

## VERGLEICHSTEST

Alfa 155 V6 – Audi 80 2.6 E



Zwei Limousinen der sportlichen Mittelklasse treffen sich zum Testduell: Alfa 155 V6 und Audi 80 2.6 E sind in Format, Konzept, Leistung und Preis sehr ähnlich. Und doch offenbaren sie höchst verschiedene Charaktere.

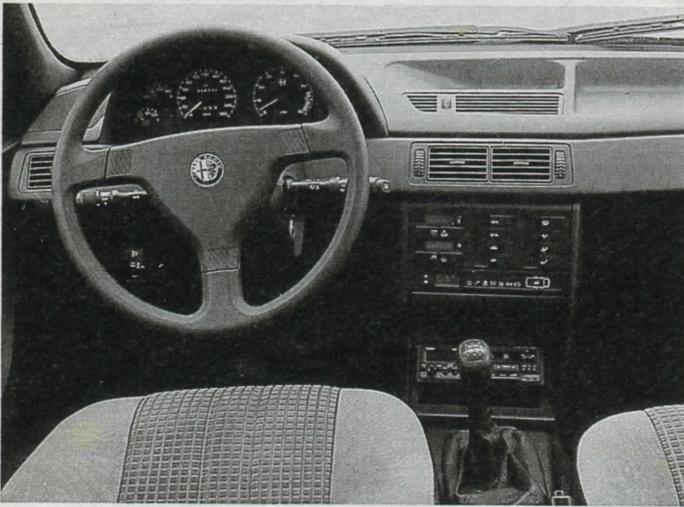
# ES LEBE



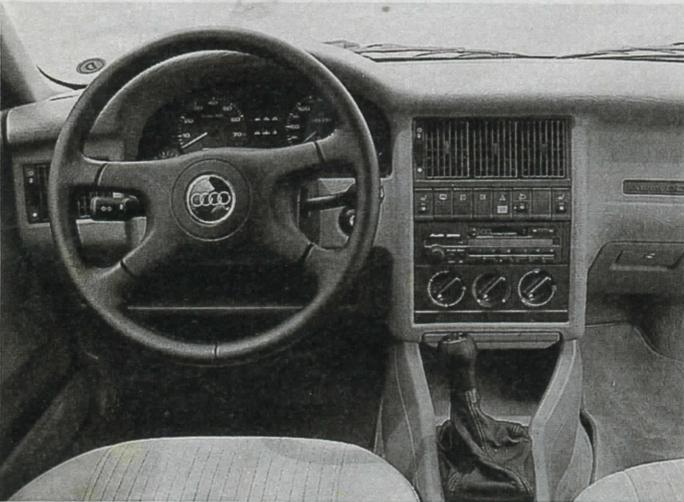
# DER UNTERSCHIED

# VERGLEICHSTEST

Alfa 155 V6 – Audi 80 2.6 E



Das Alfa-Cockpit neigt zu allerlei Geräuschen.



Das Audi-Cockpit gibt sich solide wie eine rollende Burg.

Im Grunde ist so ein Auto doch ein ganz rationaler, technischer Gegenstand, zu erfassen und einzuordnen nach solch objektiven Kriterien wie etwa Preis, Größe, Verbrauch oder Zuver-

## KAROSSERIE UND BEDIENUNG

lässigkeit. Und doch verbirgt sich sehr viel mehr in jeder Ecke des gestalteten Blechs, überall lauern so schwer zu messende und einzuordnende Dinge wie Prestige, Image oder gar Spaß. Irrationale Aspekte eigentlich, und doch sind sie für die Auswahl des

„richtigen“ Autos oft viel entscheidender als all die vernunftbetonten Kriterien.

Auf den ersten Blick sind Alfa 155 und Audi 80 sehr ähnlich: zwei kompakte, viertürige Limousinen mit auch für Familien akzeptablem Raumangebot, die dank ihrer V6-Motoren sportliche Ansprüche erfüllen und die wegen ihrer Preise in die noblere Ecke gehören. Und doch sind diese Autos in ihren Charakteren grundverschieden.

Bei einem Grundbetrag von 42 900 Mark verbucht der Alfa 155 V6 ein leichtes Plus an Ausstattung: Die Fensterheber vorn sind serienmäßig, die Kopfstützen hinten oder die Check-Control. Diese Extras müssen beim

## PREISE UND AUSSTATTUNG

Modell	Alfa 155 V6	Audi 80 2.6 E
Grundpreis	42 900	43 600
Airbag Fahrerseite	–	1790
Anhängerkupplung	1	775
Außenspiegel elektrisch einstell- u. heizbar	Serie	Serie
Automatikgetriebe	–	2650
ABS	Serie	Serie
Beheizbare Vordersitze	2	500
Bordcomputer	–	500
Checkcontrol	Serie	325
Drehzahlmesser	Serie	Serie
Fahrwerksverstellung elektronisch	2200	–
Fensterheber elektrisch vorn	Serie	1015
Fensterheber elektrisch vorn und hinten	500	1875
Geschwindigkeitsregler	–	765
Klimaanlage	–	3290
Klimaautomatik	3200	4735
Kopfstützen hinten	Serie	300
Leichtmetallräder	1200	1950
Lenkrad höhenverstellbar	Serie	–
Luftfilter für Innenraum	Serie	Serie
Metallic-Lack	900	990
Nebelscheinwerfer	600 <sup>3</sup>	Serie
Rücksitzlehne asymmetrisch umlegbar	–	Serie
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	600 <sup>4</sup>	400
Schiebedach elektrisch	1400	1385
Servolenkung	Serie	Serie
Sitzverstellung elektrisch	1300 <sup>6</sup>	1540 <sup>7</sup>
Skisack	– <sup>5</sup>	290
Sportsitze vorn	–	500
Wärmeschutzverglasung	Serie	Serie
Zentralverriegelung	Serie	Serie

<sup>1</sup> Händlernachrüstung; <sup>2</sup> enthalten im Aufpreis für elektrische Sitzverstellung; <sup>3</sup> inklusive Scheinwerferwaschanlage; <sup>4</sup> inklusive Nebelscheinwerfer; <sup>5</sup> Durchladeluxe Serie; <sup>6</sup> inklusive Sitzheizung vorn; <sup>7</sup> nur Fahrersitz.

Der Alfa 155 bietet ein etwas großzügigeres Raumgefühl als der Audi. Doch die falsch platzierte Pedalerie zwingt zur Sitzposition vom Typ Frosch.

Audi mit 1600 Mark noch zum höheren Grundpreis von 43 600 Mark addiert werden. Entscheidend ist diese Differenz nicht, denn der Wiederverkaufswert des Audi 80 wird deutlich über dem des Alfa 155 liegen.

Die Außenmaße von Alfa und Audi sind nahezu gleich, das Platzangebot entsprechend, nämlich ausreichend. Der Alfa 155 bietet dank kantiger Form und mehr Innenhöhe ein insgesamt besseres Raumgefühl. Vor allem auf dem Rücksitz gibt es in beiden Fahrzeugen doch gelegentliche Kollisionen zwischen Kopf und Dachhimmel.

Der entscheidende Unterschied liegt in der Sitzposition des Fahrers: Beim Audi 80 ist sie tief

# VERGLEICHSTEST

Alfa 155 V6 – Audi 80 2.6 E

und flach; Lenkrad, Pedalerie und Schalthebel sind ergonomisch günstig. Eine Lenkradhöhenverstellung gibt es nicht, man braucht sie auch nicht. Im Alfa sitzt der Fahrer höher und aufrechter, das Lenkrad steht leider flacher, was auch die Verstellmöglichkeit nicht ändern kann. Richtig Ärger bereitet aber die Pedalerie: Sie hängt zu weit hinten und zwingt die Beine vor allem großgewachsener Zeitgenossen in eine unangenehm abgewinkelte Position.

Die Sitze selbst geben in beiden Autos keinen Grund zur Klage. Das Alfa-Gestühl ist stärker konturiert für etwas mehr Seiten-

## UNTERHALTSKOSTEN DER ZWEI TESTWAGEN

Modell		Alfa 155 V6	Audi 80 2.6 E
Steuer (im ersten Jahr)	DM	330,-	343,-
Teilkasko/Vollkasko	Klasse	31/31	33/26
Haftpflicht und Teilkasko <sup>1</sup>	DM	1079,-	1061,-
Sonstige Kosten	DM	1291,-	1306,-
Fixkosten pro Jahr	DM	2700,-	2710,-
Wertverlust bei 15 000 km pro Jahr	DM	6250,-	5700,-
Laufende Kosten pro 100 km	DM	32,50	28,20
Betriebskosten <sup>2</sup>	DM	4880,-	4230,-
Jahreskosten mit Wertverlust <sup>2</sup>	DM	13 830,-	12 640,-
ohne Wertverlust <sup>2</sup>	DM	7 580,-	6940,-
Monatskosten mit Wertverlust <sup>2</sup>	DM	1153,-	1053,-
ohne Wertverlust <sup>2</sup>	DM	632,-	578,-
km-Kosten mit/ohne Wertverlust <sup>2</sup>	Pf	92,2/50,5	84,3/46,3

<sup>1</sup> Durchschnittswerte; <sup>2</sup> Bei 15 000 km/Jahr und dreijähriger Haltedauer.

Gut gemeint, jedoch nicht ausgereift ist die Möglichkeit, diese Luke mittels Zündschlüssel abzuriegeln. Denn schon ein kurzer Faustschlag genügt, um das Kunststoffteil zu zerstören. Ebenso leicht läßt sich das abschließbare Handschuhfach aufbrechen, in dem sich die Gepäckraum-Fernentriegelung verbirgt. Audi hinkt hinterher, eine abschließbare Rückenlehne wird es erst 1993 geben. Übersichtlicher ist die kantige Grundform des Alfa gegenüber dem runden Outfit des Audi keineswegs. Im Gegenteil: Das hohe Heck und die breiten Dachsäulen des 155 schränken den Blick nach hinten zusätzlich ein.

Bedienen läßt sich der Audi fast ohne Mängel, lediglich an den kleinen Lenkstockhebel fürs Licht muß man sich etwas gewöhnen. Einige Nüsse zu knacken hat der Alfa-Novize, der beispielsweise den Knopf für die Nebelschlußleuchte zwar im reichlich beladenen Lenkstock-Multifunktionshebel findet, den für die Ne-



Die Alfa-Sitze sind stark konturiert und recht weich gepolstert.



Das Audi-Gestühl bietet optimalen Langstreckenkomfort.

Modell	Alfa	Audi
Preis-/Ausstattungsverhältnis	10	9
Sitze/Platz vorn	7	10
Sitze/Platz hinten	10	9
Gepäckraum	9	10
Sicht	9	10
Verarbeitung	6	10
Karosserie und Bedienung	51	58

10 = sehr gut, 1 = ungenügend

belscheinwerfer jedoch auf der Mittelkonsole.

Die größte Differenz zwischen Alfa und Audi liegt aber in der erlebten Qualität. Der Deutsche vermittelt stets das „feste Burg“-Gefühl; alle Teile sind sorgsam eingepaßt, es gibt kein Knarzen oder Quietschen. Auch vermitteln Maserung und Farbtöne der verschiedenen Kunststoffmaterialien den Eindruck der Zugehörigkeit zur Oberklasse. Kein Vergleich zum Italiener: Es rappelt und knirscht nahezu ständig irgendwo in seinem Gehäuse – was auch das Radio nicht übertönen kann – und die Kunststoffe lassen an der Zu-

halt, doch die weicheren Polster sind auf langen Strecken nicht so angenehm wie die straffer bezogenen Sitze im Audi.

Der Gepäckraum des Alfa beeindruckt mit 525 Liter Volumen (Audi: 430 Liter). Doch dieser Vorteil ist trügerisch, denn ein Blick ins Hintergemach des

Italieners offenbart, daß die Stufe unter der Hutablage das Verstauen großer Kartons ebenfalls nicht zuläßt. Zudem besitzt der Audi 80 serienmäßig eine geteilt umklappbare Rücksitzbank, die für Variabilität sorgt. Der Alfa hat eine Durchladeluke für langes und schmales Transportgut.

Das Platzangebot dieser kompakten Limousinen ist sicher nicht üppig, aber auch für eine Familie durchaus ausreichend.

# VERGLEICHSTEST

Alfa 155 V6 – Audi 80 2.6 E

gehörigkeit zur 40 000 Mark-Klasse zweifeln.

Nicht zu vergessen die passive Sicherheit: Der Audi steht mit seiner steifen Karosserie von anerkannter Qualität gut da, hat Procten mit Gurtstraffern wie auch Seitenaufprallschutz serienmäßig und bietet den Fahrer-Airbag gegen Mehrpreis (Beifahrer-Airbag kommt Anfang 1993). Bis dahin gibt es den Fahrer-Luftsack auch bei Alfa, doch Gurtstraffer oder Seitenschutz bleiben Fremdworte im 155, der auf der Bodengruppe des Fiat Tipo ruht.

**D**er Alfa 155 ist ein absolut motorbetontes Auto, zumindest in der Version mit V6-Triebwerk. Mit seinen verchromten Ansaugrohren und dem Schriftzug auf dem vorderen



Bei schnellen Richtungswechseln wirkt der Alfa handlicher und agiler.



Alfa-Triebwerk: schon optisch ein Schmuckstück



Audi-Motor: äußerlich ebenso dezent wie akustisch leise

## MOTOR UND FAHRLEISTUNGEN

Ventildeckel offenbart es sich schon optisch als wunderschönes Stück Motorenbaukunst. Und technisch arbeitet hier eine in den Zylindermaßen reduzierte Version des Dreiliters aus dem Alfa 164.

Um sich auch leistungsmäßig in Szene zu setzen, braucht dieser

2,5 Liter weder Vierventiltechnik noch variable Ansaugrohre: Der Sechszylinder – dessen Arbeitsweise eine Bosch-Motronic lenkt – packt schon bei niedrigen Drehzahlen gut an, zieht gleichmäßig und kräftig hoch und legt sich auch in den oberen Regionen drehfreudig ins Zeug. An den 121 kW (165 PS) zweifelt man keine Sekunde, die gemessenen Fahrleistungen von 8,7 Sekunden für den Spurt auf 100 km/h und 215 km/h für die Spitze geben ebensowenig Anlaß zur Kritik

wie die sehr ordentlichen Elastizitätswerte.

Da nimmt man es in Kauf, daß sich der V6 im Leerlauf gelegentlich schüttelt und daß seine Laufruhe nicht zur Spitzenklasse zählt. Akustisch ist der V6 stets präsent, man könnte ihn auch als schlichtweg laut bezeichnen. Doch hier erklingt ein Konzert von Gaswechseln, das nach Last und Schub seine Tonart moduliert und das – ganz im Gegensatz zu den Karosserie- und Windgeräuschen – nicht lästig ist.

Dank seines kräftigen Tonens traut man dem Alfa-V6 noch mehr Power zu. Die hohe Leistungsfähigkeit des Audi-V6 beweisen die Meßwerte (Seite 38).

Der Audi-Motor gibt sich zunächst ganz anders: Er stellt sich nicht wie das Alfa-Triebwerk akustisch in den Vordergrund, sondern nimmt sich dezent zurück. Dreht man den Zündschlüssel, fällt die auf 2,6 Liter reduzierte Version des 2,8 Liter-V6 sofort in ein leises Summen und verläßt diese Zurückhaltung nicht, bis man ihn wieder ab-

stellt – völlig gleich, mit welchen Drehzahlen er bewegt wird. Es ist die absolute Kultiviertheit des Audi-Triebwerks in allen Lastzuständen, die sich in der wenig auffälligen Kraftentfaltung artikuliert und die dazu führt, die Leistungsfähigkeit subjektiv etwas zu unterschätzen.

Die mit 110 kW (150 PS) etwas geringere Nominalleistung

In Sachen Fahrkomfort kann sich der Italiener nicht mit dem Deutschen messen. Zudem ist dieser Audi ein Fahrzeug mit einem mustergültig niedrigen Geräuschpegel.

des Audi läßt ihn bei der Beschleunigung auch leicht hinter den Alfa zurückfallen, doch bei den Elastizitätsprüfungen liegen der 155 V6 und der 80 2.6 E fast wieder gleichauf. Und das, obwohl der Audi in den Gängen vier und fünf deutlich länger übersetzt ist als der Alfa. Denn das Audi-Triebwerk liefert sein maximales Drehmoment von 225



Alfa-Stil: klare Keilform, klein wirkende Räder



Audi-Design: gestreckte Linie, große Räder

PRO UND KONTRA

ALFA 155 V6



Tankverschluß braucht den Zündschlüssel



Lenkstockhebel mit zu vielen Funktionen



Durchladeluke trotz Schloß wenig diebstahlsicher

AUDI 80 2.6 E



Türgriffe noch schlechter zu packen als beim Alfa



Umklappbare Rücksitzlehne mit variablem Gepäckraum



Beckengurt hinten mit Aufrollautomatik

Nm bereits bei 3500/min, während der Alfa seine 216 Nm bei 4500/min bereitstellt.

Audi hat also auch mit dem „kleinen“ V6 – der von einer Elektronik des japanischen Zulieferers Hitachi gesteuert wird – ein wunderbares Triebwerk geliefert und hat dabei ebenso wie Alfa auf Vierventil-Technik verzichtet. Für eine souveräne Leistungsentfaltung bei moderaten Drehzahlen ist sie offensichtlich auch nicht vonnöten.

Übrigens ist der 2,6 Liter auch im Audi-internen Vergleich zum 2,8 Liter die bessere Wahl: Die Fahrleistungen sind trotz 24 PS Differenz nahezu gleich, die Laufkultur des kleineren Motors ist keinesfalls schlechter und den-

Modell	Alfa	Audi
Beschleunigung	10	9
Elastizität	10	10
Spitze	10	10
Verbrauch	10	10
Getriebe/Schaltung	9	10
Laufkultur	8	10
<b>Motor und Fahrleistungen</b>	<b>57</b>	<b>59</b>

10 = sehr gut, 1 = ungenügend

noch ist der 2.6 E fast 4000 Mark günstiger als der 2.8 E.

In den Verbrauchswerten nehmen sich Alfa 155 V6 und Audi 80 2.6 E kaum etwas: Durchschnitt von zwölf oder 12,5 Liter Super je 100 Kilometer setzen keine Bestmarken, sind für zügig bewegte 2,5 Liter-Limousinen aber auch nicht schlecht. Die Einzelwerte lagen jeweils zwischen gut neun und rund 16 Liter.

Auch die Getriebe lassen sich ordentlich bewegen. Mit einer gewissen Exaktheit sollte der Alfa-Pilot den Schalthebel durch die knochig-trockene Kulisse führen, um störenden Hindernissen aus dem Weg zu gehen. In den Augen eines italienischen Meisters des Zahnradbaus muß

### TESTERMEINUNG



Hermann Reil, Redakteur für Neuheiten und Test

Dieser Alfa 155 ist für mich einfach ein schönes Auto: Seine kantige Form hebt sich trotz ihrer leichten Schmalhüftigkeit wohltuend vom rundgelutschten Einerlei unserer Tage ab. Und dann dieser Motor, der je-

den Verbrennungstakt als freudige Musik erleben läßt.

Doch leider schwinden seine Reize von Kilometer zu Kilometer. Mit der Fahrwerksabstimmung des Alfa könnte ich ja noch leben, mit seiner Verarbeitungsqualität, mit den vielen kleinen Unzulänglichkeiten und dem recht bescheidenen Soliditätsgefühl auf Dauer nicht. Da weiß ich beim Audi 80 eben, was ich habe: Ein zutiefst solides, kultiviertes und dennoch sportliches Auto. Und wenn es wirklich „gepflegte Langeweile“ sein sollte, wie ein mot-Kollege urteilte, dann eben eine höchst gepflegte.

Bei der Fahrwerksabstimmung haben sich die Alfa-Ingenieure bemüht, dem neuen 155 die Aura einer Sportlimousine mit auf den Weg zu geben: Die Abstimmung ist straff,

## STRASSENLAGE UND KOMFORT

die Federwege sind kurz und das Ganze im Alltag schlicht unkomfortabel. Schon kleine Stöße kommen vernehmlich durch, grobe Unebenheiten lassen den Aufbau erbeben.

Zweifel an der Grundsolidität des Fahrzeugs kommen gar auf, wenn bei Tempo 180 auf den Spurrillen und Quertugen einer Autobahn der gesamte Vorderwagen bis ins Lenkrad erzittert. Hier verstärken sich eine nicht besonders gute Torsionssteifigkeit und die Nachlässigkeiten in der Detailverarbeitung zu einem wenig Vertrauen vermittelnden Fahrgefühl.

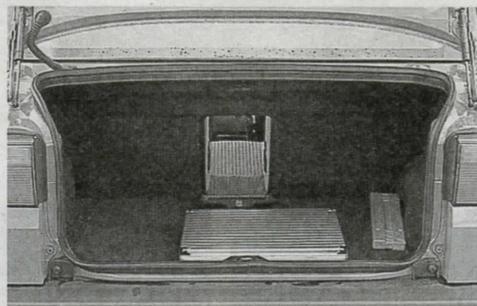
Dabei ist es um die Fahreigenschaften des Alfa 155 gar nicht so schlecht bestellt: Trotz der Untersteuerneigung ist der Fronttriebler gut zu dirigieren, erscheint handlich und spricht auf Lenkbefehle spontan und exakt an. Allerdings ist sein Grenzbereich etwas schmaler als der des Audi. Den doppelten Fahrspurwechsel bei einem Ausweichmanöver etwa läßt der Alfa mit leicht höherer Geschwindigkeit zu. Ist diese aber überschritten, bricht der 155 – besonders bei Beladung – deutlich mit dem Heck aus und muß energisch wieder auf Kurs gebracht werden.

Der Audi verkraftet solche Manöver gelassener. Er wirkt beim Durchfahren enger Wechselkurven nicht so handlich und exakt, zugleich gibt er jedoch früher kund, wann man sich den Grenzen der Bodenhaftung nähert. Seine anschließenden Reaktionen sind gemächlicher und leichter zu korrigieren.

Nun ist der Audi 80 2.6 E wahrlich keine schwingende Sänfte und im Vergleich zum



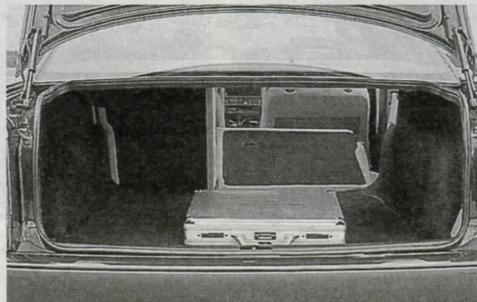
Alfa: kurvenwillig, enger Grenzbereich



Hoher, jedoch kurzer Gepäckraum



Audi: gutmütige Reaktionen



Flacher, langer und variabler Gepäckraum

es wohl so sein. Die Schaltwege im Audi finden sich selbstverständlicher, etwas Nachdruck ist auch hier nötig.

Zur komfortbetonten Charakteristik des Audi 80 2.6 E paßt eine automatische Wahl der Übersetzungen ganz gut, die Vierstufenautomatik ist denn auch als Extra für 2650 Mark lieferbar. Die Alfa-Klientel wird

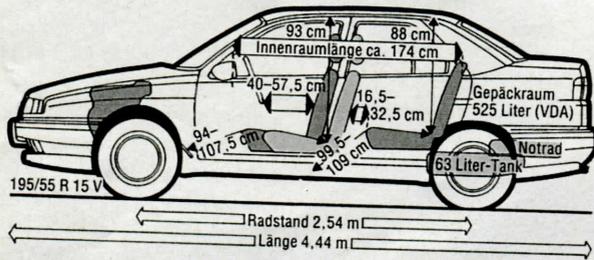
den Schaltautomat wohl weniger vermissen, doch soll er ab 1993 ebenfalls erhältlich sein.

Auch im Motorkapitel ist es also der vordergründige Charakter, der die Autos aus dem bayerischen Ingolstadt und dem norditalienischen Arese unterscheidet: zurückhaltende Noblesse hier, agile Sportlichkeit dort – es lebe der Unterschied.

**Der Alfa läßt sich auf kurvigem Passagen etwas schneller bewegen, verlangt aber mehr fahrischen Einsatz als der gutmütigere Audi.**

### TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

#### ALFA 155 V6



#### MOTOR

Sechszylinder-V-Motor quer über der Vorderachse. Elektronische Motorsteuerung (Bosch Motronic). Je eine obenliegende Nockenwelle mit Zahnriemenantrieb pro Zylinderreihe. 121 kW (165 PS) bei 5800/min, 216 Nm bei 4500/min, Verdichtung 10,0 (Super). Bohrung/Hub 88,0/68,3 mm, Hubraum 2492 cm<sup>3</sup>.

#### FAHRWERK

Vorderradantrieb. Radführung vorn an Querlenkern und McPherson-Federbeinen, Stabilisator. Radführung hinten an Längslenkern mit Schraubenfedern und Stoßdämpfern, Stabilisator. Scheibenbremsen vorn und hinten, Antiblockiersystem serienmäßig.

#### ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

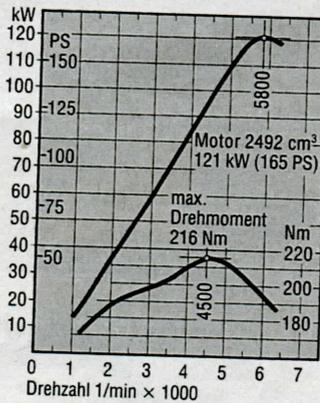
Länge 444 cm, Breite 170 cm, Höhe 144 cm, Radstand 254 cm, Leergewicht (Testwagen) 1365 kg, zul. Gesamtgewicht 1850 kg, tatsächliche Zuladung 485 kg.

#### FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit  
 mot-Messung ..... 215 km/h  
 Werksangabe ..... 215 km/h  
 0– 60 km/h ..... 4,2 s  
 0– 80 km/h ..... 6,2 s  
 0–100 km/h ..... 8,7 s  
 0–120 km/h ..... 12,0 s  
 0–140 km/h ..... 16,5 s  
 0–160 km/h ..... 22,2 s  
 1 km mit stehendem Start 30,1 s

#### ELASTIZITÄT

Beschleunigung aus 60 km/h  
 im 4./5. Gang  
 60– 80 km/h ..... 4,9/6,4 s  
 60–100 km/h ..... 9,5/12,7 s



60–120 km/h	14,2/20,3 s
60–140 km/h	19,6/28,5 s
60–160 km/h	25,7/38,9 s

#### INNENGERÄUSCHE

im 4./5. Gang	
80 km/h	66/65 dB(A)
100 km/h	70/68 dB(A)
130 km/h	75/73 dB(A)
160 km/h	80/76 dB(A)

#### TACHOABWEICHUNG

Tacho 50	eff. 46 km/h
Tacho 80	eff. 76 km/h
Tacho 100	eff. 93 km/h
Tacho 130	eff. 125 km/h

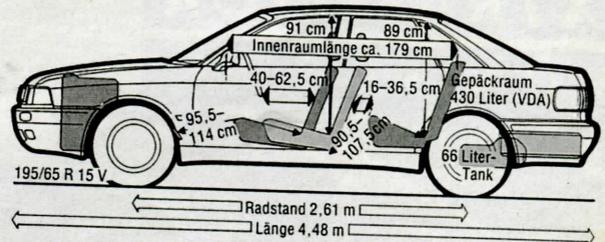
#### VERBRAUCH

Kraftstoff ..... Super  
 Tankinhalt ..... 63 Liter  
 Tankreichweite ..... ca. 500 km\*  
 Motorölinhalt ..... 6,0 Liter

<b>Testwerte</b>	<b>Liter/100 km</b>
Minimal	9,6
Maximal	16,2
<b>Testverbrauch</b>	<b>12,5</b>

<b>DIN-Werte</b>	<b>Liter/100 km</b>
90 km/h	7,3
120 km/h	9,3
Stadt	12,0
<b>Drittelmix</b>	<b>9,5</b>

#### AUDI 80 2.6 E



#### MOTOR

Sechszylinder-V-Motor längs über der Vorderachse. Elektronische Motorsteuerung (Hitachi). Je eine obenliegende Nockenwelle mit Zahnriemenantrieb pro Zylinderreihe. 110 kW (150 PS) bei 5750/min, 225 Nm bei 3500/min, Verdichtung 10,0 (Super). Bohrung/Hub 82,5/81,0 mm, Hubraum 2598 cm<sup>3</sup>.

#### FAHRWERK

Vorderradantrieb. Radführung vorn an Dreieck-Querlenkern und McPherson-Federbeinen, Stabilisator. Radführung hinten an Verbundlenkerachse mit Federbeinen, Stabilisator. Scheibenbremsen vorn und hinten, Antiblockiersystem serienmäßig.

#### ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

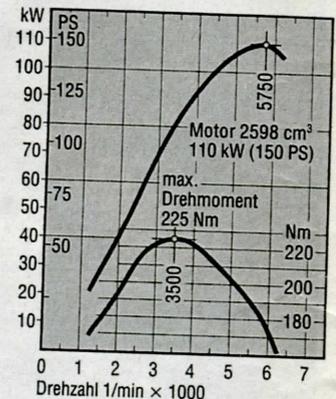
Länge 448 cm, Breite 170 cm, Höhe 141 cm, Radstand 261 cm, Leergewicht (Testwagen) 1371 kg, zul. Gesamtgewicht 1790 kg, tatsächliche Zuladung 419 kg.

#### FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit  
 mot-Messung ..... 212 km/h  
 Werksangabe ..... 212 km/h  
 0– 60 km/h ..... 4,5 s  
 0– 80 km/h ..... 6,8 s  
 0–100 km/h ..... 9,8 s  
 0–120 km/h ..... 14,1 s  
 0–140 km/h ..... 19,3 s  
 0–160 km/h ..... 27,3 s  
 1 km mit stehendem Start 31,1 s

#### ELASTIZITÄT

Beschleunigung aus 60 km/h  
 im 4./5. Gang  
 60– 80 km/h ..... 5,1/6,8 s  
 60–100 km/h ..... 9,9/13,4 s



60–120 km/h	15,0/19,8 s
60–140 km/h	21,4/27,4 s
60–160 km/h	30,1/39,9 s

#### INNENGERÄUSCHE

im 4./5. Gang	
80 km/h	65/64 dB(A)
100 km/h	67/66 dB(A)
130 km/h	71/70 dB(A)
160 km/h	76/75 dB(A)

#### TACHOABWEICHUNG

Tacho 50	eff. 48 km/h
Tacho 80	eff. 78 km/h
Tacho 100	eff. 99 km/h
Tacho 130	eff. 129 km/h

#### VERBRAUCH

Kraftstoff ..... Super  
 Tankinhalt ..... 66 Liter  
 Tankreichweite ..... ca. 570 km\*  
 Motorölinhalt ..... 5,0 Liter

<b>Testwerte</b>	<b>Liter/100 km</b>
Minimal	9,6
Maximal	15,4
<b>Testverbrauch</b>	<b>12,0</b>

<b>DIN-Werte</b>	<b>Liter/100 km</b>
90 km/h	6,7
120 km/h	8,6
Stadt	12,3
<b>Drittelmix</b>	<b>9,2</b>

\*Unter Berücksichtigung des Testverbrauchs

größeren Audi 100 durchaus straff abgestimmt. Doch zeigt Audi, wie komfortabel ein fahrsicheres Auto sein kann, wie mühelos sich kleine Fugen ebenso wie große Bodenwellen überrollen lassen. Geprägt wird dieses Komfortgefühl eben auch durch die uneingeschränkte Solidität in jedem Winkel des Fahrzeugs.

Der Alfa 155 wird übrigens gegen 2200 Mark Aufpreis mit einer elektronischen Dämpfersteuerung angeboten: Allerdings ist diese Option leicht verzichtbar, da sie sich vor allem durch einen in der Stellung Sport nochmals deutlich geringeren Federungskomfort auszeichnet.

Ihre Kraft bringen beide Fronttriebler ordentlich auf die Straße, obwohl der Alfa bei Nässe früher die Traktionsgrenzen

erst die bei Alfa wie Audi ausreichend leistungsstarke Klimaautomatik.

Trotz aller vordergründigen Gemeinsamkeiten: Alfa 155 V6 und Audi 80 2.6 E unterscheiden sich doch in jeder Nuance ihrer Charaktere. Hier der eigenständig geformte Italiener, der sich stets bemüht, den sportlichen

**Alfa-Extreme: Eigenständiges Design und guter Motor haben keinen leichten Stand gegen die vielen Nachlässigkeiten im Karosseriebereich.**

Anspruch seines Markennamens zu erfüllen, ihm aber nur durch den schönen Motor wirklich gerecht wird. Und dort der grundsätzliche Deutsche, der die Sportlichkeit hinter die komfortbetonte Noblesse zurückstellt und dem Alfa doch in vielem überlegen ist.

*Hermann Reil*

Fotos: Augustin

Modell	Alfa	Audi
Fahrverhalten	9	10
Federung/Dämpfung	8	10
Lenkung	10	10
Bremsen	9	10
Heizung/Lüftung	10	10
Fahrgeräusche	8	10
<b>Straßenlage und Komfort</b>	<b>54</b>	<b>60</b>

10 = sehr gut, 1 = ungenügend

erreicht und deutlicher auch Antriebsinflüsse in der Lenkung spüren läßt. Ähnliches gilt für die Bremsen: Alfa 155 und Audi 80 haben mit der Verzögerung aus schneller Bewegung keine ernsthaften Probleme, auch wenn die Bremskraft im Alfa etwas schlechter zu dosieren ist und bei harten Gebrauch zu eher nachlassender Wirkung neigt.

Daß eine längere Reise im Audi 80 für die Ohren der Passagiere weitaus schonender ist als eine Tour im Alfa, verwundert nicht. Es ist nicht nur der Motor, der die Limousine aus Ingolstadt zur akustischen Wohltat macht, es sind ebenso die deutlich geringeren Wind- sowie die Abrollgeräusche der Räder, die besser gedämmt sind. Die Lüftungsanlage ist in beiden Autos wirkungsvoll und gut dosierbar, mit ausreichend Ausströmöffnungen. Wahren Komfort verspricht aber



*Der Audi hat den Gipfel der Käufergunst schon erklommen, der Alfa wird es dahin schwerhaben.*

#### STÄRKEN UND SCHWÄCHEN NACH PUNKTEN

Modell	Alfa 155 V6	Audi 80 2.6 E
Karosserie und Bedienung	51	58
Motor und Fahrleistungen	57	59
Straßenlage und Komfort	54	60
<b>Gesamt</b>	<b>162</b>	<b>177</b>

Maximal erreichbare Punktzahl: 180