

SZ-Extra Motor

Alfas neue Öko-Flitzer

Die italienischen Motorbauer präsentieren eine neue Generation von Turbomotoren - Mehr Leistung bei weniger

Mit einer 1,8-Liter-Maschine hat Alfa Romeo drei seiner Modelle ein neues Herz eingesetzt. Dank eines überarbeiteten Turboladers entwickelt der Motor 200 PS. Eingesetzt wird er im 159, im Coupé Brera und im Roadster.

Von unserem Mitarbeiter
Michael Kirchberger

Frankfurt. Bei Alfa Romeo haben die Ingenieure einen Vierzylinder-Benziner entwickelt, dessen Turbolader dank einer sogenannten Spülluft-Phase schon bei niedrigsten Drehzahlen die Muskeln spielen lässt. Eingeführt wird die 1,8-Liter-Maschine in allen Modellvarianten des 159, im Coupé Brera und im Roadster Alfa Spider. Die Preise gleichen einer Kampfansage. Wer bis zum 30. Juni einen Kaufvertrag abschließt, zahlt 24 990 Euro für den 159 und 29 900 für den Spider. Danach werden 29 700 und 31 950 Euro gefordert. Der Brera bleibt bei 28 950 Euro.

Aus ziemlich genau 1,75 Liter Hubraum entwickelt der neue

Benziner 200 PS/147 kW Leistung. Ein Auspuffkrümmer aus Stahl - statt wie üblich aus Grauguss - hilft, die hohen Abgastemperaturen von bis zu 1020 Grad zu bewältigen, die im aufgeladenen Motor entstehen.

Eine variable Nockenwellensteuerung ermöglicht es, bei niedrigen Drehzahlen die Öffnungszeiten der Ein- und Auslassventile präzise zu kontrollieren. Rund 30 Liter sogenannter Spülluft werden in den entsprechenden Drehmomentbereichen genutzt, um das Abgas geschwind aus dem Brennraum zu blasen und schon bei geringen Touren viel Druck auf die Turbinenschaufeln des Turbos zu bringen. So reagiert der Motor flink auf den Leistungsabruf.

Die Einspritzpumpe drückt den Wirbel von Superbenzin mit 150 bar durch die siebenfach gelochten Einspritzdüsen. Sie ist aus Edelstahl gefertigt, was sie resistent gegen aggressive Treibstoffe wie Alkohol macht. Der wird zum Beispiel in Brasilien dem Spirit beigemischt, wo sich Fiat mit VW stetig um die Marktführerschaft balgt. Eine allgemeine Freigabe für den Alkoholbe-



Im Alfa Romeo 159 Tbi sorgt jetzt der neue 16V-Motor für Fahrfreude.

von 0 auf 100 km/h liegen zwischen 7,7 und 7,9 Sekunden, der Normverbrauch wird mit 8,1 bis

AUTOGRAMM

Alfa Romeo 159 1.8 Tbi 16V

Austrainierter Sportler im noblen Zwirn

Noch mehr Freude am Fahren: Die Beckinger Firma Hartge veredelt seit fast 40 Jahren BMWs – Jüngstes Modell ist das 325 d Coupé

So fährt man auch in Zeiten der Wirtschaftslaute stilischer vor. Die saarländische Firma Hartge hat das Dreier-Coupé von BMW gekonnt veredelt. Nun hat es deutlich mehr Kraft, es bleibt aber zurückhaltend im Auftritt.

Von unserem Redakteur
Oliver Schwambach

Beckingen. Könnte süchtig machen: Das Alu-Pedal kurz antippen – schon schießt das Coupé vorwärts. Unwiderstehlich. Ein Bulle von Auto. 500 Nm Drehmoment bei 2000 U/min: Dieser silberne Dreier kommt sofort zur Sache und ist nach 6,9 Sekunden auf 100 Kilometer pro Stunde.

Sicher: Potente Fahrzeuge, die können, was einst reinen Sportwagen vorbehalten war, gibt es heute viele. Beachtlicher ist schon, wie konsequent und preisbewusst der Beckinger Fahrzeugveredler Hartge aus einem BMW 325 d diesen Silberrenner entwickelte. Schon das Basisfahrzeug fährt flott (197 PS/Drehmoment 400 Nm). Seiner bayrischen Natur nach gibt das Diesel-Coupé aber eher den zügigen Gleiter, selbst Rückenleidende reisen darin kommod. Nach der Hartge-Aufbaukur beißt der Dreier aber richtig und kann die Kraft auch umsetzen: Das einstellbare Hartge-Fahrwerk vermittelt noch im Grenzbereich sicheres Fahrverhalten, lässt zugleich aber so viel Luft, dass Tempo-30-Schwellen



Foto: np

Kraft hat der 325 d von Hartge für zwei. Trotzdem bleibt sein Auftritt dezent.

sich nicht zu Achtausendern aufturnen.

Der eigentliche Kraftzuwachs wurde dank Eingriff in die Motorelektronik möglich, der sogar relativ günstig zu haben ist. Rund 1700 Euro berechnet der Tuner für die bloße Steuergerät-Änderung (entsprechende Gewährleistungen inklusive). BMW selbst ruft für den noch etwas stärkeren 330 d (520 Nm Drehmoment) dagegen rund 4300 Euro mehr auf als für einen 325 d.

Damit freilich aus einem BMW ein Hartge werden kann, braucht es mehr. Seit 1971 veredeln die

Beckinger vor allem Fahrzeuge mit der Doppelnier auf dem Kühlergrill. Der einstige Rennfahrer Herbert Hartge steht nach wie vor mit seinem Namen dafür, „dass die schnellsten BMW aus Beckingen kommen“. Auch wenn ihn dabei ausgerechnet die Münchner selbst ausbremsen wollen, offeriert BMW mit den M-Modellen doch selbst hochwertige Fahrzeuge. In Beckingen nimmt man sich die Bayern-Mobile jedoch so gründlich vor – Motor, Fahrwerk, Interieur und auch das Äußere – dass das Ganze am Ende nicht mehr BMW sondern

Hartge heißt: Der Veredler gilt als eigener Hersteller, auch wenn ein BMW stets als solcher erkennbar bleiben soll und Komplettumbauten die Ausnahme sind – die meisten Kunden erwerben einzelne Fahrzeugteile.

Krawalloptik, üppiges Flügelwerk, ausufernde Radhäuser waren nie der Fall der Beckinger. Das aktuelle 325 d Coupé von Hartge gleicht so einem australierten Sportler im noblen Zwirn. Auch wenn der 20-Zoll-Felgensatz und die markante konturierte Front ahnen lassen, welches Potenzial in diesem Wa-

AUTOGRAMM

BMW/Hartge 325 d

Ausführung:	Coupé
Preis:	52 900 Euro
Leergewicht:	1600 kg
Motor:	6-Zylinder Diesel
Hubraum:	2993 ccm
Leistung:	231 PS/170 kW
Drehmoment:	500 Nm bei 2000 U/min
Abgasnorm:	Euro 4
CO ₂ -Ausstoß:	169 g/km
Spitze:	245 km/h
0 auf 100 km/h:	6,7 Sekunden
Normverbrauch:	6,1 l Diesel

gen steckt. Im Innenraum hat man allerdings etwas zu großzügig Carbon verteilt. Fast scheint es, das Hartge-Coupé trage da die neue Mode der Wirtschaftslautezeit als Blechkleid: mehr sein als scheinen.

Wobei Zurückhaltung im Auftritt allerdings nur in Mittel-Europa derzeit stärker nachgefragt werde, weiß man bei Hartge. So international die Kunden (verkauft wird in über 60 Länder), so verschieden die Geschmäcker. In Russland und im arabischen Raum zeigt man nach wie vor gern, was man sich leisten kann. Felgen dürfen da gerne noch ein paar Zoll größer ausfallen. Was teuer ist, soll eben auch auf den ersten Blick so aussehen. Ein Grund wohl auch, warum man bei Hartge die Wirtschaftskrise – zumindest derzeit noch – gelassen sieht, als bei BMW selbst.