ALFA ROMEO 2600 SPIDER
Eckdaten: Reihensechszyl., DOHC, 2584 cm³, 145 PS, 1220 kg, 200 km/h, 1962 bis 1965
Preis: 134 000 Euro (guter Zustand)
Charakter: Großer offener 2+2 mit tollem Sechszylinder, komfortabel, viel Platz, großer Kofferraum, sehr selten, inzwischen sehr teuer

Gut z wisse

Der große Unbekannte

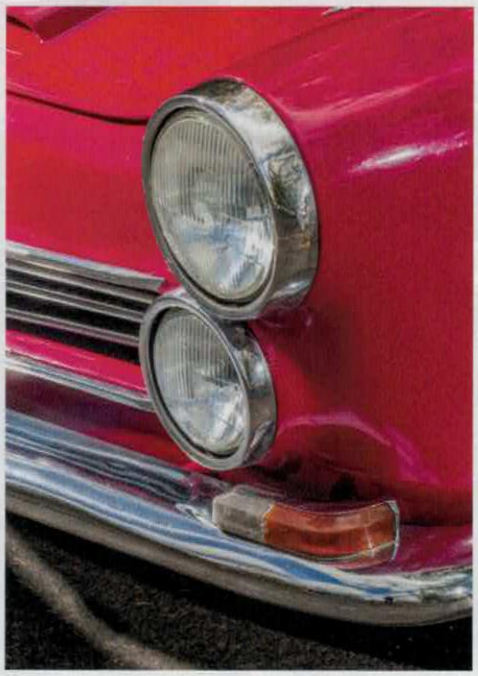
Alfa Romeos einstiges Topmodell ist ein rarer Anblick. Und wenn wir es dann und wa einmal zu Gesicht bekommen, müssen nicht wenige sogar eine Weile lang nach seine genauen Bezeichnung grübeln. Also: Dieser offene 2+2 hört auf den Namen 2600 Spid

TEXT Michael Schröder // **FOTOS** Dino Eisele

Dort, wo er auftaucht, wird schon mal über seine genaue Bezeichnung gerätselt. Ein Alfa Romeo, so viel ist natürlich klar, sobald man das Scudetto erblickt, was übersetzt Schildchen bedeutet und womit der herzförmige Kühlergrill in der Mitte der Fahrzeugfront gemeint ist. Aber die Frage, um welches Modell es sich handelt, dürfte zumindest bei denjenigen, die nicht mit einer Typenhistorie des Mailänder Automobilherstellers unter dem Kopfkissen schlafen, bisweilen doch schon mal für ein Stirnrunzeln sorgen. Aber natürlich wollen wir Ihre Geduld, verehrte Leser, an dieser Stelle nicht länger auf die Probe stellen: Hier und jetzt geht es um den 2600 Spider.

Falls Sie diese Bezeichnung also bisher noch nicht kannten oder sie zwischen all den vielen Giuliettas, Giulias und Bertones ganz einfach vergessen hatten: Dieses 1962 vorgestellte Modell mit seiner eleganten und teils von Hand gefertigten Karosserie ist wahrhaftig selten. Seine Produktion endete bereits im Jahr 1965 – nach insgesamt nur 2152 gebauten Exemplaren. Das schnelle Aus kam, weil der Karosserielieferant Touring nach einem geplatzten Großauftrag des englischen Roots-Konzerns quasi über Nacht pleite war. Der aktuelle Bestand in Deutschland: unter 50 Stück.

Obendrein ist der große 2600er nur im Detail von seinem 1957 präsentierten Vorgänger Alfa Romeo 2000 Spider zu unterscheiden. Dem Nachfolger fehlen die Haifischkiemen in den vorderen Kotflügeln, und die beiden kleinen Lufthutzen in der Haube sind zu einer großen verschmolzen. Der eigentliche, viel wichtigere Unterschied zwischen diesen beiden Spidern verbirgt sich jedoch unter der Motorhaube, denn es handelt sich in diesem Fall nicht einfach um



Nur 2152 Stück. Dieses Modell mit seiner teils von Hand gefertigten Karosserie ist wahrhaftig selten

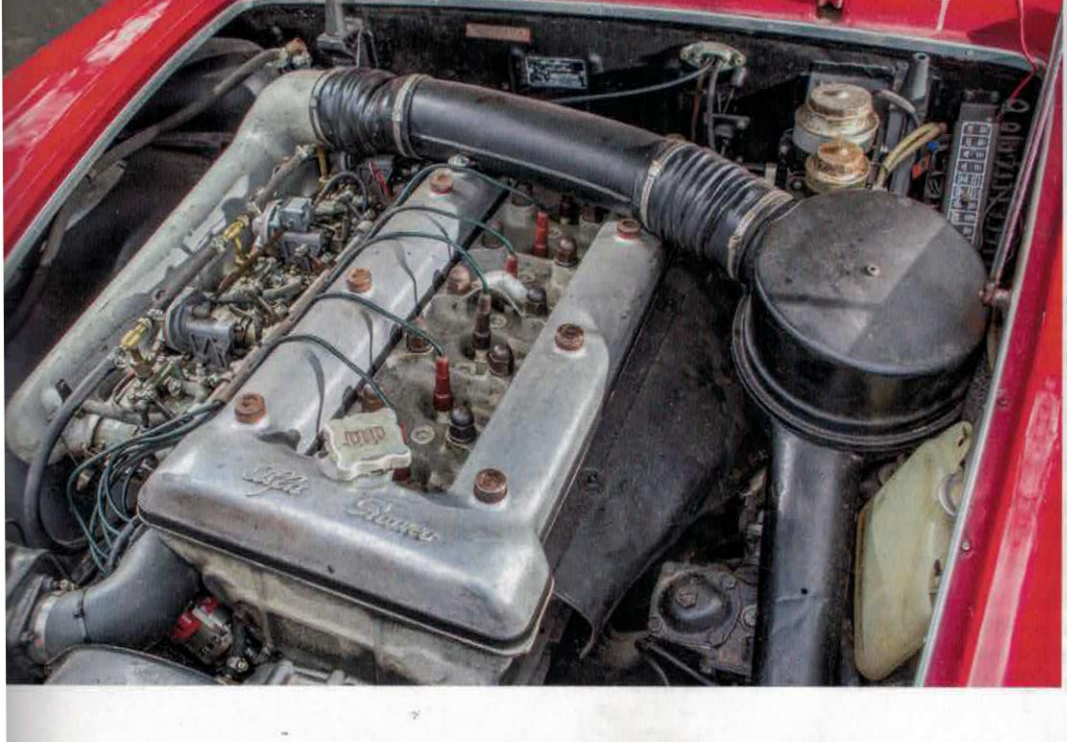
eine Vergrößerung des Hubraums: Unse eleganter Zweisechser trägt in seinem Bu eine vollkommen neue Maschine mit sech anstelle von bisher vier Zylindern.

Die Hubraum- und vor allem Zylinder aufstockung war laut dem damaligen Alfa Romeo-Chef Dottore Giuseppe Luragh auch dringend erforderlich, weil das bis da hin im Zweitausender-Spider verbaute 11 PS starke 1975-cm³-Vierzylinder-Aggrega aus der 1900 Berlina für das erklärte neu Spitzenmodell der Marke inzwischen über fordert schien. Klar, dass es dabei auch un das ewige Prestigeduell mit der Konkurren ging. Alfa Romeo wollte mit seinem neuer Nobel-Cabriolet in der vornehmen Welt de Schönen und Reichen nicht den Anschlus verlieren.

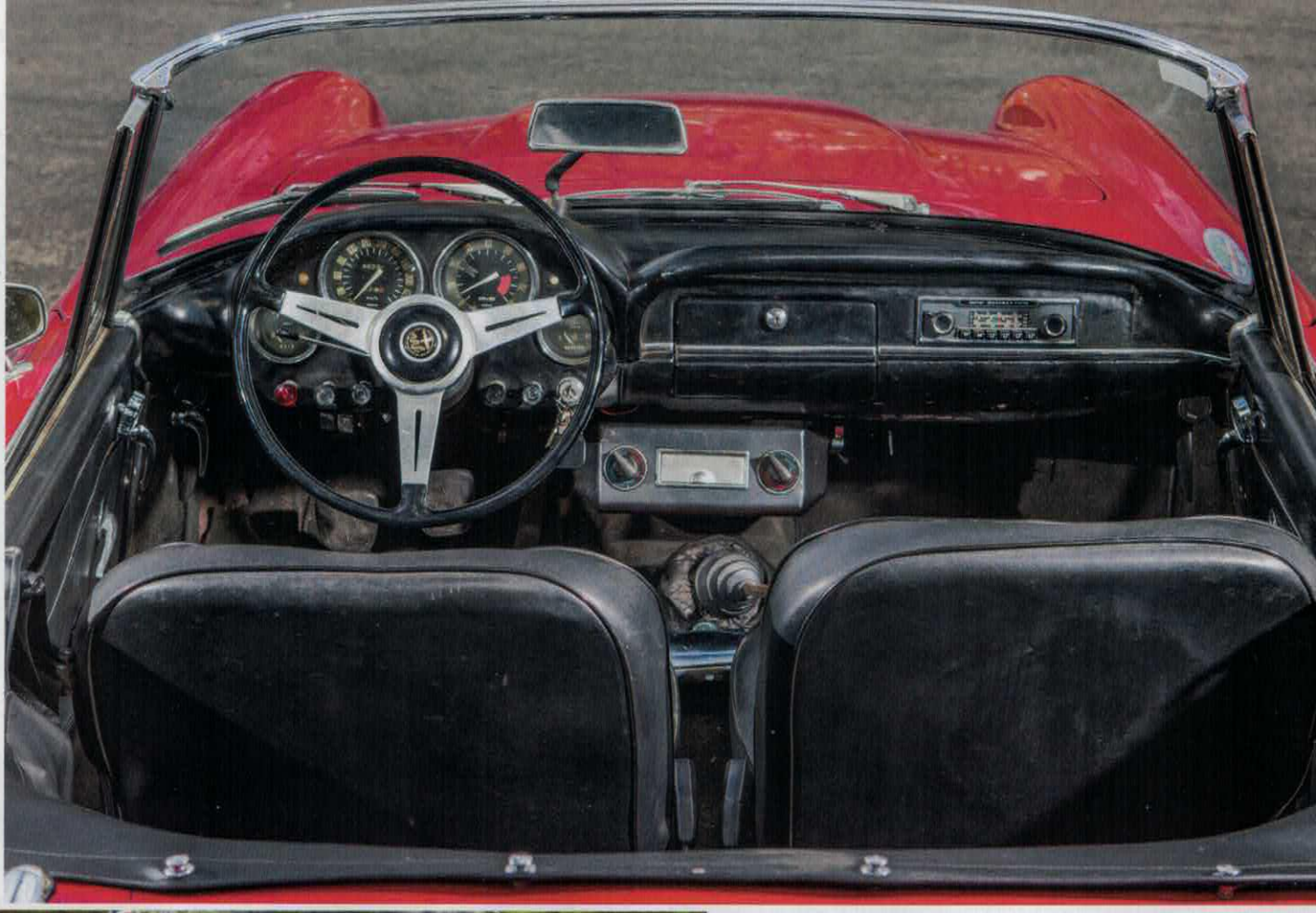
Ein neuer Sechszylinder

Streng genommen hätte Alfa-Romeo-Chef konstrukteur Orazio Satta Puliga für dieses Projekt auf jenen Dreiliter-Sechszylinder zu rückgreifen können, den er bereits Anfang der 50er-Jahre konstruiert hatte, der damals aber aus Kostengründen für eine Serienpro duktion dann doch nicht infrage kam. Nur einmal darf dieser Motor beweisen, wozu er in der Lage ist: als Kraftquelle für jenen 6 C 3000 CM „Disco Volante", der während der Mille Miglia im Jahr 1953 von Juan Manuel Fangio gesteuert wird und am Ende Platz zwei belegt.

Puliga nutzt nun die Gelegenheit, um einen vollkommen neuen Motor zu konstruieren, wobei er sich allerdings stark an seiner genialen Giulietta-Konstruktion mit zwei obenliegenden, kettengetriebenen Nockenwellen und nassen Zylinderlaufbuchsen orientiert. Das neue 2,6-Liter-Triebwerk verfügt zudem ebenfalls über einen Block aus Leichtmetall, während die



Der 2,6-Liter-Sechszylinder mit zwei obenliegenden Nockenwellen leistet 145 PS. Im Heck verbirgt sich ein großer Kofferraum



Klassisches Cockpit mit vier Rundinstrumenten und nur wenigen Schaltern. Wer als Fahrer das Radio bedienen möchte, benötigt einen langen Arm

Große Doppelscheinwerfer waren in dieser Fahrzeugklasse einst unumgänglich, und auch Lufthutzen gehörten damals zum guten Ton

Kurbelwelle siebenfach gelagert ist. dreier Solex-Doppelvergaser leiste neue Sechszylinder im Spider und im der 2600-Baureihe 145 PS. Die Berlin sion muss sich hingegen mit zwei Falls Doppelvergasern und 15 PS weniger tung begnügen.

Der neu erstarkte Spider trägt – a als sein 2000er-Vorgänger – erstmal vounterstützte Scheibenbremsen a vorderen Achse, während es hinten i ten Produktionsjahr noch bei Tro bremsen bleibt. Doch schon im Ok 1963 rüstet Alfa Romeo das neue Cab schließlich komplett auf Scheibenbre um. Für die Sicherheit, klar. Aber eben für das Prestige.

Aber nun genug der Vorgeschicht hinüber zu unserem Fotomodell, be

DATEN UND FAKTEN

Alfa Romeo 2600 Spider, Baujahr 1962

MOTOR Wassergekühlter Sechszylinder-Reihenmotor, vorn längs, Bohrung x Hub 83 x 79,6 mm, Hubraum 2584 cm³, Leistung 145 PS bei 5900/min, max. Drehmoment 189 Nm bei 4000/min, Verdichtung 9:1, zwei Ventile je Brennraum, betätigt über zwei obenliegende, kettengetriebene Nockenwellen, Motorblock und Zylinderkopf aus Leichtmetall, sieben Kurbelwellenlager, drei Solex-Doppelvergaser, Ölinhalt Motor 6,5 l

KRAFTÜBERTRAGUNG Einscheiben-Trockenkupplung, Fünfganggetriebe, Hinterradantrieb

KAROSSERIE UND FAHRWERK Selbsttragende Stahlblechkarosserie von Touring, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern, Schraubenfedern und Stabilisator, hinten Starrachse an Längslenkern, Reaktionsdreieck, Schraubenfedern, vorn und hinten Teleskopstoßdämpfer, Lenkung mit Schnecke und Rolle, vorn Scheiben-, hinten Trommelbremsen (ab 1963 Scheibenbremsen rundum), Reifen 165-40

MASSE UND GEWICHT Radstand 2500 mm, Länge x Breite x Höhe 4500 x 1690 x 1340 mm, Gewi 1220 kg, Tankinhalt 60 l

FAHRLEISTUNGEN UND VERBRAUCH Vmax 200 km/h, Beschl. 0 bis 100 km/h in 12 s, Verbrauch 12,5 l/100 km

BAUZEIT UND STÜCKZAHL Al Romeo 2600 Spider von 1962 1965, insgesamt 2152 Exempla

es sich beileibe um kein Concours-Exemplar handelt, sondern um einen zwischen Italien und Skandinavien ziemlich weit gereisten 2600 Spider. Trotz entsprechender Gebrauchsspuren hat das einstige Alfa-Flaggschiff, das eigentlich ein 2+2-Sitzer sein soll, doch in Wahrheit in der zweiten Reihe bestenfalls Platz für weiteres Reisegepäck bietet, nichts von seiner Ausstrahlung und Würde verloren. Möglicherweise ist es sogar froh darüber, viel von der Welt gesehen zu haben, anstatt sich – wie sicherlich die meisten 2600er – in einer Sammlung die Reifen eckig zu stehen.

Viel Platz und viel Komfort

In der ersten Reihe jedoch ist das Platzangebot mehr als üppig, selbst groß gewachsene Personen können mühelos einsteigen, um auf den breiten und bequemen Sitzen Platz zu nehmen. Der Blick fällt als Nächstes auf vier Rundinstrumente, von denen die beiden größeren in der Mitte Geschwindigkeit und Drehzahl anzeigen, während die kleineren jeweils rechts und links über Wasser- und Öltemperatur, Öldruck und Kraftstoffstand informieren. Das Radio sitzt neben dem Handschuhfach rechts außen, es liegt wegen der großen Fahrzeugbreite allerdings fast schon außerhalb der Reichweite des Fahrers.

Die Füße sortieren sich automatisch auf den breit stehenden Pedalen, die rechte Hand greift zum Zündschlüssel rechts von der Lenksäule. Der Sechszylinder braucht nicht viel Überredung, um seine Arbeit aufzunehmen, verlangt im kalten Zustand allerdings nach einem gefühlvollen Gasfuß. Sein Klang bereits im Standgas? Vielversprechend.

Entsprechend souverän setzt sich der große Spider dann auch in Bewegung, während du als Fahrer dabei über eine riesige Motorhaube hinweg auf die Straße blickst. So viel Blech über dem Bug signalisiert da fast schon automatisch ausreichend Leistung für jedwede Lebenssituation, und ja, dieser große Reihensechser entfaltet seine Kraft bereits ab 1000 Touren gleichmäßig und mit einer fast schon turbinenartigen Laufruhe durch den gesamten nutzbaren Drehzahlbereich. Ab etwa 4000 Touren gibt sich dieser elegante 2+2 richtig temperamentvoll, und erst, wenn die Nadel des Drehzahlmessers die Sieben passiert hat, geht der Maschine allmählich die Luft aus. Locker durch den modernen Verkehr mitschwimmen? Mit diesem Auto überhaupt kein Problem.

Sportliche Manöver auf engen Landstraßen hingegen sind nicht das Ding dieses großen, viereinhalb Meter langen Cabriolets, und dafür wurde es mit seinem weichen, komfortbetonten Fahrwerk einst auch nicht konstruiert. Unser 2600 Spider bleibt ein schneller Reisewagen für zwei Personen, ein offener Tourer im besten Sinne des Wortes. Allerdings einer mit großem Seltenheitswert. ■

Fazit

Viel Platz für zwei Personen und Gepäck, dazu ein sehr komfortabel abgestimmtes Fahrwerk und ein kräftiger Sechszylinder unter der Haube – der Alfa Romeo 2600 Spider kommt dem Ideal eines großen offenen Reisewagens sehr nahe. Doch er ist selten, und vor allem ist er sehr teuer. Dieser klassische 2+2 wird demnach auf unseren Straßen eine seltene Erscheinung bleiben. Schade.
Michael Schröder

Alfa Romeo 2600 Spider

Der große 2600 Spider ist aufgrund der geringen Stückzahl hierzulande selten anzutreffen. Die Preise für gute Modelle sind zudem stark gestiegen.

KAROSSERIE-CHECK

■ Die größtenteils in Handarbeit gefertigte Stahlblechkarosserie mit ihren angeschweißten Kotflügeln dürfte heute in den meisten Fällen mindestens eine Restaurierung hinter sich haben. Einen Hinweis auf die Qualität der bisher vorgenommenen Arbeiten geben die **Spaltmaße** und sauber schließende Türen und Hauben. Vorsicht bei Rostblasen an den **Radläufen:** Dann ist die Korrosion darunter bereits weit fortgeschritten. Oft findet sich Rost – verursacht durch Spritzwasser – auch an den **Schwellern** und **Radlaufecken,** ferner sollten das Bodenblech sowie Front- und Heckschürze genau untersucht werden.

TECHNIK-CHECK

■ Der Motor gilt als gesund, solange der Öldruck oberhalb von 4000 Touren nicht unter 4 bar sinkt und die **Kompression** auf allen Zylindern mindestens 9 bar beträgt. Der große Sechszylinder kann bei einem plötzlichen Stopp nach längerer schneller Fahrt allerdings durchaus ein Opfer seiner eigenen Hitze werden. Die Folgen reichen von einer **durchgebrannten Zylinderkopfdichtung** bis hin zu einem verzogenen Zylinderkopf. Viele Besitzer haben ihre Fahrzeuge daher zur Sicherheit mit einem Zusatzlüfter versehen. Beim Fahrwerk können mangels Schmierung schnell die **Achsschenkelbolzen** verschleißen.

PREISE

Bei Einführung 1962 (Alfa Romeo 2600 Spider) ..... **22 090 Mark**
Classic-Analytics-Preis 2022 (Zustand 2/4) ..... **134 000 / 56 000 Euro**
Versicherung (Haftpflicht/Vollkasko)* ..... **46,60 / 500 Euro**

ERSATZTEILE

■ Besitzern eines **Alfa Romeo 2600** wird das Leben nicht gerade leicht gemacht: Die Ersatzteilversorgung ist gelinde gesagt ziemlich mau, und dabei spielt es keine Rolle, ob es sich um Karosserie-, Innenraum- oder Technikteile handelt. Dieser wunderschöne wie gleichermaßen seltene Spider ist nach wie vor ein Fall für Spezialisten.

CLUBS UND SPEZIALISTEN

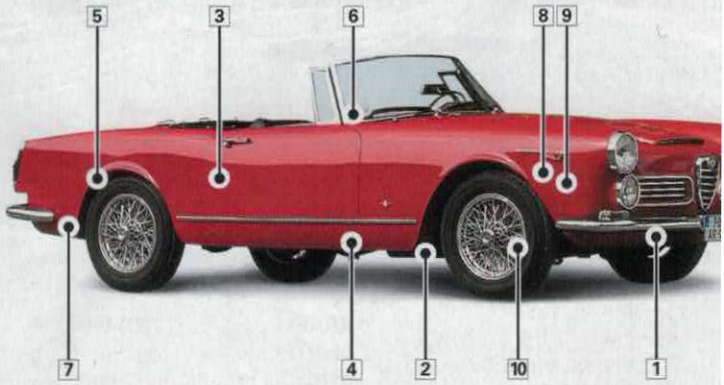
Alfa Romeo Club 2000/2600, Jürgen Deckert (Vorsitzender), Tel. 01 72/255 10 13, **www.alfa-romeo-club-2000-2600.de**

OKP Parts & Engineering GmbH, Ersatzteile, Xaver-Weismor-Straße 9, 81829 München, Tel. 089/322 11 80, **www.okp.de**

Hartmut Stöppel, Spezialist, Oldtimer-Consulting, 53177 Bonn, Tel. 01 71/533 63 38

SCHWACHPUNKTE

1 Frontschürze
2 Traverse
3 Spaltmaße
4 Schweller
5 Radläufe
6 Windschutzscheiben-Rahmen
7 Radlaufecken
8 Zylinderkopfdichtung
9 Zylinderkopf (verzogen)
10 Achsschenkelbolzen



Alltagstauglichkeit	★★★☆☆	**Unterhaltskosten**	★★☆☆☆
Ersatzteillage	★☆☆☆☆	**Verfügbarkeit**	★☆☆☆☆
Reparaturfreundlichkeit	★★☆☆☆	**Nachfrage**	★★☆☆☆