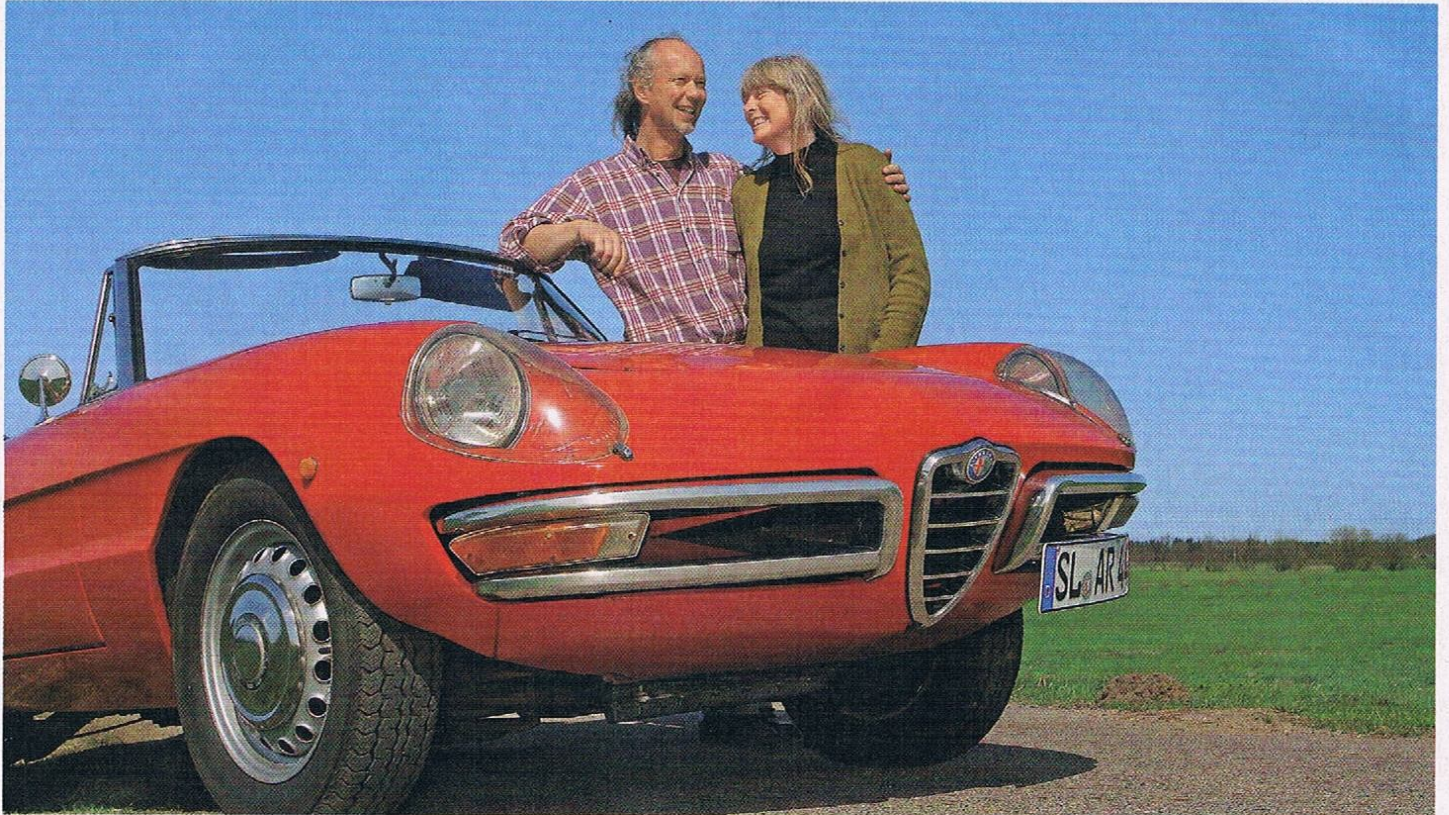


# Runde Sache

Fahrtenbuch: 23 Jahre und gut 80.000 Kilometer mit einem gar nicht divenhaften 1966er Alfa Duetto Rundheckspider



**„Bewegung tut ihm gut“, sagt Bernd Tramm über seinen Alfa Rundheckspider. Also bewegt er ihn, und das seit nunmehr 23 Jahren – ganz unprätentiös im sommerlichen Alltag, zur Arbeit, zum Baumarkt und zum Angeln. Gut 80.000 Kilometer sind in dieser Zeit zusammengekommen, und die Fahrtenbuch-Bilanz ist mehr als erstaunlich!**

Frühlingsbeginn, es soll warm werden am Wochenende, also wird's Zeit. Ich bock' den Alfa ab, stelle ihn zurück auf die Räder, und Suse, meine Frau, flitzt zur Zulassungsstelle, um ihn anzumelden – seit 23 Jahren ist das ein Ritual. Und im Herbst wird er wieder abgemeldet. Warum keine H-Nummer? Ich weiß es nicht, wir haben das immer so gemacht. Keine Umweltzone in der Nähe, so heftig ist die Kfz-Steuer nicht, die Versicherung ist dank tausend unfallfreier Jahre günstig, und außerdem haben wir eine schöne Zulassungsstelle...

Unvergessen der Augenblick, als zum ersten Mal ein Alfa Rundheck langsam an

uns vorüberföhrte. 1985. Auf dem Campingplatz vor Mont Saint Michel. Beschäftigt mit einem störrischen Spirituskocher, saßen wir auf dem Boden und sahen dieses rundliche UFO aus ungewöhnlicher Perspektive. Jung waren wir, Mitte zwanzig, und wollten schon vor diesem Urlaub ein Cabrio. Ziel unserer automobilen Begierde war bis dahin ein Triumph Spitfire. Aber nun waren wir uns einig: So ein Alfa Spider wäre schon interessanter. Zurück in der Heimat kam erstmal Enttäuschung auf. Wir

lebten und leben immer noch in der Nähe der dänischen Grenze, und so weit im Norden sind Rundheck-Alfa sehr selten. Unsere Suche lief ein paar Jahre ins Leere. Es ging nicht darum, ein gutes Exemplar zu finden, sondern überhaupt eines aufzutreiben. Einen Vorteil hatte diese Wartephase aber auch: Uns blieb Zeit, Geld zurück zu legen, denn als Berufsanfänger waren wir alles andere als wohlhabend.

1988 passte es. In einem kleinen Dorf in der Nähe Flensburgs wurde ein Duetto-Ber-



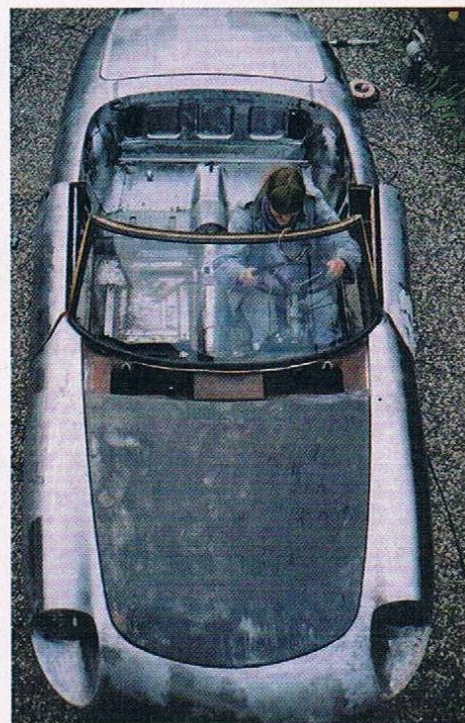
**Schade:** Ein Unfall in den Siebzigern machte einen neuen vorderen Kotflügel nötig. Bei diesem Anlass verlor der Rundheckspider seine wunderschönen originalen Tropfenblinker vor der A-Säule



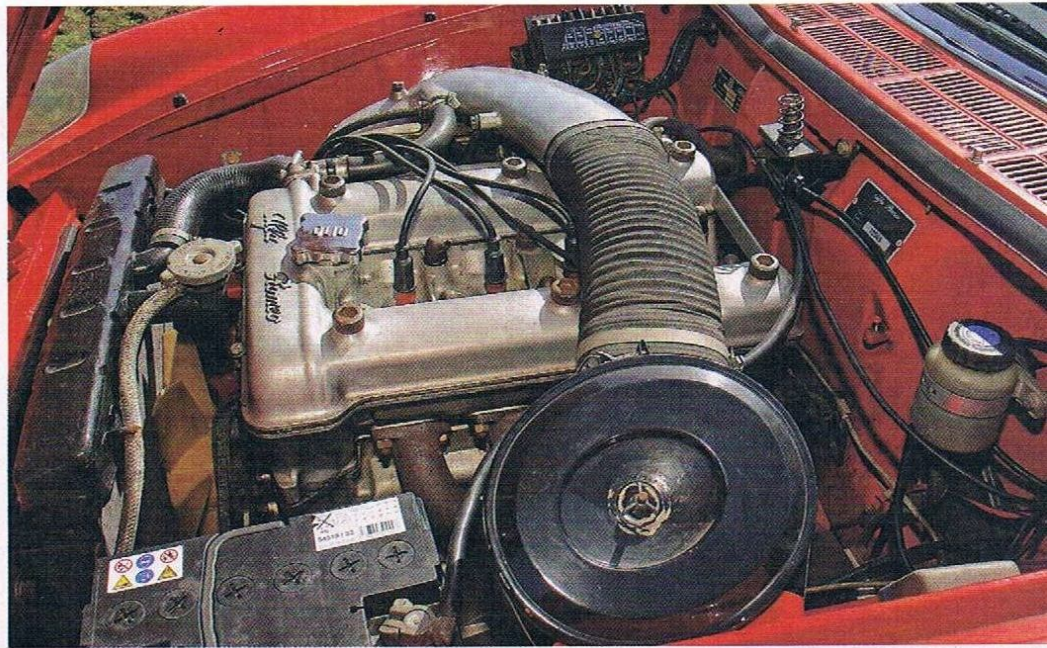
sitzer unerwartet Vater. Der angebotene rote 1966er Spider hatte goldene Streifen und Räder, den zweiten Motor und sechs Vordersitzer. Gesamtkilometerstand: unbekannt. Auf dem Armaturenbrett klebte Plastikdekorfolie und am Schweller der Rost. Egal, der Motor klackerte im Takt mit unseren Herzen. 10.000 Mark für einen Traum schien uns ein fairer Kurs zu sein. Das war im Mai, und im Juni eroberten wir mit der Flunder Süddeutschland. Kinder winkten, Frauen drehten die Köpfe und Männer versammelten sich beim Tankstopp. Geballtes Unwissen wurde verkündet: „Is' dös an Garmann-Schia?“ „Nein, ein Alfa.“ „Dös dacht' i' mir.“

Zurück im Norden war klar: Der schöne Schein war brüchig und verbarg diverse Probleme. Heute, nach 23 Jahren Reparaturerfahrung, vielen Alfa-Treffen und zig gelesenen Artikeln, lässt sich die Diagnose kurz zusammenfassen: das Übliche halt... Die Gänge kratzten, der Zweite sprang gerne raus. Die Schweller und die Türunterseiten waren löchrig. Der Motor zog Wasser, die Bremsen hingen immer mal wieder, die Heizung leckte, und die goldenen Streifen waren einfach nicht artgerecht.

Was folgte, kann ich aus heutiger Sicht nur laienhaft nennen. Ohne nennenswerte Vorkenntnisse begannen wir 1989 eine Teilrestauration. Nach einer Woche standen wir vor einem blanken Rohling. Eine große Hilfe war das Netzwerk innerhalb des Dorfes, in dem ich aufgewachsen war. Bald wusste jeder: „Der Berni restauriert sein



Teilrestauration anno 1989: Vier Monate Arbeit und 9500 Mark flossen in den Duetto...



Laut alter Rechnungen bekam der Duetto in den Siebzigern einen gebrauchten Tauschmotor. Das 1570-Kubik-dohc-Aggregat (B x H: 78 x 82 mm) leistet 109 PS bei 6000 U/min und gilt als erzsolide

altes Auto.“ Menschen, die ich kaum kannte, boten Hilfe an, und Menschen, die ich gut kannte, opferten Stunden und Tage ihres Lebens, und mit ihrer Hilfe stand unser Duetto nach vier Monaten wieder auf eigenen Rädern. Ohne Gold, ohne Holzdekor, dafür mit Überzieh-Schweller, angepasster Renault-Tachowelle, Opel-Spiegeln und einem Kreiselmäher-Gummischutz als Kofferraummatte. Die Lackierung erschien uns damals ausgesprochen gelungen, hatte sie doch ein Lackiererlehrling im Rahmen der Gesellenprüfung ausgeführt. Rückblickend haben sich die investierten 9500 Mark gelohnt, denn seither bringt uns der tapferere rote Spider zuverlässig an jedes Ziel.

Die längste Tour führte uns mit Zelt und Gepäck in die Schweizer Bergwelt. Drei lange Wochen Leben aus dem Kofferraum – ein Traum. Mit den Jahren wuchs der Rundheck immer mehr in die Rolle des

Zweitwagens fürs Sommerhalbjahr hinein. Diese Alltagsnutzung ist der Grund, dass er uns so ans Herz gewachsen ist. Mit sonorem Brummen nippt er seine acht bis zwölf Liter auf 100 Kilometer. Stoisch, kernig, zuverlässig, mit zeitgemäßem Antritt. Gar keine Diva. Wir fahren seit Jahren mit ihm zum Einkaufen, zur Arbeit, nutzen ihn für Besuchsfahrten und Tagesausflüge. Gerne geht's zum Angeln an die dänische Ostsee. Flucht vor dem Alltag für ein paar Stunden. Im Schottblech zwischen Kofferraum und Fahrgastzelle sind zwei Öffnungen. Dort passen meine Forellenrute und notfalls sogar die Brandungsangel durch – und auch Holzbalken und Rollos vom Baumarkt.

Furcht vor Kratzern, Beulen oder gar Vandalismus haben wir nicht mehr. Bedenken, den Alfa zu verschleifen auch nicht. Ganz im Gegenteil. Vermutlich tut es ihm gut, gebraucht zu werden. So lief er bisher auf al-



...seitdem hat das Auto nach keiner einzigen größeren Investition verlangt. Ein zur Sicherheit gekaufter überholter Motor blieb bis heute arbeitslos – eine insgesamt bemerkenswerte Bilanz!





**Topzustand? Muss nicht sein:** „Der Alfa war nie perfekt, deshalb hatten wir keine Angst, ihn zu benutzen“, sagt Bernd Tramm. „Es gibt zu viele Exemplare, die sich die Räder eckig stehen!“

len Strecken pannenfrei. Aber nicht immer problemlos. Als echte Schwachstelle erwies sich die Verklebung der Dreiecksfensterknebel, die oft erneuert werden musste. Das Seil eines Fensterhebers riss. Landmaschinenwerkstätten nutzen ähnliche Seile als Meterware – spottbillig. Immer wieder quellen die Bremsschläuche zu. Tauscht man sie vorbeugend alle fünf Jahre, macht man nichts verkehrt. Einen leistungsfähigeren Anlasser (350 Euro) gab's in den Neunzigern, irgendwann auch einen neuen Auspuff (140 Euro). Und kurz darauf noch einen, weil wir häufig Kurzstrecken im Tagesprogramm hatten und wohl zu oft Kondenswasser in den Töpfen stehen blieb.

Die Bremskolben mussten alle paar Jahre raus, poliert und mit Bremszylinderpaste wieder eingesetzt werden. Der Elektromotor der Lüftung wollte auch ein paar mal gängig gemacht sein – abgesehen vom turnerischen Aufwand unterm Armaturenbrett eine einfache Übung. Natürlich haben wir die anfälligen Vergaserflansche im Blick und benetzen sie regelmäßig mit Gummipflegemitteln. Die flexible Dichtung des Kofferraums ist mit den Jahren geschrumpft. Durch den entstandenen Spalt drangen Abgase in den Kofferraum. Was dort länger

liegt, erhält noch heute einen unverwechselbaren Geruch. Andere Menschen riechen, wenn der Partner vom Reiten kommt. Wir erschnuppern beim anderen jede Tour mit dem roten Renner.

Apropos rennen. Das musste er nur einmal. Richtig glühen, Nadel bis zum Anschlag. 1989, nachdem „alles“ neu war, bin ich ein einziges Mal mit Vollgas über die Autobahn gehetzt. Laut, sehr vibrationsarm, aber bei Tachostand 200 wurde der Vorderwagen leicht. Wie schnell er wirklich war? Keine Ahnung. Für uns war er immer der Gleiter. Ein bequemer, wunderbar geformter Cruiser. Niedertourig durch die Landschaft grummeln, ohne Kopfstützen, ohne Sicherheitsgurte und ohne Überrollbügel, das fantastische Armaturenbrett vor sich – einfach schön.

Und immer hoffen wir auf ein anderes frei lebendes Exemplar zu treffen. Auf den großen Veranstaltungen steht schon mal einer herum. Toprestauriert, verurteilt zu langjährigem Stehen mit gelegentlichem Auslauf. Wenn solche Prachtstücke neben unserem Streuner stehen, fallen mir die Spuren seiner Jahre stärker auf als sonst.



Aus dem Familienalbum: Drei Wochen durch die Schweizer Alpen, drei Wochen leben aus dem...



...Kofferraum – die längste Duetto-Tour gehört zu den schönsten Erinnerungen von 23 Jahren



Leicht patiniert aber sehr wohnlich: Das Interieur ist weitgehend noch im selben Zustand wie 1988

Die nicht hundertprozentig akkurat reparierten Schweller, die mit der Sprühdose überlackierten Bereiche rund um die Personenhaken und die vom Dauerangriff des Rosts gezeichnete Unterkante der Fahrertür – all das nehme ich im Alltag kaum wahr. Auf der Rückfahrt von solchen Treffen merke ich auch wieder den langen Weg des Kuppelungspedals, und dass die Vorderradaufhängung ein wenig poltert. Klar, da bahnt sich etwas an, aber am nächsten Tag stört's mich meist nicht mehr.

In einer längeren Phase der Verunsicherung wurde uns vor zwei Jahren ein neu aufgebauter Motor angeboten. Solide Arbeit zum angemessenen Preis von 2500 Euro.

## Spider-Infos

### Clubs und Internet

ALFACLUB e.V., Postfach 20 40,  
32092 Bad Salzuffeln  
Email: [info@alfacub.de](mailto:info@alfacub.de)  
[www.alfacub.de](http://www.alfacub.de). Sehr viele Infos zum Rundheckspider sowie eine Liste der bekannten Exemplare findet sich unter [www.duettoeregister.com](http://www.duettoeregister.com).

### Die Ersatzteilversorgung ist...

...was die Technik angeht, sehr passabel, dem Alfa-Baukasten sei Dank. Bei speziellen Rundheckteilen kann's schwierig und teuer werden, auch hier wird inzwischen aber einiges nachgefertigt. Zwei, drei Preisbeispiele: Hintere Kotflügel kosten rund 1200 Euro, hintere Stoßstangenenden etwa 400, vordere rund 700 Euro.

### Von Preis und Wert

10.000 Mark zahlte Bernd Tramm 1988 für seinen 1600er Rundheck-Spider, ein Jahr später investierte er nochmals 9500 Mark in eine Teilrestauration. Dem gegenüber steht heute ein Marktwert, den *Classic Data* im Zustand drei bei 10.900 Euro sieht. Nur mal so zum Vergleich: Für einen 1989 neu 20.000 Mark teuren, ach so vernünftigen 55-PS-Golf-2 gibt's heute im Zustand drei keine 1000 Euro mehr...

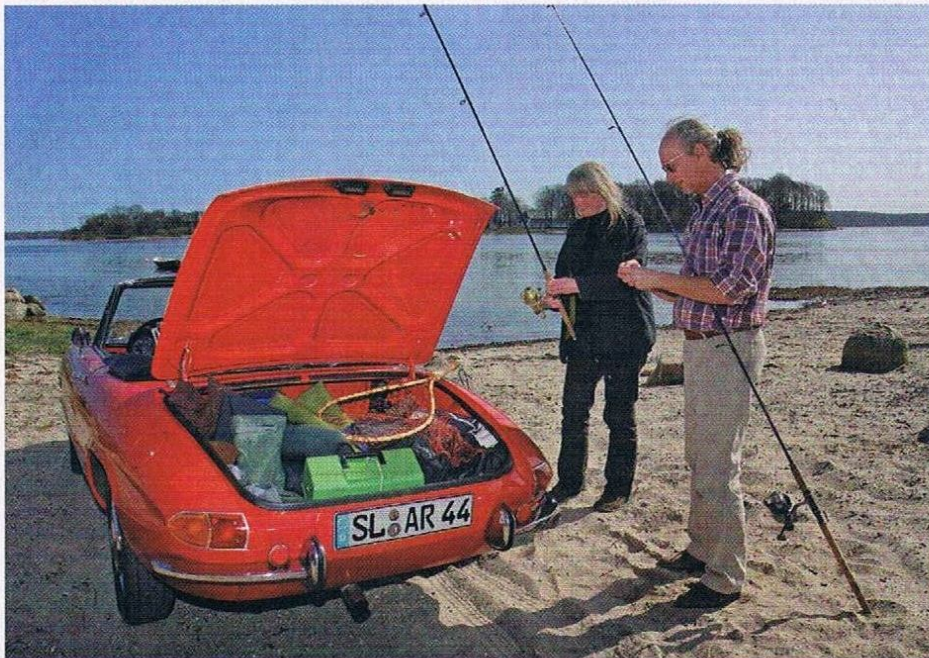


Gesehen, Probelauf erlebt, gekauft. Eingebaut ist er immer noch nicht. Mit dem Bewusstsein, Ersatz liegen zu haben, gab ich dem Alfa des Öfteren die Sporen. Das schien ihm zu gefallen, und er schüttelte den ganzen Ruß der letzten Zeit aus seinen Eingeweiden. Jetzt läuft er wie nie zuvor.

Und so geht es seit Jahren. Immer, wenn ein Problem sichtbar wird, löst es sich fast von alleine wieder in Luft auf. So ist auch die seit zwei Jahrzehnten größte Investition eigentlich überflüssig gewesen. Überhaupt, die Kosten: An- und Abmelden, Steuern und Versicherung für sieben Monate – das macht

rund 400 Euro. Wartung und viele Reparaturen sind mit etwas Begabung zu bewältigen, Ventile einstellen geht auch (wenn man genug Plättchen hat). Eventuell muss man zweimal ran. Blecharbeiten sind angeblich fummelig, Blechteile immens teuer – uns kann das bis heute egal sein. Mein Tipp: Nichts gegen Perfektion, aber mit Zustand drei bis vier kommt man auch sehr genussvoll durch die Welt – entspannter und günstiger sowieso.

Vielleicht schaffen wir auf diese Weise die nächsten 80.000 Kilometer genau wie die bisherigen – mit zwei Auspuffanlagen, einem Anlasser und einer Benzinpumpe, dreimaligem Ventileinstellen, rund zwölf Bremsschläuchen, elf TÜV-Prüfungen, zwei Satz Reifen und 23 Ölwechseln in 23 gemeinsamen Jahren. Dann wäre er 68 und wir Anfang 70. Auf jeden Fall wird mit jedem neuen Jahr das Erstaunen darüber weiter wachsen, wie einfach aus normalen Touren Erlebnisreisen werden. Einfach einsteigen in den Rundheck und mit allen Sinnen genießen. Er könnte besser sein? Sicher. Könnte er uns mehr Freude bereiten? Wohl Kaum...



Text: Bernd Tramm  
Fotos: Siegfried Traub

# Enjoy British!

**BRITISH CLASSICS** gibt es jeden zweiten Monat neu im gut sortierten Zeitschriftenhandel oder im Abo mit 10% Preisvorteil.

**Kontakt Abo-Service**  
**BRITISH CLASSICS,**  
Tel. 0931/170-427 oder  
unter [www.british-classics.de](http://www.british-classics.de)