



Bilder: Fiat

Alfa Romeo 147 und GT Quadrifoglio Verde

# Sperrvermerk

Die besonders sportlich auftretenden Alfa Romeo-Modelle 147 und GT Quadrifoglio Verde besitzen an der angetriebenen Vorderachse ein Torsen-Sperrdifferenzial, das das Antriebsmoment dynamisch aufteilt.

Die Qualität eines modernen Fahrwerks kennzeichnen auch Anzahl und Intensität der Eingriffe von elektronischer Traktions- und Stabilitätskontrolle. Je weniger die Elektronik eingreifen muss, um so höher ist die Qualität des Fahrwerks einzuschätzen. Die Reduzierung der Zahl dieser Eingriffe war ein Ziel der Integration eines Torsen-Sperrdifferenzials in die Vorderachsen von Alfa Romeo 147 und GT Quadrifoglio Verde.

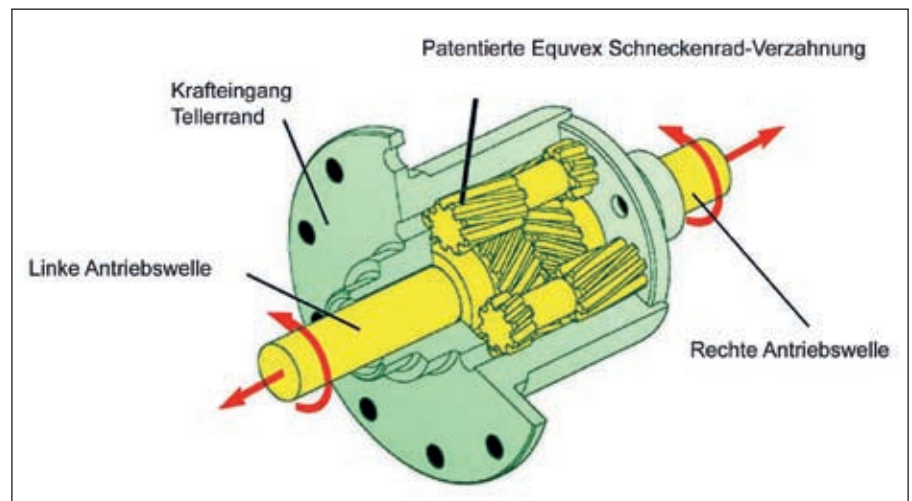
## Spürbare Verbesserungen

Die beiden besonders sportlich auftretenden Fahrzeuge mit dem Kürzel Q2 am Heck weisen laut Importeur zudem diese Veränderungen gegenüber der jeweiligen Standardausführung auf:

- ✓ geringere Untersteuerneigung
- ✓ höhere Querschleunigung
- ✓ höhere Traktion bei Kurvenfahrt
- ✓ geringere Empfindlichkeit gegenüber Antriebseinflüssen
- ✓ höhere Traktion bei  $\mu$ -Split

Zum Einsatz kommt ein Torsen-Sperrdifferenzial vom Typ B (Achsdifferenzial mit Schrägverzahnung), das im Zugbetrieb 25 Prozent und im Schubbetrieb 30 Prozent Sperrwirkung erzielt. Originalton Importeur: „Im Vergleich zu den Lösungen, bei denen ein elektronisch gesteuertes Differenzial zum Einsatz kommt, wartet

das Torsen-Differenzial mit kürzeren Ansprechzeiten (de facto gleich Null) auf. Der Grund dafür ist die vollkommen mechanische Funktionsweise, bei der die Verzögerungszeiten entfallen, die in der typischen Wirkungskette Latenzzeit der Sensoren/Verarbeitung durch die Steuerlogik/Betätigung entstehen.“ P. Diehl



Bei Alfa Romeo 147 und GT Quadrifoglio Verde (Q2) wird ein Torsen-Sperrdifferenzial vom Typ B verwendet