



VOLANTE

VOLANTE

ITALIENISCHE AUTOMOBILE UND LEBENSART



**ERSTAUSGABE
+ POSTER
CA. 500
KLEINANZEIGEN**

**SONNE, STRAND UND MEHR
FIAT BARCHETTA**

**RENDEZVOUS MIT EINEM STAR
ALFA ROMEO SPIDER**

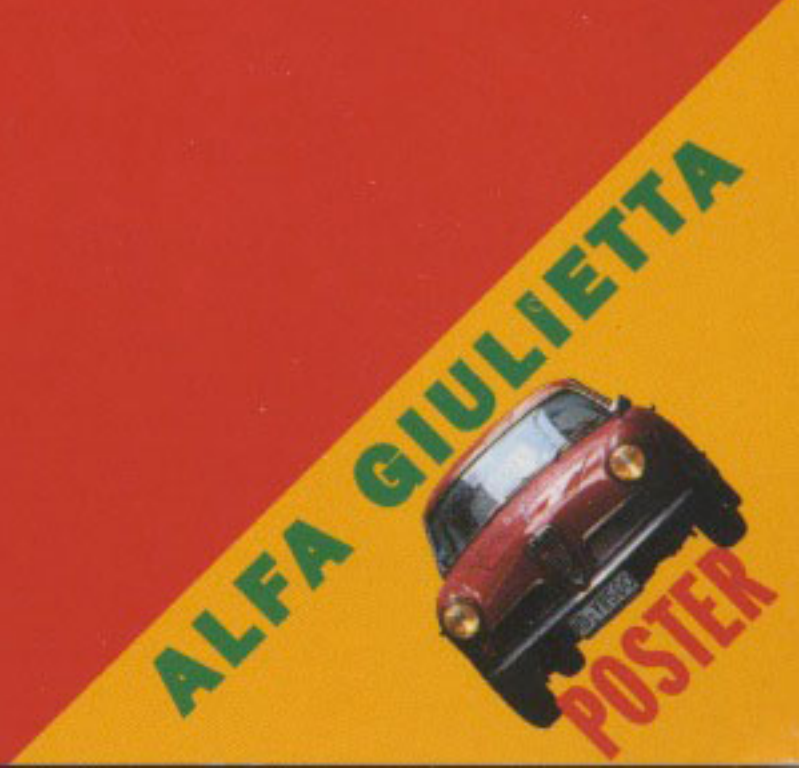
**EIN DREIZACK FÜR VIER
MASERATI QUATTROPORTE**

**GRAN TURISMO CLASSICO
LANCIA AURELIA**



No.1

HEEL



ALFA ROMEO GTV

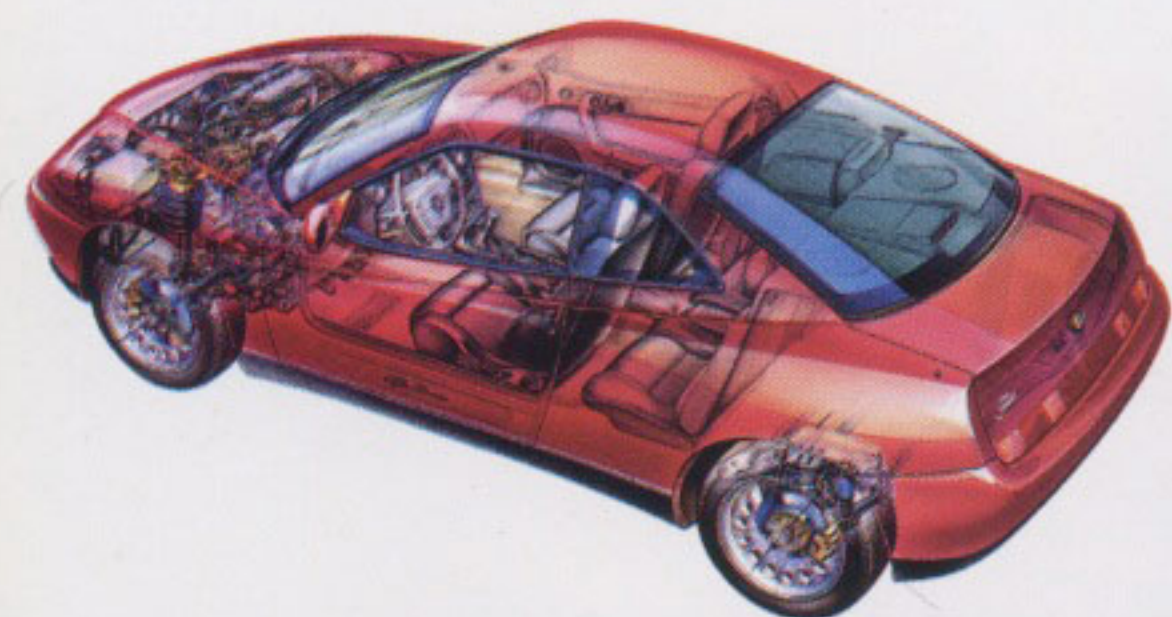
HERZLICH WILLKOMMEN ZU HAUSE



Es wäre ja nicht nötig gewesen, aber freuen tun wir uns doch.

Diese Überraschung - parallel zum Erscheinen des neuen Spider auch noch die coupélose Alfazeit zu beenden! Fast wie eineiige Zwillinge kommen sie daher und sind nur durch Dach und Ausbildung des Kofferraums voneinander zu unterscheiden. Noch einmal keilförmiger als der Spider gibt sich das Coupé. Gestatten, GTV, Alfa Romeo GTV... Bereits seine Vorgänger hießen so, wobei das GT für Gran Turismo und das V wie Veloce für Geschwindigkeit steht. Und nicht zu Unrecht. Durch den nach oben strebenden Heckabschluß und das kuppelartige Dach über den wahlweise zwei oder zwei plus zwei Sitzen ist der GTV bereits im Stand nochmals dynamischer als sein offener Bruder. Mit dem neuen zweilitrigen Alfa-Triebwerk ist er dann mit

angegebenen 215 km/h auch um fünf Kilometer pro Stunde schneller. Die Spitze der Motorisierung stellt aber der ebenfalls zweilitrige Sechszylinder dar. Turbogeladen mobilisiert dieser Traum-V6 202 Pferdestärken, die das Coupé auf eine Höchstgeschwindigkeit von 235 km/h katapultieren. Sein bulliges Drehmoment läßt sich durch das Betätigen des kurzzeitig einsetzbaren Overboost nochmals steigern. Eindrucksvoll ist das Gefühl, mit dem die Geschwindigkeit am



TECHNISCHE DATEN

ALFA ROMEO GTV

Alfa Romeo GTV 2.0 TS 16V

4 Zyl.-16V Twin-Spark-Motor
1970 cm³
110 kW (150 PS)
210 km/h
0-100 km/h in 8,4 sec.
Frontantrieb

ab 43 800,- DM

Alfa Romeo GTV V6 TB

V6 Zyl.-Turbomotor
1996 cm³
148 kW (202 PS)
235 km/h
0 - 100 km/h in 7,4 sec.
Frontantrieb

ab 52 800,- DM



eigenen Körper erlebt wird. Ruhig, ohne Hektik, kommt in keinem Moment ein unsicheres Gefühl auf. Aus der jagdfliiegerartigen Cockpitkanzel mit dem betont sportlich schlichten Armaturenräger und dem sicher anmutenden Vierspeichen-Airbag-Lederlenkrad durchleiten wir Raum und Zeit. Kein Wunder, daß die DTM-Werkschaffler von Alfa Romeo neben ihren Arbeitsplätzen namens 155 V6 TI den GTV als Dienstwagen bevorzugen.



Nachhilfe für Volante-Chefredakteur Jörg von Alfa-Testingenieur Giuseppe. Giuseppe Lieblingsstraße liegt in der Eifel und hört auf den magischen Namen Nordschleife. Das bekommt der GTV-Eigner zu spüren, denn die Erfahrung von hunderten Nürburgringrunden flossen maßgeblich in die Abstimmung des Coupés ein.

im Rückspiegel

Spider und GTV anno 1995 stellen in der Tradition von Alfa Romeo ein Novum dar. Noch nie zuvor war es der Fall, daß die Form eines Spiders gleichzeitig als Basis für ein fast identisches Coupé diente. Umgekehrt schon. So wurde beispielsweise Mitte der Sechziger aus der Giulia Sprint GT der GTC, das Gran Turismo Cabriolet (1965/66). Er stammte ebenso aus den Hallen der in Mailand ansässigen Carrozzeria Touring - dem langjährigen Hofschneider von Alfa Romeo -, die mit dem vierzylinderigen 2000 (1958-61) und dem sechszylinderigen 2600 Spider (1962-65) die wahren Vorgänger der heutigen Spider-Generation einkleideten. In ihrer edlen Anmutung nahe den damaligen Maserati und Ferrari ist der elegante 2600 der letzte offene Alfa Romeo mit sechs Zylindern unter der schönen Karosserie. Außerdem ist es der einzige Spider in der Alfa-Historie, der - wenn auch mit kleinen optischen Veränderungen und nacheinander anstatt

parallel - sowohl mit vier als auch mit sechs Zylindern entstand. Als Geschmacksmuster für die Keilform der beiden Neuen dienten die beiden Prototypen Pininfarina Vivace und Alfa Romeo Proteo. Fast unzählbar ist die Anzahl der verschiedenen Spider in der Geschichte Alfa Roméos. Fast ebenso groß ist die Menge der unterschiedlichen Coupés. Auf die Bezeichnung GTV - Gran Turismo Veloce - hörten hingegen nur zwei Modellreihen; und da

auch nur die großvolumigsten und stärksten Vertreter ihrer Gattung. Von 1966 bis 77 war es die Giulia als Sprint GT Veloce - Spitzname „Bertone“ - mit 1600, 1750 und 2000 cm³ Hubraum, die zwischen 1975 bis 87 von der ungleich moderner gestylten Alfetta GTV abgelöst wurde. Beide Versionen stammten übrigens aus der Feder von Giorgio Giugiaro, der unter anderem auch für das Erscheinungsbild von Iso Grifo, Alfasud und Fiat Uno verantwortlich zeichnete.

