

VOLANTE

VOLANTE

ITALIENISCHE AUTOMOBILE UND LEBENSART



Alfa 166 – Debut in Spanien



LANCIA RALLY – STRATOS,
INTEGRALE & CO.

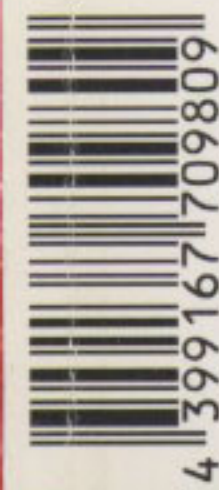


ITALO-KLASSIKER –
DER „GROSSE FIAT“



EXKLUSIV –
ALFA 33 STRADALE

03



13.
AUSGABE

Alfa 166

HEEL

SCHÖNHEIT KOMMT (AUCH) VON INNEN

VON BERTIL MAJER

Die Alfa-Romeo-Modelle GTV und Spider gehen in den zweiten Abschnitt ihrer siebenjährigen Produktionszeit. Beide „Sport-Keile“ standen dank ihres attraktiven Äußeren von Anfang an im Scheinwerferlicht des öffentlichen Verkehrsraums. Zum Modelljahr 1998 präsentieren sie sich vor allem im Innen- und Motorraum auf neue, reizvolle Weise: Ein völlig überarbeitetes Interieur à la 156 sowie neue, kraftvolle Antriebsquellen werden dafür sorgen, daß sich die Sportler auch in der zweiten Hälfte ihrer Karriere gegen die Konkurrenz durchsetzen können.



GTV- und Spider-Fans werden ob dieser Meldung innehalten und sich verwundert fragen, warum die noch immer sehr zeitgemäß auftretenden Sportwagen überhaupt einer Überarbeitung bedurften. Immerhin bestand dabei die Gefahr, ihren sehr eigenständigen und kompromißlosen Auftritt zu verwässern. Die Alfa-Oberen stellten jedoch von Anfang an sicher, daß diese Bedenken unbegründet bleiben: Walter da Silva, der Begründer des neuen Alfa-Stils, hatte die „Aufwertung“ der beiden Prestige-Renner zur Chefsache erklärt und nur an einigen Punkten geknackt und dabei doch dezent optimiert.

Seit eh' und je ein echtes Traumpaar: Die modellgepflegten Alfa-Modelle behaupten ihren Platz auf der automobilen Sonnenseite.

Die Frontansicht wird noch immer von der typischen, V-förmigen Motorhaube aus Verbundstoff dominiert. Detailmodifikationen sind erst auf den zweiten Blick zu erkennen und fügen

sich harmonisch in das Gesamtkunstwerk ein. Der Frontgrill etwa wird jetzt von einer feinen Chromeinfassung verziert, die optisch eine Verbindung zu den vier angriffslustig funkelnden Rundscheinwerfern herstellt. Während die Form des vorderen Stoßfängers nahezu unverändert blieb, wurde die Zubehörliste des Coupés um ein soge-





Fahrgenuß pur:
Der Spaß beginnt mit 1800 ccm und hört beim V6 3.0 noch lange nicht auf.

Baureihe weiter verbessert. Front- und Heckschürze sowie seitliche Schweller tragen ab jetzt die Farbe des restlichen Fahrzeugs. Beim Spider wurde der Mechanismus zum Öff-

nanntes „Aero-Kit“ bereichert, das dank Frontspoiler und Heckflügel die günstigen aerodynamischen Werte und die Höchstgeschwindigkeit der sportlichsten Alfa-

nen des ab Modelljahr '98 auch in blau lieferbaren Soft-tops überarbeitet - er ist jetzt dank verstärkter Auslegung wesentlich leichtgängiger.

Eine weitere wichtige Modifikation betrifft die appetitlichen Heckpartien beider Modelle: Dem oft als Langstreckenfahrzeug genutzten GTV wurde zur Vergrößerung des Kofferraumvolumens um 45 auf 155 Liter ein Notrad verpaßt. Wegen des Verdeckfachs ist das Kofferabteil beim Spider ein wenig bescheidener, aber auch hier ist ein Zuwachs von 37 auf 147 Liter Gesamtvolumen zu verzeichnen. Wenn man dann noch die Rückbank in die Kofferkalkulation einbezieht, bieten beide Fahrzeuge ausreichend Stauraum für eine reiselustige Equipage.

Beim Öffnen der Fahrtür bemerkt man sofort den neuen, in edlem Silber gehaltenen Alfa-Romeo-Schriftzug auf der Einstiegsleiste, der die Schwelle zu einem ganz neuen Raumgefühl bildet. Hier im Interieur hat das werkseigene Centro Stile in Arese seinen Ambitionen freien Lauf gelassen. Das umgestaltete Armaturenbrett und alle fünf Lüftungsdüsen präsentieren sich silbern eingefaßt, und ganz im Stil des 1750 Spider baut die Mittelkonsole weiter nach oben. Der ebenfalls in silbernem Glanz erstrah-



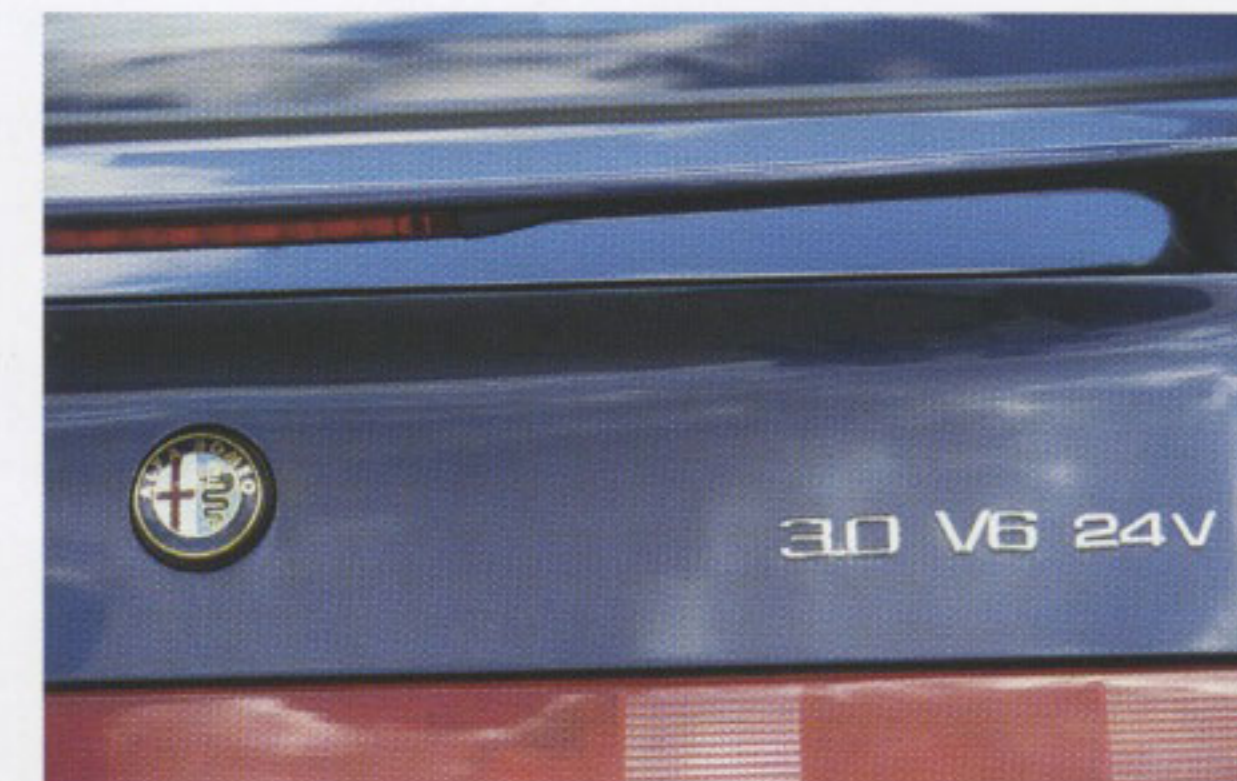
lende Bedienbereich der Konsole wird vom Markenschriftzug verschönert. Direkt unter den drei Instrumenten der obersten Reihe findet sich die bereits aus dem Alfa Romeo 156 bekannte Zentrale des Innenraum-Luftmanagements mit den drei gummierten Drehreglern. Insgesamt 14 Luftdüsen verströmend ein „prima Klima“, wozu ein erhöhter Luftdurchsatz und neuartige Schadstofffilter das Ihre beisteuern.

Doch nicht nur optisch, auch bedientechnisch und haptisch wurden einige Dinge im Inneren der GTV/Spider-Reihe verbessert. Die rechte Hand des Fahrers etwa trifft beim Sortieren der Gänge neuerdings auf hochwertiges Leder am Schalthebelknopf. Sollte der rechte Arm vom vielen Schalten einmal ermatten, findet er auf einer bequemen Ablage über dem verkleideten Mitteltunnel Ruhe. Der Fullsize-Airbag auf der Beifahrerseite ist, wie schon im Alfa 156, zur Montage eines Kindersitzes abschaltbar.

Große Veränderungen fanden auch im vorderen Abteil der italienischen Sportwagen statt. Im Spider werkelt jetzt als wirtschaftliche Basisversion der 1.8 Twin Spark 16V, der dank variabler Ansauggeometrie keineswegs mit Leistung geizt und kraftvolle 144 PS bereithält. Eine Höchstgeschwindigkeit von 204 km/h ist damit schnell erreicht.

In der Zweiliter-Variante von GTV und Spider ist als neuer Bewohner der 2.0 Twin Spark mit 4 Zylindern und 16 Ventilen eingezogen. Er bringt es auf 155 PS und vermag so 5 Pferde mehr zu mobilisieren als sein Vorgänger. Die Neukonstruktion zeichnet sich vor allem durch ihre zwei, in entgegengesetzter Richtung zur Kurbelwelle laufenden Ausgleichswellen aus. Die zusätzlichen Wellen sorgen für eine generelle Verbesserung des Massenausgleichs, so daß unkundige Beifahrer bisweilen einen Sechszylinder unter der Haube vermuten.

Dieser ist jedoch nach wie vor den beiden Topmodellen vorbehalten. Im Spider leistet der Dreiliter-V6 192 PS, das



Flaggschiff der GTV-Reihe erhält den 3.0 V6 24V, der mit satten 220 PS für Kraft im Überfluß sorgt. Dank des neuen (beim Spitzenmodell serienmäßigen) „Aero-Kit“ und eines Sechsganggetriebes holt der Dreiliter-Sportwagen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h überdies die Krone des schnellsten Konzernmodells zurück ins Alfa-Romeo-Lager. Und da gehört sie nach der Meinung vieler ja auch eigentlich hin. ■

Offene Einladungen:
Der 220 PS starke GTV V6 24V geht wie die Hölle, während die Schwellerblende den Weg in den siebten Spider-Himmel weist.

