

VOLANTE

VOLANTE

ITALIENISCHE AUTOMOBILE UND LEBENSART

FERRARI 255 GTO •
288 GTO • F40 • F50 •



SERIE
**SCHNÄPPCHEN-
FÜHRER
ITALIEN**

EINMALIGES RENDEZVOUS

FERRARI 250 GTO, 288 GTO, F40, F50

BLASMUSIK

ALFA ROMEO GTV V6 TB

ELIGE DRUCKSACHE

COUPÉ FIAT 20V TURBO

K.O. NACH 25 LENZEN

ALFA ROMEO BOXERMOTOREN

ALFA ROMEO
GTV V6 TB

No. 6

HEEL

04



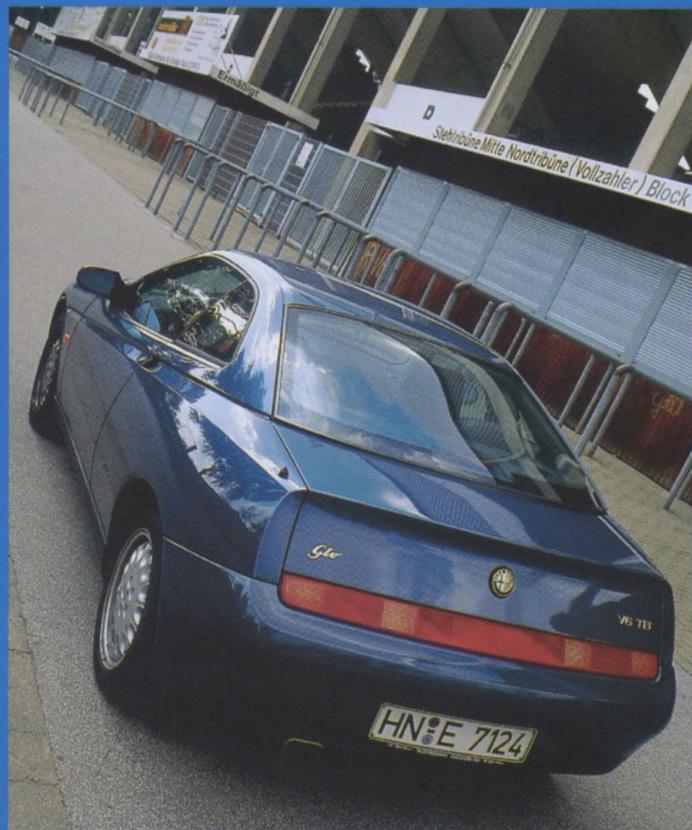
4 399167 709809

ALFA ROMEO GTV V6 TB

BLASMUSIK

TEXT: JÖRG WALZ · FOTOS: VOLANTE, F.-C. HEEL

Unter der großflächigen Kunststoffhaube steckt Musik. Sechs herrlich verpackte Zylinder machen durch ihre verchromten Ansaugrohre optisch auf sich aufmerksam und bereiten die Stimmung für einen wunderbaren Ohrenschaus im Viertakt. Die Qualitäten des Alfa Romeo V6 sind seit Jahren bekannt und hinlänglich gelobt worden, doch bei all seinem Variantenreichtum - zwei und vierventilig, zwei, zweieinhalb und drei Liter Hubraum, Sauger und Turbo - wurde die zweitürige Turboversion hierzulande immer vernachlässigt.



Die meisten Verkehrsteilnehmer sehen den GTV V6 TB von hinten, schließlich reizen die atemberaubenden Fahrleistungen in Verbindung mit dem angenehmen Handling zu zügiger Gangart.

Ursprünglich aus der Notwendigkeit italienischer Steuer-gesetzgebung geboren, gewann gerade diese Variante zahlreiche Freunde. Die Garrett-Abgasturbine bläst den seidenweich laufenden V6 nachhaltig auf und verhilft ihm zu einer tornado-gleichen Kraftentfaltung. 202 PS werden dem Kommandanten aus dem Maschinenraum zur Verfügung gestellt, wenn's arg pressiert sorgt der Overboost sogar dafür, daß dem GTV V6 TB beim Beschleunigen nicht die Puste ausgeht und liefert bei gleichzeitiger automatischer Abschaltung der Klimaanlage 205 Pferdestärken. Die begeisternde Charakteristik des Zweiliter-Turbo machte es den deutschen Alfa-Verantwortlichen leicht, sich dieses Modell

als Topmotorisierung herauszupicken, schließlich trauerten einige von ihnen immer noch dem in Deutschland stets ein Schattendasein fristenden, mit dem gleichen Motor versehenen 164 V6 Turbo nach. Für Alfa-Spezialisten ist das kleinvolumige Kraftwerk erste Wahl, da ist auch der leistungsstärkere Dreiliter-24V nicht ausgenommen. Turbo-untypisch nervt das 235 km/h schnelle Coupé seine Fahrer nicht mit der Unart ellenlanger Ansprechverzögerungen. Sanft verhilft die kleine Turbine dem 60-Grad-V6 zu zusätzlicher Leistung und weist fast nur durch das zischende Geräusch des sich öffnenden Wastegate-Ventils beim Gaswegnehmen in höheren Drehzahlbereichen auf die Abgasaufladung hin.





Eine italienische Insel auf Sylt...
Exklusive Mode und der Turbo-GTV
passen bestens zusammen - selbst
in wenig mediterranen Gegenden.

Den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h erledigt der in Alfa-Stammwerk Arese produzierte Sportler in knackigen 7,4 Sekunden. Damit muß er den Vergleich mit weitaus teureren Sportwagen keineswegs scheuen. Mit einem Preis von rund 55.000 Mark ist er zwar kein Sonderangebot, das soll er aber auch nicht sein. Schließlich ist der TB als Alfas-Flaggschiff das prestigeträchtige Aushängeschild der sportlich orientierten Traditionsmarke.

Über die Qualitäten des hervorragenden Spider- und GTV-Fahrwerks mit seiner

aufwendigen Multi-Link-Hinterachse haben wir hinreichend berichtet. Seine aufsehenerregende Form ist seit mittlerweile über einem Jahr bekannt - und dennoch zieht der GTV im Straßenverkehr die Blicke auf sich. Die Blicke aus dem heimlichen Innern nach draußen sind hingegen deutlich eingeschränkt. Das tief in die Windschutzscheibe gezogene Dach verwandelt das getönte Glas zum Sehschlitz. Ampeln verschwinden aus dem Gesichtsfeld, und auch die durch wuchtige B- und C-Säulen behinderte Sicht nach schräg hinten macht deutlich, daß die Fahrmaschine für zügige Landstraßen- und Autobahnritte und die Flucht nach vorn konzipiert wurde. Der Innenraum strahlt die Geborgenheit einer Höhle aus und sitzt wie ein Maßanzug - er ist wirklich nicht verschwenderisch bemessen, kneift aber auch nirgends. Breite Seitenschweller, der unterhalb der Pedalerie abgesenkte Boden und die Fußstütze für den Kupplungsfuß, die direkt hinter den gut konturierten Ledersitzen platzierten Notsitzmulden sowie die breite Mittelkonsole erwecken zusammen mit den kleinen Scheiben und wuchtigen Türen Assoziationen an Düsenjäger, die natürlich durch die sehr sportlichen Fahreigenschaften und enormen Fahrleistungen verstärkt werden.

Eine auf den Innenraum harmonisch abgestimmte HiFi-Anlage, die für ein Coupé angenehme Geräuschkulisse mit dem deutlich vernehmbaren, aber im Hintergrund bleibenden Motorenklang und die serienmäßige Klimaanlage in der sich schnell aufheizenden Kabine - die voluminöse Auspuffanlage kommt der Sonneneinstrahlung von der Fahrzeugunterseite zur Hilfe - bieten ein angenehmes Maß an Komfort und machen den GTV V6 TB zum behaglichen Marschflugkörper. Motorsportfreunden und Leistungsfreaks wäre weniger indes mehr. Mit den schweren Teppichen, zahlreichen elektrischen Helferlein und verschiedenen Komfortdetails bringt der GTV nicht übergewichtige, aber dennoch stattliche 1,4 Tonnen auf die Waage.

Da sich die für Sportfahrer überflüssigen Pfunde zwangsläufig auf das Spurtvermögen auswirken, wird bei einigen Coupé-Liebhabern immer wieder der Wunsch nach einer ausgeräumten, schlichten Leichtbauversion in Porsche Carrera RS-Manier laut. Neben dem Verzicht auf jegliche Luxusausstattungs-elemente könnte man sich dann beispielsweise schlichte Kohlefaser-Rennschalen an Stelle der lederbezogenen Sportsitze vorstellen. Die Seriensitze bieten zwar ausreichend Seitenhalt und Sitzkomfort, doch lassen sie eine Unterstützung im Schulterbereich vermissen, und ihre starren Kopfstützen sind deutlich zu weit hinten montiert. Von Herstellerseite ist damit in nächster Zeit allerdings nicht zu rechnen. Jedoch getreu dem Motto, daß Leistung nur durch noch mehr Leistung zu ersetzen ist, wird es in absehbarer Zeit einen dreilitrigen, 24ventiligen und nochmals kräftigeren GTV geben.

Das schnelle Coupé scheint jedenfalls die Phantasie zu beflügeln. Neben den Wünschen einiger weniger nach einem Leichtbau-GTV haben sich inzwischen verschiedene Tuner und Veredler des Wagens angenommen und bieten eine Reihe von Veränderungsmöglichkeiten an. Das fängt beim Austausch der schönen serienmäßigen Alu-Räder gegen weitaus radhausfüllendere Rundstücke an und hört bei Franz Engstlers Vierrohr-Auspuffanlage noch lange nicht auf. Gerade der Allgäuer Alfa-Spezialist und Rennfahrer



Die spontane und nachhaltige Beschleunigung des 235 km/h schnellen GTV stellt hohe Anforderungen an die Selbstdisziplin seines Fahrers. Allzu schnell heißt es: „Punktekonto gib' fein acht, ich hab' Dir etwas mitgebracht.“

Engstler widmet sich gern und intensiv dem italienischen Sportler. Ginge es nach seinen Wünschen, würde der GTV seine Qualitäten in absehbarer Zukunft im Rahmen eines auf Rundstrecken ausgetragenen Markenpokals unter Beweis stellen.

So wie sich der GTV V6 TB serienmäßig präsentiert, ist er bestens für die Anforderungen des Alltags gerüstet und wird seinem Kürzel GTV (Gran Turismo Veloce) absolut gerecht. Gegenüber seinem schwächeren Bruder mit der Vierzylinder-TwinSpark-Maschine kann man beim Turbo auch das im Italienischen für Geschwindigkeit stehende „Veloce“ wörtlich nehmen. Die praxisuntaugliche Gestaltung des Kofferschlitzes, wie das Gepäckabteil eigentlich heißen müßte, verlangt dem GTV-Fahrer allerdings echte Planungsqualitäten ab. Nicht daß der Kofferraum bei daheim gelassenem Reserverad zu klein wäre, aber die schmale Öffnung sperrt unförmige Gegenstände von vorn herein aus. So wandern die Getränkekisten zwangsläufig in den Fond oder den Beifahrerfußraum.

Doch, und das muß an dieser Stelle einmal deutlich gesagt werden, legt diese Fahrmaschine in Reinkultur gar keinen Wert auf Qualitäten als mobiler Einkaufskorb. Dafür gibt es besser gewappnete Artgenossen. Und, mal ganz

ehrlich, welcher Sportwagenfan möchte schon ein Pseudo-Coupé mit großer Heckklappe und vollständig umklappbarer Rücksitzbank - aber ein klein wenig alltagstauglicher würde man sich die Zulademöglichkeiten dieses schnellen GTV dennoch wünschen. So ist der GTV das richtige Fortbewegungsmittel für Menschen mit Benzin im Blut, dem „cuore sportivo“ am richtigen Fleck und Sinn für den Wohlklang mechanischer Geräusche. Wer sich aus diesen Gründen für Alfa Romeos ultimative Fahrmaschine entscheidet, ist mit ihr gewiß gut bei der Musik.

Eine Garrett-Abgasturbine stärkt das Herz des wohlklingenden V6. Sie wohnt tief unter der flachen, aggressiv gezeichneten Motorhaube im wunderschön hergerichteten Maschinenraum und verhilft dem GTV zu Recht zum Kürzel V wie „veloce“.

TECHNISCHE DATEN

Alfa Romeo GTV V6 TB

V6-Zyl.-Turbomotor
1996 cm³
202 PS (148 kW) bei 6000/min
0 auf 100 km/h in 7,4 sec.
235 km/h
Fünfganggetriebe
205/45 R 16
4,28 x 1,78 x 1,32 m (L x B x H)
1370 kg (Leergewicht)

54.950,- Mark



ALPINE NAVIGATIONSSYSTEM

PFADFINDER

Noch dreihundert Meter, dann nach links. Gleich nach links. Dann kommt die Autobahn.“ Verheißungsvoll verkündet eine sympathische Damenstimme den weiteren Streckenverlauf. Die bundesweit ortskundige, elektronische Beifahrerin sagt jeden Abzweig, jede Kreuzung mehrfach an. Pfeilmarkierte Ansichtsskizzen aller Abzweigungen und Kreuzungen garantieren auch an unübersichtlichen Straßenstellen die richtige Wegwahl und beenden das Chaos mit auf Knien und Lenkrad ausgebreiteten Stadtplänen - das ist weitaus weniger riskant und deutlich streßfreier. Gerade im dichten Gewühl großer Städte spielt das satellitengesteuerte Alpine-Navigationssystem seine Stärken aus und weist dem Wagenlenker den kürzesten Weg zum Ziel. Sollte der dennoch einmal einen Abzweig verpassen oder einen anderen Weg wählen, schlägt das System in kürzester Zeit eine Alternativroute vor.

Herzstücke des auf einem blendfreien, qualitativ hochwertigen Farb-LCD-Display sichtbaren Navigationssystems sind ein kompaßähnlich arbeitendes Piezo-Element, GPS-Antenne (satellitengesteuertes Navigationsinstrument) und ein im aufwendigen CD-ROM-Laufwerk integrierter Empfänger, der zugleich die auf der sil-

ber glänzenden, CD-ROM eingebrannte Straßenkarten liest und auswertet. Gemeinsam mit dem „Speed-impuls“ vom Tachometer und einem Handbremskontakt bestimmt das elektronische Helferlein jederzeit zuverlässig Aufenthaltsort und Fahrtrichtung.

Das System funktioniert auf fast allen Straßen Deutschlands (mittlerweile ist auch die Software für das benachbarte europäische Ausland erhältlich), lediglich in kleinen Dörfern wurde auf die Digitalisierung kleinster Straßen und Gassen verzichtet. Das vorhandene Kartenmaterial ist ausreichend, um hoffnungsloses Verirren auszuschließen. Zusätzlich eingegebene Tankstellen nehmen dem Lenker selbst in für ihn unbekanntem Gegenden die Angst, ohne notwendigen Kraftstoff liegenzubleiben. Hotels, Bahnhöfe und Einkaufszentren lassen sich ebenfalls leicht ansteuern. Diese vorerst noch spärlich eingespeisten Zusatzinformationen komplettieren das System und geben einen Ausblick in die nahe Zukunft, in der nicht nur eine Vielzahl nützlicher Adressen einprogrammiert sein wird, sondern die übers Radio empfangenen Stauwarnungen sofort in sinnvolle Umleitungsempfehlungen umgerechnet werden können. Der Fahrer braucht dann nur noch der Anzeige des Displays zu folgen.

Bislang zeigt die Software des Alpine-Navigationssystems Schwächen bei spontan gewählten Abkürzungen ortskundiger Fahrer. Bis zum letzten Augenblick, in dem die Abkürzung wieder auf die vom System vorgeschlagene Route stößt, bittet die sympathische Frauenstimme immer wieder umzukehren. Auch bei neu angelegten Kreuzungen heißt es, aufmerksam zu sein, denn das System kann natürlich nur so genau sein wie die eingelegte CD-ROM. Bislang abschreckendstes Argument gegen den Kauf des nützlichen Zubehörs ist sein momentan noch sehr hoher Preis. Mit fast 7000,- Mark schlägt die Anschaffung kräftig ins Kontor und lohnt sich nur für wenige Berufskraftfahrer, Kuriere oder Handelsreisende. Allerdings wird, laut Aussage des Alpine-Projektchefs Gerd Schneider, die Verbreitung der in Japan bereits zum täglichen Gebrauch zählenden Geräte rapide steigen und die Anschaffungskosten in den Bereich guter Autoradioanlagen herabsetzen.



Schon jetzt bietet eine Reihe von Automobilherstellern dieses innovative Extra gegen mehr oder minder hohen Aufpreis an. Gegenüber den meisten ab Werk angebotenen Systemen überzeugt das nachrüstbare Alpine-Navigationssystem durch seine einfache und kostenfreie Selbstkalibrierung (im Gegensatz zu BMW, wo das System nach jedem Reifenwechsel erst teuer wieder neu kalibriert werden muß) sowie die überzeugende Grafik, die den Weg über jede noch so verwirrende Kreuzung übersichtlich darstellt. Am Ende einer jeden Fahrt heißt es dann: „Sie sind am Ziel.“

