

SPORT

TOURENWAGEN
Alfa Romeo 155 V6 T.I.

Die Schau in Rot



Alfa Romeos neue Rennlimousine mit V6-Motor verbirgt unter ihrem roten Blechkleid 420 mit Formel 1-Technik gedopte Pferde. Vorstellung des Allrad-155 V6 T.I. für die Deutsche Tourenwagen-Meisterschaft.



Fotos: Herrig-Dornaniko

Der Klang des ersten V6 für die Deutsche Tourenwagen-Meisterschaft 1993: Im Ständgas ein nervöses Broozeln, das beim Anfahren nahtlos in ein Trompeten-Tutti wechselt. Der Alfa spielt auf dem verschlungenen Asphalt der französischen Rennstrecke Nogaro ein gekonntes Test-Prestissimo im Sechsgang-Takt.

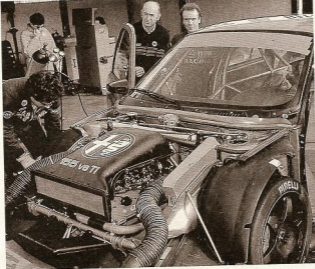
Beklemmende Verschlucker unter Vollast oder unfähige Kaaller im Schiebetrieb sind ihm fremd. Der junge V6 brüllt rund und kräftig, als gäbe es Aletie aus dem Tank. Akustisch zumindest steht einer gelungenen Alfa-Premiere am 4. April in Zolder nichts mehr im Weg.

Der Auftritt der Italiener bei der Deutschen Tourenwagen-Meisterschaft ist strenggenommen ein Comeback, das an zwei wenig ruhmreiche Vorgängermodelle anschließt. Im Gründungsjahr des Champions - 1984, vor nunmehr neun Jahren - fuhr Peter Oberndorfer ein Alfa Romeo GTV6 Coupé auf den siebten Platz in der Meisterschaft.

Drei Jahre später verard die marode Mechanik eines Alfa 75 Turbo keinem Geringeren die Lust an der Rennerei als Kurt Thiim, dem Meister von 1986 und Vizemeister von 1992. Nun bringt die italienische Marke vier Autos nach Deutschland, die als erste und vorläufig einzige dem neuen 2,5 Liter-Reglement entsprechen.

Die dort in Buchstaben gefaßte Freizügigkeit bei der Zulassung teuer, von der Serie abweichender Technik überforderte Kompetenz und Budget ausgerechnet jener Firmen, die das Reglement vor jetzt exakt einem Jahr verabschiedet hatten: BMW und Opel verzichteten auf eine Teilnahme an der Deutschen Tourenwagen-Meisterschaft, Audi geht auf Schmoll-Tournee nach Frankreich; Mercedes kommt mit

Der Sternen-Banner: Alfa Romeo tritt gegen Mercedes an



Fahrer im Alfa-Werksteam:
Nicola Larini

Der kurz dimensionierte
V6-Motor ist vor der Vorderachse
tiefer im Chassis eingebaut



Räder im 19 Zoll-Format lassen den Renn-Alfa kompakt erscheinen



Schalt- und Verteilergtriebe liegen im Innenraum

Tourenwagen-Saison 1993: Was machen die Deutschen?



Audi desertiert nach Streitigkeiten mit den deutschen Herstellern

1993 in die Französische Tourenwagen-Meisterschaft. Als Fahrer der beiden Zweitliter-Audi 80 Quattro sind der französische Tourenwagenmeister des Vorjahres, Marc Sourd, und der Deutsche Meister Frank Biela eingepunkt. Biela liegt allerdings auch ein Angebot von Alfa Romeo für die DTM vor.



BMW plant gegenwärtig kein Werks-Engagement in der DTM,

baut aber die zwei Prototypen des 2,5 Liter-M3 mit Sechszylinder-Reihenmotor als Technologieträger zu Ende. Privatfahrer können sowohl mit dem alten M3 als auch mit dem für europäische Meisterschaften gebauten Zweitliter-Dreier bei der Deutschen Tourenwagen-Meisterschaft an den Start gehen.



Mercedes startet werksseitig mit sechs 190 E Evo II nach dem alten

Reglement in die neue Saison und stellt Privatis vier weitere Autos zur Verfügung. Geplant ist, zum Rennen auf dem Norisring (27. 6.) vier 190er nach dem neuen Reglement einzusetzen. Außerdem wird Mercedes im Lauf des Jahres ein Auto nach Zweitliter-Reglement entwickeln.



Opel wird zwar den 2,5 Liter-Calibra 4x4 fertigenwickeln, bislang

steht aber der Vorstandsbeschluss, nicht an der DTM 1993 teilzunehmen. Der Hintergrund: Das Auto erwies sich bei Tests als nicht konkurrenzfähig. Öl- und Wassertemperatur waren zu hoch, die Maximaldrehzahl lag bei nur 10 200/min. Der Calibra war drei Sekunden langsamer als der Mercedes Evo II.

dem neuen Auto erst im Sommer (siehe Seite 148).

In den Farben von Alfa Romeo werden die beiden Werks-155er aus Italien an den Start gehen, während das Farb-Design der beiden Alfa-Deutschen Schübel-Teams noch geteilt. Sponsoren-Sache ist. Der 155 wirkt trotz seiner Länge von 4,62 Metern – das sind gegenüber dem Serienmodell sieben Zentimeter mehr – überaus kompakt und dabei bösartig: Ursache ist der lange Frontverbot mit jener finster entschlossenen Miene, die bislang Lino Ventura für seine Filmrollen als knuffiger Draufgänger beanspruchte.

Es ist aber nur eine Maske. Zwei Spalte entfernt, ein Ruck nach vorn und schon präsentiert sich ein Drittel des roten Muskelprotzes in bescheidener Nacktheit. Haube, Kotflügel und Spoilerverschlag bilden eine Einheit, die nach Entfernung die gesamte Mechaik bis zur Spritzwand bloßstellt.

„Die Frontverkleidung besteht aus zwei verschiedenen Materialien“, erklärt Alfa-Technikchef Sergio Limone, „da das Material für Haube und Frontbereich freigestellt ist, die Kotflügel aber laut Reglement aus Blech sein müssen.“ Ebenso sehen die Bauvorschriften des Reglements vor, daß die äußere Form der Frontpartie bis zur Höhe der Radnabenmitte dem Basismodell entsprechen muß.

Darunter darf der Techniker seine Bastelwelt austoben. Die Alfa-Ingenieure nutzten den schmalen Bereich unterhalb der Stoßstange immerhin dazu, Wasserkühler im Formel-1-Stil zu installieren.

Der Fahrtwind strömt abtriebsgerecht durch die unterste und größte Etage der Frontöffnungen, durchpustet links und rechts wie quergestellte Kühler und verläßt im erhitzten Zustand auf dem schnellsten Weg

in seitlich am Bug angebrachten Luftausläßöffnungen den Tatort. Die vom Serienmodell her bekannte Kühleröffnung versorgt den V6 dagegen ausschließlich mit Atemluft.

Den Sauerstoff hat er auch dringend und in gewaltigen Mengen nötig, muß doch die nur 110 Kilogramm schwere Maschine bei 11 500/min immerhin 420 PS an die vier angetriebenen Räder verteilen. Motorengelehrter Stefano D'Agostini achtete bei der Konstruktion seines stirnradgesteuerten 60 Grad-V6 vor allem auf einen breiten, im Rennbetrieb gut nutzbaren Kraftbereich.

Bereits bei 8000/min, so Agostini, stehen 275 Newtonmeter Drehmoment zur Verfügung – ein Wert, der bis 11 500/min mit sogar leicht steigender Tendenz anhält. Eine von Marelli entwickelte elektronische Zündanlage mit im Kerzenstecker integrierter Zündspule ist ein Ableger aus dem V-Zehnzylinder, wie ihn Renault in der Formel 1 einsetzt.

Testfahrer Giorgio Francini lobt das Ansprechverhalten des nur 55 x 55 x 52 Zentimeter großen Motorenwürfels: „Er wirkt zwar nicht so bullig wie der Turbomotor im GTA aus der letztjährigen italienischen Tourenwagen-Meisterschaft, reagiert dagegen auf Gas viel früher und sensibler. Aber mit dem Turbo-GTA ist der V6-Alfa ohnehin nicht vergleichbar. Es ist ein völlig anderes Auto.“

Das ist richtig. Der neue Alfa Romeo 155 V6 T.I. – die Buchstaben stehen für Turismo Internazionale – ist nach langer Pause wieder der erste echte Renn-Alfa und nicht wie der Turbo-GTA ein auf die Rundstrecke umgeleiteter Rallye-Lancia Delta Integrale.

Der in einer Auflage von 40 Stück gebaute V6-Motor kaucert in bedauerndem Niederfler-



Zweiter Pilot bei Alfa Corse: Alessandro Nannini

lage längs vor der Vorderachse. Von dort bringt er die Zahnräder einer Kraftübertragungsanlage ins Rotieren, die dem Innenraum einen an Rallyecross-Urzeiten gemahnende Monster-Mittelkonsole besetzt.

Die Lage des Motors erscheint deshalb als bedauernd, weil er der Vorderachse wie einst im Audi V8 Quattro immerhin 61 Prozent des Startgewichtes zumutet, was allerdings, wie die Ingotstider bewiesen, dennoch Siege zuläßt. Der Vorteil des Alfa gegenüber dem Alt-Audi: Der Allradler darf dank neuem Reglement mit nur 1040 Kilogramm Minimalgewicht an den Start gehen, 40 Kilogramm mehr als die heckgetriebenen Mercedes 190 E.

Alfas Allradantrieb – im Gegensatz zum Motor nicht von Alfa Romeo, sondern von Abarth entwickelt – gilt als kompakt, robust und bedienungsfreundlich. „Wir waren bemüht, alle durch den Vierradantrieb möglichen Komplikationen weitgehend zu vermeiden. Das erreichten wir dadurch, daß wir das Getriebe nach hinten verlegten, die Kupplung am Motor ließen und den Antrieb für die Vorderachse dazwischen plazierten“, erläutert Limone das Wellenspiel in seinem Alfa.

Positiver Nebeneffekt: Der Pilot kann das Getriebe auf dem kürzesten Weg bedienen, da es direkt unter seinem Joystick steckt.

Der Klang des Alfa-V6 entsteht schließlich auch durch eine Auspuffanlage, die nicht weniger als vier Katalysatoren vorweist. Die zwei effizientesten Endschalldämpfer sollen jedoch unter einer Heckschwirze verschwinden. Zustände an die Aerodynamik und an den Zeigeschmack, der Macho-Attitüden nur noch beim Wrestling akzeptiert.

Franz-Peter Hudek

Technische Daten

Sachszylinder-V-Motor (60 Grad), vier obenliegende Nockenwellen (Stirnrad-Antrieb), 420 PS bei 11 500/min, Hubraum 2498 cm³, Verdichtungsverhältnis 12,5:1, maximales Drehmoment 294 Nm bei 9000/min.

Permanenter Allradantrieb, Zentraldifferenzial mit Viscocouplung, Sechsganggetriebe.

Querlenker mit McPherson-Federbeinen vorn und hinten, Stabilisatoren, Raddurchmesser 18 oder 19 Zoll, Viersattel-Scheibenbremsen, 380 mm Durchmesser, kein ABS.

Länge 4,62 m, Breite 1,75 m, Höhe 1,41 m, Tankvolumen 110 Liter, Gewicht 1040 Kilogramm.

Höchstgeschwindigkeit 280 km/h