

---

# Alfa 6

---



# Alfa 6

 **MANFRED  
WALDHAUSER**  
Kfz-Werkstätte  
Klagenfurter Str. 44 ☎ (04227) 3227  
**8170 FERLACH**

**Der neue Alfa Romeo ist die einzige italienische 6-Zylinder-Limousine. Er ist aber auch eine auf der ganzen Welt einmalige Lösung in seiner Hubraumklasse. Bei den verschiedenen Möglichkeiten, die es auf diesem Gebiet gibt, ist der Alfa 6 ein Auto, das - wie es sich bewegt,**

**wie es Personen aufnimmt und wie es auf das Lenken anspricht - zeigt, daß es eine außergewöhnlich glückliche Kombination von starker Leistung und großer Klasse ist. Dieses Ziel wurde durch ein Vorgehen in zwei Richtungen erreicht: Leistungskontrolle und eine neue Projektspektik.**

Der Motor des Alfa 6 ist technisch für eine Leistung von 200 PS ausgelegt. Ziel für die Entwicklung der Limousine war, ihn auf ca. 160 PS zu begrenzen. Damit liegt er in seiner Hubraumklasse immer noch an der Spitze. Diese reichen völlig aus, um das durch zahlreiche Sicherheitsvorkehrungen und ein Höchstmaß an Komfort bedingte Eigengewicht des Fahrzeugs vergessen zu machen.

Diese Vorgabe erbrachte folgende Ergebnisse:

- ☐ Die Höchstleistung wird bei 5800 U/min erreicht. Der überaus günstige Drehmomentverlauf beginnt bei relativ niedrigen Drehzahlen, das bedeutet große Elastizität, Ausdauer, Leistungsreserven und einen sparsamen Verbrauch.
- ☐ Die großzügige Dimensionierung der selbsttragenden Karosserie sowie der mechanischen Teile, die umfassenden Korrosionsschutzvorkehrungen und die hochwer-

tige Geräuschdämmung, sowie das reichhaltige Zubehör ließen das Fahrzeuggewicht auf 1430 kg steigen (DIN). Eine Zahl, die besonders unter dem Gesichtspunkt der hohen Qualitätsmaßstäbe interessant ist, wenn man bedenkt, daß Motor und die Rohkarosserie dank einer genauen Strukturberechnung ein Gesamtgewicht von nur 540 kg haben.

☐ Die Leistungen des Motors sind so ausgelegt, daß sie auf jeden Fall ein sehr niedriges Gewicht-Leistungs-Verhältnis garantieren: 8,9 kg/PS, das entspricht einem der günstigsten in dieser Hubraumklasse.

☐ Das niedrige Gewicht-Leistungs-Verhältnis in Verbindung mit einem hohen Drehmoment - 220 Nm (22,4 kgm) bei 4000 U/min. - und eine kompakte Karosserieform mit sehr geringem aerodynamischen Frontwiderstand erlauben überdurchschnittliche Beschleunigungs- und Fahrleistungswerte für ein Fahrzeug dieser Größenordnung.

## **Ein neuer Gesichtspunkt: fahraktiver und dennoch komfortabler Innenraum**

Von Fahrzeugen dieser Hubraum- und Preisklasse erwartet man den höchsten Stand an Leistung und Fertigungsqualität.

Dieser hohe Stand wurde bei der Entwicklung des Alfa 6 zusätzlich gesteigert.

Der Innenraum verfügt über ein Höchstmaß an Geräuschdämmung, die den Außenlärm absorbiert und das

Innengeräuschniveau unter die Störschwelle senkt. Gleichzeitig stehen dem Fahrer über 65 Bedienungselemente zur Verfügung - elektrische, mechanische und Zusatzaggregate, um ein Höchstmaß an Wohlbefinden und Sicherheit für sich und die Mitfahrer zu erreichen und ständig aktiv in das Fahrgeschehen eingreifen zu können.

## **Der Motor: Elastizität und Laufruhe**

Dieser Motor kennt keine Belastung. Er reagiert ruhig und geräuschlos, er beschleunigt geschmeidig in jedem Geschwindigkeitsbereich.

Der Motor unterstreicht den hohen Komfort dieses Fahrzeugs, weil er den Fahrer die Größenordnung des

Wagens vergessen läßt und ihm die Sicherheit gibt, den Wagen jederzeit zu beherrschen.

Der neue Alfa 6 entspricht den Vorstellungen einer modern eingestellten, anspruchsvollen Kundschaft.

## **Eine fortlaufende Tradition**

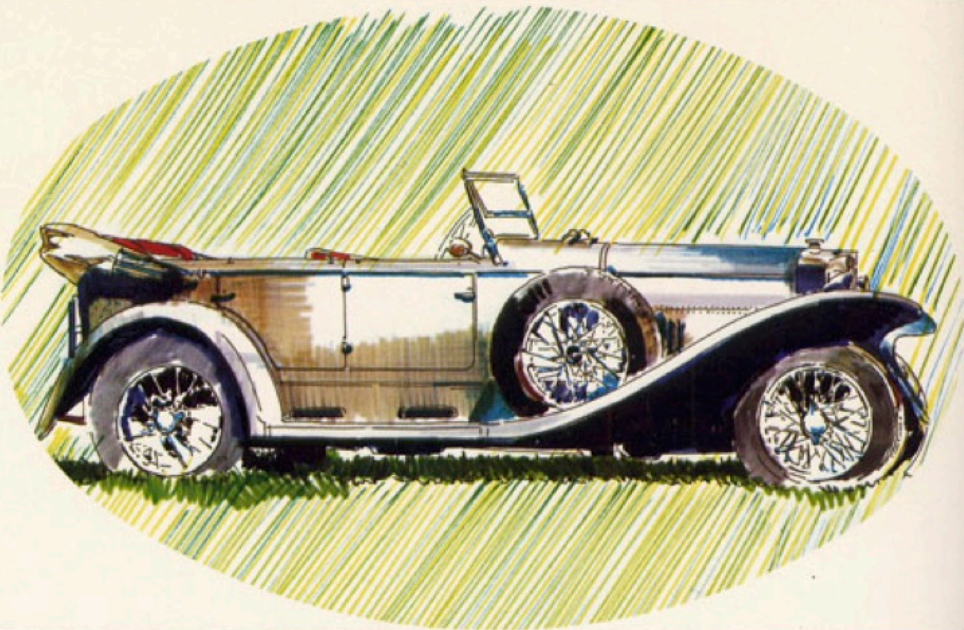
Der Alfa 6 verdankt seine Exklusivität dem hohen technologischen Niveau, das zur Alfa Romeo-Tradition gehört. Eine Tradition, die in jenem Teil der Alfa-Geschichte entstand, der bereits Legende ist, nämlich in der Zwischenkriegszeit.

Und sie entstand gerade mit Sechszylindern. Abgesehen

von einigen Achtzylindermodellen, erzeugte Alfa zwischen 1920 und 1940 serienmäßig nur Sechszylinderwagen (vom RL bis zum 6c 2500). Einige davon, wie etwa der 1750er, gehören zu den berühmtesten Modellen der Geschichte des Automobils und werden von vielen Leuten als unwiederholbar betrachtet.

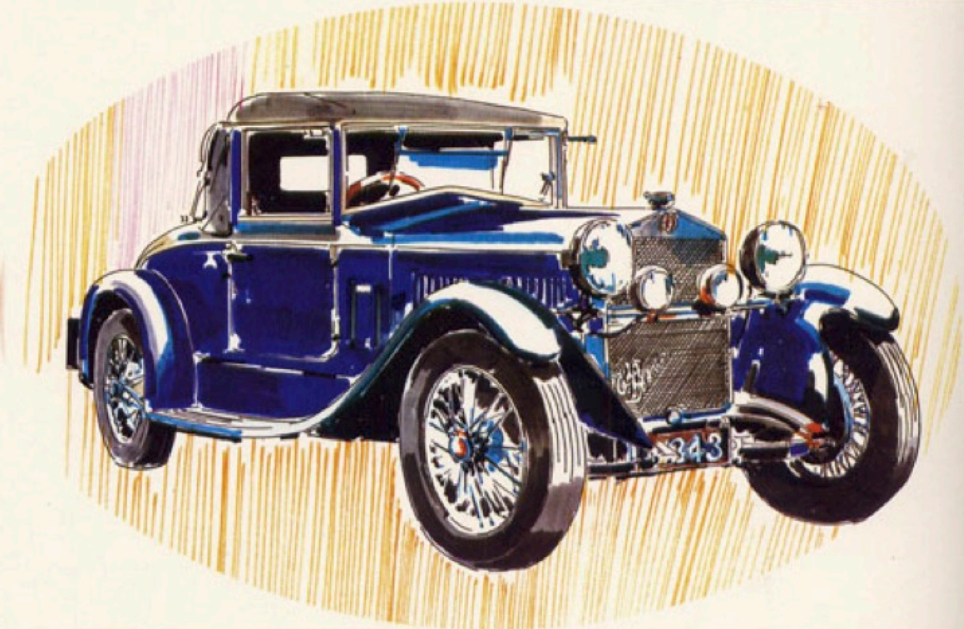
### Alfa Romeo RL SS

Die Super Sport-Ausführung des 3 Liter RL, zwischen 1922 und 1926 in zahlreichen Touren- und Rennmodellen erzeugt. Nahm in serienmäßiger Ausführung an der ersten Mille Miglia teil. Erzielte in rennmäßiger Version mit 3154 cm<sup>3</sup> Hubraum und 95 PS mit dem 1., 2. und 4. Preis bei der Targa Florio des Jahres 1923 einen Triumph.



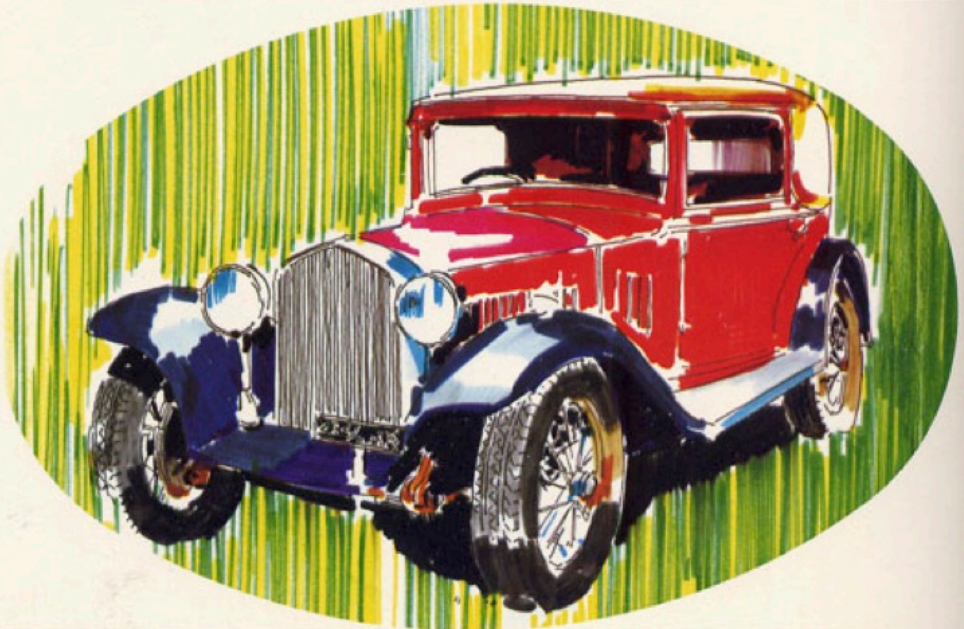
### Alfa Romeo 6c 1500 SS

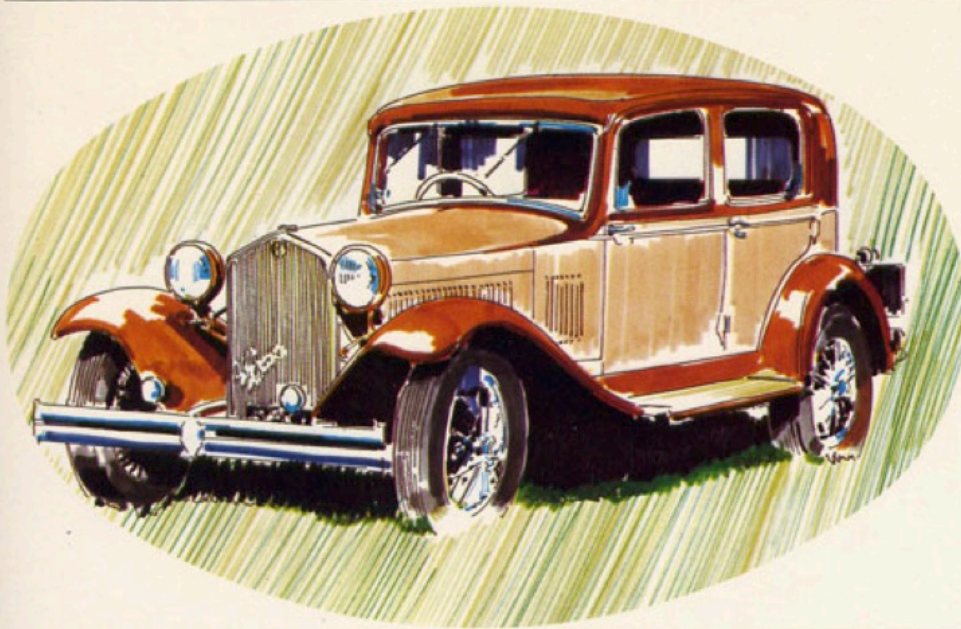
Das Modell 6c 1500 wurde in den Ausführungen Normale, Sport und Super Sport zwischen 1927 und 1929 erzeugt; die Leistung lag zwischen den 44 PS der Ausführung Normale und den 84 PS der aufgeladenen Version SS von 1928 und 1929. Es gewann die Mille Miglia 1928 mit dem Paar Campari-Ramponi und eroberte den Sieg bei den größten Wettbewerben der Kategorie Sport.



### Alfa Romeo 6c 1750 GT

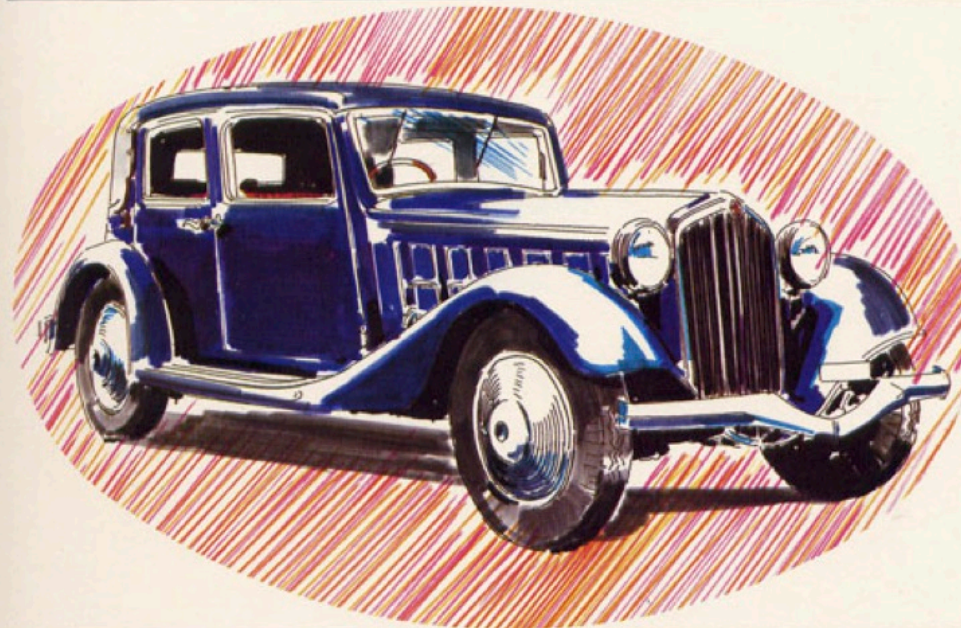
Der 6c 1750 wurde beim Römischen Autosalon 1929 präsentiert und bis 1933 in zahlreichen Versionen mit und ohne Kompressor erzeugt. Das Modell mit Kompressor debütierte gleich mit dem Sieg bei der 3. Mille Miglia. Dies war der Beginn einer unvergleichlichen Siegesserie bei allen wichtigen Straßenrennen. Gleichzeitig nahm das Modell erfolgreich an den damals so modernen Eleganzwettbewerben teil.





### **Alfa Romeo 6c 1900 GT**

1933 wurde ein vom 6c 1750 abgeleitetes Modell, das aber 1917 cm<sup>3</sup> Hubraum hatte, erzeugt: Der 1900 GT hatte den ersten Motor der Serie 6c mit in Leichtlegierung geschmolzenem Zylinderkopf und war das erste Modell von Alfa Romeo, das nicht mehr in Form eines Chassis, sondern als viertürige Limousine, die direkt in der Karosserieabteilung in Portello erzeugt wurde, verkauft wurde.



### **Alfa Romeo 6c 2300 GT**

Ab 1934 wurden die Sechszylinder aus Portello mit einem völlig neu entworfenen Motor mit 2300 cm<sup>3</sup> ausgestattet. Ein paar Jahre später gab es mit der Serie 6c 2300 B auch am Chassis wichtige Neuerungen; es wurden unabhängige Aufhängungen und hydraulische Bremsen eingesetzt.



### **Alfa Romeo 6c 2500 S**

#### **« Freccia d'Oro »**

Das erste Auto bei Wiederaufnahme der Produktion, die dem Ende des zweiten Weltkriegs folgte. Das aus dem 6c 2500 der Vorkriegszeit entstandene Modell unterschied sich von jenem durch eine neue, sehr geräumige Karosserie, die vom Stilistischen her stark charakterisiert war. In jenen Jahren war das der serienmäßige Wagen mit dem größten Hubraum und dem höchsten Qualitätsniveau, der in Italien hergestellt wurde.

# Alfa 6

FAHRGASTZELLE

## Ein behaglicher Innenraum

Die volumetrischen Innenabmessungen des Alfa 6 beruhen auf ganz präzisen Vorgaben.

Um einen guten aerodynamischen Widerstandsbeiwert zu erreichen, hält sich die Breite des Fahrzeuges zugunsten einer geringen Frontwiderstandsfläche in Grenzen. Eine Innenraumbreite von 140 cm zeugt von einer rationellen Ausnutzung. Die Gestaltung der Fahrgastzelle nahm besonders Rücksicht auf ausreichende Beinfreiheit der Insassen:

Mitfahrer jeder Größe finden vorne und hinten ideale Sitzmöglichkeiten vor. Der Innenraum wirkt vor allem in dieser Hinsicht bequem und behaglich.

Der gezielte Einsatz von hochqualitativen, geräuschkämmenden Materialien hat einen sehr geringen Geräuschpegel zur Folge. Bei einer Geschwindigkeit von 120 km/h im 5. Gang wurden für die Vorder- und Hintersitze ein Geräuschpegel von maximal 75 dBA ermittelt.





## Tiefgreifende und dauerhafte Korrosionsschutzmaßnahmen

Die Korrosionsschutz-Vorkehrungen werden beim Alfa 6 in den einzelnen Herstellungsphasen wie folgt berücksichtigt:

**Die Entwurfsphase:** Nahtstellen oder sonstige Übergänge werden bei der Montage der verschiedenen Einzelteile nach Möglichkeit vermieden, da sich hier Staub und Feuchtigkeit sammeln können. Die Karosseriehohlteile oder verschachtelte Teile sind von vornherein so entwickelt worden, daß eine vollständige Rundumlackierung und eine spätere Be- und Entlüftung gewährleistet sind.

Die gegenseitige Beeinflussung der Blechteile, wurde durch zahlreiche Isoliervorgänge ausgeschlossen: Verzinkung, Kadmierung, Verwendung von Kunststoffschichten und Neutralisierung. Auf diese Art und Weise wurden 200 Einzelteile behandelt.

**Die Entstehungsphase:** Alle Nahtstellen der Blechteile wurden vorher mit zinkhaltigen Lacken (zinc-rich primers) behandelt und dann mit PVC versiegelt. Die Kanten der beweglichen Teile (Motorhaube, Kofferraumdeckel und Türen) wurden mit Gummileisten bekleidet, die die

Übergangsstellen voll ausfüllen und eine Oxydierung durch Luftfeuchtigkeit ausschließen. Viele der am meisten gefährdeten Blechteile werden durch das « **Zincrometal** »-Beschichtungsverfahren zusätzlich geschützt. Als erstes wird eine Schicht DACROMET auf das Blechband aufgetragen. Es handelt sich um eine wasserlösliche Dispersion auf Basis Chromsäure und Zinkstaub und wird in einem Ofen bei einer Objekttemperatur von ca. 150° eingebrannt. Wichtig ist, daß hierbei weder Abwasser- noch Abluftschwierigkeiten auftreten. Die sonst übliche chemische Vorbehandlung der Blechoberfläche durch Passivieren oder Phosphatieren entfällt. Direkt anschließend erfolgt die zweite Beschichtung, und zwar mit einem schweißfähigen Zinkstaubprimer auf Basis Epoxydharz, dem « **ZINCROMET** ». Diese Beschichtung ist eine im wesentlichen anorganische Chromschicht, die im Ofen bei einer Objekttemperatur von ca. 250° eingebrannt wird. Entsprechend der späteren Hauptbelastung durch Verformung oder Korrosion der einzelnen Karosserieteile wird die Filmschicht des « **ZINCROMET** » dünner oder dicker aufgetragen. Die Bodengruppe, die Radkästen und die Türschweller sind mit einer PVC-Schicht überzogen. PVC-Platten wurden bei den Türen, Kotflügeln und vielen Teilen des Kofferraums und natürlich auch im ge-

samten Fahrgastraum zur Geräusch- und Vibrationsdämpfung verwendet.

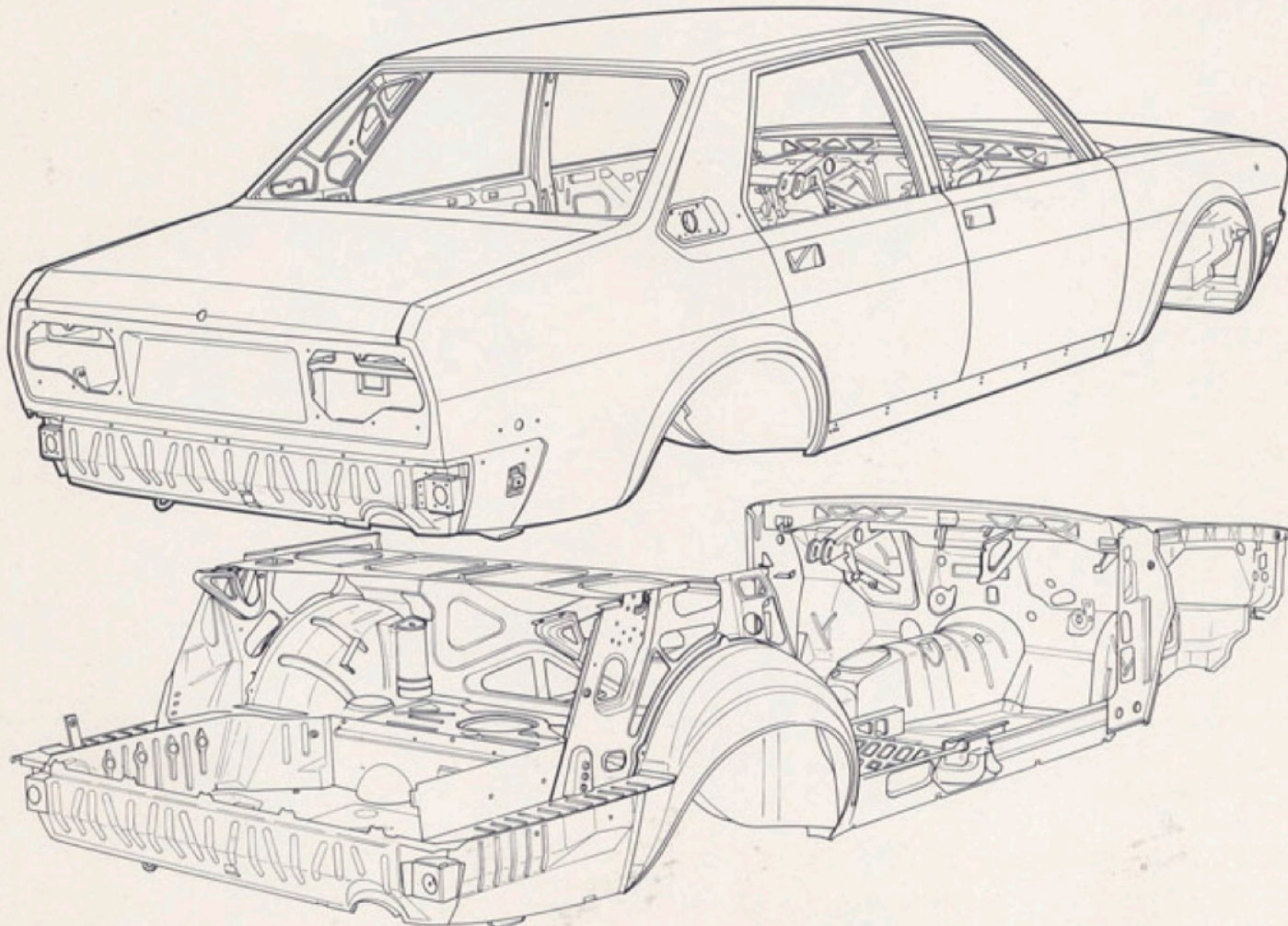
**Das Lackierungsverfahren:** Nach den Wasch- und Entfettungsvorgängen bei der Rohkarosserie, nach der Phosphatierung und der technisch aufwendigen Passivierung, kommt es jetzt erst zur eigentlichen Lackierung, die in einem 4-Phasen-Zyklus erfolgt: Elektrophorese, Grundierung, Vorlack und Decklack. Besondere Sorgfalt gilt den äußeren Karosserie-Details. Die Fensterrahmen sind aus nylonbeschichtetem Stahl anstelle des allgemein verwendeten Chromstahls und bleiben dadurch kratzfest und korrosionsbeständig.

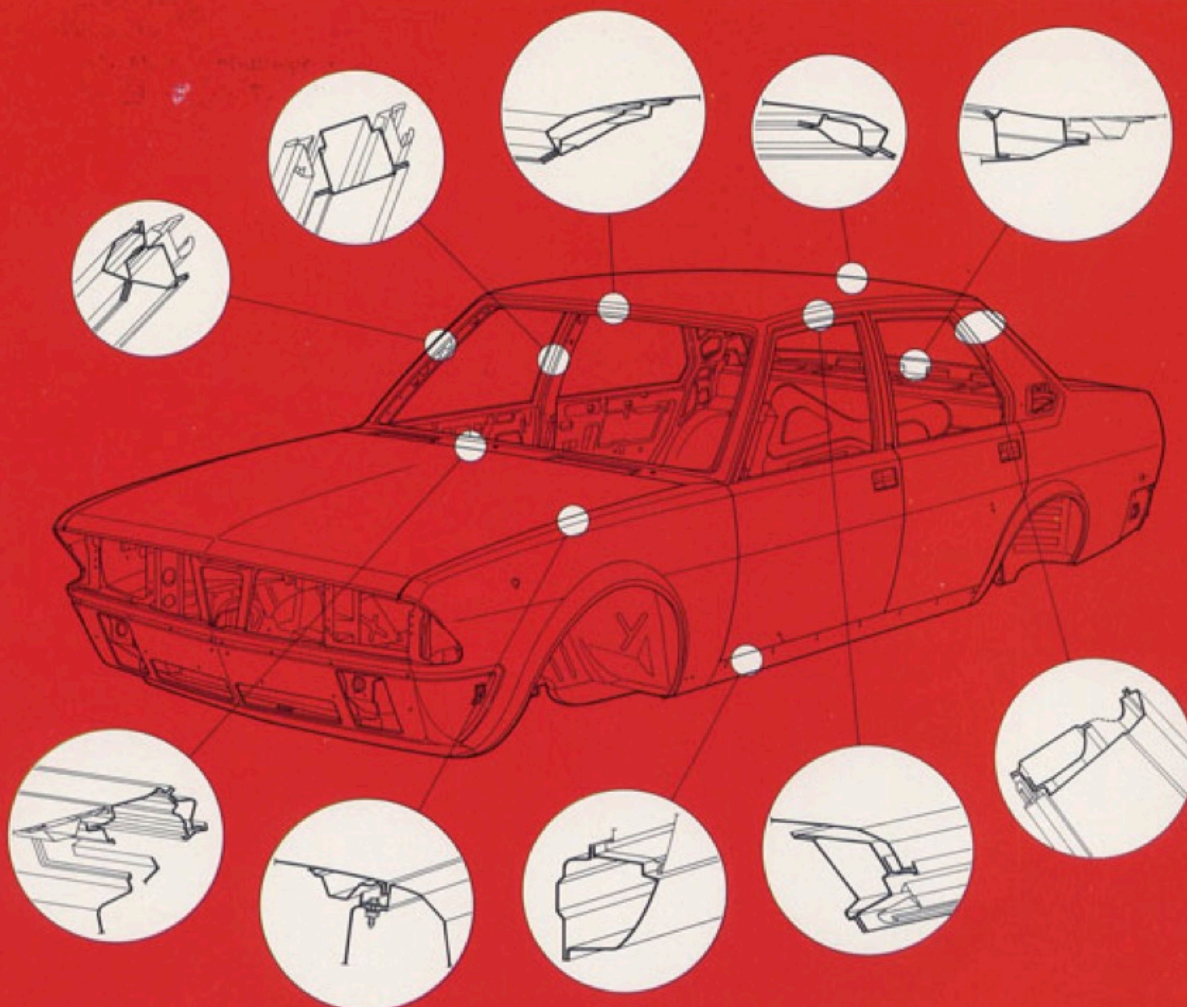
Auch die Stoßstangen aus Stahl wurden der gleichen Behandlung mit « **Rylsan** » unterzogen, einem Spezialerzeugnis aus Nylon, das eine stoßunempfindliche elastische Schicht bildet.

**Beim fertigen Wagen:** alle Karosseriehohlteile werden zusätzlich noch durch Kriechöle und dauerhafte Wachsschutzschichten behandelt und versiegelt.

## Karosseriestruktur

Die selbsttragende Karosserie ist so entwickelt worden, daß von vornherein die progressiv wirkenden Knautschzonen einen integrierten Bestandteil bilden. Die für die passive Sicherheit extrem steife Fahrgastzelle wird seitlich durch kräftige Türschweller geschützt. Zur Steif-





heit und Schutzwirkung der Karosserie tragen insbesondere die Querverstrebungen der Bodengruppe, die Querverstrebungen zwischen Bodengruppe und Kofferraum sowie die kräftigen vorderen und hinteren Längsträger bei, die sehr hohe Aufprallenergien absorbieren können.

Für die passive Sicherheit sorgen weiter die Sicherheitsmotorhaube mit unterschiedlichen Verformungskennungen, der robuste Windschutzscheibenrahmen, der eine Aufprallenergie von 2,8 to verkraftet. Der Benzintank liegt gegen Stöße und Verformungen jeder Art geschützt. Die Fahrgastzelle gleicht einem Stahlkäfig, der einer Aufprallenergie bis zu 45 to standhalten kann.

## Geräuschdämmung

Die Geräuschdämmungsmaßnahmen beginnen bei der Mechanik mit wichtigen Eingriffen. Der Ventiltrieb des Motors erfolgt durch geräuschlose Zahnriemen, ein elastisches Auspuff-Verbindungsstück vor dem Hauptschalldämpfer verhindert lästige Vibrationen und trägt zu einer zusätzlichen Dämpfung bei.

Ein geräusch- und vibrationsdämmendes Schutzsystem von geeigneten Materialien kapselt den Innenraum bis zur Höhe der Verglasung von jeglichen Geräuschquellen ab. Es fanden mehr als 30 kg Dämmmaterialien in der Fahrgastzelle Anwendung.

Die thermoakustische Verkleidung der Motorhaube und die doppelte Abschottung zwischen Motor und Fahrgastraum gehören zur gründlichen Geräuschdämpfung des Motors.

Der Boden des Fahrgastraumes und die vorderen und hinteren Trennwände sind mit einer 15 mm starken schallschluckenden, teergetränkten Baumwolle bezogen. Sie deckt sämtliche Flächen des mit vibrationsabsorbierendem Material beschichteten Wagenbodens ab.

Türen, Holme und Dachhimmel sind mit

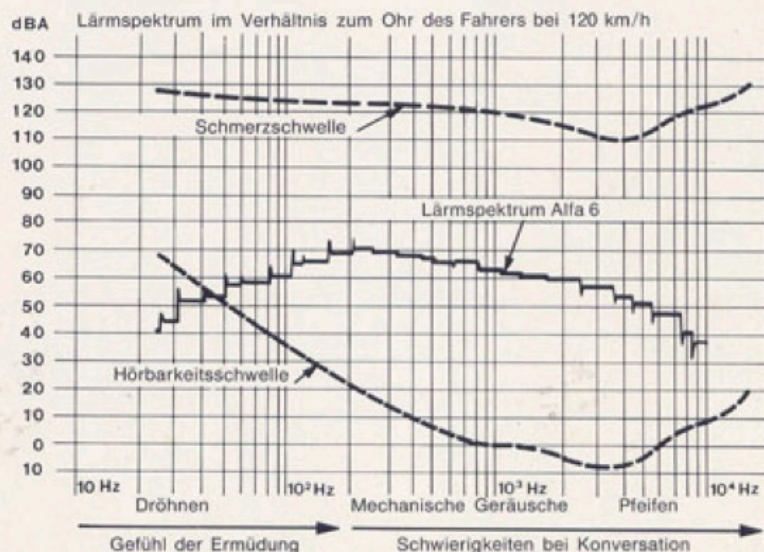
verschiedenen stark geräuschkämmenden Materialien überzogen, wie Polyurethan-Fasern, ABS und Schaumstoffe.

Erst über diese Materialien werden hochwertige Verkleidungen angebracht:

- ☐ ein weicher aber doch widerstandsfähiger Bouclé-Teppichboden auf dem gesamten Fußboden

- ☐ Velours oder echtes Leder als Tür- und Sitzverkleidung

- ☐ Texalfa-Kunstleder auf Armaturenbrett und Türpfosten





# Alfa 6

FAHRGASTZELLE

## Überdurchschnittliche Ausstattungsdetails

Die Sitzqualität setzt im Alfa 6 neue Maßstäbe.

Die Sitze sind dreidimensional verstellbar: stufenlose Rückenlehnenneigung, Längsverstellung und elektrische Sitzhöhenverstellung (Fahrsitz).

Diese vielfachen Möglichkeiten sind genau auf die Höhenverstellbarkeit des Lenkrades abgestimmt.

Formgebung und Polsterfestigkeit der Sitze werden durch die Verwendung sogenannter NOSAG-Federn wesentlich

beeinflusst. Die auftretenden Belastungen werden seitlich abgeleitet. Die Gewichtsverteilung auf der Sitzfläche ist so berechnet, daß die Blutzufuhr zur Beinmuskulatur nicht beeinträchtigt wird.

Die Rückenlehne ist anatomisch geformt.

Die Sitzfederung harmonisiert mit der Fahrzeugfederung und -dämpfung und garantiert ein entspanntes und ermüdungsfreies Fahren.



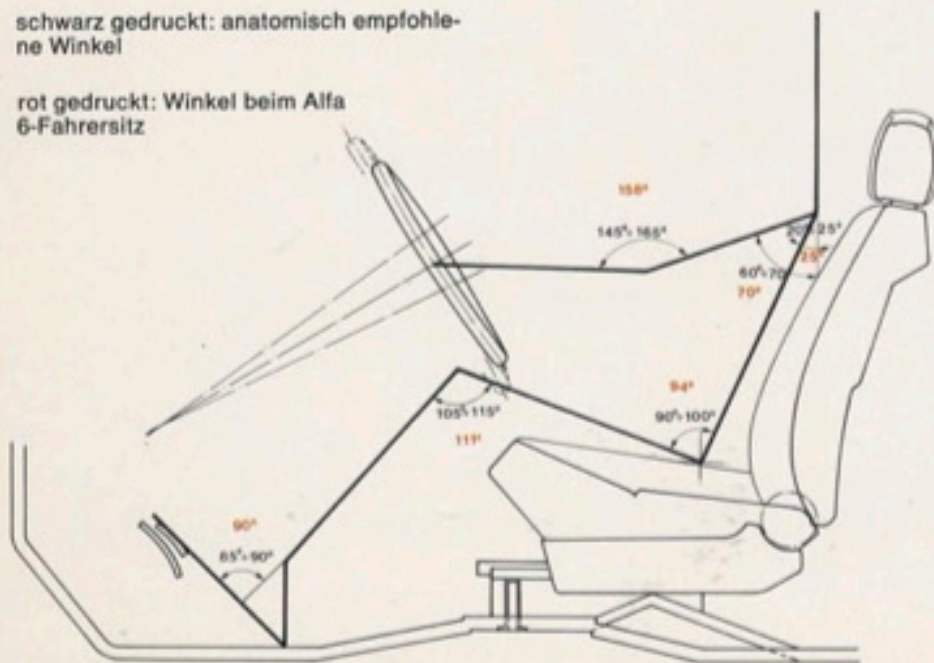
## Ergonomische Pedale-Lenkrad- Schalt- hebelanordnung

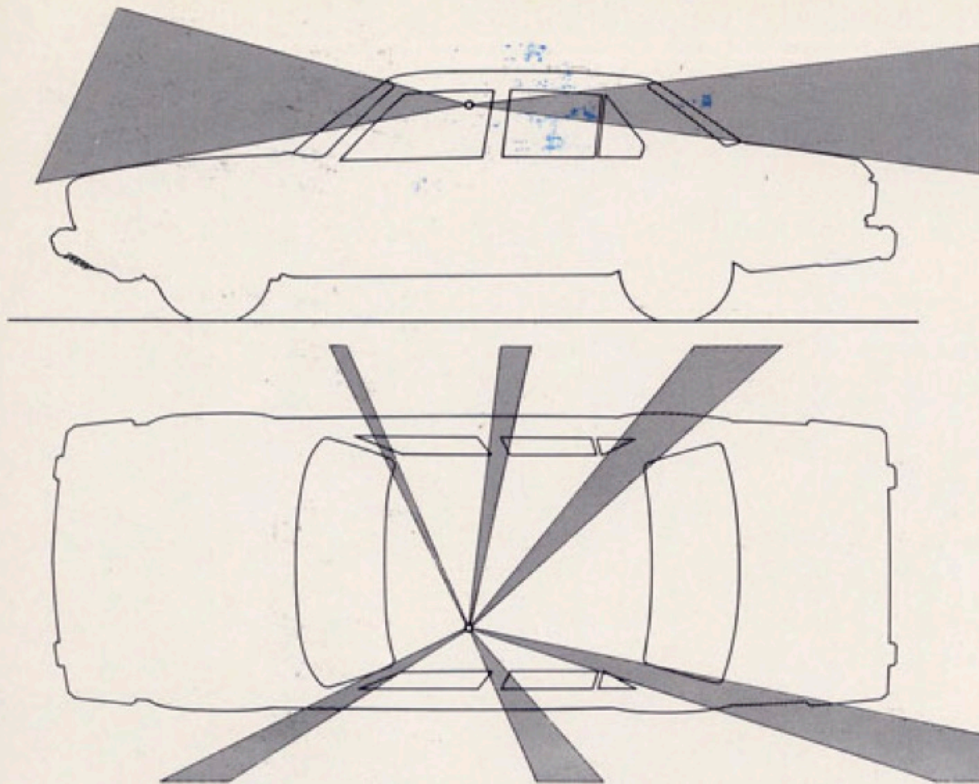
Das Bremssystem und die Lenkung sind servounterstützt. Das Getriebe kann auf Wunsch als Dreigang-Automatik-Getriebe geliefert werden.

Die Leichtgängigkeit und die Platzierung dieser Bedienelemente ist nach ergonomischen Gesichtspunkten festgelegt worden. Je nach Größe des Fahrers kann durch Verstellen des Sitzes und des Lenkrades die anatomisch günstigste Körperposition für ein entspanntes und ermüdungsfreies Fahren eingenommen werden. Somit werden die Bewegungsabläufe wesentlich verringert.

schwarz gedruckt: anatomisch empfohlene Winkel

rot gedruckt: Winkel beim Alfa 6-Fahrersitz





## Rundumsicht

Die Sitzposition vermittelt dem Fahrer den unmittelbaren Kontakt zum Verkehrsgeschehen. Trotz der Abmessungen dieses Fahrzeuges erlauben die niedrige Gürtellinie und die großen Fensterflächen eine über 92-prozentige Rundumsicht. Diese hervorragenden Sichtverhältnisse bleiben auch bei widrigen Wetterbedingungen und bei Dunkelheit dank der 4 H 4-Halogencheinwerfer, des großen von den dreistufigen Scheibenwischern bestrichenen Bereichs und der guten Gebläsewirkung erhalten.



# Alfa 6

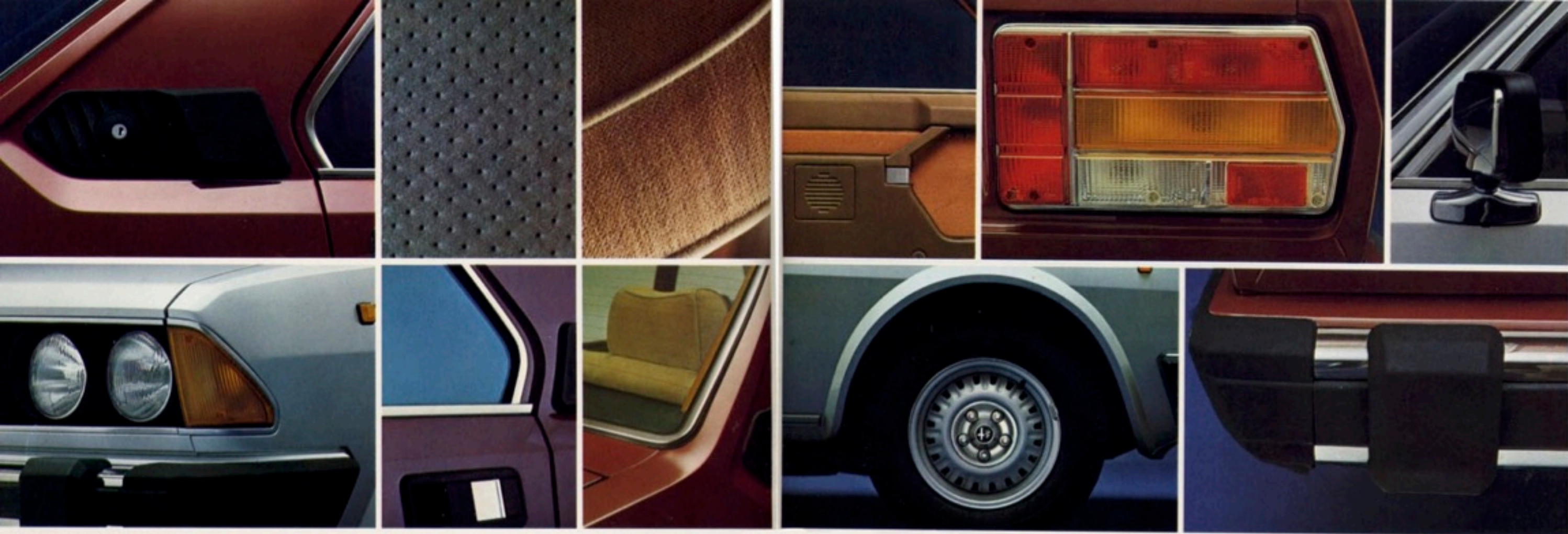
## Eine moderne Einrichtung

Der Alfa Romeo Alfa 6 2.5 ist das Resultat einer langen und ruhmreichen Tradition, die Alfa Romeo mit an die Spitze des Automobilbaus brachte. Die klassische, aber dennoch flüssig-sportliche Linienführung, die elegante und zweckmäßige Innenausstattung, die exklusive und fortschrittliche Technik und das sichere Fahrverhalten entsprechen den gehobenen

Erwartungen seines Kundenkreises. Wirtschaftlichkeit und Langlebigkeit paaren sich mit dem außerordentlichen eigenständigen Charakter dieses Wagens.

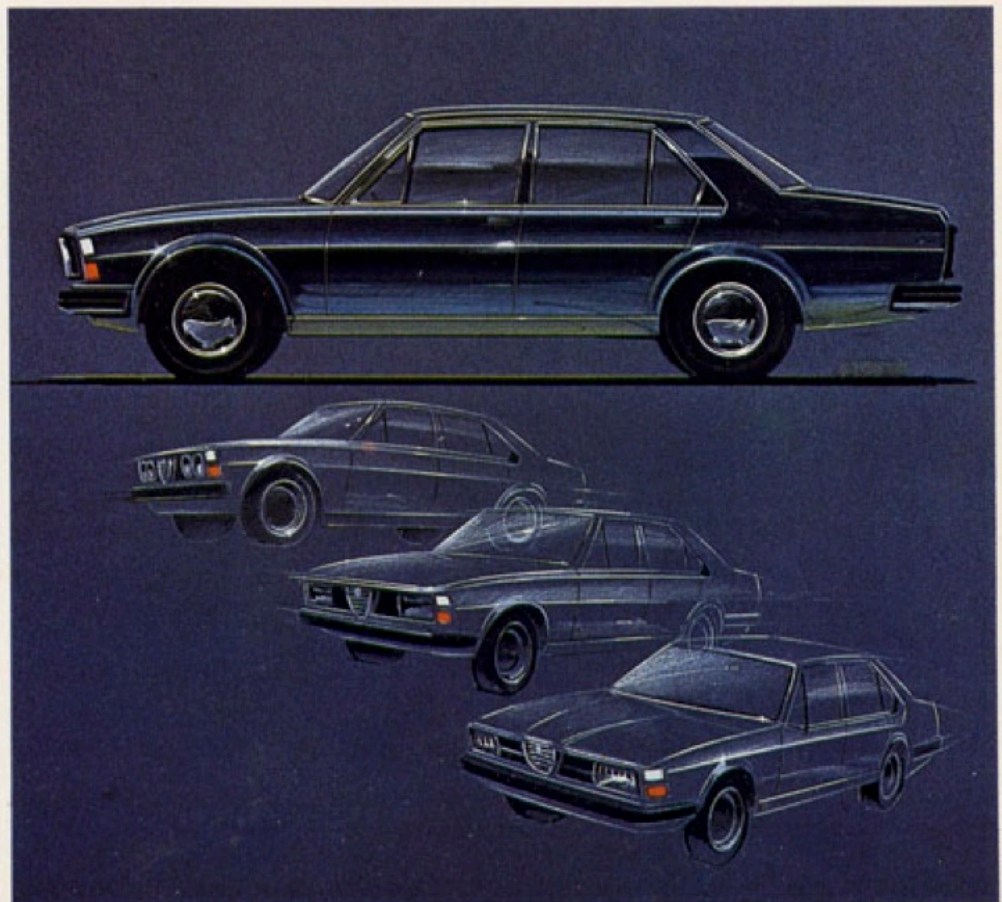
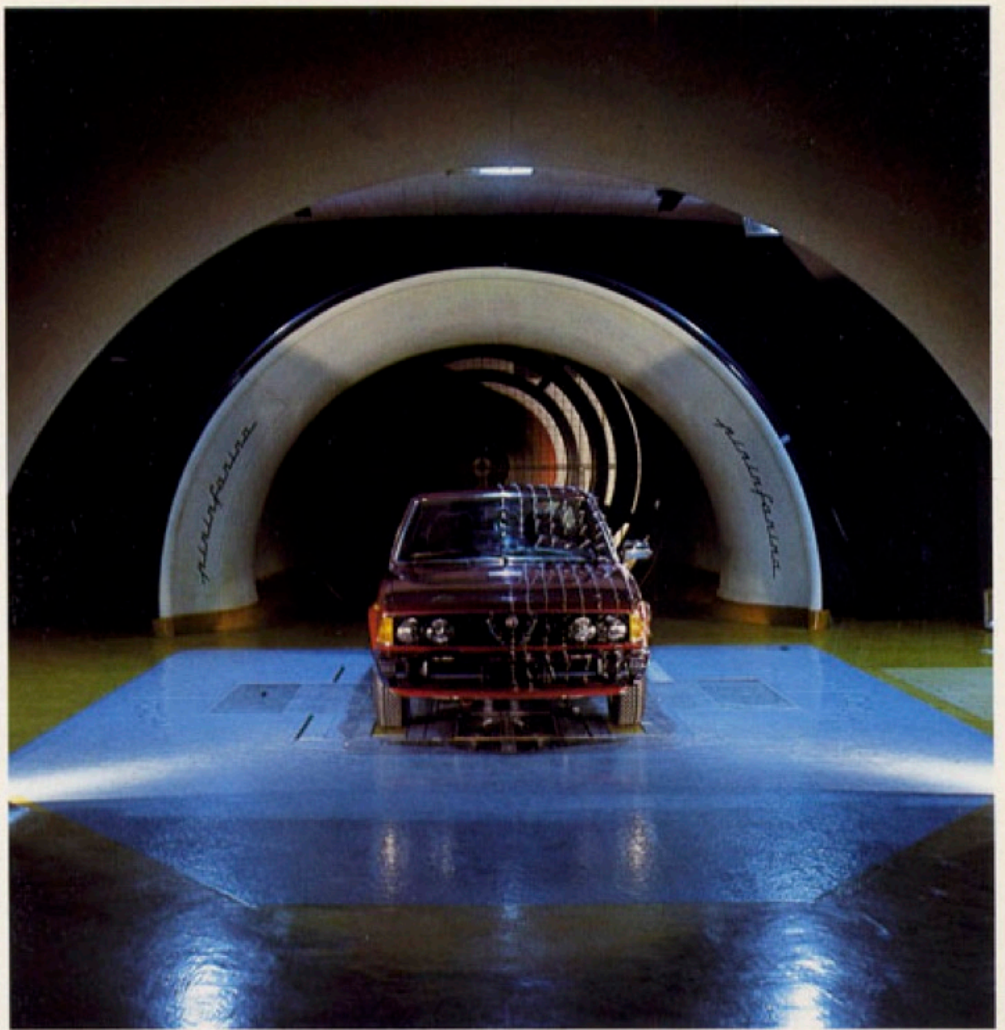
Dieser wird besonders durch die Kompaktheit und die niedrige Gürtellinie betont. Die Linienführung strahlt Dynamik aus, die für einen Alfa Romeo von jeher typisch ist.





Die im Prospekt abgebildeten  
Leichtmetallfelgen, Klimaanlage, und  
Automatik-Getriebe gegen Mehrpreis.





So entstand die Linie des Alfa 6: Von den Designerentwürfen zur Aerodynamikkontrolle im Windkanal.

# Alfa 6

DER KOMFORT  
DES FAHRZEUGES

## Ein robuster und doch laufruhiger Motor

Der Alfa 6-Motor besticht durch folgende Leistungsmerkmale:

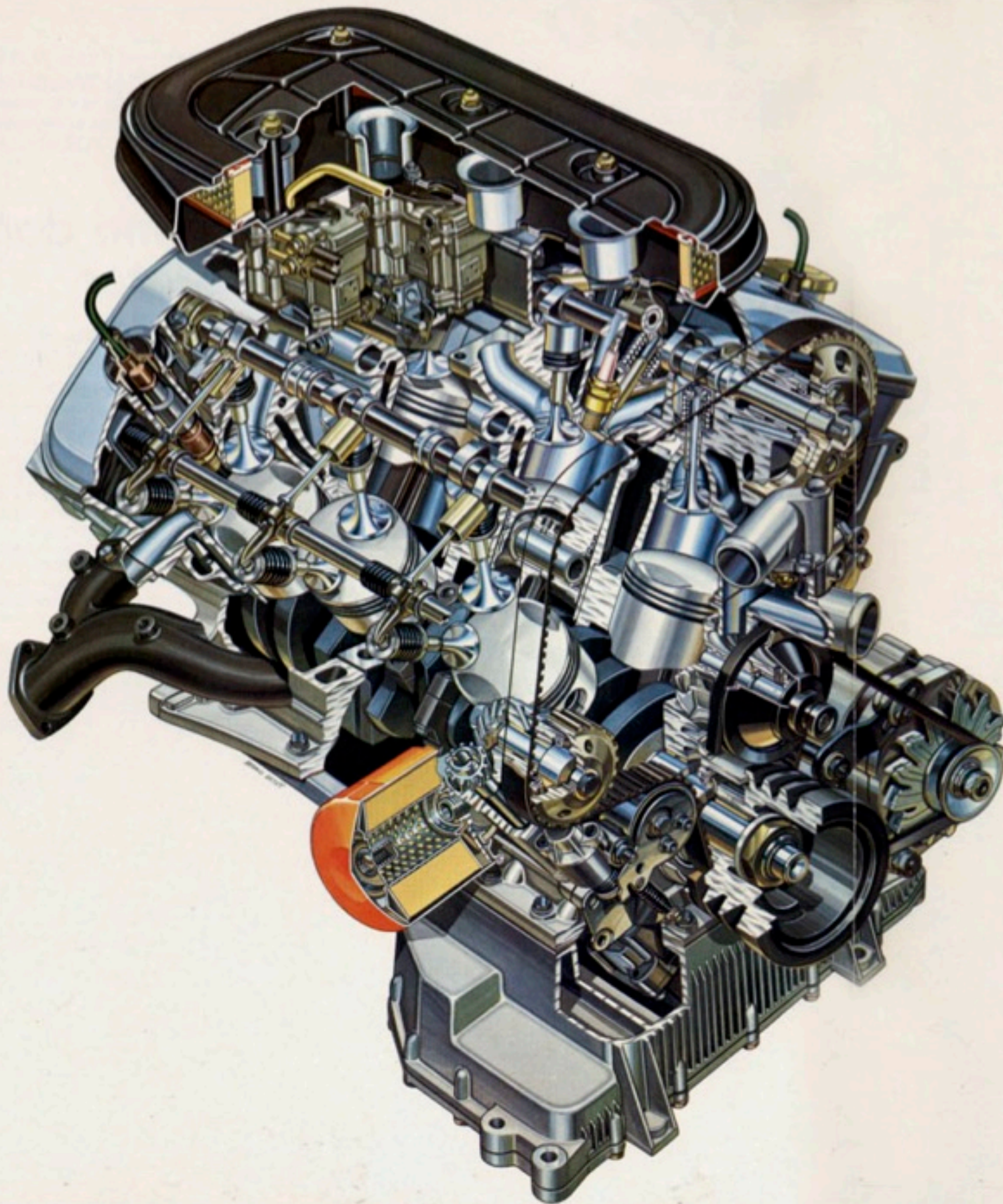
|                        |                                                              |
|------------------------|--------------------------------------------------------------|
| Verdichtungsverhältnis | 9:1                                                          |
| max. Drehzahl          | 5800 U <sup>-1</sup>                                         |
| spezifische Leistung   | 64,2 PS/ltr.                                                 |
| max. Leistung          | 117,6 kW (160 PS DIN)                                        |
| max. Drehmoment        | 220 Nm/4000 U <sup>-1</sup> (22,4 kgm/4000 U <sup>-1</sup> ) |

Der Motor erreicht seine maximalen Leistungswerte bei für diese Hubraumklasse relativ niedrigen Drehzahlen. Dies zeugt von einem hervorragenden Wirkungsgrad dieses Motors. Sein Wirkungsgrad ist gut ausgelegt, so daß er ohne Überbeanspruchung jederzeit höchste Leistungen erbringen kann.

Seine Leistungsreserve ist so groß, daß ihm bei einer Geschwindigkeit von 140 km/h noch ungefähr 80 PS zur Verfügung stehen. Besonders bemerkbar macht sich die Geräuscharmut dieses Motors bei hohen Drehzahlen. Sein außerordentliches Drehmoment, das zwischen 2000 bis über 5000 U/min. 20 bis 22 kgm beträgt, erlaubt ein überdurchschnittliches Durchzugsvermögen bei jeder Geschwindigkeit.

Dies gestattet vor allem ein ungestresstes Fahren auf der Autobahn, ein schaltfaules Bummeln im dichten Stadtverkehr und zügige und sichere Überholmanöver auf der Landstraße.





## Motor: Konzept

Der Motor des Alfa 6 ist ein 6-Zylinder 60° V 6-Motor, mit einem Hubraum von 2492 cm³. Es gibt zwei Gründe für dieses Konzept: die Zylinderanzahl und deren Anordnung.

Alle 6 Zylinder haben einen einheitlichen Hubraum von ca. 410 cm³. Dadurch wird ein sehr hoher thermischer und volumetrischer Wirkungsgrad erzielt: der Verbrennungsablauf erfolgt unmittelbar und gleichförmig; die Zylinder erhalten in jedem Drehzahlbereich das optimale Gemisch. Diese Werte können bei einem Motor mit 4 oder 5 Zylindern nicht so günstig lauten.

Die 60° V-Anordnung der Zylinder entspricht wesentlichen Anforderungen im modernen Motorenbau.

□ **Kompaktheit.** Der Motor ist kürzer als ein Reihen-6-Zylinder, schmaler als ein 90° V 6-Motor und liegt in seiner Höhe durchschnittlich unter allen heutigen 6-Zylindern (ausgenommen der Boxer-motor, dessen Anwendung bei Limousinen dieser Größenordnung nicht ratsam erscheint).

Er nimmt wenig Platz in Anspruch: er trägt wesentlich zu einer ausgeglichenen Gewichtsverteilung bei, er ermöglicht eine rationelle Motorsteuerung und erleichtert den Zugang zu den übrigen Aggregaten.

□ **Vibrationsarmut.** Im Gegensatz zu einem Reihen-6-Zylinder, ist dieser Motor nur geringen Torsionsschwingungen ausgesetzt. Er scheut daher keine hohen Drehzahlen. Die Auswuchtung gegenüber einem 90° V 6-Zylinder ist noch präziser, denn ein 60° V 6-Motor ermöglicht eine Kröpfung der Kurbelwelle, bei der exakt alle 120° ein Verbrennungsvorgang erfolgt, wodurch absoluter Rundlauf des Motors bei allen Drehzahlen gewährleistet ist.

Auch bei der Entwicklung dieses verhältnismäßig gedrosselten Motors war die sportliche Tradition von Alfa Romeo maßgebend. Sie beruht auf den wertvollen Erfahrungen, die mit dem Einsatz des 12-Zylinder-Rennmotors gesammelt wurden. Deshalb wurde der Motor extrem kurzhubig ausgelegt.

Im Vergleich zu den in Konkurrenz stehenden 6-Zylindermotoren, besitzt er das niedrigste Verhältnis Hub-Bohrung und den kürzesten Hub. Der Alfa 6-Motor ermöglicht eine geringe Kolbengeschwindigkeit: dadurch werden Verschleiß und Reibung der beweglichen Massen wesentlich verringert.

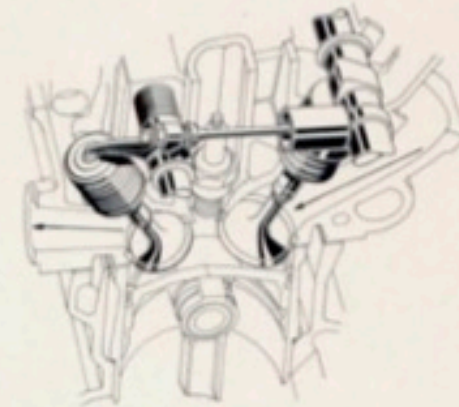
Die Kurbelwelle dieses Motors ist 4-fach gelagert. Sie besteht aus nitriertem Stahl, hierdurch wird die Oberflächenhärte wesentlich gesteigert, ohne die Widerstandsfähigkeit gegenüber hohen Belastungen zu beeinträchtigen.

## Steuerung

Die große Bohrung begünstigt im Zusammenhang mit den halbkugelförmigen Brennräumen eine 46°-V-Anordnung der Ventile.

Diese Anordnung rührt aus den Erfahrungen mit den Rennwagen her und weist folgende Vorteile auf:

- Die Kugelform der Brennräume wird nicht beeinflusst, eine hohe Leistungsausbeute bleibt somit gesichert.
- Sie erlaubt die Verwendung von Ventilen mit großem Durchmesser, nämlich 41 mm für das Einlaßventil. Eine optimale Füllung der Zylinder in jedem Drehzahlbereich ist hierdurch gewährleistet.

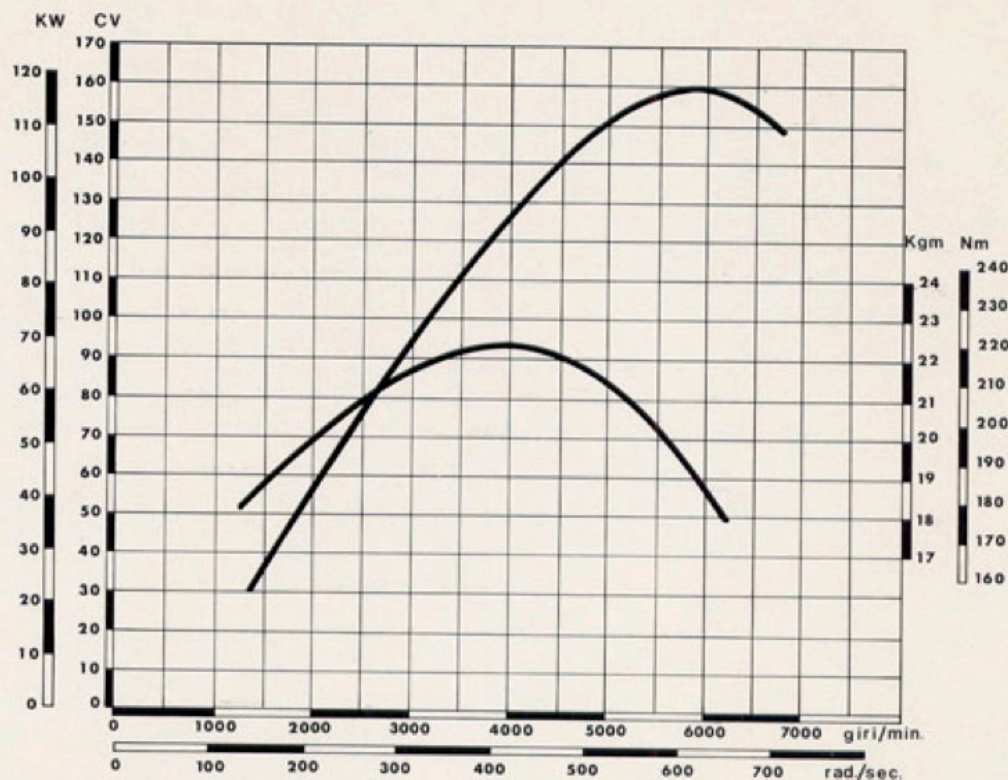


Einer exklusiven Tradition von Alfa Romeo zufolge, sind die Auslaßventile natriumgekühlt. Die enge V-Anordnung der Ventile ermöglicht eine weitere Lösung, die wesentlich zur Kompaktheit und Geräuschkürzung des Motors beiträgt: eine Motorsteuerung mit einer Nockenwelle pro Zylinderreihe.

Jede Nockenwelle wirkt unmittelbar auf die Einlaßventile, die durch ihre Abmessungen ein größeres Trägheitsmoment besitzen; die Auslaßventile werden durch einen sehr kurzen und kräftigen Kipphebel betätigt.

Die Nockenwellen werden durch einen Zahnriemen angetrieben, dessen Spannung, den Motordrehzahlen entsprechend, durch einen hydraulischen Riemenspanner reguliert wird.

Die Motorsteuerung wurde durch ein ausgeklügeltes Computerprogramm entwickelt: z. B. wurde die strukturelle Belastbarkeit der einzelnen Komponenten, wie die der Kipphebel, über den Prozeßrechner ermittelt. Ebenfalls wurde das Profil der Nockenwellen mathematisch durch den Computer bestimmt.



## Gemischaufbereitung

Die Gemischaufbereitung erfolgt über 6 Fallstromvergaser.

Alfa ist zur Zeit der einzige Hersteller, der bei einem 6-Zylinder-Motor für jeden Zylinder einen eigenen Vergaser verwendet.

Die Anordnung sorgt für eine gleichmäßige Gemischaufbereitung für jeden Zylinder. Das hat zur Folge, daß jeder Zylinder mit dem gleichen thermischen Wirkungsgrad arbeiten kann.

Die Einzelversorgung und die Gleichmäßigkeit der Dosierung ermöglichen einen niedrigeren spezifischen Verbrauch. Dieses Gemischaufbereitungssystem sichert ferner eine gleichmäßige und exakte Verteilung des Treibstoffes.

Dieser Vorteil wird besonders durch die Verwendung einer Unterdruckverstellung des Zündzeitpunktes unterstrichen: der dadurch wesentlich verbesserte Wirkungsgrad ermöglicht bei gleichzeitiger Leistungsanhebung einen spürbar geringeren Verbrauch in jedem Drehzahlbereich.

Eine elektronische Zündanlage regelt den Zündzeitpunkt in Abhängigkeit von den Drehzahlen und der Belastung des Motors. Die Zündfolge ist 1-4-2-5-3-6. Der Alfa 6 verbraucht nach ECE - Norm bei konstant 120 km/h 11,3 Liter auf 100 km.



# Alfa 6

DER KOMFORT  
DER MECHANIK

 **MANFRED  
WALDHAUSER**  
KFZ-Werkstätte  
Kleingartenstr. 44 ☎ (04227) 5237  
**9170 FERLACH**

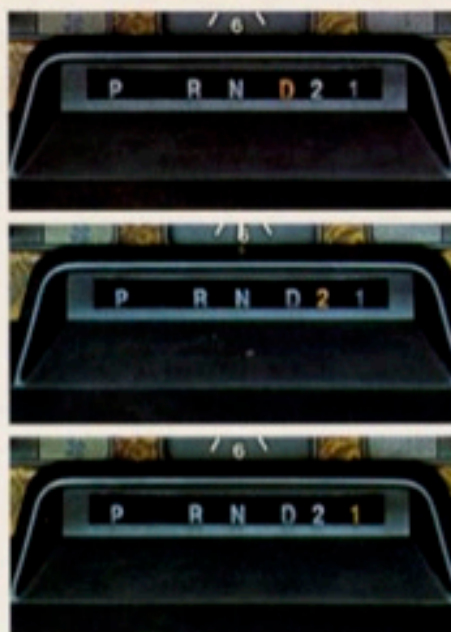
## Sichere Straßenlage

Das klassische Alfa Romeo-Konstruktionsprinzip legt besonderes Gewicht auf die aktive Sicherheit. Die Karosseriekonstruktion, die Technik und das Fahrwerk, die Bremsen und die Straßenlage sind so aufeinander abgestimmt, daß der Fahrer mit den ihm zur Verfügung stehenden Leistungsreserven mögliche Grenzbereichssituationen meistern kann. Das Fahrwerk des Alfa 6 ist für jeden

Straßenzustand optimal abgestimmt. Sehr gutmütiges Fahrverhalten erleichtert die Aufgaben des vom Verkehrsgeschehen stark beanspruchten Fahrers.

Dieses Fahrwerk stellt eine bemerkenswerte Synthese der hauptsächlich auf aktive Sicherheit ausgelegten sportlichen Fahrwerksabstimmung mit einem hohen Maß an Fahrkomfort dar.



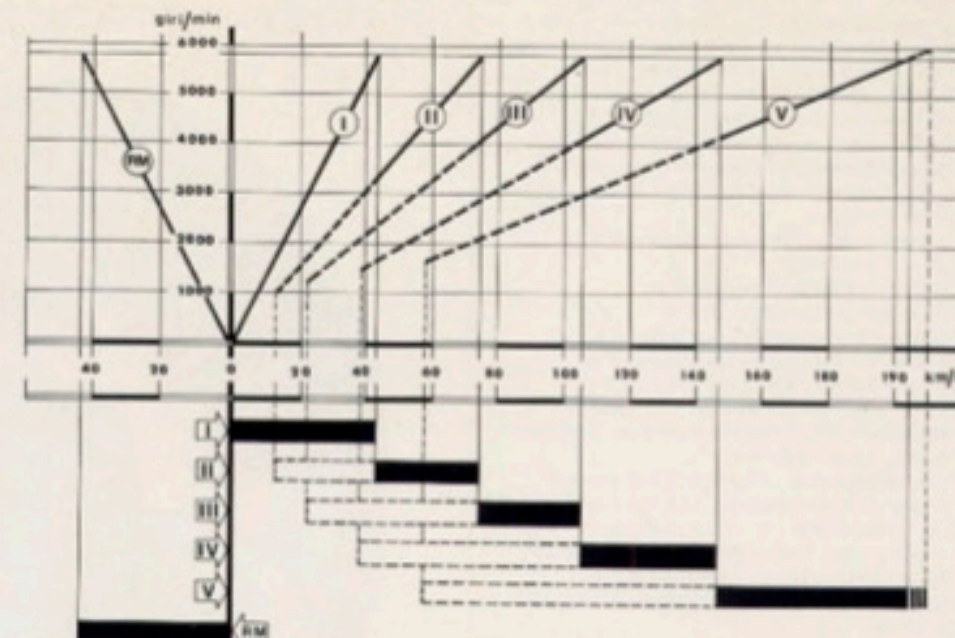


## Antrieb

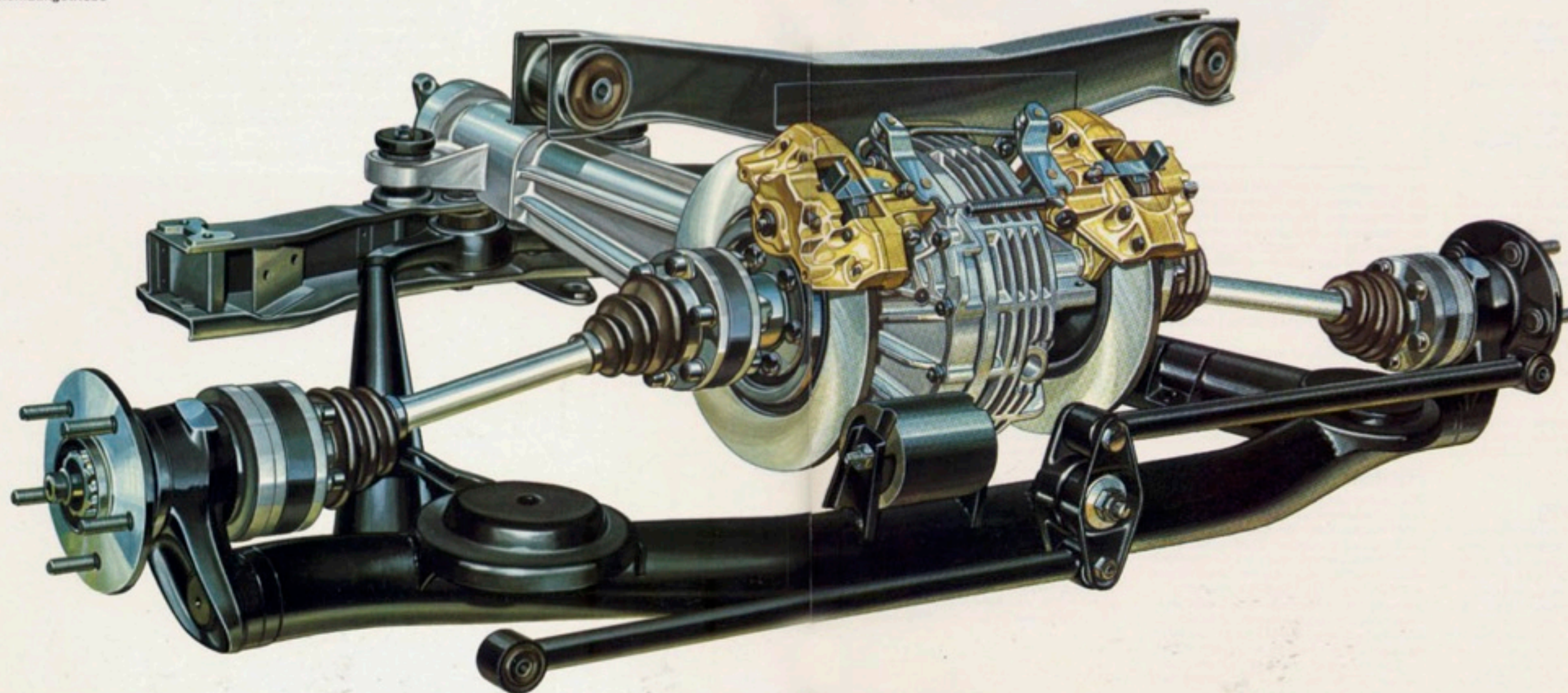
**Kupplung:** Es handelt sich um eine verschleißfeste Einscheiben-Trockenkupplung mit Torsionsdämpfer mit progressiver Wirkung. Sie wird hydraulisch betätigt mit automatischer Spielnachstellung. Die Kupplungsscheibe ist im Verhältnis zu den zu übertragenden Leistungen mit 240 mm Durchmesser überdimensioniert.

**Getriebe:** Das Getriebe ist direkt an den Motor angeflanscht. Die Anwendung des Transaxle-Prinzips war in diesem Falle nicht nötig. Der neue 6-Zylinder verfügt konstruktionsmäßig über eine nahezu ausgeglichene Gewichtsverteilung. Das auf den Antriebsrädern lastende Gewicht beträgt fast 700 kg.

Das Getriebe ist ein direktgeschaltetes Fünfganggetriebe. Der 5. Gang ist ein richtiger Fahrgang, er ist optimal mit den anderen Gangstufen abgestimmt. Die Höchstgeschwindigkeit von über 190 km/h wird im 5. Gang erreicht. Sein Einsatzbereich beginnt ab 2000 U/min. Das Fünfganggetriebe ermöglicht einer-



Optische Anzeige für die gewählte Fahrstufe beim Automatikgetriebe



seits ein sehr schaltfaules Fahren, andererseits bietet es dem sportlichen Fahrer unübersehbare Vorteile. Diese Getriebeabstufung bedeutet, daß man jederzeit das zur Verfügung stehende Drehmoment sowie den günstigsten Drehzahlbereich ausnützen kann und somit überraschend niedrige Verbrauchswerte erzielt.

Folgende Beschleunigungswerte sind aufschlußreich:

1000 m aus dem Stand 30,3 s;

400 m aus dem Stand 16,7 s;

1000 m ab 40 km/h im 4. Gang 32 s.

**Automatik-Getriebe** - Die neue Alfa Romeo 6-Zylinder-Limousine ist auf Wunsch mit einem Dreigang-Planetengetriebe mit hydrodynamischem Drehmomentwandler lieferbar.

**Sperrdifferential** - Die hypoidverzahnte Differentialübersetzung beträgt 11/50. Das Differential ist durch elastische Elemente an die Bodengruppe angeflanscht. Die Differentialsperre beträgt 25%. Die Antriebswellen haben homokinetische Gelenke.

## Lenkung

Vom Typ Zahnstangenlenkung mit Servo-Unterstützung.

Das Besondere an dieser Servolenkung ist, daß ihr voller Wirkungsgrad bei stehendem oder rollenden Wagen zur Geltung kommt.

Der Kraftaufwand für den Fahrer beträgt ganze 4,1 kg.

Mit zunehmender Geschwindigkeit verringert sich die Wirkung, bis sie bei durchschnittlicher Fahrtgeschwindigkeit nicht mehr bemerkbar ist.

Die Servounterstützung der Lenkung ist so ausgelegt, daß das Wahrnehmungsvermögen des Straßenzustandes nicht im geringsten beeinträchtigt wird. Die Lenkung reagiert weich und leichtgängig, wenn der Wagen mit geringer Geschwindigkeit rollt, sie ist aber präzise und reaktionsschnell bei höheren Geschwindigkeiten.

Die aufrollssichere Lenksäule ist durch zwei Kardangelenke unterteilt.

Das Lenkrad ist stark gepolstert; die breitflächige Lenkradnabe ist als stoßabsorbierendes Verformungsteil ausgebildet.

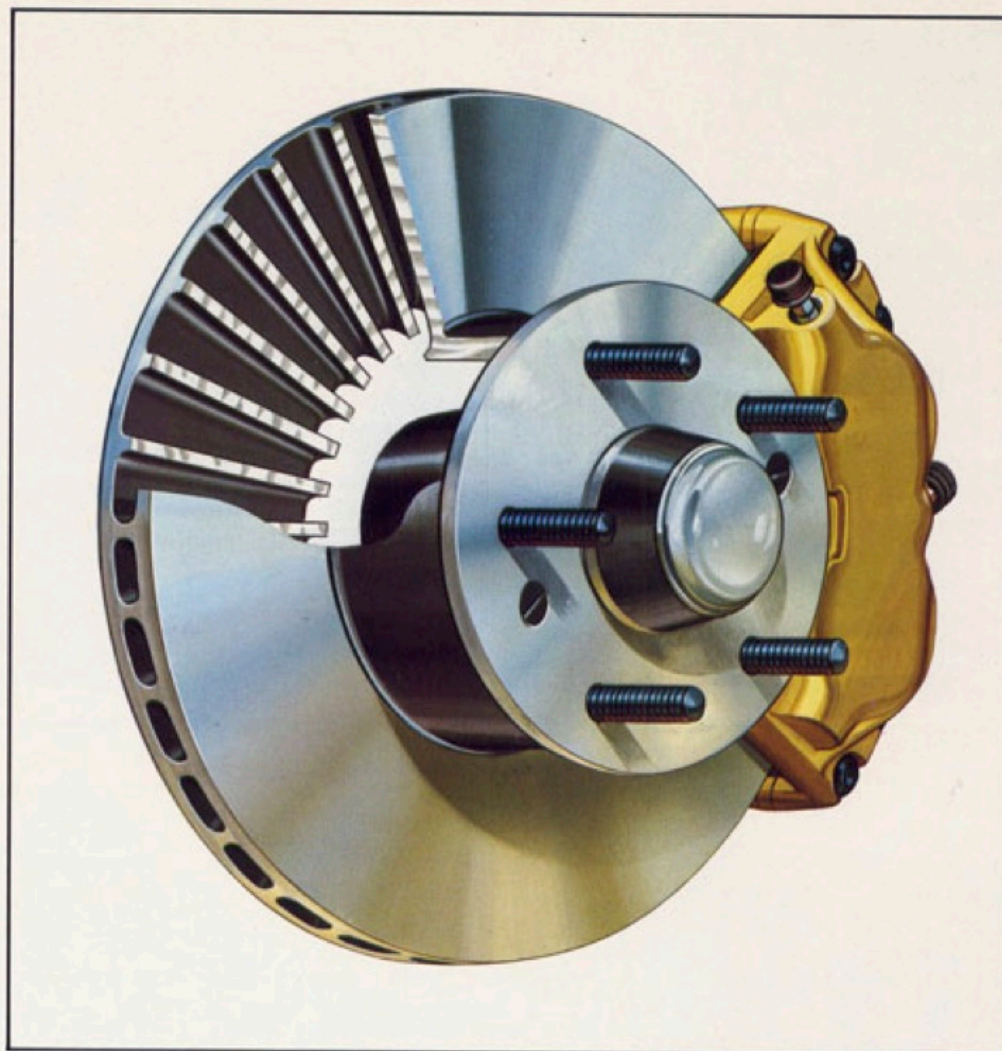
## Federung

Gemeinsam mit den Modellen Alfetta und Giulietta verfügt der 6-Zylinder über ein bewährtes und ausgereiftes Fahrwerk.

## Die Vorderradaufhängung

Der Alfa 6 hat vorn Einzelradaufhängung mit querliegenden Viereckslenkern. Diese Bauweise trägt dazu bei, die ungefederten Massen zu reduzieren. Als Federelement wirken sehr lange Torsionsfederstäbe, die sich auf einer gemeinsamen Stütztraverse mit Doppel-T-Profil abstützen.

Die Vorderradgeometrie ist so ausgelegt, daß immer der optimale Radsturz vorhanden ist. Wenn sich in der Kurve das ganze Fahrzeug unter dem Einfluß der Zentrifugalkräfte nach außen neigt, erhält das Rad automatisch mehr Sturz, wodurch unter



allen Umständen optimale Abstützung der Querkkräfte in der Kurve gewährleistet ist. Mit anderen Worten sind die Hebel der Vorderradaufhängung so ausgelegt, daß der Alfa 6 von selbst die geeignetste Stellung der Vorderräder in der Kurve sucht.

Das ist mehr als ein mechanischer Trick, es verleiht vielmehr dem Fahrer Feinfühligkeit für das sichere Durchfahren einer Kurve.

Das Zusammenspiel ausgeglichener Achslastverteilung mit ausgeklügelter Radgeometrie garantiert dem Alfa 6 eine besonders gute Straßenlage bei jeder Bodenbeschaffenheit und jedem Fahrstil sowie eine außergewöhnliche Handlichkeit.

## Hinterradaufhängung

Die De Dion-Hinterachse, die bei dem Alfa 6 Verwendung findet, hält die Antriebsräder immer in der idealen senkrechten Stellung und garantiert damit sowohl bei Geradeausfahrt als auch bei Kurvenfahrt vollen Kontakt zwischen Reifenauflfläche und Fahrbahn. Darüberhinaus bietet diese Konstruktion den Vorteil sehr geringer ungefederter Massen, wodurch in allen Fahrzuständen ein Haften der Hinterräder auf der Fahrbahn gewährleistet ist. Das Springen der Hinterachse wird vermieden, da die Räder sich weich jeder Unebenheit sofort anpassen.

Die Seitenführung der De Dion-Hinterachse

im Alfa 6 übernimmt ein Watt-Gestänge, das senkrechte Schwingungen der Hinterachse ohne Relativbewegungen zwischen Achse und Fahrzeugkörper gewährleistet.

## Aufwendiges Bremssystem

Die vorderen Scheibenbremsen sind innenbelüftet. Sie haben einen Durchmesser von 266 mm und eine Bremsfläche von 1437 cm<sup>2</sup>. Die Bremsklötze werden von jeweils 4 Bremszylindern betätigt und nicht wie üblich durch 2.

Die Scheibenbremsen auf der Hinterachse haben einen Durchmesser von 260 mm und eine Gesamtbremsfläche von 1162 cm<sup>2</sup>.

Die Gesamtbremsfläche beträgt 2599 cm<sup>2</sup>. Das Bremssystem wird durch einen 9" Unterdruck-Bremskraftverstärker unterstützt. Ein Bremskraftmodulator wirkt auf die Hinterräder; er wird vom Bremspedaldruck reguliert.

Eine Handbremse wirkt auf die Hinterräder. Dieses aufwendige Bremssystem ermöglicht hohe Verzögerungswerte, nämlich bis zu 86%, das bedeutet 8,5 m/sec.

