*Gut zu wissen*

**PORSCHE 944**
**Eckdaten:** Vierzylinder, OHC, 2479 cm³, 160 PS, 1260 kg, 218 km/h, 1981 bis 1991
**Preis:** 14900 Euro (guter Zustand)
**Charakter:** Funktionelles Transaxle-Sportgerät von hoher Effizienz und Solidität. Exzellente Straßenlage, bulliger, drehfreudiger Motor

# Hart am

**TEXT** Alf Cremers // **FOTOS** Hans-Dieter Seufert

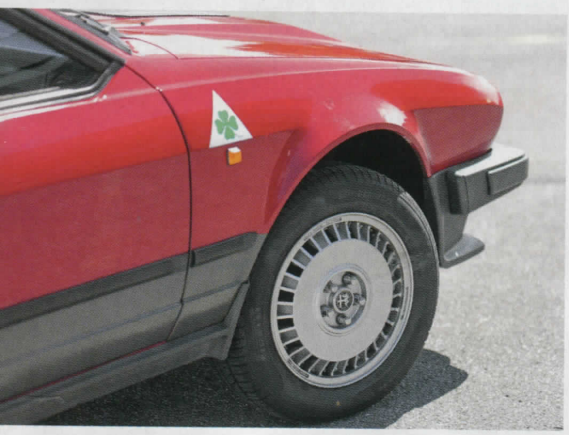
**ALPINE V6 TURBO**
**Eckdaten:** V6-Motor, 2 x OHC, 2458 cm³, 185 PS, 1205 kg, 242 km/h, 1985 bis 1991
**Preis:** 28 100 Euro (guter Zustand)
**Charakter:** Extrem fahraktiver Heckmotor-Sportwagen mit attraktiver Karosserie und bulligem Turbo-V6 von ungestümem Wesen

**ALFA ROMEO GTV 6 2.5**
**Eckdaten:** V6-Motor, 2 x OHC, 2492 cm³, 158 PS, 1210 kg, 212 km/h, 1980 bis 1986
**Preis:** 21 600 Euro (guter Zustand)
**Charakter:** Der Transaxle für den Feingeist, mehr luxuriöser Gran Turismo als Sportwagen, gesegnet mit einem brillanten V6

# Limit!

Leistungsstarke, mit Herzblut konstruierte Motoren, brillante Fahrwerke und schöne Karosserien machen 944, Alpine und GTV 6 zu mutigen Grenzgängern kreativen Andersseins.

Das attraktive Alfa-Interieur verbindet Luxus mit Funktionalität. Sportsitze in Nappaleder



Die wertvollen Campagnolo-Aluräder 6 x 15 sind ein Blickfang wie das Quadrifoglio Verde

Der Alfa ist in diesem Trio der geräumigste 2+2 mit sehr großer Gepäckablage

Ideale Gewichtsverteilung dank Transaxle. Der GTV 6 bleibt im Kurvengrenzbereich neutral

Man könnte auch einen BMW 628 CSi oder einen Mercedes 280 CE fahren, wenn einem der Sinn danach steht, ausgetretene Limousinen-Pfade zu verlassen. Selbst ein Ford Capri 2.8 Injection wäre als Alternative zu unserem Sportwagen-Trio vorstellbar, und er könnte sogar leistungsmäßig gut mithalten. Ein Coupé bietet die willkommene Gelegenheit, an Eleganz und Exklusivität zu gewinnen, ohne große Abstriche an der Reise- oder Alltagstauglichkeit machen zu müssen. Allerdings fehlt es den genannten Alternativen an individuellem Flair: BMW 628 CSi und Mercedes 280 CE verheißen keine wirkliche Emanzipation von der bürgerlichen Limousinen-Aura der Marken, zu viele Gleichteile erinnern daran; Lenkräder, Schalthebel, Instrumente, und ihre Sechszylinder-Triebwerke gibt es selbst im Kompakt- oder gar Geländewagen. Nur der Capri verbirgt sehr geschickt, dass er unter dem Blech eigentlich ein gestählter Escort mit V6-Motor ist; das mildert seine Strahlkraft bei Auto-Connaisseuren deutlich.

Alfa Romeo GTV 6 2.5 in Rosso Alfa, Alpine V6 Turbo in Noir Magique und Porsche 944 in Indischrot schärfen den Coupé-Begriff markant zum Sportwagen. Es sind allesamt mehr oder weniger knapp geschnittene 2+2 aus drei ruhmreichen Auto-Nationen, sie entkommen auch dank ihres individuellen Marken-Prestiges und ihrer Seltenheit dem Klassiker-Mainstream. Sie sprechen Auto-Connaisseure an, die das Besondere, das technisch Extravagante lieben. Den Heckmotor-V6 in der Alpine, den Transaxle-Antrieb im Alfa Romeo und im Porsche. Es gibt im Unterschied zu BMW, Mercedes und Ford kein allzu offensichtliches Limousinen-Pendant.

Selbst der von Giorgio Giugiaro gegenüber seinem urharmonischen Bertone, dem Vorgänger, betont avantgardistisch gestylte Alfa GTV 6 zeigt sich bei aller konstruktiven Alfetta-Nähe in Stil und Interieur absolut eigenständig. Das gilt auch für die Motorisierung. Den klangvollen Arese-V6 aus dem Topmodell Alfa 6 gab es nie in der Alfetta Berlina, sondern erst viel später in ihren Nachfolgern Alfa 75 und 90. Der konventionelle Sei, bei dem das Triebwerk 1979 noch mit sechs Dell'Orto-Vergasern debütierte, verzichtete trotz baugleicher De-Dion-Hinterachse samt stabilisierendem Watt-Gestänge auf den Transaxle-Antrieb.

## Alles anders bei der Alpine

Die Alpine V6 Turbo wirkt wegen ihres Heckmotorkonzepts und dank ihres typischen Sportwagen-Looks, den Designer Robert Opron in eine Kunststoff-Form goss, noch eigenständiger als der GTV 6. Verwechslungsgefahr besteht allenfalls mit ihrer technisch eng verwandten Vorgängerin Alpine A310 V6, die noch den Nachnamen Renault trug. Der aus Leichtmetall gefertigte, aufgeladene Europa-V6 liegt wie im ähnlich kon-

**Der Alfa Romeo GTV 6 ist das sinnlichste Auto im Trio. Klang, Tempo, Interieur und Design begeistern**

**DATEN UND FAKTEN**

### *Alfa Romeo GTV 6 2.5, Tipo 116CA, Baujahr 1984*

**MOTOR** Typ ARO 1646, wassergekühlter V6-Motor, Zylinderwinkel 60 Grad, vorn längs, Bohrung x Hub 88 x 68,3 mm, Hubraum 2492 cm³, Leistung 158 PS bei 5600/min, max. Drehm. 217 Nm bei 4000/min, Verdichtung 9:1, zwei Ventile (v-förmig angeordnet) pro Brennraum, betätigt über je eine zahnriemengetriebene obenliegende Nockenwelle pro Zylinderbank, Kipphebel, quer angeordnete Stößelstangen und Tassenstößel. Zylinderköpfe und Motorblock aus Leichtmetall, nasse Zylinderlaufbuchsen, vier Kurbelwellenlager, elektron. Saugrohreinspritzung Bosch L-Jetronic, Elektronikzünd., Ölinhalt Motor 7,5 Liter

**KRAFTÜBERTRAGUNG** Kupplung und Fünfganggetriebe an der Hinterachse, Verbindung zum Motor über starre Welle (Transaxle), Hinterradantrieb

**KAROSSERIE UND FAHRWERK** Selbsttragende Stahlblechkarosserie, $c_W$-Wert 0,39, vorn doppelte Dreiecks-Querlenker, Drehstabfedern längs, hinten De-Dion-Achse, Schraubenfedern, Reaktions-Dreieck (Watt-Gestänge), Teleskopstoßdämpfer, Servo-Zahnstangenlenkung, vier Scheibenbremsen, Aluräder 6 J x 15, Reifen 195/60 VR 15

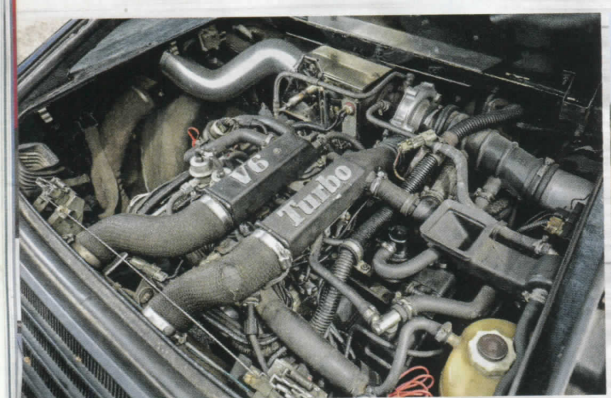
**MASSE UND GEWICHTE** Radstand 2400 mm, Länge x Breite x Höhe 4260 x 1664 x 1330 mm, Gewicht 1210 kg, Tank 75 l

**FAHRLEISTUNGEN UND VERBRAUCH** Vmax 212 km/h, Beschl. 0 bis 100 km/h in 8,2 s, Verbrauch 12,8 l auf 100 km

**BAUZEIT UND STÜCKZAHL** 1974 bis 1986, Alfetta GT, 1.8, 1.6, GTV und Alfa Romeo GTV und GTV 6: 134 643 Expl.

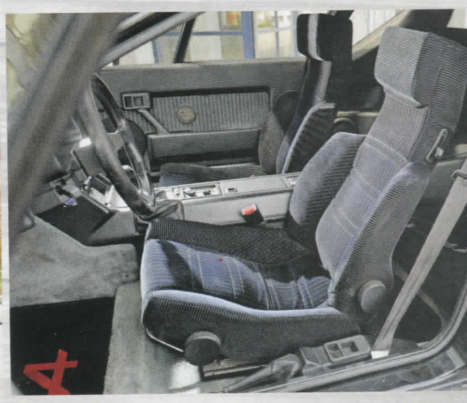
Giorgio Giugiaro entwarf den GT auf der verkürzten Basis der Alfetta Berlina. Der klangvolle Arese-V6 stammt ursprünglich aus dem Alfa 6 von 1979

Die Alpine ist ein attraktiver GT mit großem Überhang




Der 90-Grad-Europa-V6 wird von dichtem Turbogeschlängel heftig überwuchert

Der Sechszylinder liegt à la 911 jenseits der Hinterachse, das sorgt für mildes Übersteuern



Tiefe Sitzposition in Pilotsesseln vor steilem Lenkrad, der Schalthebel als präziser Joystick

Welch herrliches 80er-Jahre-Nadelstreifen-Ambiente!

Die Alpine gibt den emotionalen Sportwagen. Extrem, rassig, direkt und schnell. Eine kapriziöse Diva!

zipierten DeLorean DMC-12 oder im Porsche 911 längs hinter der Hinterachse, das Fünfganggetriebe davor. Das Fahrwerk der 185 PS starken Alpine V6 Turbo könnte von einem Lotus stammen, es ist klassische Rennwagentechnik: Je zwei doppelte Dreiecks-Querlenker an Vorder- und Hinterachse, dazwischen Schraubenfedern und Gasdruckstoßdämpfer, armiert von Stabilisatoren, mehr kann man für hohe Kurvengeschwindigkeiten und einen weit hinausgezögerten Grenzbereich mit sanft einsetzendem Übersteuern nicht tun.

Bei der Alpine V6 Turbo ist es noch zu wenig, wie sich später herausstellen wird. Sie sollte vorn vollgetankt sein, und es schadet nichts, wenn statt Reisetaschen Eisenplatten im übersichtlichen Bugkofferraum liegen. Erst dann erreicht die Gewichtsverteilung die mustergültigen Transaxle-Werte von 52 zu 48 Prozent beim GTV 6 und von 54 zu 46 Prozent beim Porsche 944.

Ja, man könnte den Europa-V6 alias Peugeot-Renault-Volvo-Motor, kurz PRV, auch als Limousinen-Motor abtun, aber das wäre boshaft. So komplett durchpräpariert, nämlich aufgeladen, öl- und ladeluftgekühlt, treffen wir ihn allenfalls im späten Renault 25 Turbo an. Ursprünglich leistete der unkonventionelle, von zwei Steuerketten angetriebene 90-Grad-V6, der vor der 1973er-Ölkrise ein V8 werden sollte, in der Turbo-Alpine als 2,9 Liter gar 200 PS, aber die Anpassung an den geregelten Katalysator führte zum downgesizten, noch kurzhubigeren 2,5 Liter mit 185 PS bei nur 5500/min – genügend, um im Trio vorn zu sein.

## Alleskönner Porsche 944

Der Transaxle-Vierzylinder von Porsche gehört schon seit den Tagen des 924 von 1975 zu den legendären Autostandards. Zusammen mit VW Bus T3, Audi Quattro, BMW Dreier E30, VW Golf II und Mercedes 190 E (W 201) markiert der stromlinienförmige, leichte und fahraktive Sportwagen eine Art DIN-Norm für hochklassige, effiziente Autos. Mit dem 944 nahm Designer Harm Lagaay seinem Urmodell 924 die feminine Sanftheit der schmalen Linie. Porsche-Motorenchef Paul Hensler befreite es vom Stigma des EA831, der aus Audi 100 und VW LT stammt und der mit K-Jetronic zum M31 wurde.

Porsche wertete den 944 mit dem halben V8-Triebwerk aus dem 928 S, einem 2,5-Liter-Vierzylinder, der anfangs 160 PS leistete, gründlich auf. Das machte den kompakten Sportwagen erst recht zum wahren Alleskönner. Emotionen generiert der 944 aus Handling und Fahrfreude. Fantasievolle stilistische Spielereien sind ihm genauso fremd wie ein Schwelgen in Luxus, zu dem der Alfa Romeo, aber auch die nur auf den ersten Blick asketisch wirkende Alpine neigt. Nur die psychedelischen Pascha-Sitzbezüge, dieses rauschhaft verzerrte Karomuster, leistet sich der 944 als Gipfel unterkühlter Ausgelassenheit.

**DATEN UND FAKTEN**

### *Alpine V6 Turbo, Type D501, Baujahr 1988*

**MOTOR** Typ Z7U-702, wassergekühlter Sechszylinder-V-Motor (90 Grad), längs im Heck, Bohrung x Hub 91 x 63 mm, Hubraum 2458 cm³, Leistung 185 PS bei 5500/min, max. Drehm. 288 Nm bei 2250/min, Verdichtung 8,0:1, zwei Ventile je Brennraum (in V-Form), betätigt über je eine kettengetriebene obenliegende Nockenwelle pro Bank und Kipphebel, Zylinderköpfe und Motorblock aus Leichtmetall, nasse Zylinderlaufbuchsen, vier Kurbelwellenlager, elektron. Einspritzung und Zündung von Renix, ein Abgasturbolader Garrett T3, max. Ladedruck 0,4 bar, Ladeluftkühler, gereg. Katalysator, Ölkühler, Ölinh. Motor 6,5 l

**KRAFTÜBERTRAGUNG** Einscheiben-Trockenkupplung, Fünfganggetriebe mit Schoncharakteristik, Hinterradantrieb

**KAROSSERIE UND FAHRWERK** Karosserie aus glasfaserverstärktem Bayer-Schichtpolyester auf stählernem Zentralrahmenchassis mit Auslegern, $c_W$-Wert 0,30, vorn und hinten doppelte Dreiecks-Querlenker, Schraubenfedern, Servo-Zahnstangenlenkung, Scheibenbremsen, Räder v. 6 J x 15, h. 8,5 J x 15, Reifen v. 195/50 VR 15, h. 255/45 VR 15

**MASSE UND GEWICHTE** Radstand 2339 mm, L x B x H 4330 x 1754 x 1197 mm, Gewicht 1205 kg, Tankinh. 72 Liter

**FAHRLEISTUNGEN UND VERBRAUCH** Vmax 242 km/h, Beschl. 0 bis 100 km/h in 7,0 s, Verbrauch 13,5 Liter auf 100 km

**BAUZEIT UND STÜCKZAHL** V6 GT/V6 Turbo (A500/501) 1985–1991: 6534 Expl.

ANTI-RUTSCH-BAND
im elastischen Bund
REFLEKTOREN
an den Backpockets und auf den Hosenaufschlägen
STRETCHANTEIL
für hohen Bewegungskomfort
OEKO-TEX®
Standard 100 zertifiziert
100 YEARS OF PANTS
alberto-pants.com
100 YEARS IN MÖNCHENGLADBACH

Wir würden uns die Pascha-Sitze mit den entgleisten Karos wünschen. So bleibt es bei kühler Strenge. Muskulöse Silhouette mit RH-Alurädern

# Funktionalität ohne Langeweile ist die Stärke des 944. Sein präzises Wesen erlaubt ein risikoloses Limit

Machohaft ausgestellte, muskulöse Kotflügel, endlich breitere Fünfloch-Aluräder sowie Scheibenbremsen an der drehstabgefederten Schräglenker-Hinterachse lassen den 944 souveräner erscheinen als den 924. Überhaupt war die Trennung von 924 und 944 weder sortenrein noch konsequent: Auch der 924 Turbo von 1978 mit 170 PS verfügte über Fünflochräder und Vierradscheibenbremsen, der Porsche 924 Carrera GT blieb mit 210 PS weit stärker, und der schlanke 924 S kam von 1985 bis 1988 in den Genuss des aufwendigeren Leichtmetall-Triebwerks M44. Dessen torsohafter 928-Rohbau wurde dank zweier gegenläufiger und mit doppelter Drehzahl rotierender Ausgleichswellen kultiviert vervollkommnet.

In unserem Trio der Sportwagen für Individualisten wirkt der an den Rädern breit ausgestellte 944 bullig und herausfordernd, auf den Fotos kommt er betont breit und niedrig. Er spielt mit der Porsche-Eigenart unterschiedlicher Formate an den Achsen, hinten sind Felgen und Reifen wuchtiger. Eigentlich ist das ein Privileg von Heck- und Mittelmotor-Sportwagen, der Porsche 911 machte es ab dem Carrera RS 2.7 vor. Auch die Alpine V6 Turbo nutzt es als probates Mittel für mehr Traktion und Fahrstabilität.

## Treffpunkt Alpina-Parkplatz

Das Trio findet im zweiten Anlauf bestens gelaunt und voller Tatendrang zueinander. Günther Kosler lenkt seinen roten Alfa Romeo GTV 6 2.5 der 84er-Sonderserie Monaco. Denis Häfner und Lebensgefährtin Bea Biró reisten in ihrem ebenfalls roten Porsche 944 Kat sehr weit von Lauda-Königshofen an. Ich fuhr mich in der Alpine V6 Turbo schon eine Zeitlang warm, sagen wir rund 30 Kilometer. Das ist nötig, denn eine Alpine ist mit jeder Glasfaser ihrer Kunststoffkarosserie so sehr viel anders als andere Autos. Ich suchte den Tankeinfüllstutzen und fand ihn unter der Fronthaube; ich musste mich wieder an die stehenden Pedale gewöhnen, die ich dann toll fand; ich freute mich für mein Gepäck, dass die Alpine hinten vor dem kompakten V6 zwei schön ausgeformte Fauteuils hat.

Nach der flüchtigen Begegnung auf einem Autohof an der Kraftfahrstraße B 17a, die allen Ernstes Teil der Romantischen Straße ist, verlagern wir unseren Stützpunkt für Benzingespräche, Fahraufnahmen und Detailfotos auf den „Alpina-Parkplatz". Fotograf Hans-Dieter Seufert tauft das große Areal eines Kaufhauses spontan so. Ihn erinnert das grüne Band am technokratischen Bau an die Hausfarbe des BMW-Veredlers.

Ich erzähle den anderen von meinem Fahreindruck des französischen Sportwagens, der den ausgelassenen Gegenentwurf des Savoir-vivre zum ehrgeizigen Porsche 944 liefert. Ich berichte, wie tief die Sitzposition vor dem steil stehenden Lenkrad ist, beklage mich über die servolose schwergängige Lenkung und schwärme von der Ergonomie beim Fahren. Etwa, dass dieser

Porsche-Designer Harm Lagaay formte aus dem schmalen 924 den maskulinen 944

Großkolbiger, kurzhubiger Leichtmetall-Vierzylinder mit Zahnriemen und Ausgleichswellen

Die Klappscheinwerfer des 924/944 verbessern die Aerodynamik wegen der niedrigen Front

Indischrot mit schwarzen Stoffsitzen gilt als klassische Paarung, integrierte Kopfstützen

**DATEN UND FAKTEN**

### *Porsche 944, Baujahr 1988*

**MOTOR** Typ 44.09, wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, vorn längs um 30 Grad geneigt, Bohrung x Hub 100 x 88,8 mm, Hubraum 2479 cm³, Leistung 160 PS bei 5900/min, max. Drehm. 212 Nm bei 4500/min, Verdichtung 10,2:1, zwei parallele Ventile je Brennraum, über eine obenliegende, zahnriemengetr. Nockenwelle u. Hydro-Tassenstößel betätigt, Zylinderkopf u. Motorblock aus Leichtmetall, Alusil-Zylinderlaufbahnen, 5 Kurbelwellenlager, zwei gegenläufige Ausgleichswellen, elektron. Zündung, Saugrohreinspritzung Bosch L-Jetronic, geregelter Katalysator, Ölinh. 6,5 Liter

**KRAFTÜBERTRAGUNG** Kupplung am Motor, Fünfganggetriebe an der Hinterachse, Verbindung über starre Welle (Transaxle), Hinterradantrieb

**KAROSSERIE UND FAHRWERK** Selbsttragende Stahlblechkarosserie, $c_w$-Wert 0,35, vorn MacPherson-Federbeine, Dreiecks-Querlenker, Stabilisator, hinten Schräglenkerachse mit zwei querlieg. Drehstabfedern, Servo-Zahnstangenlenk., vier Scheibenbr., a.W. ABS, Räder 7 J x 15, Reifen 195/65 R15 oder v. 7 J x 16, h. 8 J x 16, Reifen vorn 205/55 VR16, hinten 225/50 VR16

**MASSE UND GEWICHTE** Radstand 2400 mm, Länge x Breite x Höhe 4213 x 1735 x 1275 mm, Gewicht 1260 kg, Tank 80 l

**FAHRLEISTUNGEN UND VERBRAUCH** Vmax 218 km/h, Beschl. 0 bis 100 km/h in 8,5 s, Verbrauch 11,8 l auf 100 km

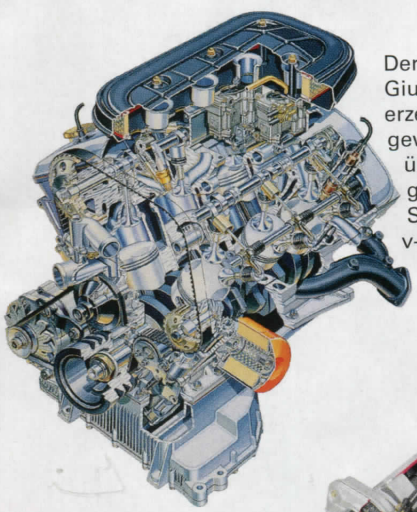
**BAUZEIT UND STÜCKZAHL** 1981–1991: 944: 112369, ges. Baureihe: 176126 Expl.

Treffpunkt Alpina-Parkplatz. Fast alles auf Rot: Porsche 944 mit Bea Biró, Alpine V6 mit Denis Häfner und Alfa Romeo GTV 6 2.5 mit Günther Kosler

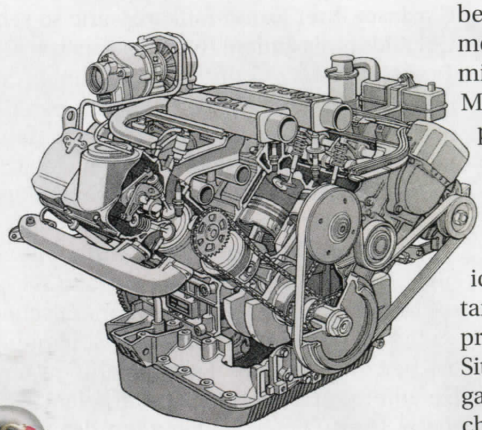
**SPORTWAGEN-MOTOREN FÜR TECHNIK-LIEBHABER**

## *Anspruchsvolle Ingenieurskunst aus drei Auto-Nationen*

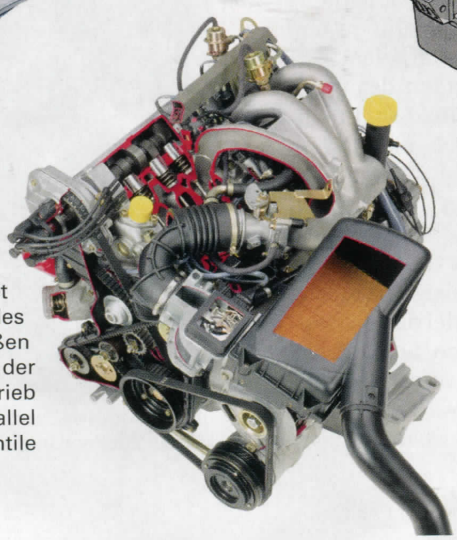
**LEISTUNGSMÄSSIG** liegen die drei Sportwagen aus Deutschland, Frankreich und Italien eng beieinander, auch die Nenndrehzahlen sind in etwa gleich. Alle Triebwerke sind aus Leichtmetall, setzen auf 2,5 Liter Hubvolumen und geben sich dabei sehr kurzhubig. Aber der Weg zur Leistung unterscheidet sich doch sehr. Die beiden V6-OHC-Motoren von Alfa Romeo und Alpine konkurrieren mit dem großkolbigen Porsche-Vierzylinder, der für seinen kultivierten Lauf zwei gegenläufige Ausgleichswellen bemüht. Der 944-Motor ist die rechte Hälfte des zahnriemengetriebenen 4,7-Liter-V8 aus dem 928 S mit dem Nachteil ungünstiger keilförmiger Brennräume, bedingt durch die parallel angeordneten Ventile. Der Alpine-V6 erreicht aufgeladen ein Plus von 25 PS. Als 90-Grad-V6 kennt auch er das Handicap freier Massenkräfte, die 1987 durch eine 120-Grad-Kurbelwelle gezähmt wurden. Dafür glänzt der Europa-V6 mit zwei Steuerketten. Der Arese-V6 ist zahnriemengesteuert. Die v-förmige Anordnung der Ventile samt Hemi-Brennräumen erreicht er nicht über eine simple zentrale Kipphebelwelle wie der PRV-Motor, sondern über die komplexe Klaviatur horizontaler Stößelstangen, Kipphebel und Tassenstößel.



Der Arese-V6 von Giuseppe Busso erzeugt selbst als gewöhnlicher OHC über den Kunstgriff horizontaler Stößelstangen v-förmig angeordnete Ventile



Der 90-Grad-PRV-V6 von Peugeot-Renault-Volvo ist aus Leichtmetall gefertigt, besitzt einen soliden Kettenantrieb, v-förmig angeordnete Ventile und Hemi-Brennräume



Der Porsche-Alu-Vierzylinder bildet die rechte Hälfte des V8 aus dem großen 928. Typisch sind der Zahnriemenantrieb und die parallel angeordneten Ventile

Sportwagen wie ein Maßanzug sitzt und dass die rechte Hand beim Gangwechsel wie von selbst auf den Schalthebel fällt.

Die Schaltung des Fünfganggetriebes kommt mir für einen Heckmotorwagen sehr exakt vor, sie operiert kurzwegig und präzise, obwohl das Getriebe weit hinten sitzt. Ab 3000/min liegt mächtig Ladedruck an, die Garrett-Turbine sorgt für energiereiche Füllung in den Brennräumen, die Alpine stürmt heftig nach vorn. Sound ist nicht die Stärke des kompakten 90-Grad-Kraftpakets; im unteren Drehzahlbereich säuselt er unauffällig, obenheraus lässt er sich mit der zornigen Arrhythmie eines ungezogenen Dreizylinders vernehmen. Dabei dämpft bereits die anders gekröpfte 120-Grad-Kurbelwelle den genetisch bedingten unharmonischen Lauf des rechtwinkligen PRV-V6 mit seinen nassen Laufbuchsen. Weitere Merkmale sind die beiden stämmigen Duplex-Steuerketten und die breiten Zylinderköpfe, wie sie auch der Alfa trägt.

### Kultivierter Fahrgenuss im Alfa

Das Umsteigen auf den GTV 6 empfinde ich als Entspannung. Hier schalte ich, spontan angeregt vom luxuriösen Interieur, den prächtigen Instrumenten und der bequemen Sitzposition, vom Sport- in den Reisemodus, ganz im Stil eines Gran Turismo. Das stattliche Alfa-Coupé kann beides, der Fahrer dirigiert die Gangart mit Gaspedal und Schalthebel. Nach zehn oder zwölf Einfahrkilometern genieße ich über höhere Drehzahlen die feurigen Klänge des Arese-V6. Er braucht kein Turbo-Doping, um sich über ein breites Drehzahlband kraftvoll anzufühlen.

Man verzeiht dem süchtig machenden Triebwerk den Sündenfall des Zahnriemens und den Verzicht auf eine zweite Nockenwelle pro Zylinderkopf, der mit dem Kunstgriff einer verzweigten Ventilbetätigung über horizontale Stößelstangen zu

Markant sind Alfa, Alpine und Porsche auch aus der Vogelperspektive

den kipphebelbetätigten Auslassventilen erkauft wird. Später sollte der V6 als Dreiliter die vier Nockenwellen endlich bekommen. Weniger Freude als der Motor macht die Schaltung, der Weg zum hinten angeflanschten Fünfganggetriebe ist weit und indirekt. Anders als beim Porsche 944 liegt beim GTV 6 auch die Kupplung am hinteren Transaxle-Epizentrum. Es bildet mit der De-Dion-Achse, die offene Antriebswellen zum starren Achsrohr und innenliegende Scheibenbremsen trägt, eine Einheit.

Die hecklastige Alpine ist erwartungsgemäß kurvengieriger und agiler als der stets leicht untersteuernde Alfa Romeo. Der wilde französische Sportwagen fordert jedoch seinen Fahrer durch spontanes Gegenlenken, denn der Grenzbereich ist schmal.

## Der Porsche als ideales Werkzeug

Betrachtet man Autofahren als Handwerk, wäre der Porsche 944 das perfekte Werkzeug dafür. Seine Fahreigenschaften sind stets gutmütig und neutral, Kurvenräubern ist ein Genuss ohne Reue und ohne große Anstrengung. Seine Funktionalität ist vor allem seit der Einführung des neuen, hochwertigen Interieurs ab 1985 unschlagbar. Auf Anhieb fühlt man sich im 944 wohl, sicher und geborgen, sein unterkühlter DIN-Charme hat den Vorteil unbedingter Verlässlichkeit. Der Sound des eher simpel konstruierten Vierzylinders ist nicht gerade ein verführerischer Sirenengesang, nun ja. Müsste man heute noch nach Neapel oder nach Narvik starten, man würde Alfa und Alpine stehen lassen.

Lenkung und Schaltung könnten nicht exakter sein, kein Transaxle-Handicap! Auch der Fahrkomfort passt. Der Porsche ist der Beweis dafür, dass Perfektion nicht langweilig sein muss, sondern sogar Emotionen erzeugen kann: Einen besseren Freund als den 944 kann man sich kaum vorstellen, und das schweißt zusammen. Noch dazu ist er der Günstigste und Langlebigste im illustren Trio. Bleibt da noch ein Wunsch offen? Ja, der nach mehr Leistung, mit 160 PS scheint er nicht ausgelastet zu sein. ■

## *Fazit*

Alle drei Sportwagen bieten hohe fahrerische Reize. Die wilde Alpine liegt in meiner Emotionswertung vorn, der mustergültige Porsche wäre Sieger nach Punkten. Doch mein Favorit ist ganz klar der Alfa Romeo GTV 6, weil er ein unerhört kultiviertes und sinnliches Gesamtkunstwerk abgibt. Design, Sound, Leistungsentfaltung und das edle Nappaleder-Interieur faszinieren den Feingeist. **Alf Cremers**

## *Alfa Romeo Alfetta GT bis GTV 6, Tipo 116C*

**Legendär ist leider die Rostanfälligkeit der komplexen GT-Karosserie. Die Triebwerke brauchen penible Wartung, der Transaxle-Antrieb macht wenig Ärger.**

### KAROSSERIE-CHECK

■ Erst ab dem Facelift von 1980, als die entchromten Modelle nicht mehr Alfetta GT/GTV, sondern GTV 2.0 und GTV 6 genannt wurden, verbesserte Alfa Romeo den Rostschutz spürbar. Dennoch sollte eine gründliche Untersuchung vor dem Kauf erfolgen, selbst wenn heute angebotene Coupés oft aus Italien oder Südfrankreich kommen. Rost tritt an den **geschweißten Vorderkotflügeln auf, an den Stehblechen und an den Endspitzen der Schweller.** Überdies können die Aufnahmen der vorderen Längsdrehstäbe durchgerostet sein oder die Anlenkpunkte der De-Dion-Hinterachse. Die Kunststoffteile des Interieurs sind nach Jahrzehnten oft gerissen, Ersatz gibt es nirgends.

### TECHNIK-CHECK

■ Das Alfetta-Coupé gibt es mit dem DOHC-Vierzylinder von Orazio Satta Puliga oder mit dem V6 von Giuseppe Busso. Unkomplizierter und robuster ist der **kettengetriebene Vierzylinder.** Er kennt nur wenige Schwachstellen wie die **Kette selbst, den Kettenspanner und die undichten Vergaserflansche,** die durch Falschluft zu höheren Verbrennungstemperaturen führen. Beim V6 ist alle 60 000 km ein Zahnriemenwechsel fällig, das korrekte Ventilspiel ist sehr wichtig, sonst drohen Schäden am komplexen Ventiltrieb. Das für den drehmomentstarken V6 unterdimensionierte Fünfganggetriebe leidet an unexakter Schaltführung, Verschleiß von Synchronringen und Lagern sind die Folge.

### PREISE

Bei Einführung 9/1980 (Alfa Romeo GTV6 2.5)..... **29 900 Mark**
Classic-Analytics-Preis 2022 (Zustand 2/4) ..... **21 600 / 5000 Euro**
Versicherung (Haftpflicht/Vollkasko)*..... **56,58 / 357,04 Euro**

### ERSATZTEILE

■ Für die 116er-Baureihe funktioniert die Ersatzteilversorgung über Spezialisten wie Bertelsbeck Automotive in 59348 Lüdinghausen, **www.myalfagroup.com,** oder OKP Parts and Engineering in 81829 München, **www.okp.de.** Auch die Fiat Chrysler Group Heritage, **www.fcaheritage.com,** wird sich verstärkt um die Teilelogistik bemühen.

### CLUBS UND SPEZIALISTEN

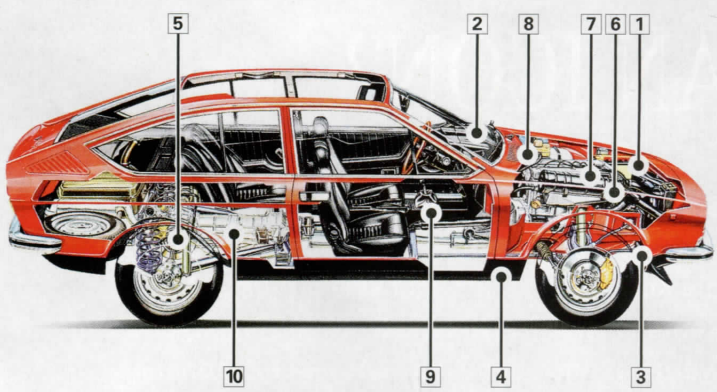
**Alfaclub e.V.,** seit 1984, ca. 3000 Mitglieder, 1. Vors. Thomas Beyert, Porschestraße 10, 32107 Bad Salzuflen, Tel. 052 22/42 65, **www.alfaclub.de**

**Alfa Classic Center GmbH,** Martin Benk, Schulte-Heuthaus-Straße 23a, 44379 Dortmund, Telefon 02 31/607 00 81, **www.alfa-classic.de**

**Alfa Romeo Schusterschitz,** Reparaturen, Restaurierungen, Industriestr. 19, 82194 Gröbenzell, Tel. 081 42/66 97 90, **www.schusterschitz-auto.de**

### SCHWACHPUNKTE

1 Kotflügel und Stehbleche
2 Windschutzscheibenrahmen
3 Federstabaufnahmen
4 A-Säulen und Schwellerenden
5 Quertraverse der De-Dion-Achse
6 Zahnriemen und Spannrollen
7 Zündung und L-Jetronic
8 Bordelektrik
9 Schalthebelführung ausgeschl.
10 Synchronringe 2. Gang




Das Röntgenbild zeigt eine Alfetta GTV

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Alltagstauglichkeit** | ★★★☆☆ | **Unterhaltskosten** | ★★★☆☆ |
| **Ersatzteillage** | ★★★☆☆ | **Verfügbarkeit** | ★★☆☆☆ |
| **Reparaturfreundlichkeit** | ★★★☆☆ | **Nachfrage** | ★★★☆☆ |

## *Alpine V6 GT, V6 Turbo (1985–1991)*

**Sorgen bereitet bei der Alpine die Haut der GFK-Karosserie. Rost am Stahlgerippe kommt selten vor, der V6-Motor ist sehr robust, selbst als Turbo.**

### KAROSSERIE-CHECK

■ Die Karosserie besteht aus **glasfaserverstärktem Polyester von Bayer-Chemie,** das in mehreren Schichten aufgetragen wurde. Sie ist am Unterboden und an den Stehblechen von Kofferraum und Motorraum in die Ausleger des Zentralrohrgerippes einlaminiert. Diese Verbindungen können rissig werden. Risse bilden sich mitunter auch im Bereich der Scheibenpfosten von **A- und B-Säule sowie um die Heckklappe.** Lack hält auf Kunststoff langfristig nicht so gut wie auf Blech. Der **feuerverzinkte Rahmenträger** zeigt nur bei Unfallschäden Rostbefall. Die 15-Zoll-Reifenformate sind selten und teuer. Oft wird auf Aftermarket-16-Zoll-Räder mit günstigen Reifen umgerüstet.

### TECHNIK-CHECK

■ Der kettengetriebene Europa-V6 hat nur wenige Schwachpunkte. Eingelaufene Nockenwellen und meist harmlose **Geräusche am Ventiltrieb,** die meist von den Kipphebelwellen und vom hydraulischen Kettenspanner kommen, gehören dazu. Spätere D500/501 ab 1987 kommen in den Genuss der **modifizierten Kurbelwelle** mit um 30 Grad versetzten Pleuellagerzapfen und gleichmäßigem 120-Grad-Zündabstand, sie laufen kultivierter. Mehr Ärger als der Motor machen die Nebenaggregate: Defekte Turbolader und gerissene Auspuffkrümmer sind keine Seltenheit. Das robuste Fünfganggetriebe ist unauffällig. Die Instrumenteneinheit mit ihren elektronischen Anzeigen fällt häufig aus.

### PREISE

Bei Einführung 9/1985 (Alpine V6 Turbo, 2.9, 200 PS) ..... **57 572 Mark**
Classic-Analytics-Preis 2020 (Zustand 2/4) ..... **28 100 / 9400 Euro**
Versicherung (Haftpflicht/Vollkasko)* ..... **79,86 / 380,11 Euro**

### ERSATZTEILE

■ Die Alpine-Szene ist enthusiastisch und rührig. Davon profitiert auch die Ersatzteilversorgung, **die aber nur Wesentliches abdeckt.** Technikteile sind ohne Weiteres lieferbar, aber für die Innenausstattung gibt es nur vereinzelt Ersatz. Die Alpine profitieren vom Renault-Baukasten. Es gibt viele Gleichteile mit dem Renault 25, den es auch als V6-Turbo gab.

### CLUBS UND SPEZIALISTEN

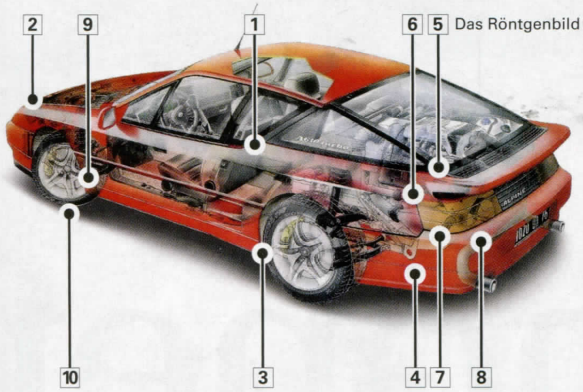
**Alpine-Club Le Turbot,** Club der Alpine-Freunde in Deutschland, b+p Werbung, Hochstraße 19, 90429 Nürnberg, **www.alpine-club-le-turbot.de**

**Treico. Der Alpine-Partner,** Edgar Treiser, Ersatzteile und Zubehör, Emschermulde 5, 45891 Gelsenkirchen, Tel. 0209/77 87 10, **www.treico.de**

**Autohaus Robert Kern,** Teile, Restaurierung, Tuning, Ottobeurer Str. 36, 87733 Markt Rettenbach, Telefon 083 92/274, **www.kern-tuning.de**

### SCHWACHPUNKTE

1 Risse in der Karosserie
2 Lackmängel (Blasenbildung)
3 schadhafte Laminierpunkte
4 Rost am Rahmenträger
5 Geräusche vom Ventiltrieb
6 Turboladerüberhitzung (Ölmangel)
7 gerissene Auspuffkrümmer
8 Elektrik, Nebenaggregate
9 Traggelenke, Fahrwerksbuchsen
10 Originalität (bes. Räder, Reifen)



Das Röntgenbild zeigt den A610

| | | | |
|---|---|---|---|
| Alltagstauglichkeit | ★★★☆☆ | Unterhaltskosten | ★★★☆☆ |
| Ersatzteillage | ★★☆☆☆ | Verfügbarkeit | ★☆☆☆☆ |
| Reparaturfreundlichkeit | ★★★☆☆ | Nachfrage | ★★☆☆☆ |

## *Porsche 944, Turbo, S, S2 (1981–1991)*

**Die populären Varianten 944, S und S2 darf man zur Kategorie der robusten Langzeitautos rechnen. Doch die Preise für Wartung und Teile sind hoch.**

### KAROSSERIE-CHECK

■ Die galvanisch verzinkte Karosserie des 944 trotzt den Jahrzehnten bei meist nur minimalem Rostbefall. Nur im Bereich **reparierter, aber nicht hohlraumversiegelter Unfallschäden oder an durch Reibung oder an vom Steinschlag exponierten Zonen** wie zwischen Kotflügeln und Stoßfängern, an Wagenheberaufnahmen oder an den Endspitzen der Schweller kann es zu Rostbefall kommen. Trotzdem sollte man auch die Längs- und Querträger des Wagenbodens und die **Anlenkpunkte der Radaufhängungen** überprüfen. Elektrolyse durch Streusalzlösung, verstärkt durch Kapillarwirkung, kann zu Durchrostungen führen. Im sonst so hochwertigen Interieur neigen die **Sitzbezüge** zu Verschleiß.

### TECHNIK-CHECK

■ Die Leistungspalette der fünf 944-Varianten reicht von 160 PS (erster 944 Kat) bis 250 PS (944 Turbo II ab 1988). Die OHC-Vierzylinder-Saugmotoren von 160 bis 165 PS sind überaus problemlos und langlebig bei **Einhaltung des Zahnriemen-Wechselintervalls von 80 000 km.** Bis zu 30 Sekunden lang klappernde Hydrostößel sind nur ein Schönheitsfehler. Die DOHC-Motoren mit 16 Ventilen (S: 2,5-Liter, 190 PS) und als Drei-Liter-S2 ab 1988 mit 211 PS erfreuen Technik-Fans mit Komplexität und der Kombination von Zahnriemen (Auslassnockenwelle) und zwei Ketten (Einlassnockenwelle). Ein Kupplungstausch ist aufwendig.

### PREISE

Bei Einführung 10/1981 (Porsche 944) ..... **38 900 Mark**
Classic-Analytics-Preis 2022 (Zustand 2/4) ..... **14 900 / 4600 Euro**
Versicherung (Haftpflicht/Vollkasko)* ..... **56,65 / 357,04 Euro**

### ERSATZTEILE

■ Bei Porsche wird man in der 944-Familie bestens mit Ersatzteilen versorgt. Entweder kostspieliger, aber mit einem guten Gewissen über den Porsche Classic Online Shop, **www.classicshop.porsche.com,** oder über freie Teilehändler wie Freisinger Motorsport in 76137 Karlsruhe, **www.freisinger-motorsport de,** Patrick Wolf in 69505 Mörlenbach, **www.944er-teile.de,** oder bei de Loods in NL, **www.garagedeloods.nl**

### CLUBS UND SPEZIALISTEN

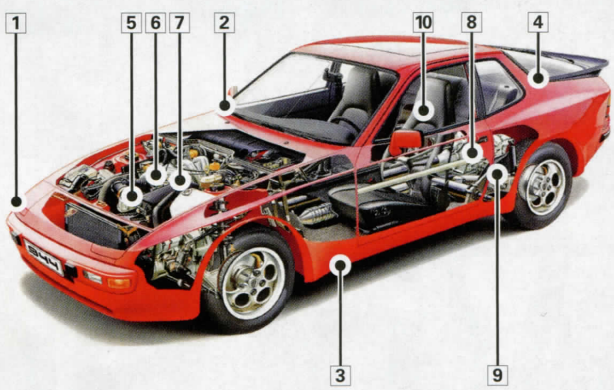
**Porsche-Club 924/944 e.V.,** Vors. Axel Giershausen, Ahornstraße 27, 42549 Velbert, Tel. 01 63/944 44 44, **www.porsche-924-944-club-deutschland.de**

**Reiner Telkamp,** Der Spezialist für Transaxle-Vierzylinder, Maybachstr. 20a, 71634 Ludwigsburg, Tel. 071 41/865 83 52, **www.reiner-telkamp.de**

**Transaxleworld,** Sebastian Windisch und Ricardo Boehm, Eckenhaider Hauptstr. 47, 90542 Eckenthal, Tel. 01 52/59 71 66 61, **www.transaxleworld.de**

### SCHWACHPUNKTE

1 Kotflügel über den Stoßfängern
2 Windschutzscheibenrahmen
3 Wagenheberaufnahmen
4 Heckklappe und Gasdruckheber
5 Zahnriemen (Intervall 60 000 km)
6 Kettenspanner, Kette (944 S/S2)
7 Bosch L-Jetronic, Motronic
8 Getriebesynchronisierung
9 Antriebswellen, Achslager hinten
10 Sitzbezüge verschlissen




| | | | |
|---|---|---|---|
| Alltagstauglichkeit | ★★★★☆ | Unterhaltskosten | ★★★☆☆ |
| Ersatzteillage | ★★★★☆ | Verfügbarkeit | ★★★☆☆ |
| Reparaturfreundlichkeit | ★★★☆☆ | Nachfrage | ★★★☆☆ |

*Quelle: Herzenssache. Der Assekuradeur, Jahresprämie, Auto in Zustand 2, mit Garage, jährliche Fahrleistung 2500 km

eptember 2022 • Deutschland 5,50 € Österreich 6,20 € | Schweiz 9,20 sfr | BeNeLux 6,50 € | Italien, Spanien, Slowenien 7,20 € | Griechenland, Finnland 7,50 € | Dänemark 60,95 DKK | Tschechien 251,00 KC | Schweden 8

MotorKlassik

# MotorKlassik

DIE FASZINIERENDE WELT DER OLDTIMER UND YOUNGTIMER VON auto motor sport

Kauf-Tipps
Coole Roadster der 90er

## Porsche 944, Alfa GTV 6 & Alpine V6 Turbo

### Heiß begehrt:
## Die Kult-Sportwagen der 80er

Restauriert zur Perfektion
Ford Fiesta XR2 von 1982

Weltrekord-Jaguar XK120
277,47 km/h – und das 1952!

Einsame Spitzenklasse
Mercedes 300 Sc & BMW 503

## So umweltfreundlich sind Oldtimer & Youngtimer!

Großes Nachhaltigkeits-Extra mit Verbrauchsmessung, Zahlen & Fakten

Preis-Check Fiat 850 Spider, MGA Twin Cam, Porsche 944 Cabrio

4 190652 505506