



A là Milanese

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

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 Sud-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 setzten 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 170 km/h verursacht er einen hochfrequenten Pfeifton, der die ohnehin nicht sonderlich schwachen Windgeräusche

noch deutlich übertönt. Unangenehm 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 Prozent entfallen auf die Hinterräder. Kurz zur Federung: Der Alfa 90 zählt zu den straff abgestimmten Sportlimousinen, bietet einen insgesamt befriedigenden Federungskomfort 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 offensicht-

lich schwachen Synchronisation allerdings etwas Geduld.

Freilich ist es nicht notwendig, den gut placierten Mittelschalt-Hebel 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

Vorzüge

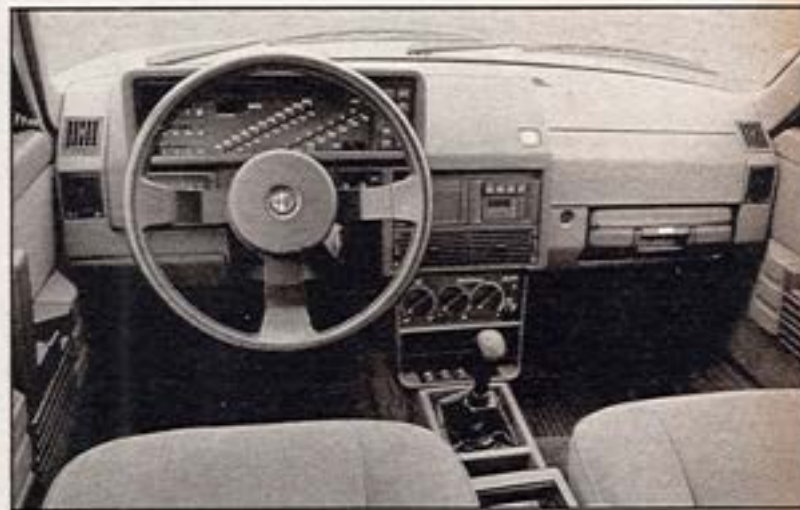
- Kompakte, übersichtliche Karosserie
- Gute Fahrleistungen
- Gute Handlichkeit
- Reichhaltige Ausstattung

Nachteile

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

Mängel am Testwagen

- Kupplungs-Ansrußlager rasselt im Leerlauf



Wohnliches Interieur mit bequemen Sitzen, Extra-Koffer im Handschuhfach und unpraktischen Digital-Instrumenten

Test Alfa 90 2.5

Fahrweise können durchaus 15 Liter pro 100 Kilometer den 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 einem Fassungsvermögen von bescheidenen 49 Litern viel zu klein geriet.

Dafür sorgt der im 2.5 installierte V-Motor mit 156 PS (115 kW), dessen sechs Zylinder in einem Winkel von 60 Grad zueinander 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 be-

kannte 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 Gaspedalbe-

wegungen 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.



Technische Daten und Meßwerte

Alfa 90 2.5 Quadrifoglio Oro

MOTOR

Wassergekühlter Sechszylinder-V-Motor vorn längs, vierfach gelagerte Kurbelwelle, eine obenliegende Nockenwelle pro Zylinderreihe (Zahnriemenantrieb), Ventile über Tassenstößel betätigt, thermostatisch gesteuerter elektrischer Kühlerventilator, elektronische Kraftstoffeinspritzung (Bosch L-Jetronic).

Leistung 115 kW (156 PS) bei 5600/min, spezifische Leistung 46,1 kW/L (62,6 PS/L), Hubraum 2492 cm³, Bohrung x Hub 88,0 x 68,3 mm, Verdichtungsverhältnis 9,0:1, maximales Drehmoment 210 Nm bei 4000/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl 12,7 m/s, Ölinhalt Motor 5,8 L, Kühlsystem-Inhalt 10,0 L, Batterie 12 V 66 Ah, Drehstromlichtmaschine 840 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG
Hinterradantrieb, vollsynchronisiertes Fünfganggetriebe, hydraulisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung.

Übersetzungen: I. 3,500, II. 1,956, III. 1,258, IV. 0,946, V. 0,780, R. 3,000, Achsantrieb 3,545:1, Geschwindigkeit bei 1000/min im V. Gang 40,7 km/h.

KAROSSERIE UND FAHRWERK

Fünfsitzige Limousine mit vier Türen, selbsttragende Karosserie, Luftwiderstandsindex (c_x x A) 0,68.

Vorn Einzelradaufhängung mit Dreiecksquerlenkern, Torsionsstäben, hydraulische Teleskopstoßdämpfer, Stabilisator, hinten DeDion-Achse mit Zugstreben, Wattgestänge, Schraubenfedern, hydraulische Teleskopstoßdämpfer, Stabilisator, Zahnstangenlenkung, Lenkübersetzung 21,2:1, hydraulische Zweikreisbremse, Bremskraftverstärker, Bremskraftregler, vorn und hinten Scheibenbremsen (vorn innenbelüftet), Feststellbremse auf die Hinterräder wirkend.

Felgenreife 6 J x 15, Reifengröße 195/60 VR 15.

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

Radstand 2510 mm, Spur vorn/hinten 1366/1358 mm, Außenmaße 4391 x 1638 x 1420 mm, Innenbreite vorn/hinten 1350/1345 mm, Innenhöhe vorn/hinten 910/845 mm, Sitztiefe vorn/hinten 485/495 mm, Normknieaum 200 mm, Wendekreis rechts/links 11,3/11,4 m, 2% Lenkradumdrehungen,

Lenkraddurchmesser 360 mm, Kofferraumvolumen nach VDA-Norm 500 L, Tankinhalt 49 L.

Leergewicht 1246 kg, Gewichtsverteilung vorn/hinten 54,9/45,1%, zulässiges Gesamtgewicht 1595 kg, Zuladung 349 kg, Personenindexzahl 4,1, zulässige Anhängelast gebremst 1200 kg, ungebremst 450 kg, Dachlast 80 kg.

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit (Drehzahl 4950/min, V.Gang) 202 km/h

Beschleunigung

0- 60 km/h	4,4 s
0- 80 km/h	6,4 s
0-100 km/h	9,2 s
0-120 km/h	13,6 s
0-140 km/h	18,6 s
0-160 km/h	25,9 s
0-180 km/h	41,9 s
400 m mit steh. Start	16,6 s
1 km mit steh. Start	30,7 s

Elastizität
40-100 km/h (IV. Gang) 17,8 s
60-120 km/h (V. Gang) 24,8 s

Tachometerabweichung

Anzeige	effektiv
50 km/h	50 km/h
100 km/h	100 km/h
130 km/h	130 km/h
140 km/h	139 km/h

160 km/h	159 km/h
180 km/h	178 km/h
Kilometerzählerabweichung	0,2%

INNENGERÄUSCH

Bei 50 km/h	64 dB(A)
Bei 100 km/h	71 dB(A)
Bei 130 km/h	74 dB(A)
Bei 140 km/h	76 dB(A)
Bei 180 km/h	80 dB(A)

KRAFTSTOFFVERBRAUCH
DIN-Verbrauch in l/100 km
Bei 90 km/h im V. Gang 6,8
Bei 120 km/h im V. Gang 8,9
Stadtverkehr 12,9

Verbrauchswerte im Test (Liter/100 km)
Minimalverbrauch 11,0
Maximalverbrauch 15,4
Landstraße ca. 80 km/h Ø 12,2
Autobahn ca. 135 km/h Ø 13,8
Testverbrauch 12,8
Kraftstoffart Super

LENK- UND PEDALKRÄFTE

Lenkung im Stand	42 N
Lenkung bei Fahrt	36 N
Kupplungspedal	140 N
Gaspedal	10 N
Bremspedal bei 80% Verzögerung	180 N

WARTUNG

Inspektion	alle 20 000 km
Ölwechsel	alle 10 000 km

Einen zwiespältigen Eindruck hinterläßt der Innenraum. Das Interieur mit den dezent aufeinander abgestimmten Grautönen und hochwertigen Bezugsstoffen ist geschmackvoll ausgestattet, auch die neugestalteten Sitze selbst können ge-

wirrung sorgen dabei noch die differierenden Werte. Signalisiert nämlich die Digital-Ziffer beispielsweise 100 km/h, pendelt die Leuchtdiode schon bei 110 km/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's?

Zum Thema Raumangebot gibt es hingegen Erfreulicheres 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

Ausstattung und Preise

Alfa 90 2.5 Quadrifoglio Oro

Grundpreis: 33 965,- DM
Serienausstattung:

- Außenspiegel links von innen einstellbar
- Automatik-Sicherheitsgurte vorn und hinten
- Drehzahlmesser
- Fahrersitz elektrisch höhenstellbar
- Fensterheber vorn elektrisch betätigt
- Lenkrad axial und vertikal verstellbar
- Leseleuchten vorn und hinten

- Scheinwerfer-Höhenverstellung manuell
- Trip-Computer
- Vordersitzlehnen elektrisch verstellbar
- Wärmedämmendes Glas
- Z-Itahr
- Zentralverriegelung

Zusatzausstattung: DM

- Klimaanlage 3 400,-
- Fensterheber hinten elektrisch betätigt, Nebelscheinwerfer, Leichtmetallräder und Metallic-Lackierung 2 160,-



Der kultivierte V 6-Motor leistet 156 PS; ein ausfahrender Frontspoiler soll die Aerodynamik des kompakten Alfa 90 verbessern

fallen. 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-Rundinstrumente muten die Alfa-Stylisten ihren 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 Ver-



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 es die Alfetta jemals war, und der wieder an alte Alfa-Traditionen anknüpft. *psch*