

Q uadrifoglio



ALFA R.Z. – ROADSTER PUR

ALLES FRISCH – ALFA 164 MIT 24V-MOTOR



DIE GEHEIMNISSE DES ALFA 155 GTA

DRIVE EAST – EINE FÜNF-LÄNDER-REISE



ALS WÄR'S DIE FORMEL 1

Er war ein erfolgreicher Formel 1-Pilot und seit jeher Alfa Romeo-Liebhaber: Andrea de Adamich (kleines Foto). Er beobachtete in diesem Jahr mit großem Interesse die Auftritte des neuen Rennsportmodells Alfa GTA, mit dem sich das Mailänder Werk souverän die Italienische Tourenwagen-Meisterschaft sicherte. Auf den nächsten Seiten finden Sie alles, was Sie über diesen neuen Rennsportwagen auf Basis des neuen Alfa 155 wissen müssen. Und die erste Story befaßt sich gleich mit den „Geheimnissen des GTA“. Andrea de Adamich weih den Leser ein und behauptet: Dieses Modell ist „in jeder Hinsicht heiß“.



Dem Alfa 155 GTA gebührt die Ehre, den Mythos der berühmten Giulia GTA und GTAm sowie des Alfetta GTV wiederaufleben zu lassen. Um heute wettbewerbsfähig zu sein, braucht man jedoch die Technik und das Qualitätsniveau der Formel 1.



Meine Karriere als Rennfahrer begann 1962 und endete 1974. Es waren zwölf Jahre voller Aktivität, mit einer Unzahl von Rennen pro Jahr. In manchen Jahren nahm ich beispielsweise an zehn italienischen Rennen der Formel 3-Meisterschaft, zehn Rennen der Prototypen-Weltmeisterschaft und zehn Rennen der europäischen Tourenwagen-Meisterschaft teil. Immer dabei war wichtiger als planen.



Natürlich waren die Rennen in der Formel 1-Weltmeisterschaft für mich die wichtigsten, doch meine schönsten Erinnerungen und tollsten Wettkämpfe bringe ich mit den europäischen Tourenwagenrennen in Verbindung. Zweimal war ich Europameister (1966 und 1967), immer am Steuer des Alfa Romeo GTA. Heute ist der Tourenwagensport in eine Reihe nationaler Veranstaltungen zerfallen, aber die Anziehungskraft von damals hat er noch immer beibehalten. In diesem Jahr trat Alfa Romeo mit dem GTA in Italien allein

gegen BMW an, und die Mailänder Marke sicherte sich souverän die Meisterschaft. Nicola Larini wurde Champion, wengleich Alessandro Nannini oder auch Giorgio Francia große interne Gegner waren.

Wie gesagt: Ich gewann 1966 und 1967 auch auf einem GTA die Europameisterschaft. Die Wettkämpfe wurden damals vor allem auch vom Cortina Lotus/Ford geprägt. Der GTA war seinerzeit die leichtere Alu-Version des Alfa Giulia GT. Ein unglaublicher Wagen, dessen Fahrverhalten für dama-



„Schon der serienmäßige
Alfa 155 Q4 ist ein Biest...“



Innenansichten eines neuen Alfa-Stars:
Jedes Detail wurde nicht nur unter techni-
schen Gesichtspunkten überarbeitet, son-
dern ist auch stilistisch ausgefeilt. Die Kar-
rosserie wurde an die Erfordernisse von
Aerodynamik, Gewicht und Fahrleistung an-
gepaßt.

lige Verhältnisse wirklich phänomenal und der dabei feder-
leicht zu lenken war. Das ging sogar soweit, daß ich froh war,
wenn es regnete, denn dann konnte ich die Gegner noch bes-
ser unter Kontrolle halten.

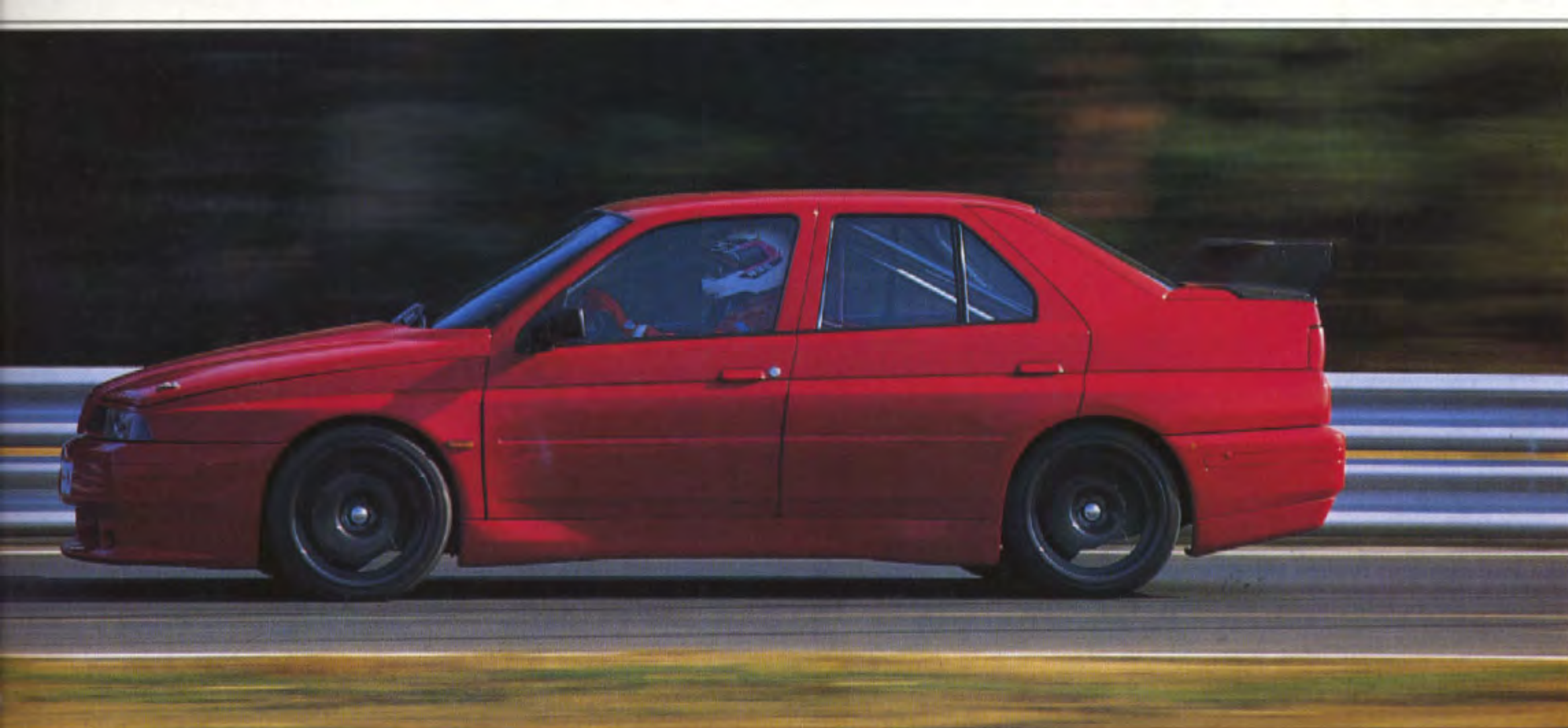
Heute hat Alfa Romeo beschlossen, den Mythos des GTA bei
den Tourenwagenrennen wiederaufleben zu lassen. Auch der
GTA der Neuzeit ist dabei wieder eine Art Wunderwaffe. Er ba-
siert auf dem Alfa 155 Q4, verfügt also über permanenten All-
radantrieb und einen Zweiliter-16V-Vierzylindermotor.



Die Karosserie wurde an die Erfordernisse von Aerodyna-
mik, Gewicht und Fahrleistung angepaßt. Wenn das Serien-
pendant des Q4, um im Automobiljargon zu bleiben, schon
ein Biest ist, dann zeichnet sich der Q4 GTA durch eine be-
eindruckende Aggressivität aus, die das bisher von Alfa
Romeo vermittelte Markenimage unverändert beibehält.
Die Anforderungen an Fahrer, Technik und Management
sind heute bei Tourenwagenrennen genauso hoch wie bei
einem Formel 1-Rennstall. Die Fahrzeuge sind technisch

perfekt. Wenn man sich an das Steuer eines heutigen GTA
setzt und die Innenausstattung des Fahrzeugs betrachtet,
dann bleibt einem glatt die Luft weg. Unmöglich, Vergleiche
mit den 60er Jahren anzustellen.

Heute ist jedes Detail nicht nur technisch, sondern auch
ästhetisch ausgefeilt. Jedes Teil muß funktionstüchtig, zuver-
lässig und zugleich „schön“ sein. Der Wert einer Mannschaft
ergibt sich nicht nur aus der Leistung, sondern auch aus der
Vorbereitung insgesamt.



„Zum ersten Mal strebt ein Fahrzeug mit Allradantrieb nach dem Sieg“



Der neue Alfa GTA entspricht mit seinem Turbo-Motor und den enormen Kotflügelverbreiterungen dem Reglement der italienischen Tourenwagen-Meisterschaft. Er könnte in dieser Version aus Gründen des Reglements jedoch nicht in der Deutschen Tourenwagen-Meisterschaft (DTM) starten.

Kehren wir jedoch ans Lenkrad des GTA zurück. Alles ist maßgerecht auf den Piloten zugeschnitten, ob Larini oder Nannini, alles ist fast genau so wie bei der Formel 1. Beim alten GTA war der Sitz zwar schalenförmig, aber bei den Rennen, die sechs Stunden und manchmal auch länger dauerten, war durch den Wechsel des Piloten ein verschiebbarer Sitz erforderlich. Die heutigen Sitze aus Kohlefaser oder Kevlar sind vom Gewicht und der robusten Ausführung her schon unvergleichlich.



Heute ist die Eigenschaft guter Lenkbarkeit geradezu ausschlaggebend im Rennsport. Das ständige Fahren am Limit erfordert eine präzise Rückmeldung. Auch beim GTA ist der Übergang vom stabilen Fahrzustand bis zum Verlust der Bodenhaftung so gering, daß der Fahrer sofort reagieren muß. Also ist große Sensibilität auch in der Lenkung gefordert, aber auch Harmonie in der Bewegung, um nicht die Kontrolle über das Fahrzeug zu verlieren. Da heutzutage auch der Tourenwagensport überwiegend durch Sprintrennen ge-

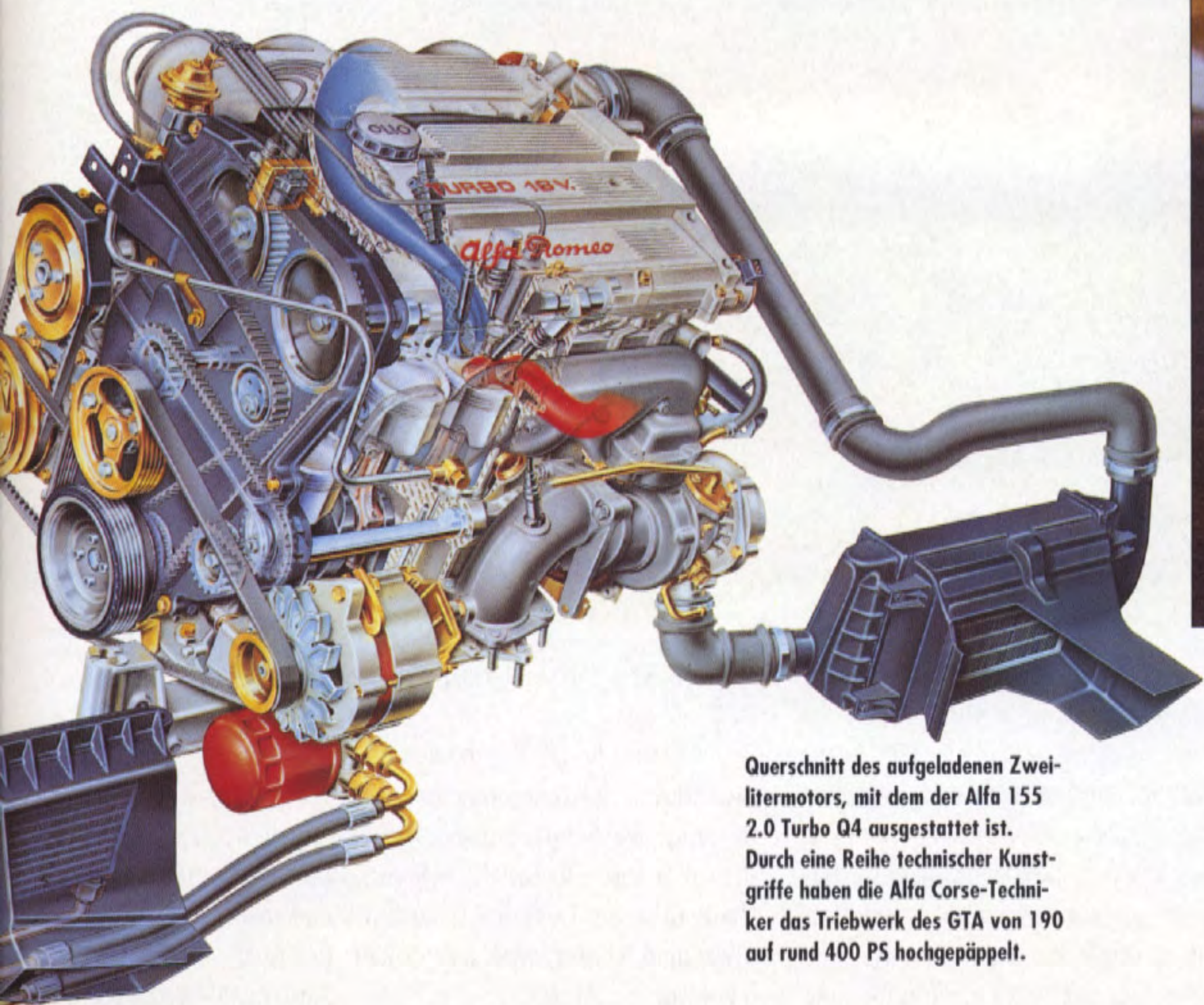
staltet wird, kann sich schon ein einziger Fehler fatal auf das Resultat auswirken.

Wann immer möglich, schaue ich mir die Rennen selbst an. Zwar liegen die Zeiten meines GTA lange zurück, doch sind die Siege, wie beim 6-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring, dem 9-Stunden-Rennen von Monza oder dem 500-Kilometer-Rennen von Snetterton, beim Großen Preis von Budapest oder dem Königspokal von Zolder, für mich noch heute lebendig.

Andrea de Adamich

Ausgangspunkt für den neuen Alfa GTA war der serienmäßige Alfa 155 Q4 mit 190 PS. Die Alfa Romeo-Renningenieure nahmen jedoch zahlreiche Änderungen am Luftansaug-, Auspuff- und Aufladesystem vor, wodurch die Leistung des Zweiliter-Turbomotors auf rund 400 PS stieg. Um das Gewicht zu senken, unterzog man die Karosserie einer Abmagerungskur. Der Gewinn der Italienischen Meisterschaft gibt der Techniker-Crew recht, für die nur das Beste gut genug war.

GANZ TOLLES AUTO



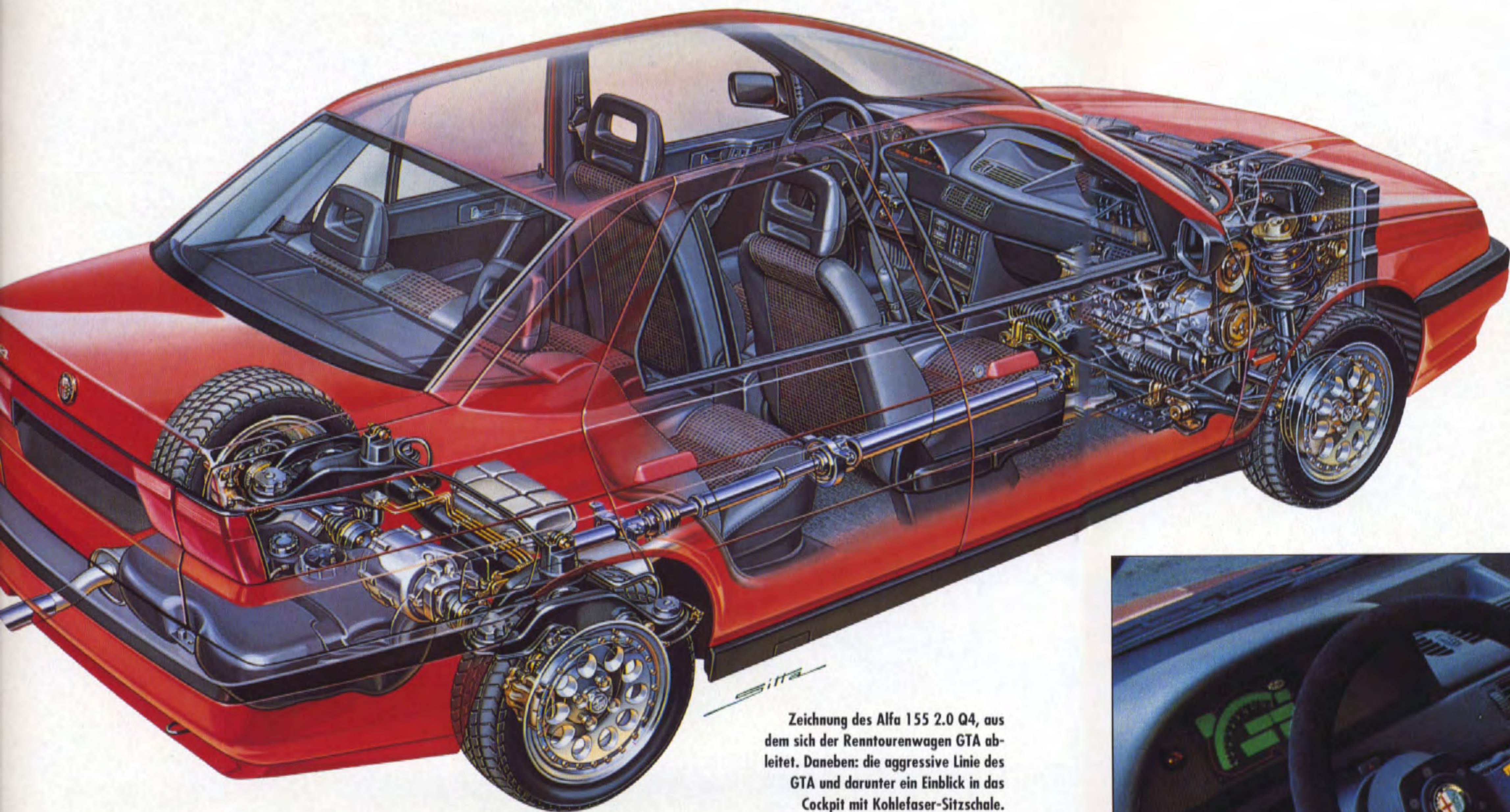
Querschnitt des aufgeladenen Zweilitermotors, mit dem der Alfa 155 2.0 Turbo Q4 ausgestattet ist. Durch eine Reihe technischer Kunstgriffe haben die Alfa Corse-Techniker das Triebwerk des GTA von 190 auf rund 400 PS hochgepöppelt.



Q

„Experimentelle Entwicklung des Projekts 155, zweckorientiert auf die Realisation eines Rennwagens“. Mit dieser bürokratisch-kühlen Beschreibung fassen die verantwortlichen Alfa Romeo-Ingenieure nachträglich ihre „Mission GTA“ zusammen. Das Projekt ist jedoch nicht als eine simple High-

Tech-Übung zu verstehen, mit dem Ziel, Alfa Romeo bei der Tourenwagen-Meisterschaft würdig zu vertreten. Es ist vor allem ein erster konkreter Schritt in Richtung auf künftige Pläne, nicht nur im Bereich des Motorsports. Wenn man bedenkt, daß die gemeinsam mit Alfa Corse vorgenommenen Eingriffe in die Struktur des Alfa 155 Q4 durch



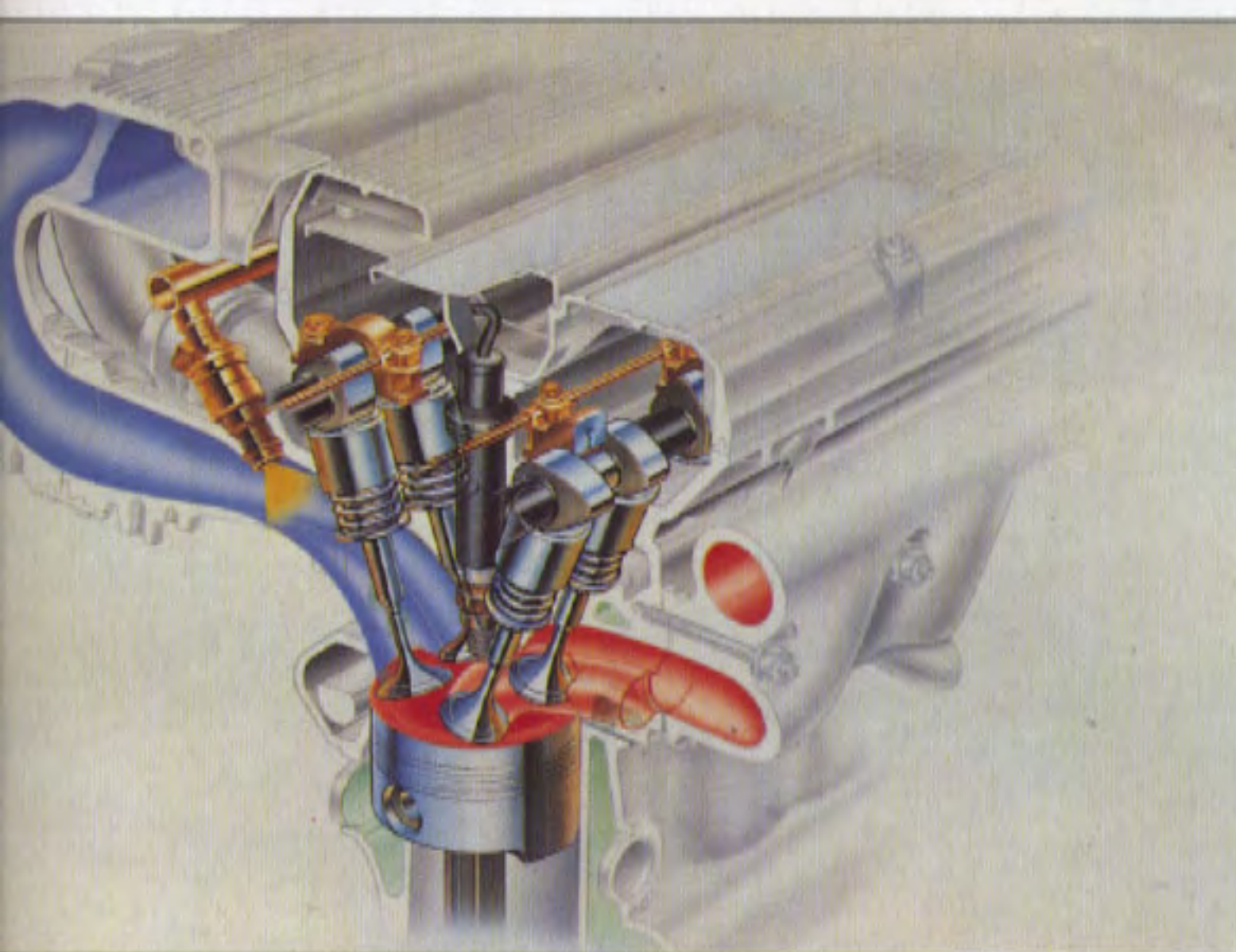
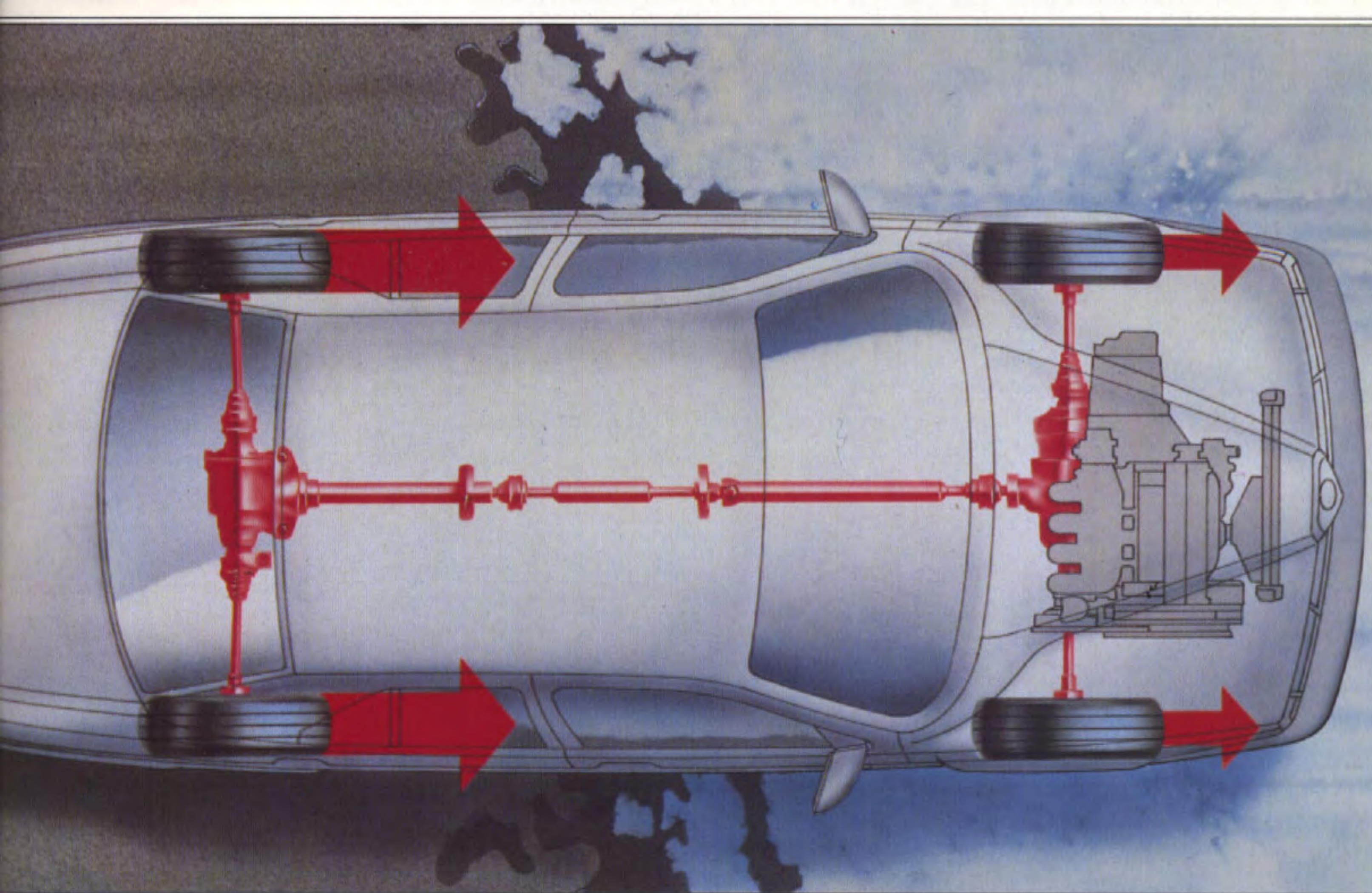
Zeichnung des Alfa 155 2.0 Q4, aus dem sich der Renntourenwagen GTA ableitet. Daneben: die aggressive Linie des GTA und darunter ein Einblick in das Cockpit mit Kohlefaser-Sitzschale.



das entsprechende Rennsport-Reglement beschränkt wurden, dann wird einem auch klar, daß der Alfa 155 schon mit einer außerordentlichen sportlichen Begabung zur Welt gekommen ist. Dies gilt vor allem für die ausgereifte Lösung des permanen-

ten Allradantriebs. Für die Rennversion wurde hier einfach das Differential von Vorder- und Hinterachse modifiziert. Die weiteren technischen Feinarbeiten, die für die Entwicklung des GTA nötig waren (einschließlich der Modifikationen an Luftansaug-, Auspuff- und Aufladesystem, die es zusammen





Das Funktionsschema zum Allradantrieb des Alfa 155 Q4 (oben). Beim GTA wird das gleiche Prinzip angewendet und nur durch den Einsatz von zwei selbstsperrenden Differentialen abgewandelt.

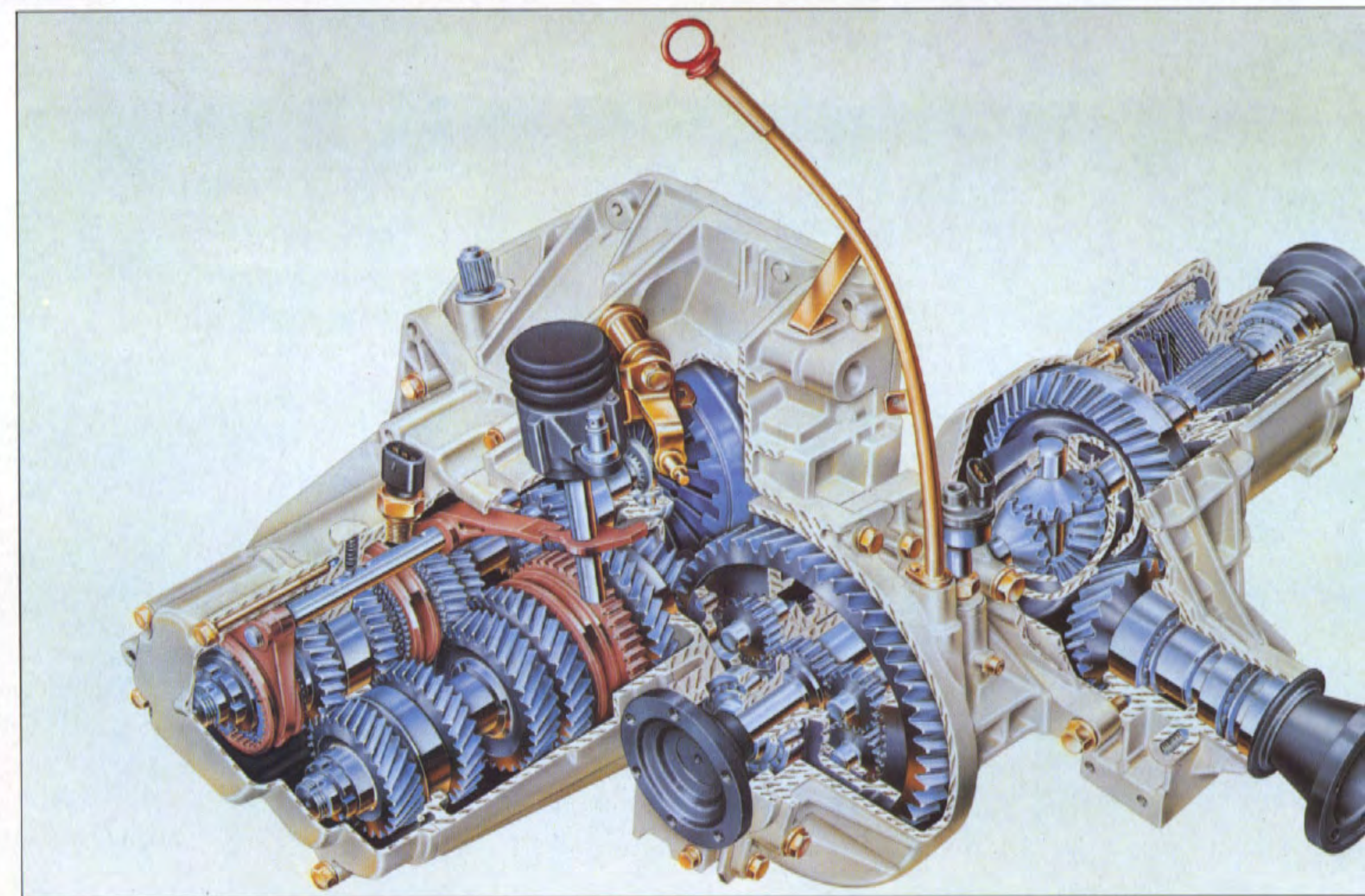
Leistung dank Vierventil-Technik (rechte Seite oben): Das GTA-Triebwerk stammt aus dem Alfa 155 Q4. Rechte Seite unten: ein Querschnitt des Schaltgetriebes.

mit der drastischen Gewichtsverringering der Karosserie ermöglichen haben, den Zweiliter-Turbomotor mit den serienmäßigen 190 PS auf rund 400 PS hochzupowern), sind das Resultat eines automobiltechnischen Know-Hows der Spitzenklasse. Anderes ist man freilich von der Alfa Corse auch nicht gewöhnt.

Erwähnenswert ist auch die verwegene „Transplantation“, bei der die Radaufhängung eines Alfa 164 für die Hinterachse des GTA verwendet wurde. Zugleich unterstreicht sie vielsagend die Funktionalität der Ingenieursprinzipien, die im Haus Alfa befolgt werden, wenn sogar eine Art „Austauschbarkeit“ der Teile zwischen unterschiedlichen Baureihen möglich ist.

Ebenso bemerkenswert ist die Tatsache, daß der Alfa GTA Anfang des Jahres, also nur wenige Wochen nach Einführung des Serienmodells, bereits rennfertig war.

Sollte der zugleich harmonische und aggressive Look des GTA (Ergebnis der erfolgreichen Arbeit der Karosserie-schneider im Windkanal) den einen oder anderen Alfista wie ein Blitz getroffen haben, dann kann man im übrigen nur noch zu etwas Geduld raten. Wollen wir wetten, daß früher oder später eine nur wenig zahmere Version des GTA auf der Alfa Romeo-Preisliste erscheinen wird? **Marco Matteucci**





Giorgio Francia, Test- und Rennfahrer für die Italienische Tourenwagen-Meisterschaft, erzählt von seinem Wechsel vom Alfa 75 Evoluzione im Jahre 1991 auf den Alfa 155 GTA: „Zunächst war ich perplex. Dann aber habe ich die außerordentlichen Vorteile des Allradantriebs kennen und schätzen gelernt“. Auch sonst war die Entwicklung des neuen Tourenwagen-Stars mit Überraschungen gespickt.

GRAND MIT Q4



Q Er kommt aus der großen Werksfahrerschule, die Alfa Romeo schon seit den 20er Jahren unterhält. Und mit Werksfahrern sind Menschen mit einer besonderen Begabung gemeint. Sie haben nicht nur ein fixes Händchen beim Fahren, sondern auch ein feines Ohr für die Mechanik.

Giorgio Francia (44) ist so einer. Er kümmert sich bei Alfa Romeo von Anfang an um alle Gehversuche eines neuen Rennfahrzeugs, bis hin zur absoluten Renntauglichkeit. In der Saison 1991 wurde einer der Alfa Romeo 75 Turbo Evoluzione von diesem junggebliebenen 44jährigen Mailänder gefahren. Gegen Ende jenen Jahres, nachdem er mehrere Male mit dem „alten 75er“ gesiegt hatte, wurde Francia mit der Entwicklung des Alfa 155 GTA beauftragt, der neuen offiziellen „Tourenwagen-Waffe“. Für Francia war das eine neue Erfahrung, denn er hatte noch nie einen Rennwagen mit All-



Links: Chef-Ingenieur Sergio Limone. Auch die Alfa Corse-Techniker trugen viel zum Gewinn der Meisterschaft bei. Mittlerweile ist klar, und Giorgio Frania bestätigt dies: „Der GTA hat auf den schnellen Strecken praktisch alle Vorteile des alten Alfa 75, ist diesem aber in den langsamen und mittelschnellen Kurven eindeutig überlegen. Dank der Servolenkung läßt er sich auch noch leichter steuern“.



radantrieb gefahren. Anfangs war er sogar skeptisch hinsichtlich des praktischen Nutzens des Q4-Antriebs. Nach vielen Jahren, in denen der verantwortliche Alfa Corse-Werksfahrer sich an die „klassischen“ Rennwagen gewöhnt hatte, wäre eine längere Umgewöhnungsphase durchaus verzeihbar gewesen. „Aber das war gar nicht nötig“, weiß Frania noch, „weil der GTA auf den schnellen Strecken praktisch alle Vorteile des 75er beibehält, in den langsamen und mittelschnellen Kurven jedoch haushoch überlegen ist. Die bis-

herigen Rennwagen konnten nämlich in solchen Situationen die Leistung nicht optimal auf die Piste übertragen. Der GTA dagegen verhält sich in allen Reaktionen unglaublich neutral. Man kann schon in der Kurve beschleunigen, und der Wagen fährt dann mit großer Präzision aus der Kurve heraus“. Der Wagen ist absolut spontan lenkbar. Auch Alessandro Nannini hatte noch nie einen vierradgetriebenen Wagen gefahren und fand sich in der gleichen Situation wieder: Zuerst

Zweifel und dann sofort Begeisterung. Auch weil der Wagen noch mehr Vorteile besitzt, die Frania nicht verheimlicht: „Der Q4 läßt sich wegen der Servolenkung, die bei Allradantrieb ein Muß ist, viel besser steuern als der 75er. Schon bald merkte ich, daß ich spontaner fahren konnte. Außerdem konnte ich im Notfall auch nur mit einer Hand lenken und mit der anderen schalten. Das wäre beim 75er unmöglich gewesen. Den Wagen konnte man erst schalten, wenn man schon aus der Kurve heraus war“.

Aber auch der Motor ist nicht ganz ohne. „Sagen wir, er hat mit der Entwicklung der Traktion Schritt gehalten. Er ist zwar nicht so vehement wie der Motor des 75er. Die Leistung ist insgesamt gesehen aber dieselbe, wird jedoch gleichmäßiger abgegeben. Beim 75er erhielt man sozusagen einen heftigen Fußtritt, der es nicht einfach machte, den Wagen unter Kontrolle zu halten. Beim Q4 bekommt man auch noch einen Schlag, aber der ist nicht so heftig, zumal der Motor dazu beiträgt, das Lenken zu vereinfachen“.