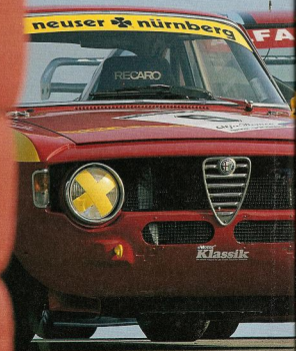




SPORT

Alfa



TOURENWAGEN

Alfa GTA von 1965 und 1992

vor Schönheit

Die traditionsreiche Typenbezeichnung GTA verbindet den Alfa Romeo-Renntourenwagen der sechziger Jahre mit dem italienischen Meisterauto der Neunziger. Die Form hingegen trennt sie: Die schlichte Schönheit des Alten wurde den modernen Erfordernissen von High Tech und Ground-effect gepflegt.



Foto: Helmut

Schmale Sechslitze, gepaart mit geduckter Haltung, erzeugen die aggressive Wirkung einer zum Sprung bereiten Wildkatze. Runde Kullerugen erinnern an ein drolliges Kuscheltier. Die aufgeblasenen Backen des einen assoziieren Arnold Schwarzenegger-Kraftproze. Die zierliche und feine Form des anderen dagegen scheint nur sanft zu gurren: Schaut her, wie schön ich bin.

Ein typischer Generationskonflikt: Fast 30 Jahre Rennwagenbau liegen zwischen den ungleichen Namensvettern aus Italien, dem Alfa GTA 1600 von 1965 und dem Alfa 155 GTA von 1992. Die Gemeinsamkeiten erschöpfen sich im wesentlichen in den beiden Kürzeln GTA – und im Erfolg.

Wobei der Neue gewissermaßen als Jahrgang-GTA in die Geschichte eingehen wird, gepreßt in die Formel kamfuhsiegt. Der 155 trat in diesem Jahr bei 20 Rennen zur Italienischen Tourenwagen-Meisterschaft an, gewann davon 17, sicherte Alfa Romeo damit die ersten vier Ränge im Championat und rollt jetzt direkt von der Siegerstraße ins Museum.

Für sein aufgeladenes Aggregat läßt das ab 1993 gültige Reglement keine Luft mehr. Doch sein Nachfolger wird schon bald präsentiert. Mit 2,5 Liter-Saugmotor und schlanker Linie starten vier Alfa 155 in der kommenden Saison in der Deutschen Tourenwagen-Meisterschaft.

Das Werksteam von Alfa Corse wird dann wie schon in diesem Jahr in Italien zwei der roten Renner standesgemäß mit ehemaligen Formel 1-Fahrern besetzen: dem gerade gekürten Italienischen Tourenwagen-Meister und Ferrari-Aushilfsfahrer für die letzten beiden Grand Prix der Saison, Nicola Larini, sowie dem populären ehemaligen Benetton-Fahrer Alessandro Nannini.

Dem alten GTA war, wie es sich in seinem Herkunftsland



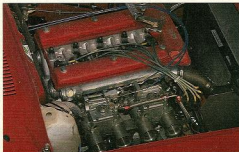
Der Alfa Romeo GTA 1600 von 1965 fordert einen beherzten Fahrer. Das Coupé neigt deutlich zum Übersteuern

Allradantrieb und Ground-effect hatten alzu ungestüme Kraftausbrüche beim Alfa Romeo 155 GTA in Grenzen

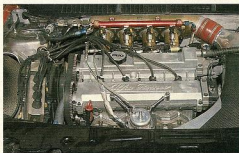




Das Coupé verfügte über die schlichten Scheibenbremsen der Serie und reiste auf profilierten Reifen. Die Armaturen-Ausstattung war serienmäßig reichhaltig. Der Reihen-Vierzylinder galt mit zwei obenliegenden Nockenwellen, Alublock und -Zylinderkopf sowie Doppelzündung als technisches Optimum seiner Zeit



Der Zweilitermotor mit Turboadditor machte seine Meisterprüfung schon im Rallye-Lancia. Innenbelüftete Scheibenbremsen und Vierkolbenbremsattel sorgen für ordentliche Verzögerung. Moderne Zeiten im Cockpit: Wasser- und Öltemperaturerlährt der Fahrer über digitale Ziffern, die Drehzahl über ein Leuchtband



für einen guten Roten gehört, die Zeit der Reife genötigt. Er gilt als der BMW M 3 der sechziger Jahre. Das Coupé wand mit vier Titeln in der Tourenwagen-Europameisterschaft zwischen 1969 und 1974 den Lorbeerkränzen sportlichen Ruhms um Alfa Romeo. Er ist der erfolgreichste Alfa-Renn-tourenwagen.

Und er überzeugt nach Kiffer-Art: Er fährt und fährt und fährt. Die aktuelle Gravar auf der Geschichtstafel des kleinen Coupés stichteln die beiden deutschen Renn-Amateure Bernd Hahne und Jürgen Zerha ein. Sie driften in dem Oldtimer 1992 auf den zweiten Platz in der historischen Tourenwagen-Europameisterschaft.

Die Begegnung der beiden GTA auf dem Nürburgring zeigte, daß die Zeit zwischen den Sechzigern und heute im wahren Sinn des Wortes nicht stillgestanden hat. Der junge Kraftmeier umrundete die verkürzte Grand Prix-Strecke in 1.09,22 Minuten, das Coupé ließ sich dafür 1.26,08 Minuten Zeit.

Die Differenz setzt sich aus den Faktoren Fahrwerk, Aerodynamik, Motor und Reifen zusammen. Allein das Zuschauen erwies sich als erste Offenbarung. Der Hecktriebler aus den Sechzigern neigt zum Übersteuern. „In Regen“, erklärt Fahrer Zerha, „ist es extrem: Wenn das Auto eine Kurve nur sieht, steht es schon quer.“

Der 155 wirkt dagegen wie ein Vertreter jener Autos, die im Jahr 2010 schienengleich über die Straßen huschen werden. Der Allradantrieb – Kraftverteilung vorn/hinten 35/65 Prozent – hält alle ungestime Kraftausbrüche in Grenzen. Ein ähnlich den reinrassigen Sportwagen der Gruppe C nach hinten ansteigender glattflächiger Unterboden, verhilft dem modernen Rennauto mit Ground-effect zu besserer Traktion. Meister Larini schränkt al-

Die Leichtigkeit des Seins ist beiden eigen und lüftet das Geheimnis der Namensgebung: Das A steht für Alleggerita und heißt Erleichterung

lerdings ein: „In sehr schnellen Kurven wird das Fahrverhalten schwieriger. Unter- und Übersauern wechseln sich dann manchmal viel zu schnell ab.“

Mitte der sechziger Jahre ließ das Reglement solche Mätzchen nicht zu. Gestattet war lediglich das klassische Handwerk des Tunings. Die Karosserie wurde durch kürzere Federn tiefergelegt. Am tiefsten Punkt mußten sich jedoch immer noch zehn Zentimeter Bodenfreiheit messen lassen. Mit der Stärke der Federn sowie der Verstärkung von Zug- und Druckstufe der Dämpfer wurde das Fahrverhalten verbessert. Erlaubt war außerdem, den bereits im Serienauto vorhandenen Stabilisator in kräftigerer Ausführung einzubauen, um die Seitenneigung der Karosserie zu verringern sowie die Korrektur des Sturzes an der Vorderachse.

Aerodynamische Hilfsmittel waren verboten. Der Alfa 1600 trat in seiner schlanken Serienfigur ohne jeden Spoiler auf die Bühne des Rennsports. Die Freiheiten des italienischen Reglements des Jahres 1992 und das Diktat des Windkanals ließen dem Alfa 155 Frontlippe, einen verstellbaren Heckflügel und Kotflügelverbreiterungen wachsen, die ihn ganze zehn Zentimeter dicker machen. Für die Deutsche Tourenwagen-Meisterschaft müssen die Passbacken allerdings um die Hälfte reduziert werden.

Auch bei der Bereifung zeigt sich der Fortschritt auf gewaltige Weise. Profillosse Slicks im Format 245/645-18 verhalfen dem Alfa 155 zu Traktion und hoher Karvergesehwwindigkeit; das Coupé muß auf profilierten Reifen über die Piste schliden. Format: 550 x 14.

Wo dem Neuen heute ein stabiler Sicherheitskoffig zu Steifigkeit der Karosserie verhilft, muß der Alte mit einem einfachen Überrollkoffig auskommen. Der durfte immerhin

an sechs Punkten mit der Karosserie verschraubt werden.

Die Leichtigkeit des Seins ist beiden eigen und lüftet das Geheimnis der gleichen Namensgebung: Das A in GTA steht für den italienischen Ausdruck Alleggerita und heißt Erleichterung. Die für das Coupé naheliegende Interpretation Aluminium erweist sich als Vorteil: Der alte GTA hat ein Feder-

gewicht von 765 Kilogramm. Die Aluminium-Karosserie bringt allerdings auch Nachteile. Jürgen Zerna: „Sie arbeitet mehr als eine Stahl-Karosserie, das erschwert präzises Fahren.“

Die modernen Zutaten sind schwarz und stark, gut und teuer: kohlefaserverstärkter Kunststoff. Fast alle nichttragenden Karosserieteile sowie Türen, Kofferraumdeckel und

Motorhaube sind aus dem leichten Material gefertigt. Gegenüber dem Coupé ist der 155 dennoch ein Schwergewicht. Der Italiener Meister bringt 1125 Kilogramm auf die Waage.

Allerdings stehen ihm zur eiligen Beförderung des Mehrgewichts auch mehr als die doppelte Anzahl von Pferdestärken zur Verfügung. Von 400 PS bei 6000/min spricht Fiat-Sportdi-

Technische Daten



Alfa Romeo GTA 1600

Vierzylinder-Reihenmotor; Bohrung x Hub
78 x 82 mm; Hubraum 1590 cm³;
Leistung: 170 PS bei 7500/min;
zwei Weber-Doppelvergaser 45 DCOE 14,
Vollsynchronisiertes Fünfganggetriebe;
Einscheiben-Trockenkupplung,
Einzelradaufhängung an Querlenkern;
Querstabilisator; hinten Starrachse
an Längslenkern und Reaktionsdreieck;
Blisten-Gasdruck-Stoßdämpfer,
Eibach-Federn.
Gewicht: 765 kg; Leistungsgewicht: 4,5 kg/PS.
V_{max}: 220 km/h.
Baujahr: 1965

Alfa Romeo 155 GTA

Vierzylinder-Turbomotor mit vier
Ventilen pro Zylinder; Bohrung x Hub
84 x 90 mm; Hubraum 1995 cm³;
Leistung: 400 PS bei 6000/min;
Garrett T3-Lader; elektronische Direkt-
einspritzung (IAW Weber). Allradantrieb
(Kraftübertragung vorne/hinten 35/65 Prozent);
Zentraldifferential mit Visco-Sperre,
vorne und hinten Sperrdifferential,
Federbein, Querlenker, Stabilisator vorne,
hinten zusätzlich Zugstrebe;
geradverzahntes Sechsganggetriebe.
Gewicht: 1125 kg; Leistungsgewicht: 2,8 kg/PS.
V_{max}: 280 km/h. Baujahr: 1992.



Ex-Formel 1-Fahrer Alessandro Nannini startet 1993 in der DTM für Alfa Romeo.

„Beeindruckende Professionalität“

Z: Wie lautet Ihr Resümee nach dem Nürburgring-Test?

Nannini: Ich bin enttäuscht. Ich hatte erwartet, daß wir mit dem Turbomotor im Alfa schneller fahren als Mercedes und BMW.

Z: Ist das nicht absehbare ein Vergleich zwischen Äpfeln und Birnen?

Nannini: Klar, die Autos sind sehr unterschiedlich. Der Alfa ist 145 Kilogramm schwerer als die deutschen Autos, verfügt aber über gut 30 PS mehr, über mehr aerodynamische Hilfsmittel und über Allradantrieb.

Z: Wie weit ist der neue Alfa 155 für 1993?

Nannini: Der V6-Saugmotor ist fertig. Wir beginnen im November mit den Tests.

Z: Und Ihr DTM-Eindruck?

Nannini: Die Professionalität hat mich sehr beeindruckt. Im Vergleich zur Konkurrenz in Deutschland war die italienische Meisterschaft ein Kinderspiel.

rektor Giorgio Pianta. Bei Bedarf darf's etwas mehr sein. Insider gehen von rund 420 PS aus, obwohl dem Turbolader durch einen Air-Restriktor mit 40,5 Millimeter Durchmesser etwas die Puste genommen wird.

Der Zweiliter-Vierzylinder hat seine Meisterprüfung schon abgelegt, als an den Alfa-Tourenwagen noch gar nicht gedacht wurde: Dank seiner Leistung heimsten die Konzernschwestern Lancia Delta seit 1987 elf Titel in der Rallye-Weltmeisterschaft ein.

Der langhubig ausgelegte Motor verschafft dem Alfa 155 ein nicht eben schlechtes Leistungsgewicht von 2,8 kg/PS. Der Reihenvierzylinder im alten Coupé muß 4,5 Kilogramm pro PS vorwärtsstreben. Wie in Sachen Fahrwerk basierten die Motormodifikationen seinerzeit auf gängigen Tuning-Methoden. Der Zylinderkopf durfte bearbeitet werden. Erlaubt waren größere Ein- und Auslaßkanäle sowie Nockenwellen mit größeren Überschneidungen. Die Verdichtung wurde erhöht. Das Schwungrad durfte erleichtert, die Pleuel bearbeitet und der Hubraum bis ans Limit aufgebohrt werden. Das war's.

Alfa hatte schon den Sericomotor auf den Rennwettbewerb hin entwickelt: Mit zwei oberliegenden Nockenwellen, Alu-Block und Zylinderkopf sowie Doppelzündung mit zwei Zündkerzen pro Zylinder war das drehmomentstarke Aggregat das technologische Optimum seiner Zeit.

500 Serien- und 50 Rennautos baute Alfa Romeo zwischen 1965 und 1969. Nach Schätzungen existieren 150 bis 200 Exemplare. Stückpreis für den Renn-GTA: rund 200 000 Mark. Wer einen der neun Werks-155 GTA erwerben möchte, muß mindestens eine halbe Million Mark nach Mailand tragen.

Eva-Maria Burkhardt