf die Rennstrecke: Anette Lutz-Spross.

Bei Anette Lutz-Spross greift gar kein Stereotyp. Sie ist nicht nur gelernte Kfz-Meisterin, sondern erkämpft sich 1974 mit 16 Jahren auch den Titel der europäischen Meisterin im Junior-Kart. Los geht's aber schon als Zehnjährige: „Da habe ich auf dem Hof unseres Autohauses einen Fiat 500 mit unsynchronisiertem Getriebe gefahren, das Auto nannten wir ‚Dose‘“, erinnert sie sich, „ich hatte mir nichts sehnlicher gewünscht, als endlich mit ihm auf die Straße gehen und richtig Gas zu geben zu dürfen.“ Der Vater schenkt ihr zu ihrem 14. Geburtstag ein Rennkart. Dank einer Ausnahme Genehmigung kann sie bereits mit 17 Jahren

den Führerschein machen; jetzt kommen richtige Autos. Als erstes ein Fiat 128 Coupé (Gruppe 2). Durch das 1931 von ihren Großeltern gegründete Fiat-Autohaus ist Anette Lutz-Spross schon früh automobil geprägt. Ob sie auch ohne den automobilen Hintergrund ihrer Familie zum Motorsport gekommen wäre? „Also irgendwas mit Geschwindigkeit hätte ich auf jeden Fall gemacht. Ich wollte mit sieben Jahren Ski-Abfahrtsläuferin werden. Irgendwie habe ich ein ‚Tempo-Gen‘“, lacht sie.

Es folgen viel intensive Jahre im Motorsport. Auch im Familienbetrieb geht die Arbeit weiter, schließlich übernimmt sie die

Geschäftsführung. In diese Zeit fällt das Zusammentreffen mit ihrem Alfa Romeo Spider Twin Spark 2.0 (Typo 916), Baujahr 1996. Sie erinnert sich noch gut: „Er wurde bei uns 2011 in Zahlung gegeben. Ich fand ihn durch seine sehr individuelle, dennoch ästhetische Form einfach schön. Und ich wusste durch geschäftliche Probefahrten, wie er sich bewegen lässt, was die Lust auf mehr gesteigert hat. Also habe ich ihn unserer Firma abgekauft.“ Mit dem Sinn einer Geschäftsfrau ergänzt sie: „Ich dachte dabei auch daran, dass er einmal ein Sammlerobjekt werden könnte. Aber verkaufen werde ich ihn nicht mehr“, sagt sie im klaren Ton der Überzeugung.

Nur ein paar Jahre früher sind allerdings nur noch die wenigsten Alfisti vom altehrwür-



Radikaler Bruch: Bis auf das charakteristische Alfa-Herz im Bug gibt es zwischen dem neuen und dem alten Spider kaum noch Gemeinsamkeiten.



digen Spider überzeugt. Anfang der 1990er muss auch der größte Enthusiast zugeben, dass das Cabrio zu einer Antiquität gereift ist. Der klassische Alfa Spider, der mit Heckantrieb und hinterer Starrachse technisch noch immer auf dem „Duetto“-Spider von 1966 basiert, ist nach mehreren Überarbeitungen mit der 4. Serie 1989 am Ende seiner Möglichkeiten angelangt. 1993 wird seine Produktion deshalb eingestellt. Bei Alfa Romeo ahnt man die dadurch entstehende dramatische Lücke im Programm wohl frühzeitig und beginnt 1987 mit der Entwicklung eines Nachfolgers. Allerdings macht jetzt die Konzernmutter Fiat die Vorgaben, seit 1986 Besitzer der ruhmreichen Marke. Und das heißt: sparen, sparen, sparen. »



Zubehör: rote Mittelkonsole. In der Serie war sie zunächst schwarz.

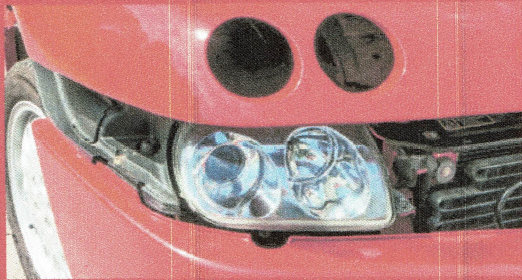


Nur die Ausstattungsvariante „Lusso“ („Luxus“) besitzt Vollleder-Sitze.

Vom Vorbesitzer installiert: sportlicher Alu-Carbon-Schaltknopf mit Alfa-Logo.



Nicht im Kotflügel, sondern hinter der Motorhaube installiert: die kompakten Projektionsscheinwerfer.



Design-Recycling für den Alfa-Spider: die Studie Audi Quattro Quartz (1981) von Pininfarina.

„Twin Spark“: den „Zwillingsfunken“ liefern zwei Zündkerzen mit jeweils eigener Zündspule pro Zylinder.



Für den neuen Spider muss die Plattform des Fiat Tipo genutzt werden. Das bedeutet Frontantrieb. Und als wollte man es nicht bei diesem Bruch mit der Tradition bewenden lassen, soll auch ein völlig neues Design her. Verantwortlich hierfür ist immerhin wieder Pininfarina. Wie sein Vorgänger soll der neue Spider mit einer klaren Form zeitlos wirken, aber ganz anders aussehen. Bei der Präsentation auf dem Genfer Autosalon 1994 bekommen die Fans Schnappatmung. Das auffällige Design polarisiert wie schräg durchgeschnittenes Panino. Dabei ist es gar

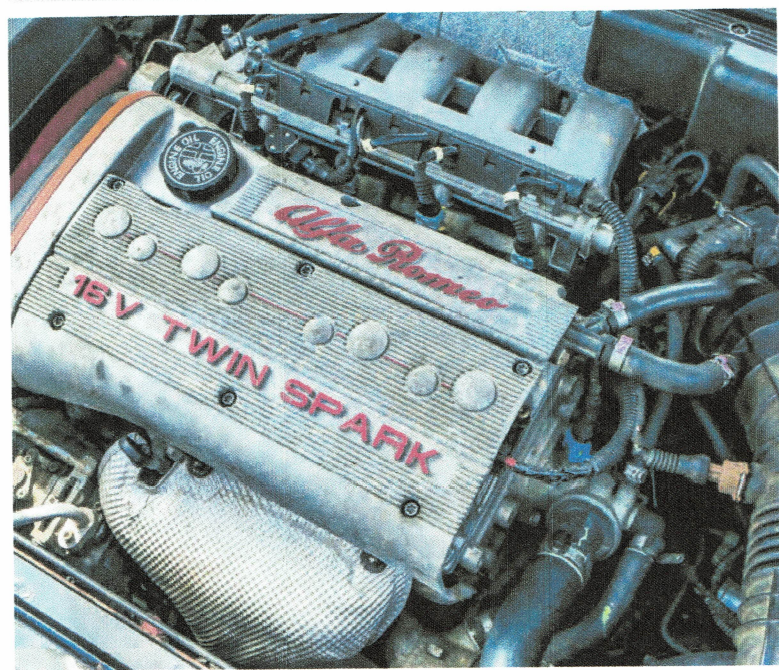
nicht völlig neu. Pininfarina hat bereits 1981 mit der Studie Audi Quattro Quartz ein ganz ähnliches Auto gezeigt und dieses für den neuen Spider nur dem Zeitgeist angepasst: Die prägnante Sicke an der Seite verläuft nicht mehr waagrecht, sondern ist nun so geneigt, dass der Effekt einer Keilform entsteht. Die hinter der Motorhaube montierten Scheinwerfer und das breite Leuchtenband am Heck werden übernommen.

Der Neustart ohne Dach ist jedoch nicht ohne Herausforderungen. Immerhin ist der „Tipo 916“, so der Typencode, eine Neuent-

wicklung und muss den Erwartungen an einen Alfa entsprechen. Denn einen Fiat trennt vom Alfa nicht nur der Preis, sondern auch die Fahrdynamik. Für diese dürfen die Ingenieure zeigen, was sie können. Nach ersten enttäuschenden Tests mit der Fiat-Hinterradaufhängung wird eine Alfa-eigene Multilenker-Hinterachse in einem Hilfsrahmen entworfen, die durch eine clevere Kinematik mechanisch in der Lage ist, gegen den Winkel der Vorderräder leicht mit einzulenken. Die Bemühungen begeistern die zuvor misstrauische Fachpresse wie die Käufer gleichermaßen: „Er fährt sich sehr agil



Wenn die ersten milden Frühlingstage leuchten, geht Anette Lutz-Spross mit ihren Roadster-Freundinnen auf die Piste.



Beweis für zeitloses Design: Nach über 30 Jahre wirkt das Heck noch immer nicht veraltet.

und wieselt durch die Kurven. Die Lenkung ist direkt, und er lässt sich super schalten“, lobt auch Anette Lutz-Spross. „Dabei ist er nicht komfortabel-schwammig. Er liegt durch sein relativ hohes Gewicht satt auf der Straße. Und man sitzt hervorragend.“

Kritik an der Verwindungssteifigkeit

Es gibt jedoch auch Kritikpunkte. Die Typo-Plattform gilt seit ihrer Einführung als viel zu weich und ist damit als Basis für ein Cabrio eine fragwürdige Wahl. Um den Spider auch für den sicherheitsorientierten US-Markt zulassen zu können, wird die Karosserie zwar für die Erfüllung der Crashtests modifiziert, die Verwindungsfreudigkeit aus Gewichtsgründen aber nur halbherzig optimiert. Rütteln und Schütteln des Aufbaus und der Insassen gehört bei schlechter Fahrbahnbeschaffenheit einfach dazu, was Anette Lutz-Spross bestätigt. Dafür entschädigt jedoch der Antrieb: „Der Alfa-DOHC-Vierzylinder mit der 1992 eingeführten Doppelzündung und der seit 1994 verwendeten Vielventil-Technik ist toll! Er ist leichter als der V6 und besitzt mehr Drehfreude. Selbst bei hohen Drehzahlen liefert er noch Leistung, was ihn für mich zu einen richtigen Sportwagenmotor macht. Und dank Ausgleichswellen entwickelt er auch keine lästigen Vibrationen.“ Für Deutschland standen beim Debüt zwei Motorisierungen zur Auswahl: besagter 2.0 Liter Vierzylinder mit 150 PS und der 3 Liter große V6 mit 192 PS. Mit der Tradition eines schnell rostenden Blechkleides bricht der neue Spider erfreulicherweise ebenfalls. Praktisch der gesamte Vorderwagen besteht aus einem Polyester-Glasfbergemisch, welches sich mit einem inneren Kunststoffskelett chemisch verbindet. Auch der Heckstoßfänger besteht aus Kunststoff. Zusätzlich sind alle relevanten Blechteile verzinkt. Auch wenn die durch vier Löcher hindurchblickenden Projektionsscheinwerfer

verhältnismäßig klein wirken, liefern sie sehr gutes Licht und geben dem Spider sein unverwechselbares Gesicht. Dieses wird durch ein zartes Facelifting im Mai 1998 (intern „Phase 2“ benannt) noch aufgewertet durch ein Chromherz im Kühlergrill, welches sich übrigens auch problemlos bei „Phase 1“-Exemplare einsetzen lässt.

Phase 2 bringt mehr Chrom und Alu

Im Innenraum sorgen derweil Chrom und Aluminiumoptik für mehr Noblesse um die Instrumente herum und in der Mittelkonsole. Die Schweller sowie die unteren Ränder der Front- und Heckschürze werden fortan in Wagenfarbe lackiert. Mit Schließung des Alfa-Stammwerks in Arese im Juli 2000 zieht die Produktion des Spider zu Pininfarina in die Nähe von Turin um, wo auch ab Mitte 2003 die „Phase 3“-Auflage von Band läuft — allerdings nur für ein Jahr, um die Zeit zur Einführung des neuen Spider „Typo 939“ im Jahre 2006 zu verkürzen. Autos der „Phase 3“ fallen durch das deutlich vergrößerte „Alfa-Herz“ in der Motorhaube auf, die dafür vorne weit nach unten gezogen wurde. Unschöner Nebeneffekt: das Kennzei-

chen muss auf die Fahrerseite des Stoßfängers ausweichen. Bei den Motoren ist nun für den 2.0-Liter Twin Spark auch eine Benzindirekt-einspritzung zu bekommen. Fast alle Käufer des Spider nehmen diese Option in Anspruch, da sie in Verbindung mit einer umfangreicheren Ausstattung kommt. Kaum ein Jahr gebaut, gehören die „Phase 3“-Spider auch schon zu den Raritäten aller Alfa-Spider.

Der Alfa Spider wie auch unsere Leserin Anette Lutz-Spross, beide tragen ein „Cuore Sportive“ in sich. Gut gelaunt, mit viel Esprit, erfreut sich die Hessin am dynamischen Charakter ihres Klassikers. Und immer dann, wenn es warm ist, holt sie ihn aus der Garage. Dann unternimmt sie Spritztouren durch den Odenwald oder auch ausgedehnte Urlaubsfahrten. Auf das einst radikale Design angesprochen, lautet ihr Urteil: „Ich finde, dass er noch heute aktuell aussieht. Kaum zu glauben, dass die ersten Exemplare nun Oldtimer werden!“ Es gibt eben viele Möglichkeiten, sich italienischen Lebensstil in die Garage zu holen und auf der Straße zu genießen. Von diesen ist der Alfa Romeo Spider Typo 916 eine sehr reizvolle und dazu erschwingliche. <<



„Für mich ist der Spider **ganz klar ein Sportwagen**, speziell mit dem Vierzylinder, weil er leichter ist und mehr Drehfreude besitzt.“