

VON DIRK FUCHS · FOTOS: SERGIO LIMONE (1), ALFA ROMEO (3), MCKLEIN (2)

DIE MACHER

DES ALFA ROMEO 155 V6 Ti



PAOLO CANTARELLA

Der Vater der Rennversionen des Alfa Romeo 155 war Paolo Cantarella, der Autochef im Fiat-Konzern. Unter seiner Regie erfolgte der Umschwung von den überaus erfolgreichen Rallyeeinsätzen von Lancia hin zur Konzentration auf den Rundstreckenauftritt von Alfa Romeo ab 1992. Der Maschinenbauingenieur wollte dem neuen Mittelklassemodell der sportlichen Traditionsmarke, das erstmals über Vorderradantrieb verfügte, vor allem mit den Einsätzen in der DTM die nötige Aufmerksamkeit beschenken. Die viertürige Stufenheck-Limousine gehörte zu einer großen Modelloffensive, die Cantarella startete.

Leiten ließ sich der aus dem Piemont stammende Topmanager von seiner großen Autobegeisterung und Kompetenz. Bei Journalisten war er sehr beliebt, weil er zu jedem Detail eines neuen Modells des Konzerns eine Geschichte zu berichten wusste. Gern wird außerdem erzählt, dass er sich die Zeit mit dem Zeichnen von Autoskizzen vertrieb.

Die Wahl der DTM als neues Betätigungsfeld für Alfa Romeo war folgerichtig: Für die Serie sprach die Mediendarstellung, vor allem die breite Fernsehpräsenz. Der Plan ging auf, wie die große Leserumfrage von „auto motor und sport“ Ende 1993 belegte: Als Antwort auf die Frage „Welche Automobilhersteller sind Ihrer Meinung nach im Motorsport besonders erfolgreich?“ nannten 80 Prozent der Leser Alfa Romeo. Während die Italiener gleichsam von Null an die Spitze der Publikumsgunst schossen, rutschte Mercedes auf 49 Prozent ab.

1996 wurde Cantarella zum Vorstandschef der Fiat-Holding berufen, wo er einen umfangreichen Konzernumbau einleitete. Das „Handelsblatt“ zitierte einen nicht namentlich genannten Experten der Branche: „Cantarella könnte der letzte Automan an der Fiat-Spitze sein.“ Und ein faszinierender Renntourwagen wie der Alfa Romeo 155 V6 Ti wäre ohne ihn wahrscheinlich nie aus der Boxengarage gerollt.

Heute arbeitet Paolo Cantarella ehrenamtlich als Vorsitzender der FIA Historic Motor Sport Commission.

LINKS Das Erstlingswerk: die erste fahrbereite Version des Alfa Romeo 155 V6 Ti im November 1992 in Campo Volo.

OBEN Paolo Cantarella (Dritter v.l.) im Kreis seiner Fahrer: Alessandro Nannini, Christian Danner, Fiat-Autochef Paolo Cantarella, Giorgio Francia, Nicola Larini und Gabriele Tarquini (v.l.). Tarquini startete als Werksfahrer in der italienischen Meisterschaft.

DARUNTER Weltmeister-Macher: Giorgio Pianta arbeitete vor der DTM-Ära mit Alfa lange Zeit für das erfolgreiche Lancia-Rallyeteam in der Weltmeisterschaft. Mit dem 037 feierte er 1983 den Marken-WM-Titel.



GIORGIO PIANTA

Er galt als Schelm und Schlitzohr: Doch der 1935 in Mailand geborene Giorgio Pianta war vor allem ein waschechter Motorsportler und später ein erfolgreicher Organisator hinter den Kulissen. Als Motorsportchef leitete er den Einsatz des Alfa Romeo 155 V6 Ti von 1993 bis kurz vor dem Saisonende 1996. Unter seiner Regie gewann Alfa insgesamt 41 DTM- und ITC-Rennen. 18 Erfolge steuerte Nicola Larini bei, der 1993 auch den Fahrertitel einfuhr. 1993 und 1996 gewann Alfa Romeo auch die Markenwertung. Pianta bezeichnete diese Zeit als den „besten Abschnitt meines Lebens“.

Seine Karriere begann er bereits im Alter von 18 Jahren als Beifahrer bei den Mille Miglia von 1953; an der Seite von Pietro Palmieri bestritt der Mailänder das italienische Straßenrennen in einem Alfa Romeo 1900 TI. Vier Jahre später saß er zum ersten Mal selbst bei einem Wettbewerb am Steuer, das Einsatzfahrzeug war ein Fiat 1100. Während seiner langen Karriere setzte Pianta jedoch nicht nur auf Autos italienischer Hersteller: 1967 gewann er auf einem Porsche 911 das Drei-Stunden-Rennen von Belgrad, einen Lauf zur Tourenwagen-Europameisterschaft. Der Mailänder



Charakterkopf: Mit seiner Erfahrung und seiner Begeisterung für den Motorsport prägte Giorgio Pianta die Klasse-1-Ära in der DTM und ITC. Am Erfolg des Alfa Romeo 155 V6 Ti hatte er großen Anteil.

startete auch bei Rallyes und bestritt beispielsweise 1969 mit einem Autobianchi Primula die Rallye Monte Carlo, die er mit Platz zehn im Gesamtklassement als bester Privatfahrer beendete: „Das war unglaublich, die Überraschung damals bei der Monte.“

Auch beim berühmtesten Rundstreckenrennen Europas trug sich Giorgio Pianta in die Starterliste ein: Zusammen mit Martino Finotto und Giorgio Schön trat er 1981 bei den 24 Stunden von Le Mans an. Mit einem Lancia Beta Montecarlo Turbo wurde das Trio 14. Im Gesamtklassement.

Zu seinen größten Erfolgen zählen zwei Gesamtsiege beim Giro d'Italia: 1975 mit Scabini im Fiat-Abarth-SE031 (Prototypversion des 131 mit einem 3,5 Liter großen V6-Motor aus dem Fiat 130) und 1978 mit Markku Alén und Ilkka Kivimäki im Lancia Stratos. Bei der Targa Florio von 1977 wurde er in einem Osella-PA5-BMW mit Giorgio Schön Dritter. Schön gehörte in der Ära des DTM-155 zu den Gründern des JAS-Teams, das 1996 neben den beiden Werksteams von Alfa Corse die Autos einsetzte.

Auch ein Formel-1-Cockpit lernte der Mailänder kennen: Beim Lauf zur Aurora-Formel-1-Meisterschaft 1979 in Nogaro wurde er Fünfter. „Das war leider mein einziges Formel-1-Rennen“, erinnerte sich Pianta, der damals einen zwei Jahre alten Williams-FW06-Ford steuerte. Das ehemalige Werksauto setzte das britische

Team David Price Racing in der britischen Rennserie ein. Mit Frank Williams, dem Erbauer des Formel-1-Wagens, verband Pianta übrigens eine enge Freundschaft.

Ab Mitte der 70er Jahre arbeitete Pianta als Testfahrer bei Fiat Abarth. In dieser Funktion gehörte er zum Entwicklungsteam des Fiat 131 Abarth, mit dem Walter Röhrl und Christian Geistdörfer 1980 Rallyeweltmeister wurden. Als die zweifachen deutschen Weltmeister 1983 für Lancia fuhren, gehörte Pianta ebenfalls zum Team. Unter Sportchef Cesare Fiorio kümmerte er sich zunehmend um Managementaufgaben. „Man braucht immer gute Fahrer, um erfolgreiche Entwicklungsarbeit zu leisten, und er war ein guter Fahrer“, betonte Fiorio. Doch er erkannte auch die weiteren Talente von Pianta: „Er fand auch gute technische Lösungen.“

Diese Fähigkeiten lernte auch Walter Röhrl schnell schätzen: „Er hat mir blind vertraut“, sagte Pianta stolz über die Zusammenarbeit mit dem deutschen Weltmeister. Röhrls Einschätzung trifft den Charakter des Mailänders wie keine zweite: „Pianta konnte toben und weinen, und mich hat er geliebt, weil ich schnell war und trotzdem ein normaler Mensch, der bitte und danke sagt. Menschlich war das die schönste Zeit meines Lebens.“

Mit dem Ende der Gruppe-B-Ära wechselte Pianta zu Alfa. 1991 stieg er zum Verantwortlichen für alle Sparteinsätze des Fiat-Konzerns mit Ausnahme von Ferrari auf. 1992 wurde die Strategie geändert: Statt Lancias einsame Erfolgsserie mit dem Delta in der Rallye-Weltmeisterschaft fortzusetzen, stellte man die Weichen auf Veranlassung von Fiat-Autochef Paolo Cantarella in Richtung des neuen Alfa Romeo 155 um. Unter Piantas Regie mischte der 155 V6 Ti ab 1993 die DTM auf. Kurz vor Ablauf der Saison 1996 endete Piantas Karriere im Konzern. Danach war er als Berater für den italienischen Motorsportverband tätig, wo man gern auf seinen großen Erfahrungsschatz zurückgriff.

Am 18. April 2014 starb Giorgio Pianta im Alter von 78 Jahren in Mailand.

SERGIO LIMONE

Es ist das Los vieler Techniker und Ingenieure, dass sie meist im Schatten der Fahrer und der Teamleitung stehen. Das ist bei Sergio Limone nicht anders. Doch ohne seine Fähigkeiten und seine große Erfahrung wäre der Erfolg des Alfa Romeo 155 V6 Ti nicht denkbar gewesen. Unter Fans und Kennern der Motorsporthistorie von Fiat, Lancia und Alfa genießt der mittlerweile 69 Jahre alte ehemalige Chefingenieur deshalb Kultstatus. Heute engagiert sich Sergio Limone für die große Historie der Hersteller, für die er ab 1972 gearbeitet hat.

In jenem Jahr begann Sergio Limone im Alter von 24 Jahren bei Abarth. Er hatte sich mit seiner Abschlussarbeit an der Universität von Turin über den Monoposto der Einstiegerserie Formula Monza empfohlen. Am

24. Juli, seinem Geburtstag, trat Limone seinen ersten Job an. Er war einer der ersten neuen Mitarbeiter, die nach dem Ausscheiden von Firmengründer Carlo Abarth angestellt wurden. Stefano Iacoponi setzte ihn zunächst in der Entwicklungsabteilung ein.

Limone begegnete den erfahrenen, langjährigen Mitarbeitern von Abarth mit größtem Respekt: „Sie haben mich mit ihrer Autorität für sich gewonnen, nicht mit Unterdrückung“, erinnert er sich. „Ihre Autorität, die sich aus der Kenntnis der Fahrzeugtechnik herleitete.“ Mit dem charismatischen Carlo Abarth hatte der Nachwuchsingenieur erstmals 1973 zu tun: „Damals wollten wir mit dem SE027 einen weiterentwickelten Sportprototyp bauen.“ Bei den Testfahrten saß übrigens Giorgio Pianta am Steuer. Doch dann konzentrierte sich Fiat auf den Rallyesport mit dem 124 Abarth. Die Basis für die Gruppe-4-Version war der erste „Homologation Special“ von Fiat.

Sergio Limone lernte bei seiner Arbeit die Vorzüge der Abarth-Tradition schätzen. „Unsere Arbeit im Rallyesport förderte alle positiven Erfahrungen zutage, die von Abarth bis zur Übernahme durch Fiat gesammelt wurden“, erläutert Limone. „Nach meiner Einschätzung herrschte in den ersten Abarth-Jahren ein sehr guter Geist. Die Technik war einfach. Abarth war nie sehr anspruchsvoll, sie haben nie den Mund zu voll genommen.“

Ab 1976 setzte Fiat dann auf den 131 Abarth auf Basis der neuen, im Werk Mirafiori gebauten Stufenheck-Limousine. Für die Homologation wurde eine Kleinserie von 400 Exemplaren aufgelegt. In den späten 70er Jahren war der 131 der erfolgreichste Rallyewagen und gewann 1977, 1978 sowie 1980 die Markenweltmeisterschaft. 1978 sicherte sich der Finne Markku Alén den noch inoffiziellen Fahrertitel, 1980 wurde Walter Röhrl Weltmeister.

Damals arbeitete Limone bereits an seinem ersten echten Meisterstück. 1980 begann die Entwicklung des Lancia 037: ein flacher, leichter Rallyerennwagen mit Gitterrohrrahmen und einem rund 300 PS starken Mittelmotor, die erste Waffe des Fiat-Konzerns für die Gruppe B. Zwar gilt Giorgio Pianta als „Vater der 037“, doch der Technikmagier Limone schuf die Grundlage. Bis heute nennen viele Mitglieder des Lancia-Rallyeteams den 037 als ihr liebstes Auto. Vier Saisons lang setzten sie den agilen Hecktriebler von Lancia ein: 1983 feierten sie mit den Star-Chauffeuren Walter Röhrl und Markku Alén den Markentitel in der WM. Lediglich mit ihrer Einschätzung, der Wagen brauche keinen Allradantrieb, lagen Pianta und Limone daneben.

Mit dem Delta S4 wurde dies korrigiert. Das zweite Gruppe-B-Auto des Fiat-Konzerns hatte wie der Audi quattro einen Vierradantrieb. Limone kümmerte sich um die Weiterentwicklung für die ab 1987 geplante Gruppe-S-Version des Delta ECV. Seither sollten ihn Wettbewerbsautos mit Allradantrieb begleiten. Über



OBEN Der Technik-Guru: Sergio Limone (r.) brachte wie Pianta viel Erfahrung aus den Rallyeinsätzen von Lancia mit. Hier freut sich der Ingenieur mit Gabriele Tarquini über die damalige Rennberichterstattung.

DARUNTER Lebensaufgabe Motorsport: Sergio Limone, der Cheftechniker von Alfas DTM-Team, begann seine Laufbahn mit 24 Jahren nach seinem Studium bei Abarth.

die Gruppe-A-Versionen des Lancia Delta, die die Rallye-WM ab 1997 dominierten, führte der Weg direkt zum Alfa Romeo 155. Erst der Klasse-1-Nachfolger mit der Silhouette des Alfa 156, der für die DTM-Saison 1997 angedacht war, hätte wieder Heckantrieb gehabt.

Nach dem Lancia 037 stellte Limone mit der DTM-Version des 155 seine Extraklasse als Ingenieur unter Beweis. Von den früheren Abarth-Tugenden hatte sich der Hightech-Tourenwagen allerdings weit entfernt. Als der 155 V6 Ti entwickelt wurde, war Limone bereits seit 20 Jahren in der ehemaligen Abarth-Fabrik in Corse Marche tätig – ein weiter Weg vom Formula Monza mit dem Twin-Zweizylinder aus dem Fiat 500 Giardinera bis zur Formel 1 der Tourenwagen. ☞