

Er war im letzten Jahr nicht nur der erfolgreichste, sondern auch der am meisten beachtete Tourenwagen im deutschen Motorsport: der Alfa 155, mit dem Nicola Larini sich überlegen den heißbegehrten Titel des deutschen Tourenwagen-Meisters 1993 sicherte. Jetzt kann jedermann Nicola Larinis DTM-Feeling erleben: mit dem Hörmann Alfa 155.

Von Hans-Jürgen Tücherer

Fragt man Motorsport-Experten nach dem Auto, das ihrer Meinung nach 1993 am meisten Furore gemacht hat, so lautet die Antwort sicherlich: „Der Alfa 155 aus der DTM.“ Jener biedere Viertürer, aus dem das Mailänder Werksteam einen reinrassigen Klasse-1-Renner zauberte. Und mit dem Nicola Larini der etablierten Konkurrenz von Mercedes kräftig um die Ohren fuhr und am Ende auch den Titel wegschnappte.

Diese Erfolge schlugen sich auch in deutlich bessere Verkaufszahlen um. Mit jedem weiteren Sieg fühlten sich die Tifosi am Steuer ihrer Serien-155er noch mehr wie Nicola Larini. Eine Herausforderung auch für Tuner. Zum Beispiel für Hörmann Motorsport. Zur Feier des Titelgewinns baute man eine straßenaugliche Replica des Gruppe-A-Autos.

Eine reinrassige Gruppe-A-Kopie

Unter den Serienstoßfänger wurde ein neuer Frontspoiler geschraubt. Zum einen ist er so tief, daß es ratsam ist, selbst Zigaretenschachteln weiträumig zu umfahren, zum anderen verwandelt er den 155er zusammen mit den Rennspiegeln von vorne in eine reinrassige Gruppe-A-Kopie.

Unter der Motorhaube hat er einiges zu bieten. Während der 2,5-Liter-Sechszylinder-Saugmotor im Renntrimm rund 430 PS leistet, hat die Replica den Zweiliter-Vierzylinder aus dem Q4, der von einem Turbolader unterstützt wird.

Auf den ersten Blick fällt schon der große, rotlackierte Ladeluftkühler neben dem quer eingebauten Triebwerk auf. Der Vierventiler selbst ist ein alter Bekannter aus dem Lancia Integrale, dem schon seit Jahren das Rennen beigebracht wird. Geschmiedete Mahle-Kolben, mit polierten und exakt ausgewogenen Spezialpleuel, bewegen eine feingewuchtete Kurbelwelle, dazu wird der Zylinderkopf bearbeitet und mit Sportnockenwellen bestückt.

120 PS mehr dank größerm Turbolader

Eine Spezialkopfdichtung mit stärkeren Bolzen widersteht auch dem in Overbooststellung auf maximal 1,5 bar gesteigerten Ladedruck, der durch den neuen, größeren Turbolader geliefert wird. Die 19.130 Mark Umbaukosten enthalten auch eine Leistungskupplung mit Sintermetall-Mitnehmer-Scheibe.

Resultat: Statt 186 Serien-PS stehen dem Fahrer jetzt exakt 306 PS bei 5.350 U/min, also



Recaro-Sportsitze und ein Dreispeichen-Lenkrad sorgen für Sport-Flair.

Tuning: Hörmann Alfa 155

Wie der C



Das Gefühl, wie DTM-Meister Nicola Larini

120 PS mehr, und ein maximales Drehmoment von 405 Nm bei 2.900 Touren zur Verfügung. Der Allradantrieb verteilt die Kraft im Verhältnis 47:53 Prozent auf Vorder- und Hinterachse.

Nachdem breite Pneu für perfekte Traktion und ein renn-

Champion aus der DTM



unterwegs zu sein, ist beim Hörmann Motorsport 155 Q4 in den 108.000 Mark enthalten.

wagenmäßiges Handling unerlässlich sind, reichte der Platz in den Radhäusern nicht aus. Für die Bestückung mit neuneinhalb Zoll breiten Rädern verpaßte man dem Alfa zuerst einmal dicke Backen rundum. Und das sogar noch in Blech, denn der Umbau (11.217 Mark) sollte

schließlich eine dauerhafte Sache sein. Nach dem Ausschneiden der Radhäuser werden sie mit den Serienkotflügeln verschweißt und verzinkt, und anschließend beilackiert.

Genug Platz für Aluräder der Dimension 9,5Jx17 rundum. Zwei Felgen stehen zur

Wahl. Zusammen mit OZ-Racing wurde ein dreiteiliges Fünfspeichenrad entwickelt. Mit Michelin MXX 3 Bereifung (265/35 ZR 17) kostet der Satz 6.090 Mark. Die einteiligen AZEV-Felgen mit identischen Pneus (4.797 DM) sind etwas günstiger.

Eigens für den Q4 wurde ein höhenverstellbares Sportfahrwerk mit Koni-Dämpfern und progressiven Federn entwickelt, das ihn bis zu 60 mm tieferlegt und extrem straff ist. Außerdem gibt's ein zweites Fahrwerk in komfortablerer Abstimmung und Tieferlegung von 40 mm.



Der Alfa Q4 präsentiert sich nach der Hörmann-„Kur“ aus jedem Blickwinkel betont sportlich und athletisch.

Mit der sportlichen Variante bietet der Alfa ein einzigartiges Fahrvergnügen für routinierte Piloten. Das Anfahren mit der Sintermetallkupplung ist mit etwas Gewöhnung kein Problem, dafür könnte allerdings das Getriebe exakter zu schalten sein.

**Irre: nur 4,9 Sekunden
von 0 bis 100 km/h**

Der maximale Ladedruck kann über einen Drehschalter in der Mittelkonsole elektronisch reguliert werden. Für die Testfahrten wählten wir die extremste Einstellung, also volle Leistung. Die Pneu haben keinerlei Mühe, die Kraft auf den Boden zu bringen, und bei optimaler Koordination von Kupplung und Gaspedal kommen Fahrleistungen heraus, die für einen straßenzugelassenen 155er bislang undenkbar schienen: 4,9 Sekunden sind genug, um den roten Flitzer aus dem Stand auf Tempo 100 zu katapultieren. Und in ähnlicher Manier geht's weiter, bis der Drehzahlbegren-

zer bei 252 km/h dem Treiben ein stotterndes Ende bereitet. Der Geradeauslauf sowie die Spurstabilität in schnellen Kurven sind einwandfrei.

Dies spricht für eine gute Aerodynamik. Obwohl die Stirnfläche durch den Umbau größer geworden ist, rennt der Q4 rund 30 km/h schneller als ein Serienauto. Auch der große Frontspoiler und der martialische Heckflügel mit verstellbarem Mittelteil harmonisieren.

Die Autobahn ist gar nicht die Domäne des Italieners. Er fühlt sich eigentlich auf kurvigen Landstraßen viel wohler. Der 155er schießt von Biegung zu Biegung. Da ist auch die Bremsanlage gefordert. Vorne wurden deutlich größere und belüftete Scheiben montiert, hinten lediglich härtere Beläge. Das serienmäßige ABS bleibt dabei erhalten.

Die Abstimmung des Fahrwerks ist weitgehend neutral, nur in engen Kehren ist ein all-

radtypischer Drang zum Untersteuern zu spüren. Kraft ist jederzeit reichlich vorhanden, man muß das Triebwerk nur ordentlich auf Drehzahl halten, damit stets brauchbarer Ladedruck vorhanden ist. Der Motor verhält sich bereits im Kaltlauf mu-

Der Hörmann Motorsport 155 Q4 für etwa 108.000 Mark ist ein Rennauto für die Straße. Da der Umbau nicht nur beim Q4 möglich ist, geht's auch billiger. Beispielsweise nur mit Frontspoiler, kleinerem Heckflügel und runden Verbreiterungen zum Anschrauben. Und das Gefühl, wie Nicola Larini unterwegs zu sein, gibt's gratis. ■



Unter den „dicken Backen“ sind die neuneinhalb Zoll breiten Räder versteckt.

stergültig und nimmt stets spontan Gas an. Der Schub ist schlichtweg berauschend.