

# auto motor und sport

Revolution im Autobau?

# Neu: Audi Quattro

mit Vierrad-Antrieb

- Technik ● Entstehung
- Sport ● Erster Test

Mit neuem Motor  
**Mercedes 200 – Test**



Mit Diesel-Motor  
**Audi 80 GLD – Test**

Mit sechs Zylindern  
**Alfa Romeo GTV 6 – Test**



Untersuchung  
**Wie schädlich ist Kurzstrecke  
für Ihr Auto?**



Audi Quattro

**Neu** Der Gebrauchtwagen  
des Monats: Renault 30  
unter 10.000 Mark



Mit dem GTV 6 wollen wir die Lücke schließen, die uns noch von Ferrari trennt“, beschreibt Alfa Romeo-Entwicklungschef Filippo Surace nicht unbescheiden die Stellung, die seiner Ansicht nach dem neuen Spitzenmodell des in italienischem Staatsbesitz befindlichen Unternehmens zukommt.

Daß der Abstand zu den Rennern des Commendatore Enzo Ferrari geringer geworden ist, dafür hat Surace vor allem ein Argument — den Motor.

# Das Vollblut

## Test Alfa Romeo GTV 6 2.5 Neues Sechszylinder-Triebwerk im Alfa-Coupé.

Und der hat es in der Tat in sich. Denn der schon aus der Alfa 6-Limousine bekannte 2,5 Liter-V6 wurde für das GTV-Coupé durch eine Einspritzanlage verfeinert, und diese Kur hatte einen durchschlagenden Erfolg: Das Alfa-Aggregat gehört in dieser

Form zweifellos zu den besten Sechszylindern, die man heute erwerben kann.

Den Weg, der zu diesem guten Ergebnis führte, zu beschreiben, fiel den Mailänder Motorenbauern anfangs freilich nicht leicht. Immerhin

mußten zuerst verschärfte Abgas- und Verbrauchsvorschriften in den USA in Kraft treten, um die Ingenieure zu bewegen, von der aus sechs Einzelvergasern bestehenden Gemischaufbereitungs-Fabrik, wie sie weiterhin in der Limousine steckt, abzugehen.

„Da der amerikanische Markt weit über 50 Prozent der GTV-Produktion aufnimmt“, erinnert sich Filippo Surace, „haben wir uns aber dann doch mit der Firma Bosch in Verbindung gesetzt, um den



Foto: Seufert

Prachtvolles Herzstück: V-Sechszylinder mit Benzineinspritzung





Motor mit der elektronisch arbeitenden L-Jetronic auszurüsten.“

Die Einspritzung hat dem mit 158 PS (116 kW) in der Nominalleistung unveränderten Triebwerk mehr als gutgetan. Nicht nur, daß der nahezu vibrationsfrei laufende V-Sechszylinder mit einer ausgeprägten Sensibilität auf Bewegungen des Gaspedals reagiert, auch der auf ein Niedertreten des rechten Fußes folgende Kraftersatz ist Anlaß, beim GTV 6-Piloten spontane Bei-

fallsbekundungen auszulösen. Selbst im fünften Gang genügt ein Drehzahlniveau von rund 1000/min, um den Alfa in einen vehementen Vorwärtsdrang zu versetzen: Aus 60 km/h beschleunigt er in dieser Fahrstufe in nur 17 Sekunden auf 120 km/h. Und auch danach geht es zügig weiter — der Temposteigerung wird erst bei respektablen 218,2 km/h ein Ende gesetzt, was Beweis dafür ist, daß der vom Werk mit 0,39 angegebene Luftwiderstandsbeiwert ( $c_w$ -Wert) den Tatsachen entspricht.

Die ausgezeichneten Fahrleistungen resultieren allerdings nicht nur aus schierer Kraft, sondern ebenfalls aus der günstigen Getriebe-Abstufung, die nach jedem Gangwechsel wieder einen passenden Drehzahlanschluß ermöglicht. Wie bei Alfa Romeo üblich, ist die Übersetzung sportlich ausgelegt — der Fünfte ist also kein lang übersetzter Schongang.

Ein Zurückschalten in den vierten Gang kann man sich, wenn Autobahn-Steigungen in Sichtweite kommen, daher ge-

trost sparen, denn die fünfte Gangstufe bietet bei Bergauf-Passagen allemal noch ausreichende Zugkraft.

Zudem ist der Sechszylinder-GTV auch noch erheblich sparsamer als die Alfa 6-Limousine. Während sich der mit Vergasern bestückte Viertürer als sehr trinkfreudiger Geselle erweist, geht der GTV 6 recht genügsam mit dem Super-Kraftstoff um.

Im Durchschnitt teilte die Bosch L-Jetronic dem Motor



## Romeo GTV 6 2.5

13,6 Liter pro 100 km zu, und wenn der GTV-Fahrer es auf der Autobahn bei der Richtgeschwindigkeit von 130 km/h bewenden läßt, dürfen es auch nur rund elf Liter sein.

Ein Marschtempo von 130 km/h bedeutet gleichermaßen, daß der Sechszylinder mit weniger als 4000/min auskommt — ein Bereich, in dem er mit einer geradezu seidigen Lauf-ruhe glänzt. Jenseits dieser Grenze offeriert das klaglos

bis 6300/min drehende Alfa-Triebwerk dann das markentypische, grollende Ansauggeräusch und einen Auspuffton, der immer wieder den Eindruck erweckt, als hätte sich ein Akustik-Ingenieur monatelang mit seiner Abstimmung beschäftigt.

Ein rundum erfreuliches Triebwerk also, und sicherlich mit Abstand der gelungenste Bestandteil des Alfa-Coupés. Denn die Umgebung, in der das V6-Aggregat seine Arbeit verrichtet, ist weniger dazu angetan, beim Fahrer große Begeisterung zu erwecken.

So gehören Schaltvorgänge zu den Dingen, die der GTV-Pilot eigentlich am liebsten meidet. Das sechszylindrige Coupé ist nämlich, wengleich es einen neuen Namen trägt, ein Modell aus der Alfetta-Reihe; und ein Konstruktionsmerkmal dieser Autos ist es eben, daß Kupplung und Getriebe an der Hinterachse untergebracht sind.

Im GTV 6 hat man sich deswegen mit einer sehr unexakten Führung des Schalthebels und sehr langen Schaltwegen abgefunden. Probleme bereitet vor allem das Einlegen des er-

sten Gangs und des Rückwärtsgangs, besonders wenn das Getriebeöl seine Betriebstemperatur noch nicht erreicht hat.

Dessenungeachtet verweisen die Alfa-Techniker immer dann voller Stolz auf ihr Transaxle-Prinzip, wenn es um die Fahreigenschaften geht. Zwar konnte trotz des schwereren Motors durch eine Vergrößerung des über der Hinterachse placierten Tanks eine ausgewogene Gewichtverteilung von 50:50 erzielt werden, doch das erhoffte neutrale Fahrverhalten in Kurven stellt sich nicht immer ein.

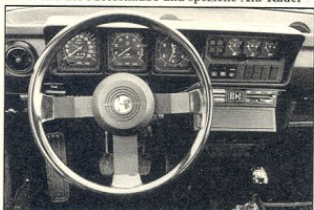
In schnellen Straßenkrümmungen nämlich wechselt die über einen weiten Bereich vorherrschende Neutralität ziemlich unvermittelt in ein Übersteuern, das vom Fahrer gekonnt pariert sein will. Eine wesentliche Hilfeleistung bietet die Lenkung dabei allerdings nicht, weil sie um die Mittellage recht träge anspricht und außerdem sehr schwergängig arbeitet. Der Wunsch



Erkennungszeichen des Sechszylinder-GTV: Hutze auf der Motorhaube und spezielle Alu-Räder



Größer: neue Heckleuchten-Einheit



Übersichtlicher: neues Cockpit

### Vorzüge

- Kraftvoller und kultivierter Motor
- Sehr gute Fahrleistungen
- Relativ geringer Verbrauch
- Befriedigender Fahrkomfort
- Umfangreiche Serienausstattung

### Nachteile

- Nicht ganz überzeugende Fahreigenschaften
- Unexakte Schaltung
- Sehr schwergängige Lenkung
- Unzureichende Heizung
- Mäßige Verarbeitungsqualität

## Der Alfa Romeo GTV 6 2.5 und seine Konkurrenten

Fahrzeugtyp	Alfa Romeo GTV 6 2.5	Alfa Romeo GTV 2.0	Datsun 280 ZX	Lancia Montecarlo	Porsche 924
Hubraum	cm <sup>3</sup> 2492	1948	2734	1995	1984
Leistung	kW (PS) bei 1/min 116 (158) bei 5600	96 (130) bei 5400	103 (140) bei 5200	88 (120) bei 6000	92 (125) bei 5800
Testverbrauch	l/100 km 13,6 S	13,2 S	14,9 S	15,1 S	12,8 S
Preis	DM 29 990,—	25 690,—	29 995,—	28 500,—	28 980,—
Beschleunigung	In s				
0—60 km/h	3,8	4,3	4,9	4,2	4,4
0—80 km/h	5,7	6,5	7,4	6,7	6,6
0—100 km/h	8,2	9,8	11,4	9,9	9,5
0—120 km/h	11,4	13,8	16,1	14,4	13,4
0—140 km/h	15,4	19,3	22,2	21,2	19,0
0—160 km/h	20,9	27,0	32,0	32,1	26,4
0—180 km/h	30,9	42,3	—	—	—
1 km mit stehendem Start	29,1	30,9	32,5	31,6	30,7
Höchstgeschwindigkeit	km/h 218,2	194,6	197,8	191,5	204,5

## Romeo GTV 6 2.5

nach einer Servolenkung trifft bei den Italienern indessen auf wenig Verständnis, „denn“, so Filippo Surace, „ein Sportwagen ist schließlich etwas für Männer“.

Dafür läuft der GTV 6 aber auch bei hohen Geschwindigkeiten gut geradeaus, und auch mit dem vorhandenen Fahrkomfort kann man insgesamt zufrieden sein. Denn abgesehen von den deutlichen Stößen, die die Hinterräder auf schlechter Fahrbahn aussteilen, werden lange Bodenwellen von dem straff abgestimmten Fahrwerk recht gut geschluckt.

Daß man mit dem Alfa-Coupé gerne längere Strecken unter die Räder nimmt, ist ebenfalls

dem Behaglichkeit ausstrahlenden Innenraum zu verdanken — nur allzu kalt sollte es draußen nicht sein. Denn die Heizungsanlage sorgt höchstens für ein laues Lüftchen, schafft es jedoch nicht, den Fahrgastraum spürbar zu erwärmen. Zusätzlichen Verdruß bereitet in dieser Hinsicht das lautstarke Gebläse.

Die Gestaltung des Arbeitsplatzes kann hingegen gefallen: Die einzelnen Anzeigeinstrumente sind übersichtlich angeordnet, und dank der zahlreichen Verstellmöglichkeiten der körperrichtig geformten Sitze kann der Fahrer hinter dem nostalgischen Holzenkrad eine entspannte Haltung einnehmen.

Weniger gut ist es um die Sicht bei schlechten Wetterverhältnissen bestellt: Die Scheibenwischer halten nur eine vergleichsweise geringe Fläche der großzügig bemessenen Frontscheibe frei.

Überhaupt hat sich der Käufer eines Alfa Romeo GTV 6 darüber klar zu sein, daß er einerseits für knapp 30 000 Mark nirgendwo sonst so ein faszinierendes Triebwerk und so gute Fahrleistungen bekommt, auf der anderen Seite aber auch die Bereitschaft mitbringen muß, über teilweise unpraktische Bedienelemente und einige Verarbeitungsmängel hinwegzusehen. Diese Nachlässigkeit im Detail dürften die Alfa Romeo-Werbetexter allerdings kaum gemeint haben, als sie den Slogan für eine GTV 6-Anzeige formulierten: Ein starkes Stück. *Michael Koenig*

## Ausstattung und Preise

### Alfa Romeo GTV 6 2.5

#### Grundpreis:

Alfa Romeo GTV 6 2.5  
DM 29 990,—

#### Serienausstattung:

- Elektrisch verstellbarer Außenspiegel
- Heibare Heckscheibe
- Halogen-Scheinwerfer
- Leichtmetallfelgen
- Verbundglas-Frontscheibe
- Wärmedämmende Ver-glasung rundum

- Veloursausstattung
- Höhenverstellbarer Lenkrad
- Höhenverstellbarer Fahrersitz
- Elektronischer Drehzahlmesser
- Elektronischer Tachometer

#### Zusatusstattung:

- Klimaanlage DM 3 000,—
- Metall- DM 800,—
- Lackierung DM 2 100,—
- Lederpolsterung DM 2 100,—

## Technische Daten und Meßwerte

### Alfa Romeo GTV 6 2.5

#### MOTOR

Wassergekühlter Sechszylinder-V-Motor (60°), vierfach gelagerte Kurbelwelle, eine oberliegende Nockenwelle pro Zylinderreihe (Zahnriemenantrieb), Ventile direkt betätigt, thermostatisch gesteuerter Kühllerventilator, elektronisch gesteuerte Kraftstoffeinspritzung (Bosch L-Jetronic), kontaklos gesteuerte Transistor-Zündanlage.

Leistung 116 kW (158 PS) bei 5600/min, spezifische Leistung 47,4 kW/L (64,2 PS/L), Hubraum 2492 cm<sup>3</sup>, Bohrung x Hub 80,0 x 68,3 mm, Verdichtungs-

#### KRAFTBERTRAGUNG

Hinterradanttrieb, vollsynchro-nisiertes Fnggangetrieb vor der Hinterachse, Zweischeiben-Trockenkupplung.

Ubersetzungen: I, 3,500, II, 1,956, III, 1,345, IV, 1,026, V, 0,780, R, 3,00, Achsantrieb 4:10 : 1. Geschwindigkeit bei 1000/min im V. Gang 35,2 km/h.

#### KAROSSERIE UND FAHRWERK

Vierstziges Coupé mit Heckklappe, selbsttragende Karosserie mit zwei Türen.

Zahnstangenlenkung, hydraulisches Zweifeldbremsensystem, Bremskraftverstärker, vorn und hinten Scheibenbremsen, mechanische Feststellbremse auf die Hinterräder wirkend. Felgenreihe 6 J x 15, Reifen-gre 195/60 HR 15.

#### ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

Radstand 2400 mm, Spur vorn/hinten 1375/1352 mm, Außenmaße 4260 x 1664 x 1330 mm, Innenbreite vorn/hinten 1370/1330 mm, Innenhöhe vorn/hinten 860/880 mm, Sitzfläche vorn/hinten 490/480 mm, Knieraum 45—190 mm, Normkniearm 60 mm, Komfortma 1800 mm, Wendekreis rechts/links 11,1/10,4 m, Lenkraddurchmesser 360 mm, Kofferraumvolumen nach auto motor und sport-Norm 152 L, nach VDA-Norm 280 L, Tankinhalt 75 L, Leergewicht 1250 kg, Gewichtsverteilung vorn/hinten 50 : 50 %, zulässiges Gesamtgewicht 1550 kg, Zuladung 300 kg, zulässige Anhängelast gebremst 900 kg, ungebremst 560 kg, Dachlast 80 kg.

#### FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit (Drehzahl 6200/min) . . . 218,2 km/h

#### Beschleunigung

0—60 km/h . . . . . 3,8 s  
0—80 km/h . . . . . 5,7 s  
0—100 km/h . . . . . 8,2 s  
0—120 km/h . . . . . 11,4 s  
0—140 km/h . . . . . 15,4 s  
0—160 km/h . . . . . 20,9 s

0—180 km/h . . . . . 30,9 s  
400 m mit steh. Start . . . 15,8 s  
1 km mit steh. Start . . . 29,1 s

#### Elastizität

40—100 km/h (IV. Gang) 11,5 s  
60—120 km/h (V. Gang) 17,0 s

#### Tachometerabweichung

Anzeige effektiv  
50 km/h . . . . . 46 km/h  
100 km/h . . . . . 96 km/h  
130 km/h . . . . . 126 km/h  
200 km/h . . . . . 200 km/h

#### INNENGERÄUSCH

Bei 50 km/h . . . . . 69 dB(A)  
Bei 100 km/h . . . . . 73 dB(A)  
Bei 120 km/h . . . . . 77 dB(A)  
Bei 140 km/h . . . . . 78 dB(A)  
Bei 160 km/h . . . . . 81 dB(A)  
Bei 180 km/h . . . . . 83 dB(A)

#### KRAFTSTOFFVERBRAUCH

Normverbrauch nach DIN 70030 (Liter/100 km)

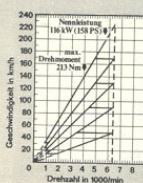
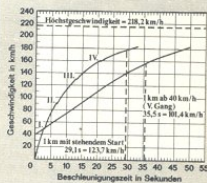
Bei 90 km/h im V. Gang 7,7  
Bei 120 km/h im V. Gang 9,9  
Stadtverkehr . . . . . 14,8

#### Verbrauchswerte im Test (Liter/100 km)

Minimalverbrauch . . . . . 10,6  
Maximalverbrauch . . . . . 15,5  
Landstraße, ca. 80 km/h  $\phi$  . . . . . 14,1  
Autobahn, ca. 140 km/h  $\phi$  . . . . . 13,7  
Testverbrauch . . . . . 13,6  
Kraftstoffart . . . . . Super

#### Wartung

Inspektion . . . alle 20 000 km  
lwechsel . . . alle 10 000 km



verhältnis 9,0 : 1, maximales Drehmoment 213 Nm bei 4000/min, mittl. Kolben-geschw. bei Nenndrehzahl 12,7 m/s, lhalt Motor 6,5 L, Khl-system-Inhalt 12,0 L, Batterie 12 V 66 Ah, Drehstromlichtmaschine 840 W.

Vorn Einzelradaufhängung mit Doppel-Querlenkern, Drehstabfederung, hinten DeDion-Achse mit Wetgastngen, Schräglenkern und Schraubenfedern, vorn und hinten hydraulische Teleskopstdmper, Stabilisator,