

40 Jahre Alfa Romeo Alfetta: Der Beginn der Transaxle-Ära

Vor 40 Jahren brachte Alfa Romeo mit der Alfetta eine Limousine auf den Markt, deren Antriebskonfiguration - das Transaxle-System - die Modelle der Marke für mehr als zwei Jahrzehnte prägen sollte. Das Getriebe im Bereich der angetriebenen Hinterachse, der Motor vorn, Getriebe, Kupplung und Differential ebenfalls hinten - das sind bei Automobilen mit Heckantrieb nach wie vor die besten Voraussetzungen für eine ideale Gewichtsverteilung. Dank dieser nahezu ausgeglichenen Verteilung der nur 1080 Kilogramm Leergewicht und weiterer damals fortschrittlicher Technologien wie innenliegenden Scheibenbremsen hinten avancierte der Alfa Romeo Alfetta zu einer der fahrdynamischsten und sichersten Limousinen ihrer Zeit.

Alfa Romeo adaptierte das System auch für den Nachfolger, den Alfa 90 (ab 1974), die kleinere Giulietta (ab 1977), den Alfa 75 (ab 1985) sowie die Sportwagen SZ (ab 1989) und RZ (ab 1992). In der Neuzeit nutzte die italienische Marke den Transaxle-Antrieb in Verbindung mit dem 331 kW / 450 PS starken Sportwagen Alfa Romeo 8C Competizione.

Die 4,28 Meter lange Alfetta setzte sich 1972 auf Anhieb in verschiedenen Vergleichstests gegen den Wettbewerb durch. Wie zu erwarten, punktete die Limousine schon allein aufgrund des Transaxle-Systems mit optimalen Handlingeigenschaften. Der 122 PS starke Alfa Romeo war nach den Maßstäben jener Zeit zudem ein sparsames Auto. Die Fachzeitschrift „Auto, Motor und Sport“ ermittelte 1973 im Vergleichstest mit einem wichtigen deutschen Konkurrenten einen Durchschnittsverbrauch von 12,0 Litern - fast zwei Liter weniger als der rund 200 Kilogramm schwerere Testwagen des deutschen Herstellers. Der Alfa Romeo erreichte in dieser Version eine Höchstgeschwindigkeit von 185 km/h und beschleunigte in 10,5 Sekunden auf 100 km/h.

Zum weiteren technischen Layout der Alfetta gehörte ein sehr aufwendig konzipiertes Fahrwerk. Vorn kam eine Aufhängung mit unteren Dreiecksquerlenkern zum Einsatz, hinten eine De-Dion-Achse für eine präzise Radführung. Im Bereich der aktiven

Sicherheit ebenso innovativ war die Verwendung von serienmäßig vier Scheibenbremsen; die hinteren waren dabei nach innen versetzt angeordnet, um das Gewicht der so genannten ungefederten Massen weiter zu reduzieren. Angetrieben wurde die Alfetta vom legendären „1750“ - einem 1,8 Liter großen Vierzylinder mit zwei obenliegenden Nockenwellen, zwei Doppelvergasern und 122 PS Leistung bei 5500 Umdrehungen in der Minute.

Zwei Jahre nach dem Debüt der Limousine präsentierte Alfa Romeo ein Coupé: die Alfetta GT. Analog zu diesem Sportwagen-Derivat prägten immer wieder technische und optische Modifikationen die zwölf Jahre währende Bauzeit der Alfetta. So wurde das Motorenprogramm 1975 um eine 108-PS-Version mit 1,6 Litern Hubraum erweitert. 1977 folgte ein 2,0-Liter-Motor, anfangs mit identischer Leistung wie der 1,8-Liter-Motor, später mit 130 PS.

Parallel zum neuem Motor modifizierte das Centro Stile Alfa Romeo das Design der 2,0-Liter-Alfetta; die Chromtürgriffe wichen als Zugeständnis an die Aerodynamik versenkten Ausführungen, es gab voluminösere Stoßstangen, die Anfang der 70er Jahre noch typischen vorderen Dreiecksfenster wurden durch großflächige Seitenscheiben ersetzt. Dazu kamen Rückleuchten sowie Rechteck- statt Doppelrundscheinwerfer und ein modernes Interieur. Nach und nach wurden die Modifikationen auch auf die anderen Versionen der Alfetta übertragen.

1979 schickte Alfa Romeo in Form der Alfetta Turbodiesel zudem das erste Modell mit Selbstzünder auf die Straßen Europas. Aus 2,0 Litern Hubraum holte der aufgeladene Vierzylinder 82 PS; später stieg der Hubraum um 0,4 Liter und die Leistung damit auf 95 PS. Die letzten beiden Baujahre der Alfetta gaben sich mit nochmals modifizierten Stoßfängern und Rückleuchten, einem nun wieder mit Doppelrundscheinwerfern bestücktem Kühlergrill und an einem weiter modernisierten Cockpit zu erkennen. Die nach Amerika verschifften Alfa Romeo Alfetta hatten zudem eine Einspritzanlage statt der Doppelvergaser an Bord, um den dortigen Abgasvorschriften gerecht zu werden.

1984 verließ die letzte Limousine der Baureihe das Werk im norditalienischen Arese - es war das Exemplar Nummer 478 812. Die Alfetta gehört damit zu den erfolgreichsten Limousinen von Alfa Romeo. Bis 1986 weitergebaut wurde das Coupé Alfetta GTV. (ampnet/jri)

Bilder zum Artikel:

Alfa Romeo Alfetta 2.0 Turbodiesel (1978-1981).



Alfa Romeo Alfetta 2.0 L (1978-1981).



Alfa Rome Alfetta 2.0 (1982-1983).



Alfa Romeo Alfetta 2.0 (1982-1983).



Alfa Romeo Alfetta.



Alfa Romeo Alfetta 2.0i Quadrifoglio Oro (1983-1984).



Alfa Romeo Alfetta 2.0i Quadrifoglio Oro (1983-1984).



Alfa Romeo Alfetta 2.4 Turbodiesel (1983-1984).



Alfa Romeo Alfetta (1975-1981).



Alfa Romeo Alfetta 2.0 Turbodiesel (1978-1981).
US-Version: Alfa Romeo Alfetta 2.0 Li (1978-1981).



Alfa Romeo Alfetta GT 1.8 (1974-1976).



Alfa Romeo Alfetta GT 1.8 (1974-1976).
Alfa Romeo Alfetta GTV 2.0 L (1979-1980).



Alfa Romeo Alfetta GTV 2.6i V8 (1977).



Alfa Romeo Alfetta GTV 2.6i V8 (1977).

Alfa Romeo Alfetta GTV 2.6i V8 (1977).



Alfa Romeo Alfetta GT 1.6 (1976-1980).



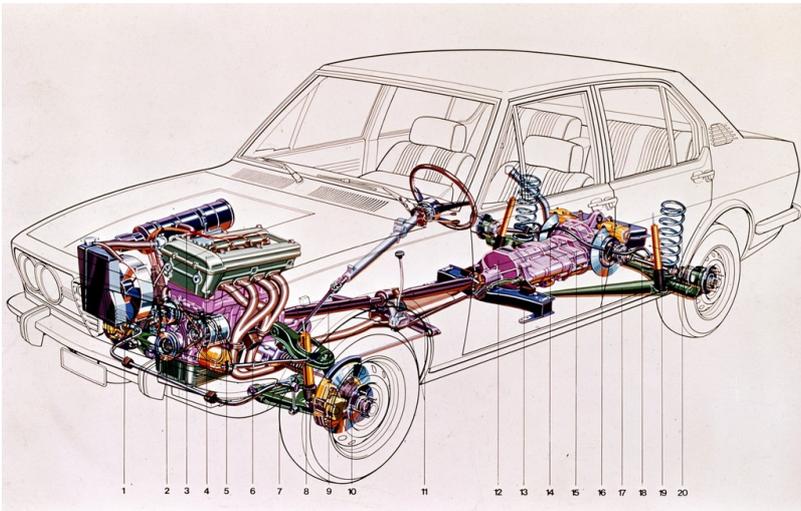
Alfa Romeo Alfetta GTV 2.0 (1976-1980).
Alfa Romeo Alfetta GTV 6 2.5i (1983-1986).



Alfa Romeo Alfetta GTV 2.0 Grand Prix.



Alfa Romeo Alfetta GTV 2.0 Grand Prix.
Alfa Romeo Alfetta GTV 2.0 Grand Prix (1980-1982).



Alfa Romeo Alfetta (Durchsicht, 1982-1983)