

Hoe onderhoud ik mijn

Alfa Romeo Spider

Kenmerken en onderhoudstips van een Italiaanse Icoon

1966
1993



Op de trouwdag van Beatrix en Claus, 10 maart 1966, werd de Alfa Romeo 1600 Spider geïntroduceerd in Genève. Een geliefde tweezits cabriolet die op basis van een ijzersterk concept meer dan 25 jaar in productie bleef. Het concept en de basis van het uiterlijk bleef al die jaren ongewijzigd. Daarentegen werden 'kop en kont' en de technische specificaties met grote regelmaat aangepast. Een dynamisch wagentje.

Er werd massaal deelgenomen aan de prijsvraag die Alfa uitschreef om aan een pakkende naam te komen. Zelfs Prins Bernhard schijnt te hebben meegedaan. Uiteindelijk werd 'Duetto' de winnende naam. Jammer genoeg was die naam al geclaimd door een koekjesfabrikant voor een lekker gevuld koekje zodat Alfa de naam niet meer mocht gebruiken. Toch leeft de 'Duetto' nog voort bij vele gebruikers, zoals 'Amazone' bij Volvorijsers.

In 1967 speelde de Spider, naast Dustin Hoffman, een hoofdrol in 'The Graduate'. Een betere - en gratis - promotie in Amerika had Alfa zich niet kunnen wensen. Ongeveer de helft van alle geproduceerde Spiders is naar Amerika gegaan.

Binnen het concept van de Spider zijn talloze wijzigingen doorgevoerd in de technische specificatie. De motoren werden gewoon overgezet van de veel meer geproduceerde sedan modellen. Behalve de aanvankelijke 1600 waren er ook de 1750, 1300 en 2000. En die waren er dan nog weer in verschillende varianten. De Alfa motoren zijn ronduit geweldig. Lichtmetalen blokken met dubbele bovenliggende nokkenassen die in twee etappes door kettingen worden aangedreven. Het zijn potente blokken die allemaal behoorlijk meer dan 100 DIN pk leveren. (Afgezien van de 1300, die om belastingtechnische redenen vooral in Italië populair was.) De motoren stellen het overigens op prijs om met beleid warm gereden te worden. Er zit een kleine 7 liter olie in het bijzonder vormgegeven carter. Daardoor duurt het even voordat de kroketten erin kunnen. Ook het dashboard heeft regelmatig wijzigingen ondergaan.

Als vanzelfsprekend ging de meeste aandacht uit naar het uiterlijk. Alfa heeft duidelijk geworsteld met het gestroomlijnde imago dat de Spider uitstraalt. Hoewel er nooit is geadverteerd met mooie

Tekst: Jack van Asselt, fotografie: Jack van Asselt / archief

Kenmerken

Vanaf het begin van de jaren 60 toonde Alfa Romeo verschillende aerodynamische studies van een open tweezitter. In 1966 leidden die eindelijk tot een zeer geslaagd, door Pininfarina ontworpen productiemodel. De schoonheid werd niet meteen herkend. Het was even wennen aan de moderne lijnen. De 1600 Spider heeft een ronde vormgeving die langs de flanken wordt doorbroken door een kenmerkende 'uitholling'. Die begint direct achter de spatbordranden van de voorwielen en loopt naar achter, over de achterwielen heen, tot aan het eind van de auto. Een kenmerk dat in alle productie jaren ongewijzigd is gebleven. Evenals de ingebouwde koplampen, die aanvankelijk werden afgedekt met aerodynamische plastic kappen. Ook het technische basisrecept is in alle jaren niet veranderd: een noord-zuid geplaatste, watergekoelde, lichtmetalen, viercilinder motor; achterwielaandrijving; een handgeschakelde vijfbak en schijfremmen rondom. Voeg daar nog onafhankelijke voorwielophanging aan toe en een starre achteras en voer het geheel dan liefst uit in Alfa rood. Dan ben je als fabrikant verzekerd van jarenlang autoplezier. In het geval van de Spider meer dan 25 jaar.



Cw-waarden (die waren er kennelijk ook niet), werden aanpassingen in het uiterlijk voornamelijk ingegeven door al dan niet vermeende luchtweerstandargumenten. Om de Spider overzichtelijk in categorieën in te delen worden grofweg vier types onderscheiden:

1. De 'Duetto', ook wel 'Round Tail' of 'Coda Longa' genoemd, van 1966 tot en met 1969.
2. De 'Kamm-tail', of 'Coda Tronca', van 1969 tot 1981, met het afgekapte kontje. Naar de theorie van de Duitse ingenieur Kamm, die stelde dat een rechte achterkant aerodynamisch gunstiger was dan een spits toelopende. Dat kwam goed uit want de ronde kont sloeg toch al niet zo goed aan bij het publiek.
3. De 'Aerodynamica' van 1982 tot 1990. De naam zegt het al, een versie met nadrukkelijk aanwezige aerodynamische attributen. Opvallende voor- en achterspoilers en sideskirts, waarbij de bumpers om de hoeken van de auto werden gedrapeerd. In deze generatie Spiders zit nogal wat variatie. Waaronder echt foeilelijke 'overgeplastificeerde' modellen. In 1986 kreeg de Aerodynamica een nieuw interieur en een dashboard dat ook in de serie 4 is terug te vinden.
4. De vierde generatie 'series 4' van 1990 tot 1993. In deze afsluitende reeks werd de kunststofoverdaad op redelijk verantwoorde wijze gecorrigeerd. Luxe voorzieningen werden geïntroduceerd zoals (voor de Amerikaanse markt) een automatische vernellingsbak, elektrische ramen en buitenspiegels, stuurbevestiging en airco. Deze luxe extra's waren ook al aangebracht op de Amerikaanse versies van de Aerodynamica, waarvan er vele naar Nederland zijn geïmporteerd. Deze Amerikaanse Spi-

ders zijn meestal wat minder bezocht door de roestduivel.

Al met al is de Spider een karaktervolle klassieke tweezitter die nog lang is geproduceerd. Een redelijk jong en goed exemplaar is te koop voor 6 tot 7 duizend euro. Je kunt dan al met volle teugen genieten van klassiek en comfortabel autorijden. Oudere exemplaren, vooral de Duetto's, zijn exclusiever en behoorlijk duurder. In totaal zijn er bijna 121.000 Spiders gemaakt. Op dit moment zijn er in Nederland nog ruim 1300 geregistreerd, waaronder een kleine 50 Duetto's.

De Spider en zijn eigenaar

Jan de Haan werd door uw redacteur na

Jan de Haan bij zijn Spider Aerodynamica.

een achtervolging gestrikt voor een klein interview en voor het maken van de bijgaande foto's. Hij bezit een uit Amerika geïmporteerde 2-liter Spider van 1985. Jan werkt bij de belastingdienst en heeft in zijn rijdende leven al heel wat auto's gehad: Opel, Mazda, Toyota, Volvo, Citroën, Lancia en noem maar op, totdat Alfa Romeo zijn intrede deed. Sindsdien is hij honkvaster op autogebied. Hij rijdt al jaren met veel plezier in zijn Alfa 156. Toen een paar jaar geleden de cabriogedachte boven kwam was het duidelijk dat het een Alfa Spider moest worden. Temeer omdat hij goede herinneringen had aan de ritjes die



hij in de jaren 70 meemaakte in de Spider van de vader van een vriend (met zijn vier-erinnen).

Hij vond zijn Spider in Almere, een nette, in 1992 uit Amerika geïmporteerde Aerodynamica, voor een nette prijs en met Bovaggarantie. Wat wil je nog meer. Hij ziet er goed uit, de achterspoiler is meegespoten in de kleur van de auto en dat maakt hem veel aantrekkelijker dan de Europese modellen waarvan het spoiler- en skirtwerk vaak in zwart was uitgevoerd. "Als die achterspoiler zwart was geweest, had ik hem misschien niet gekocht", aldus Jan. De eerste indruk is vaak doorslaggevend.

Sinds de aanschaf, een kleine vier jaar geleden, heeft de Spider redelijk probleemloos zijn werk gedaan. De achteras is gereviseerd en de hydraulische bediening van de koppeling is een keer vervangen. Voor de rest bleef het bij normaal onderhoud rond APK-keuringen: een wielager, remmen, en dergelijke kleinigheden. De aanwezige airco is trouwens na het vastlopen van de pomp afgekoppeld en ontdaan van zijn milieuvriendelijke koelmiddel.

Het normale onderhoud blijft meestal beperkt tot filters en vloeistoffen vervangen en de remmen nalopen. Je hebt geen omkijken naar het injectiesysteem en de elektronische ontsteking. Europese Spiders kregen pas later injectie. Zij deden het langer met carburateurs van Weber, Dell'Orto of Solex en met normale ontsteking.

De Spider is een prettige auto om aan te sleutelen, alles is redelijk toegankelijk en Jan voert het onderhoud dan ook meestal zelf uit. Als het ingewikkelder wordt, assisteert zijn broer die monteur is. Lekker relaxed sleutelen op zaterdagmiddag, pilsje erbij: zorgenvrij. Onderdelen zijn goed verkrijgbaar en zeer betaalbaar. Jan rijdt zo'n 5000 kilometer per jaar en is lid van het Spider register.

Af en toe doet hij mee aan een van de vele activiteiten. We gaan op weg om foto's te maken. De kap kan omlaag en dat werkt wel erg prettig: twee haken los van de voorruitomlijsting en in één vloeiende beweging klapt het dak achterover. Perfect. Daar maak je een MG rijder jaloers mee. De kuipstoeltjes zitten goed maar de zithouding is typisch Italiaans, berekend op korte beentjes: de knieën blijven geknikt. Volgens kenners is het even wennen maar daarna goed en langdurig uit te houden. Het schakelen met de hoog geplaatste pook die ver het interieur in steekt gaat prima. Wel een beetje voorzichtig zijn met het terugschakelen naar de twee.

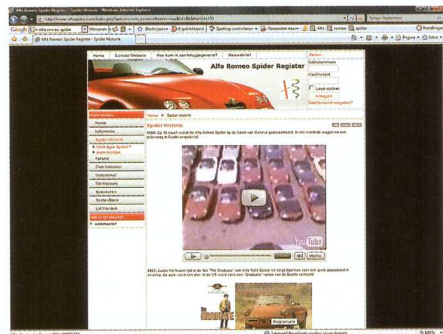
De Alfa rijdt prima en rammelvrij. De weg- ligging is uitstekend zolang de weg droog is. Als het nat wordt, kan de Spider soms verraderlijk en letterlijk "uit de hoek" komen.

Achterin is er echt geen plaats voor twee, alleen in noodgevallen of voor zeer korte stukjes zou je iemand kunnen meenemen. De kofferruimte is niet erg diep maar wel

praktisch en goed toegankelijk. De uitlaat komt er heel kenmerkend schuin achteruit. Een sportief geluid hoort erbij.

Clubs en specialisten

Het Alfa Romeo Spider Register is op het internet een belangrijk beginpunt:



www.alfaspider.com. Alfa Spiders zijn gemaakt van eind jaren vijftig tot op de dag van vandaag. Ze zijn allemaal vertegenwoordigd in het register maar de Spiders waar we het in dit artikel over hebben, de Duetto en daarvan afgeleide types met achterwielaandrijving, zijn veruit in de meerderheid. Ongeveer 450 van in totaal 550 geregistreerde Spiders. Het register is behoorlijk actief, er wordt veel gereden (en gesleuteld). Jeroen Dorrestein en Peter Luxwolda van het register hebben in dit artikel met enthousiasme de puntjes op de i gezet. Waarvoor dank. Verder zijn er diverse Alfa specialisten die graag werken aan een Spider. Ze adverteren in dit blad.

Boeken

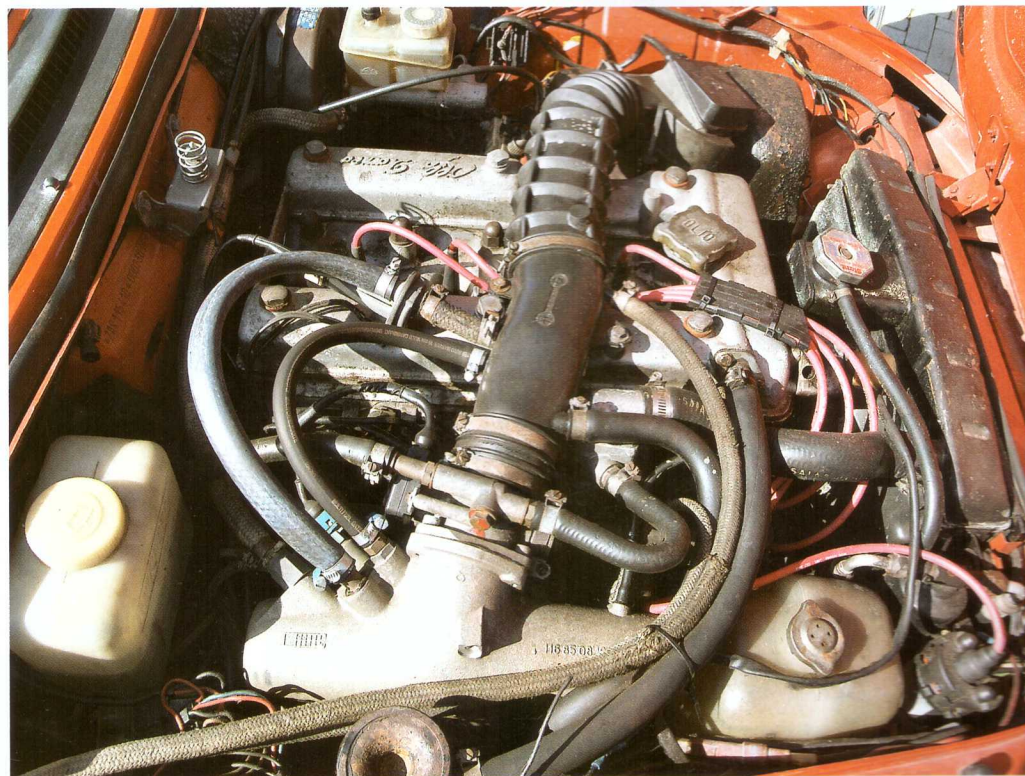
De gebruikelijke reparatiehandboeken zijn voorradig bij de bekende autoboekehandels, bijvoorbeeld www.asnbooks.com. Nederlandstalig is er *De originele Alfa Romeo Spider*, door Chris Reese. Een

gedetailleerde restauratiegids met 128 bladzijden en vele foto's voor de modellen van 1966 tot 1993. Voor € 34,95 mag die niet ontbreken in de boekenkast van de Spiderliefhebber. (Voor leden van de club verkrijgbaar voor slechts voor € 10,-). Nu ook in een aanbieding bij ASN (zie Nieuwsrubriek).

Via verschillende Alfa-specialisten zijn CD-roms verkrijgbaar met de complete werkplaatshandboeken en al het oorspronkelijke verkoopmateriaal (foldertjes e.d.).

Verder noemen we nog:

The Essential Buyers Guide: Alfa Romeo Giulia Spider. Een Engelstalige aankoopgids met vele tips en wetenswaardigheden door Keith Booker & Jim Talbott;
Alfa Romeo Spider 1966-1990 van Brooklands books, een verzameling tijdschriftartikelen en *Alfa Romeo Spider; The Complete Story*. Door John Tipler. Dit boek heeft betrekking op alle Spiders van 1955 tot en met 1996.



Onderdelen

Technische onderdelen zijn goed verkrijgbaar voor zeer redelijke prijzen. Voor een groot deel via de normale onderdelenhandel maar ook via diverse Alfa specialisten. Als u erg gericht bent op originaliteit dan valt het niet altijd mee om exact de juiste onderdelen te vinden. Op internet (Ebay en Marktplaats) worden veel Spider onderdelen aangeboden.

Hieronder ter indicatie een aantal prijzen van de Alfa Romeo Spider 2.0 van 1985.

De prijzen zijn ontleend aan de website van 'Classic Alfa Parts' Prins in Bredevoort www.prinsbredevoort.nl die ongeveer alles kan leveren voor uw Alfa. Prijzen zijn ex BTW.

Koppakking	€ 28,82
Vulringen klepspel (8 st)	€ 2,03
Waterpomp	€ 68,27
Radiator (revisie)	€ 185,-
Thermostaat	€ 17,15
Verdelereenheid electr. Bosch	€ 189,44
Oliefilter	€ 9,17
Koppingsset	€ 167,38
Hulpkoppingscilinder	€ 42,61
Hoofdremscilinder	€ 81,87
Remschijf voor/achter p/st	v € 51,33 a € 33,01
Remblokken voor /achter	v € 18,84 a € 16,15
Remslang voor/achter p/st	€ 10,08
Stuurkogel buiten / midden	b € 11,17 m € 9,67
Uitlaat (alle delen)	€ 250,69
Voorruit	€ 190,-
Koplamp p/st	€ 34,40
Achterlicht L +R	€ 404,60
Bodemplaat	€ 131,-
Voorscherm	€ 328,32
Deur	€ 443,93
Reservewielbak	€ 86,33
Kofferdeksel	€ 256,07
Kofferdekselrubber	€ 18,94
Bumper achter (3 delen)	€ 638,-

Aandachtspunten

1. Roest in dorpels (moeilijk te constateren)
2. A-zuil (kijk achter modderplaten in spatborden)
3. Doorgezakte achterkant (controleer sluiting kofferdeksel)
4. Afwatering van de kap (afwateringskanalen via de dorpels)
5. Dwarsbalk onder radiator (bevestiging torsiastaaf)
6. Kriksteunen (niet gebruiken)
7. Schade aan de neus
8. Wielranden voor- en achterspatborden
9. Schokbrekers (bevestigingspunten)
10. Koppakking
11. Regelmatig vloeistoffen verversen

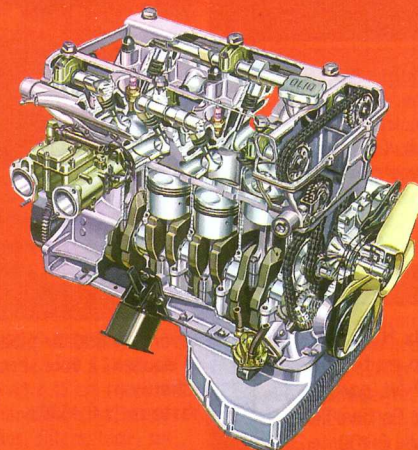


Ranking

(Hoe meer sleuteltjes, hoe gunstiger)

Onderdelenvoorziening	★★★★★
Gebruiksvriendelijkheid	★★★★★
Sleutelvriendelijkheid	★★★★★
Karakter	★★★★★

Technische gegevens van de Alfa Romeo Spider 2.0 van 1985



Motor

Vloeistofgekoelde, licht-metalen viercilinder lijnmotor met dubbele bovenliggende nokkenas. Aangedreven door twee kettingen.

Cilinderinh.

1962 cm³

Boring x slag

84 x 88,5 mm

Compr.verh.

9:1

Brandst.voor.

Bosch L-jetronic injectie-systeem

Vermogen

127 DIN-pk bij 5300 tpm

Koppel

181 Nm bij 4200 tpm

Aandrijving

Achterwielaandrijving

Transmissie

5-versnellingsbak

Wieloph.

Voor onafhankelijk met torsiastaaf. Achter starre as.

Accu

12V/50Ah

Stuurinrichting

ZF worm-rol-type, niet bekrachtigd

Remmen

Schijven rondom, gescheiden systeem voor /achter.

Handrem

Mechanisch op de achterwielen

Topsnelheid

190 km/h

0-100 km/h

10 s.

L x B x H

424,7 x 163 x 129 cm

Banden

185/70 HR 14

Velgmaat

6J x 14H2

Gewicht (leeg)

1080 kg (volgens kenteken)

Afstelling en onderhoud

Aanhaalmoment

90 Nm.

Aanhaalvolgorde

Zie afbeelding

cilinderkop

Zie afbeelding

cilinderkop

Zie afbeelding



Klepspel (vulplaatjes)

koud: inlaat 0,5 mm en uitlaat 0,55 mm

Contactpuntenafst.

Elektronische ontsteking

Ontstekingsvolg.

1-3-4-2

Bougies

Lodge HLE (0,6 - 0,7 mm)

Koppeling

Droge plaatkoppeling, hydraulisch bediend

Bandensp. v/a

Voor 1,7 en achter 1,8 bar (koud)

Koelsysteem

7,5 l. koelvloeistof

Motorolie

6,4 l. incl. filter, SAE 10W50

Motorolie verversen

Om de 10.000 km

Versnellingsbak

1,65 l.

Differentieel.

1,25 l.

Remvloeistof

DOT 3 of DOT 4

Brandstoftank

46 l. Euro 95 loodvrij