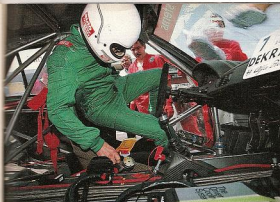


TOURENWAGEN  
Alfa Romeo 155 V6 Ti

# Eine Runde auf den Sieger

In der Deutschen Tourenwagen-Meisterschaft fahren Nicola Larini und der Alfa 155 der Konkurrenz auf und davon. In Hockenheim bekam auto motor und sport die Gelegenheit zu einer kurzen Ausfahrt mit dem Siegerwagen.





Vor der Probefahrt: Kletterübung für den Seitensteiger



Foto: Wietzen



Schmuckstück im Bug: 420 PS-V6

Plattgedrückt am Heck: Auspuff



Wenn der rote Alfa 155 des Nicola Larini den Weg zur Boxengasse im Hockenheim-Motodrom sucht, mit einem flüchtigen Gasstoß der kleinen Schikane einen sechs-zylindrigen Choral wickelt und von der Bühne, die eine Rennstrecke ist, abtritt, dann ist eine Aufführung zu Ende. Jubiliiert er nicht wahrhaftig, dieser Motor?

Die Italiener bauen jedenfalls nicht nur faszinierende Rennautos, sie sind auch einfühlsame Tonmeister. Das Orchester besteht aus einem 2,5 Liter großen V6, drei Meter Auspuffrohr, zwei Katalysatoren und vier Endrohren, die sich wie plattgedrückte Orgelpfeifen nach oben recken.

Larini, der Dirigent, steigt aus, räumt sozusagen das Podium und läßt den Wartenden einsteigen. Metall entspannt sich knisternd. Es riecht nach abgeschliffenen Bremsbelägen, nach Reifengummi und nach verbranntem Öl. Es ist bald

Saunatemperaturen im Cockpit: unterwegs mit 420 PS und 1040 Kilogramm

zwölf Uhr mittags in Hockenheim, und hier achtet man penibel auf die mittäglichen Stillstandszeiten. Wie soll da einer in Minuten herausfinden, wie sich Larinis Alfa fährt?

Es werden keine Reifen gewechselt, für eine Justierung der Sitzposition bleibt keine Zeit mehr. Nicola Larini ist ein großer Fahrer, aber ein kleiner Mensch, gerade zwei Handbreit länger, als sein Alfa hoch ist. Einen Kopf größer als Larini, tut sich der Ersatzpilot mit Larinis Sitzposition schwer. Der Abstand zum Lenkrad paßt gerade, aber die Beine sind für die knappe Distanz bis zu den Pedalen eingeengt zu lang.

In aller Eile die Gurte festgezurt, den Hauptstromschalter umgelegt, und ein Alfa-Mechaniker schreit: „Weg von den Pedalen.“ Nach dem Druck auf den Starterknopf fällt der Sechszylinder artig in einen stabilen Leerlauf bei 2000 Touren. Zu ungeduldigen Anfahren quittiert der Motor mit einem sofortigen Abwürgen, was jedem Musiker als ein verpatzter Einsatz gefällig ist.

Mechaniker Nummer zwei reißt die rechte Tür auf, schließt die Starterbatterie wieder an und streckt drei Finger in die Höhe – was heißen soll: Der Sechszylinder braucht mindestens 3000 Touren, damit er den 1040 Kilogramm schweren Renn-Alfa nach vorn bewegt.

Das Leuchtbild des Drehzahlmessers springt im ersten Gang bis 7000 Touren, fällt dann in sich zusammen und startet vom linken Instrumentenrand zu einem erneuten Run, der bei 11 800 Touren mit dem Sprung in den nächsten Gang gesoppt werden sollte. Neben dem Schalthebel klebt vorsichtshalber ein Zettel, auf dem das Schaltschema aufgeschrieben ist.

Es gibt sechs Gänge in drei Schaltheben. Der Rückwärtsgang, ganz links vorn platziert, läßt sich nur einlegen, wenn links am Überroll-Käfig ein gesonderter Hebel nach hinten

Der neue Held der Deutschen Tourenwagen-Meisterschaft heißt Nicola Larini: Nach acht Siegen in zwölf Rennen gilt er als Aspirant auf den Meistertitel und als Bewahrer der großen italienischen Rennfahrer-Tradition.

## „Ein neuer Nuvolari“

Auch daran mußten sich die Deutschen erstmal gewöhnen: Nicola wird mit Betonung auf der zweiten Silbe ausgesprochen. Mann und Name – zu Beginn der Saison die großen Unbekannten. Er selbst, Nicola Larini, schätzte die eigene Situation nüchtern so ein: „Ich kann 30 Rennen gewinnen, Alessandro Nannini wird trotzdem populärer sein.“ Er hat sich getuschelt.

Wer ist Larini? Geboren vor 29 Jahren in Carnairole, Toskana, wo seine Familie heute noch wohnt, Mechaniker gelernt, mit 17 die ersten Rennen im Kart, danach Formel Abarth und Formel 3. Der Durchbruch kommt 1987 mit dem Gewinn der italienischen Formel 3-Meisterschaft. Im folgenden Jahr Formel 3000, der erste Grand Prix in Spanien auf Coloni und Tourenwagen-Premiere im Alfa 75 Turbo.

Dann drei komplette Jahre im Überbaas des Motorsports auf Osella und Ligier und ein unvollendetes auf Lambo – Ausstieg aus der Formel 1 ohne einen einzigen WM-Punkt; nur mit einem Zuverlässigkeitsrekord: 1990 lief er nur ein einziges Mal nach einer Kollision aus. Das paßt zu ihm, der als Perfektionist gilt.

Ferrari wird auf ihn aufmerksam und engagiert ihn als Testpilot. Zum Dank darf er nach dem Rauschschuß von Ivan Capelli Ende 1992 stellvertretend Nationalhelden spielen und in Japan und Australien den zweiten Ferrari fahren. Da hat er bereits den italienischen Tourenwagen-Titel in der Tasche, auf einem Alfa 155 mit Zweiliter-Turbo.

Seine Introversität legt Nicola Larini keineswegs ab, wenn er ins Rennauto steigt. Er scheint nur die Mechanik in einen Teil seiner selbst zu verwandeln, in den er aufmerksam hinein-

horcht. Die Arbeit am und mit dem Auto ist es, was ihm liegt und am meisten Spaß macht. Während die Mechaniker am Alfa werkeln, hält sich Larini immer in der Nähe auf. Er packt auch selbst mit an, schließlich hat er es gelernt. Und nach jeder Runde im Training kann er eine neue Analyse liefern.

„Beim Formel 1-Auto ist die Aerodynamik der entscheidende



Foto: Hoffmann

Faktor; im Tourenwagen spielt dafür das Gewicht und die Gewichtsverteilung die zentrale Rolle“, beginnt er zu dozieren. Auf einmal wird er lebhaft. Es folgt ein Loblied auf die Qualitäten des Alfa 155. Rennleiter Giorgio Pianta unterbricht: „Unser Auto wäre nie so gut ohne die perfekte Abstimmung durch Nicola.“

Hinter den Zeitplanen, unter Ausschuß der Öffentlichkeit, agiert ein anderer Larini als vor den Mikrofonen. Ein deutscher Journalist hat ihn als jederzeit freundlich und umgänglich beschrieben, doch die Teammitglieder widersprechen. Larini kann sich auch „incazzare“ – mit „aufregen“ verheißelnd umschrieben – wenn geschlammpt

wird. Er verlangt Perfektion und erhält sie auch.

Am Norisring platze ein Benzinschlauch, ausgerechnet im Top Qualifying. Larini mußte vom 14. Platz starten. Kein böses Wort hat er darüber verloren im Team.

Das Rennen nach dem ersten Lauf auf dem Norisring gewinnt die blonde Frau im roten Anorak. Barbara Larini drückt ihrem Mann einen herzhaften Kuß ins Gesicht, noch bevor er zum Verschnaufen kommt. Von Platz 14 ist er ganz nach vorne gefahren.

Zweiter hinter Barbara wird der italienische Journalist Fabio Ravallo, Berichterstatter von „Auto Sprint“. Er schreit schon seit einigen Minuten hektisch in ein Mobiltelefon, das er sich bei Alfa ausgeliehen hat. Als Barbara Larini ihren Gatten endlich freigibt, ruft er in den Hörer: „Ich verbinde dich mit dem großen Sieger vom Norisring.“

Im römischen Fernsehstudio von „Videomusic“, dem Kutsender der italienischen Jugend, sitzt Emanuele Piro, selbst Rennfahrer, und interviewt vor der Livekamera seinen Kollegen in Nürnberg, Nicola Larini zwischen Ace of Base und Eros Ramazzotti.

Selten gewandt sind in Italien die Lichtgestalten. Doch ein Aufhorchen geht durchs Land. Die Zeitungen sehen im neuen Deutschland Krisensymptome „wie in Italien vor zehn Jahren“, die harte Mark wird weich, und Alfa schlägt die „deutschen Panzer“ auf eigenem Terrain.

„Das haben wir nur Larini zu verdanken“, schränkt Rennheld Pianta ein. Er nennt seinen Schützling den „neuen Nuvolari“, deutsche Journalisten bezeichnen ihn als „Ayrton Senna der DTM“. Der so geliebte schweigt zu allem, wie immer.

Ulrich von Löhneysen



Arbeitsplatz Alfa: Drehzahlmesser-Leuchtband, Schalterbrett und Hebelwerk für die Stabilisatoren

Kurvenstürmer Alfa: Steuervorteil durch Allradtrieb



gezogen wird. Die Gänge lassen sich problemlos schalten – zumindest nach oben. Beim Herrunterschalten schiebt die ungewohnte Sitzposition etwas. Vorsicht ist also angesagt.

Der Sechszylinder ist das faszinierendste Teil dieser High Tech-Maschine. Für einen Rennmotor bietet das 2,5 Liter-Triebwerk einen breiten Drehzahlbereich, dem freilich nur dann ein Fortissimo entlockt werden kann, wenn er in der zweiten Hälfte der Drehzahlmesser-Skala, also oberhalb von 7000 Touren seine Luft holt. Dann trompetet er ganz hell aus seinen vier nach oben gebogenen Auspuffrohren – ein akustisches Menü, eine Schlemmer-Orgie in vollen Touren.

Rennmotoren aus dem Hause Alfa waren immer beeindruckend. Und wenn das Leuchtband im Drehzahlmesser nach oben schiebt, wenn der Sechszylinder so bebend vibriert wie das ganze Blech in einer großen Sinfonie, dann tönt es im Cockpit nach Ruhm und nach Ehre und dem Geist des legendären Tazio Nuvolari.

Nuvolari hat 1935 die überlegene Armada der Silberpfeile von Mercedes und Auto Union ausgerechnet auf dem Nürburgring in einem Alfa P 3 vernichtend geschlagen, gebügelt, würde man heute sagen. Jetzt fahren sie wieder gegeneinander, die Vorzeichen haben sich freilich geändert. Mercedes fährt mit dem 380 PS starken Vierzylinder-190er eher in der Rolle des Underdog, Alfa mit dem 420 PS leistenden Sechszylinder in der des Favoriten.

Dazu trägt sicherlich nicht nur der kurzhubige V6 (Bohrung x Hub 93 x 61,3 Millimeter) bei. Beeindruckend ist die Art, wie der Alfa die 420 PS in Vortrieb umsetzt. Auch wenn man in einer Kurve zu früh aufs Gas speingt, drängt der Alfa nur harmlos über alle vier schiebend in Richtung Kurvenaußenrand. Diese Harmlosigkeit verdanken die Alfa-Piloten einem klugen Antriebsystem

mit zentralem Planetenrad-Verteilergetriebe und Visco-Kupplung, das die Kraft auf alle vier Räder verteilt.

Also einsteigen in den Alfa 155 V6 Ti, den Starterknopf drücken und dann beim nächsten Tourenwagen-Rennen direkt vors Siegerpodest fahren? Irrtum. Spätestens beim Anbremsen im Links/Rechts-Bogen nach der Sachs-Kurve wird dem Novizen am Alfa-Lenkrad klar, daß er ein sehr sensibles Rennauto bei sich hat.

Über die Kuppe – schon kommt Hektik in die Bewegungen der roten Alfa. Beim Anbremsen der Senke vor der Zieleingangs-Kurve wird das Auto plötzlich leicht in der Lenkung und droht auszubrechen.

## Technische Daten

### Motor

Wasserpumpen Sechszylinder-V-Motor vorn quer, zwei überlegende Nockenventile pro Zylinder. Vier Ventile pro Zylinder, aber Tasseventil betätigt. Elektronische Kraftstoffdosierung. Traktionsunterschöpfung. Hubraum 2466 cm<sup>3</sup>, Bohrung x Hub 93,0 x 61,3 mm, Leistung 309 kW (420 PS) bei 11 000/min, max. Drehmoment 284 Nm bei 6000/min.

### Kraftübertragung

Allradantrieb, zentrales Planetenrad-Verteilergetriebe mit Ferguson-Visco-Kupplung, Sechsganggetriebe.

Der Schweiß rinnt in Bächen, nicht allein der drückenden Hitze im Cockpit wegen.

Die Herrn Larini und Co. haben es besser: Sie reisen mit einer ausgetüftelten Klimatisierung. Larini hat oben im Helm ein Loch, durch das mit einem Schlauch Fruchtluft in den Helm geblasen wird. Die eigentliche Klimaanlage aber macht sich rechts neben dem Chauffeur klein: eine Kühlbox, deren Flüssigkeit unter dem Rennanzug des Fahrers in einer Kühlweste zirkuliert.

Diesen Komfort gibt es allerdings nur bei den Rennen.

Bernd Ostmann