



A la Milanese

Test Alfa 90 2.5 Quadrifoglio Oro – Neues Modell mit 156 PS starkem Sechszylinder-motor.

11/1984

Bei Alfa Romeo ist Optimismus angesagt. Der Grund: Die schon erschienenen und noch kommenden Neuentwicklungen des italienischen Staatskonzerns bieten nach der Überzeugung des Alfa-Managements alle Voraussetzungen, dem Namen Alfa romeo wieder den alten Glanz zu verleihen. Den Beginn dieser neuen Alfa-Ära stellte der Sun-Nachfolger 33 dar, der Alfa 90 soll die modernen Zeiten konsequent fortsetzen.

Auf den ersten Blick wirkt die jüngste Alfa-Kreation denn auch wie ein neues Auto – mit klassischer Linie und ohne formale Extravaganz, was jedoch in diesem Fall kein Nachteil ist. Auf den zweiten Blick ist dieser Alfa indes nicht so neu, wie es der Name vermuten läßt. Im Grunde genommen setzen die Alfa-Ingenieure auf die bereits 1972 erschienene Alfetta-Basis eine teilweise neugeformte Karosserie – die Technik wurde überarbeitet.

Für den Entwurf bemühte man Altmeister Nuccio Bertone, zu den Zielen zählte die Realisierung eines guten c_w -Wertes. Diese Vorgabe des Lastenheftes verwirklichte Bertone ziemlich konsequent. Er verstärkte die Keilform mit flachem Bug und hohem Heck, verwendete flacher gestellte Scheiben und verzichtete – wie bei einem modernen Auto üblich – auf die Regenrinnen. Das Ergebnis: $c_w = 0,35$, gemessen im Pininfarina-Windkanal. Dazu gesellt sich noch ein vom Winddruck gesteuerter Frontspoiler, der ab rund 80/km/h einige Zentimeter ausfährt.

Dieser Aerodynamik-Gag zeigt denn auch gleich seine Wirkung: Bei Geschwindigkeiten über 170km/h verursacht er einen hochfrequenten Pfeifton, der die ohnehin nicht sonderlich schwachen Windgeräusche noch deutlich übertönt. Unangenehmer ist indessen der Einfluß auf das Fahrverhalten. Durch den starken Abtrieb an der Vorderachse wird die Alfa 90-Hinterhand entlastet – ein unruhiges Heck in schnellen Autobahnkurven ist das Ergebnis.

Bei moderatem Tempo dominiert ein weitgehend neutrales Eigenlenkverhalten, das unter Last in ein kräftiges Übersteuern übergeht. In engen Biegungen ist es jedoch mit der Traktion der Hinterräder nicht zum besten bestellt. Daran ändert auch das Transaxle-Prinzip (Getriebe an der Hinterachse) nichts, denn von einer ausgewogenen Gewichtsverteilung – ein theoretischer Vorteil dieser aufwendigen Bauweise – kann beim Sechszylinder-Alfa keine Rede sein. Nur 45% entfallen auf die Hinterräder. Kurz zur Federung: Der Alfa zählt zu den straff abgestimmten Sportlimousinen, bietet einen insgesamt befriedigenden Federungsformfort mit einer leichten Stuckerneigung auf welligen Fahrbahnen.

Deutliche Fortschritte gegenüber der Alfetta sind hingegen bei der Schaltung zu registrieren. Zwar operiert sie auch im Alfa 90 noch immer mit langen Wegen, die Ebenen sind aber klar definiert, und der erforderliche Kraftaufwand hält sich in Grenzen. Bei kaltem Getriebe erfordert das Einlegen des zweiten Gangs wegen der offensichtlich schwachen Synchronisation allerdings etwas Geduld.

Ffeilich ist es nicht notwendig, den gut placierten Mittelschalthebel besonders häufig zu betätigen. Der 2,5 Liter große Sechszylinder bietet nämlich schon im unteren Drehzahlbereich ordentliches

Durchzugsvermögen und gestattet so eine zwar schaltfaule, aber dennoch zügige Art der Fortbewegung. Nicht gefallen kann dagegen die Abstufung des Fünfganggetriebes, dessen fünfte Fahrstufe etwas zu lang geraten ist.

Trotz dieser am Benzinsparen orientierten Getriebeauslegung zählt der neue Alfa 90 2.5 nicht zu den sonderlich sparsamen Zeitgenossen. Bei zügiger Fahrweise können durchaus 15 Liter pro 100 Kilometer denn Tank verlassen, Werte unter elf Liter lassen sich selbst bei betont zurückhaltendem Umgang mit dem Gaspedal nicht verwirklichen, der Testverbrauch pendelte sich bei 12,8 Liter ein. Daß sich dabei die Tankanzeige recht zügig der Nullmarke nähert, ist auch Ergebnis des Kraftstoffbehälters, der mit seinem Fassungsvermögen von bescheiden 49 Litern viel zu klein geriert.

Dafür sorgt der im 2.5 installierte V-Motor mit 156 PS (115kW), dessen sechs Zylinder in einem Winkel von 60 Grad zu einander stehen, für Fahrleistungen, die dem sportlichen Ruf der Marke wieder voll gerecht werden. Den Sprint von null bis 100 km/h absolvierte der exakt 1246 Kilogramm schwere Testwagen in 9,2 Sekunden als Höchstgeschwindigkeit wurden 202 km/h gemessen.

Zum Leidwesen der Alfa V6-Enthusiasten kann sich jedoch der bereits aus dem GTV bekannte Einspritz-Motor in der kompakten und überaus handlichen Limousine längst nicht so brillant in Szene setzen wie man es bislang von ihm gewohnt war. Er wirkt hier weit weniger drehfreudig, und auch die Reaktion auf Gaspedalbewegungen erfolgt nicht so spontan. Dafür belästigt der kurzhubige V-Motor die Insassen in keinem Drehzahlbereich mit unangenehmen Vibrationen und wird als Folge der langen Übersetzung auch akustisch nicht aufdringlich.

Einen zwiespältigen Eindruck hinterläßt der Innenraum. Das Interieur mit den dezent aufeinander abgestimmten Grautönen und hochwertigen Bezugstoffen ist geschmackvoll ausgestattet, auch die neugestalteten Sitze selbst können gefallen. Sie sind gut konturiert und bieten in schnell gefahrenen Kurven den notwendigen Seitenhalt. Bequem sind sie ebenfalls. Allerdings sitzt man trotz der serienmäßigen, elektrischen Höhenverstellung immer etwas zu hoch. Ein weiterer Minuspunkt ist die Placierung der Schalter für die Lehnen- und Höhenverstellung. Völlig praxisfremd sind die Drucktasten vor dem Schalthebel versteckt, und sie lassen sich nur nach einer kräftigen Verbeugung des Oberkörpers bedienen.

Ungewöhnlich sind auch die ausschließlich in der 2,5 Liter-Version installierten Instrumente. Anstelle der klassischen Alfa-Rundinstrumentenuten die Alfa-Stylisten ihrer Kunden jetzt Leuchtdioden und Digital-Ziffern zu. Dabei wird die momentane Geschwindigkeit gleich doppelt angezeigt – Digital und per Leuchtdiode auf einem diagonal verlaufenden Display. Für zusätzliche Verwirrung sorgen dabei noch die differierenden Werte. Signalisiert nämlich die Digital-Ziffer beispielweise 100km/h, pendelt die Leuchtdiode schon bei 110km/h. Zu allem Überfluß läßt sich dieses Flimmer-Theater bei hellem Sonnenlicht nur schlecht ablesen, bei Dunkelheit ärgert man sich über die zu hellen Anzeigen und fragt sich letztlich: Was soll das?

Zum Thema Rauangebot gibt es hingegen Efreulicherer zu sagen. Da der Radstand von der Alfetta übernommen wurde, fühlen sich vier Personen vorne und hinten recht gut untergebracht. Stattliches Format hat das Kofferraum-Volumen, schließlich faßt das glattflächige und dank niedrigerer Ladekante auch leicht zu beladene Abteil stolze 500 Liter. Betont umfangreich ist auch die Serienausstattung des 33 965 Mark teuren Alfa 90 2.5.

Dafür bekommt man einen Alfa Romeo, der aufgrund seiner ausgewogenen Motoreigenschaften und seiner sportlichen Fahrwerksauslegung wesentlich reizvoller ist, als die Alfetta jemals war, und der wieder an alte Alfa-Traditionen anknüpft.

Vorzüge:

- Kompakte, übersichtliche Karosserie
- Gute Fahrleistungen
- Gute Handlichkeit
- Reichhaltige Ausstattung

Nachteile:

- Unpraktische Bedienung
- Verwirrende Instrumente
- Zu kleiner tank
- Schlechte Traktion
- Mäßige Verarbeitungsqualität

Mängel am Testwagen:

- Kupplungs-Ausrücklager rasselt im Leerlauf

Ausstattung und Preise – Alfa 90 2.5 Quadrifoglio Oro

Grundpreis: 33965,- DM

Serienausstattung:

- Außenspiegel links von innen einstellbar
- Automatik-Sicherheitsgurte vorn und hinten
- Drehzahlmesser
- Fahrersitz elektrisch höheneinstellbar
- Fensterheber vorn elektrisch betätigt
- Lenkrad axial und vertikal verstellbar
- Lesenleuchten vorn und hinten
- Scheinwerfer-Höhenverstellung manuell
- Trip-computer
- Vordersitzlehnen elektrisch verstellbar
- Wärmedämmendes Glas
- Zeituhr
- Zentralverriegelung

Zusatzausstattung:

- Klimaanlage 3400,- DM
- Fensterheber hinten elektrisch betätigt, Nebelscheinwerfer, Leichtmetallräder und Metallic-Lackierung 2.160,- DM