

VIVA LA TRADIZIONE!

2021 geht eine limitierte Sonderserie des Alfa Romeo Giulia QV an den Start, die GTA/GTAM-Modelle. Eine Symphonie aus Carbon, Power und stilechten Gadgets.

Text Ulrich Safferling // Fotos Alfa Romeo



Oben und rechts

Die Silhouette kennt man, die breiten Radläufe und das Logo von Autodelta links unten noch nicht. Im Innern gibt es Sechspunkt-Gurte, die der GTA nicht hat, das Alfa-Logo innen auf dem Lenkrad und außen beim Scudetto ist schwarz gehalten



»BASIS DER AUF 500 STÜCK LIMITIERTEN SONDERSERIE GTA/GTAM IST DIE SEIT 2016 ANGEBOTENE GIULIA IN DER TOPVERSION QUADRIFOGLIO.«

Tradition ist etwas Unbezahlbares. Denn diese individuelle und einzigartige Sammlung aus Triumph und Niederlage, Innovation und Leidenschaft liefert reichlich Stoff für aktuelle und künftige Modelle. Und so greift Alfa Romeo in die Giulia-Historie und zaubert die Sportversion GTA hervor.

Die drei Buchstaben GTA stehen für »Gran Turismo Alleggerita«, einen schnellen Reisewagen in Leichtbauweise. Alfa Romeo verwendete dieses Kürzel erstmals bei der Giulia Sprint GTA, die 1965 auf dem Autosalon in Amsterdam präsentiert wurde. Die Ingenieure der AR-Rennabteilung Autodelta hatten den serienmäßigen »Kantenhauer« Giulia Sprint GT überarbeitet, um ein Homologationsmodell für den Einsatz bei Tourenwagen-Rennen zu erhalten.

Statt Stahlblech nahm man Aluminium, die Leistung wurde von 115 auf 170 PS gesteigert. Und – der Plan ging auf. Die Rennversionen der Giulia wurden zu einem der erfolgreichsten Tourenwagen der späten 1960er- und frühen 1970er-Jahre. Die Giulia Sprint GTA wurde zum »Alltagsauto, das Rennen gewinnt« und hatte damit großen Einfluss auf das Image der Marke. Nun also anlässlich des 110. Geburtstags der Marke eine

neue GTA-Version, auf Wunsch sogar als GTAm. Ob das kleine »m« eher »modificata« abkürzt oder nur Teil der Bezeichnung GT Am ist, weil es sich um AM-erica-Versionen handelt – das ist ein Fall für die Historiker, zählt aber auf jeden Fall weiter auf den Mythos und die Traditionen ein. Das Comeback einer Legende des Motorsports weckt in jedem Fall noch größere Begehrlichkeit.

Kohlefaser so weit das Auge reicht

Basis für die auf 500 Stück limitierte Sonderserie GTA/GTAM ist die seit 2016 angebotene Limousine Giulia in der bisherigen Topversion Quadrifoglio (QV). Das »Kleeblatt«-Modell diente bereits 2018 und 2019 als Grundlage für die Sondermodelle NRING und Racing, kommt jetzt aber verschärft daher. Die GTA/GTAM-Versionen werden ab Sommer 2021 ausgeliefert.

Das Geheimnis aller Rennwagen beginnt immer mit Leichtbau. Beim Ur-GTA war das vor allem der Einsatz von Aluminium statt Stahlblech und das übliche Stripping, die den Zeiger der Waage in Richtung 750 Kilo drückten. So weit hat es Alfa diesmal nicht getrieben. Zwar hat Alfa dem Komfort hier auch mehr oder weniger abgeschworen und 50 Kilo



beim GTA und 100 Kilo beim GTAm abgespeckt. Dazu wurde beim GTAm sogar auf die Rückbank verzichtet. Stattdessen gibt es eine Ablagefläche, in der Helme und Feuerlöscher sicher verstaut werden können plus einen Überrollbügel. Doch unterm Strich wiegt der GTAm noch 1520 Kilogramm, der GTA wie beschrieben 50 Kilo mehr. Keine leichte Sache.

Erheblichen Anteil an der Gewichtsreduktion der Sondermodelle hat der Einsatz von Carbon. Kardanwelle, Motorhaube, Dach, vorderer Stoßfänger, vordere Kotflügelverbreiterungen und Einsätze in den hinteren Kotflügelverbreiterungen bestehen aus Kohlefaser. Ebenfalls die Schalen der Sitze von Fahrer und Beifahrer, selbst der Einsatz im Scudetto, dem Wappenschild, und die Außenspiegelkappen.

Und beim GTAm bestehen nicht nur die Heckscheibe wie beim GTA, sondern zusätzlich noch die seitlichen und hinteren Fenster aus dem im Motorsport weit verbreiteten Polycarbonat-Kunststoff Lexan. Zusätzlich kommt ein sauber-Aerokit mit vergrößerten Seitenschwellern, Heckspoiler und Frontsplitter zum Einsatz, der mit F1-Know-how entwickelt wurde.

Am Antrieb wurde natürlich ebenfalls geschraubt. So steckt unter der Motorhaube der neuen Giulia GTA der bereits vom QV bekannte Biturbo-Benziner mit 2,9 Litern Hubraum, der serienmäßig 510 PS leistet, hier aber auf 540 PS angehoben wurde. Dafür wurde der V6 neu abgestimmt sowie mit einer Titan-Abgasanlage von Akrapovič bestückt, die für einen unverwechselbaren Sound sorgt. Bei einem Leistungsgewicht

Alfa Romeo Giulia GTA/GTAm

Baujahr 2021 (Giulia seit 2016), 500 Stück **Motor** 2,9-Liter-V6-Bi-Turbo **Motorleistung** 540 PS **Drehmoment** 600 Nm bei 6000 U/min **Kraftübertragung** Achtgang-Automatik, Heckantrieb **Lenkung** Zahnstange **Fahrwerk** vorn Doppelquerlenker mit Stabi, Federbeine mit verstellbaren Dämpfern; hinten Einzelradaufhängung, Mehrlenkerachse, verstellbare Dämpfer **Bremsen** Brembo-Doppelscheiben, innenbelüftet und perforiert **Gewicht** 1520–1570 kg **Verbrauch** 1,7–11,8 l/100 km **Höchstgeschwindigkeit** 307 km/h **Beschleunigung** 0–100 km/h: 3,6 s

von nunmehr 2,82 Kilo/PS ist der GTAm mit Unterstützung der Launch Control drei Zehntelsekunden schneller als die QV-Version bis Tempo 10: 3,6 Sekunden ist ein Wort, wenn der Hecktriebeler vehement nach vorne stürmt.

Limit bei 500 Exemplaren

Um die Begehrlichkeit weiter zu steigern werden die GTA/GTAm-Modelle insgesamt nur 500 Mal gebaut. Die Auswahl der Fahrzeugnummer, zum Beispiel 333/500, ist dabei nach Verfügbarkeit möglich. Die zertifizierte Sonderserie ist damit, wie der Vorgänger aus dem Jahr 1965, auf dem besten Weg zum begehrten Sammlerobjekt, ein wahrer Neo-Klassiker.



Von links nach rechts

Die 20-Zöller kommen mit rennmäßigem Zentralverschluss; der V6 leistet jetzt 540 PS; ein dicker Heckflügel, Diffusor und eine Titan-Abgasanlage verraten hinten den GTAm.



Dazu passt das Zusatzpaket für die 500 Käufer: Herstellung und Auslieferung jedes Fahrzeugs werden von einem Alfa Romeo Markenbotschafter begleitet. Darüber hinaus erhalten alle Kunden ein Begrüßungspaket mit einem von Bell gefertigten Helm im GTA-Design, einem Bekleidungsset von Alpine Stars (Rennanzug, -handschuhe und -schuhe) sowie einer maßgeschneiderten Fahrzeugschutzhaube. Obendrauf packt Alfa Romeo ein Fahrtraining bei seiner Driving Academy.

So viel Limit hat seinen Preis, Der GTA kostet 173.000, der GTAm 178.000 Euro – fast 100.000 mehr als fürs QV-Modell. Der GTAm ist angesichts des Mehrwerts mit Käfig, 6-Punkt-Gurten und Heckspoiler ein Schnäppchen gegenüber dem einfachen GTA, der immerhin fürs Understatement taugt. Wer das Paket komplett machen will legt noch 13.000 Euro für eine optionale Rennlackierung drauf. Dazu hat das Designzentrum von Alfa einige der berühmtesten Farbschemen neu interpretiert, die das Auto zum echten Hingucker machen.

Ein Beispiel dafür ist die weiß lackierte Frontmaske in Kombination mit längs über das Fahrzeug verlaufenden Farbstreifen. Auf der Motorhaube sind ikonische grafische Elemente des Logos von Alfa Romeo zu sehen: das Kreuz, die Schlange – im Italienischen Biscione genannt – und die italienische Flagge. Alternativ zu den verfügbaren Sonderlackierungen stehen für die schnellen Giulias die serienmäßigen Farben GTA Rot, Trofeo Weiß und Montreal Grün zur Verfügung – was denn sonst!



Sie sind elegant, selten, oft PS-stark und in aller Regel nicht preiswert: Manufakturfahrzeuge, Unikate und Sammlerfahrzeuge ab Neuwagenauslieferung. NEO CLASSICS® sind die modernen Klassiker, die jüngere Sammlerherzen höher schlagen lassen. Sie sind aus der Welt der historischen Fahrkultur nicht mehr wegzudenken, weil sie ungeschriebene Kriterien erfüllen, die sie ab Lieferung zum Instant-Classic machen: die in geringer Stückzahl gebauten (Super-) Sportwagen und (Luxus-) Limousinen wecken Emotionen und richten sich an eine Zielgruppe, für die nicht der Wert im Vordergrund steht, sondern Fahrspaß und Individualität. Das Interesse an diesen exklusiven Liebhaberfahrzeugen wächst stetig und unter dem Sammelbegriff NEO CLASSICS® bilden sie den nächsten Schwerpunkt der Szene.