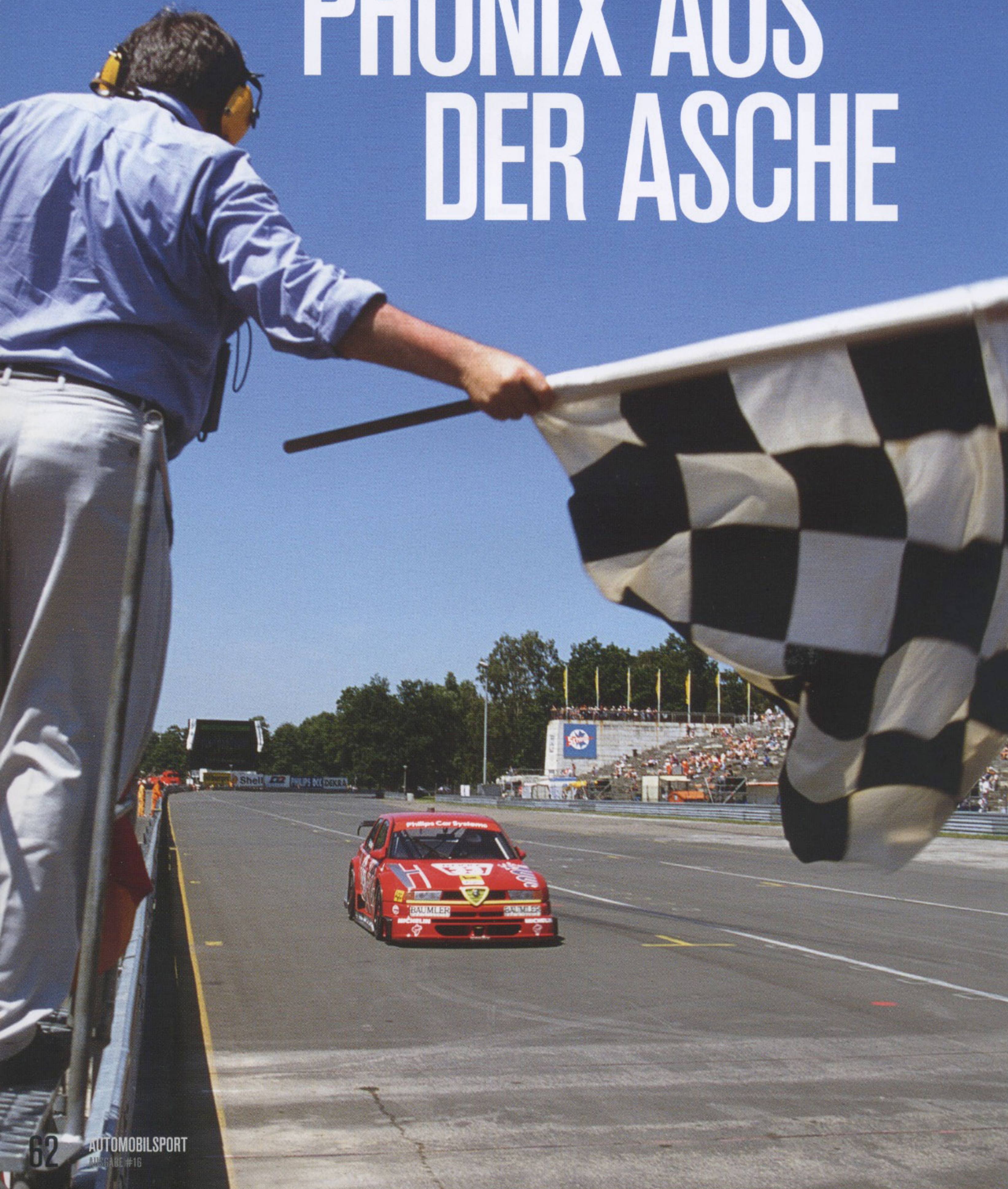


PHÖNIX AUS DER ASCHE



VON DIRK FUCHS
FOTOS: KRÄLING (16)

ALFA ROMEO 155 V6 Ti



Vor dem Aufschwung steht ein großer Irrtum: „Allein gegen Alfa zu fahren wäre lustlos“, meint der Mercedes-Vorstandschef Werner Niefer im Herbst 1992. Zum Glück lag der Konzernlenker, unter dessen Regie zum ersten Mal seit 1955 wieder ein Mercedes-Werksrennenteam gegründet wurde, mit seiner Einschätzung damals gründlich daneben. Das Duell Stern gegen Schwert und Schlange, die Markeninsignien von Alfa Romeo, wurde alles andere als lustlos. Akteure und Fans erinnern sich bis heute mit verklärtem Blick an diese goldenen Zeiten der Serie – mit Autos, die immer noch faszinieren: Der Alfa Romeo 155 V6 ist zweifellos eines der Highlights aus dieser DTM-Ära.

Die Vorbereitung von Alfa Romeo

Mit dem Anfang 1992 vorgestellten neuen Viertürer vom Typ 155 betritt die italienische Traditionsmarke Neuland. Mit der charismatischen Giulia-Baureihe 105 hat er nur noch wenig gemein – die Verbindung hängt gewissermaßen nur noch am seidenen Faden der letzten Ziffer. Der 155 steht für einen Kulturwandel: Er ist die erste Mittelklasse-Limousine mit Vorderradantrieb, ein Kind der Konzernpolitik. Die Basis stammt vom Fiat Tipo, dem italienischen Kompaktklassen-Rivalen des VW Golf.

Alfa baut auf dieser Konzernplattform eine Stufenheck-Limousine mit einer Karosserie aus der Feder von Ercole Spada, dem Chefdesigner des Turiner Studios I.DE.A. Mit der flachen Schnauze und dem dazu unsymmetrischen hohen Heck fehlt der geometrisch-sachlichen Linie jede Leidenschaft. Das sollen die Motorsporteinsätze zunächst mit dem 155 Q4 in Italien und ab 1993 in der DTM richten, um den Verkauf des neuen Hoffnungsträgers von Alfa Romeo zu fördern. Die Entscheidung, das Motorsportbudget von Lancias Rallyeabteilung zu Alfa Corse umzuleiten, traf Paolo Cantarella an der Spitze von Fiat Auto. Seine Strategie sah von vornherein den Zweistufenplan mit dem Wechsel nach nur einer Saison in die DTM vor. „Sie war damals die wichtigste Meisterschaft für Tourenwagen in Europa“, erläutert Sergio Limone den Umstieg. „Sicher waren die Einsätze kostspieliger als die in der italienischen Meisterschaft, aber das Ergebnis war hervorragend.“ Dank der internationalen TV-Berichterstattung, unter anderem mit Liveübertragungen auf ZDF und 3Sat sowie von einem italienischen Privatsender, rechnet sich das Engagement.

OBEN Letztes DTM-Rennen auf der Nordschleife: Alfa-Testfahrer Giorgio Francia belegte beim Triumph seines Markenkollegen Nicola Larini 1993 die Plätze acht und sechs.

LINKS Undankbare Aufgabe für eine Saison: Als Fahrer des Ersatzautos von Alfa Corse sah Stefano Buttiero 1994 nur selten die Zielflagge.



Schon bei DTM-Testfahrten, die Nicola Larini und Alessandro Nannini 1992 auf dem Nürburgring durchführen, ist Teamchef Giorgio Pianta begeistert: „Das große Interesse der Medien und die freundschaftliche Atmosphäre haben mich überrascht.“ Die Italiener gehen in dem 395 PS starken 155 GTA auf Zeitenjagd, mit dem Larini die italienische Tourenwagen-Meisterschaft gewonnen hat. Der Allradler wird von einem Vierzylinder-Turbo mit zwei Litern Hubraum angetrieben. Damit ist der kleine Italiener in seinem besten Umlauf auf der 3,02 Kilometer langen Kurzanbindung zwar 0,87 Sekunden langsamer als Mercedes-Pilot Bernd Schneider im 190 E Evo 2, aber schneller als Johnny Cecotto im BMW M3 Sport Evo und Kurt Thiim in einem weiteren Mercedes.

Kurz darauf beginnen Larini, der auch als Testfahrer für das Formel-1-Team von Ferrari arbeitet, und sein Teamkollege Giorgio Francia mit umfangreichen Testfahrten im künftigen DTM-Einsatzauto. Bis kurz vor dem Saisonstart Anfang April 1993 legen sie 4000 Kilometer zurück. Kurz vor der Premiere in Zolder muss Alfa einen Rückschlag verkraften: In Vortests kommt Larini nach einem Reifenplatzer bei hoher Geschwindigkeit von der Strecke ab. Der Italiener bleibt unverletzt, doch sein Auto wird komplett zerstört und der Fuhrpark um einen 155 V6 dezimiert. Für den Auftakt stehen somit nur vier Einsatzautos und ein T-Car zur Verfügung.

Saison 1993

Beim traditionellen DTM-Auftakt in Zolder beim „Bergischen Löwen“ am ersten Aprilwochenende herrscht regnerisches Wetter. Das erste Training der DTM verfolge ich als Zaungast direkt an der Schikane vor der Start- und Zielgerade. So dicht an einer Rennstrecke steht man bei keinem DTM-Lauf. Dieser Eindruck brennt sich für immer in mein Gedächtnis ein: der voll ausgedrehte, kreischende V6 des roten Renners mit den schwarzen Spoilern, das Runterschalten bis in den zweiten Gang, das Einlenken in die Linkskurve mit auf dem Asphalt kratzenden Karosserieteilen und das Rausbeschleunigen – so einen aufregenden Renntourenwagen wie den Klasse-1-155 hat es noch nicht gegeben. Der Rote aus Settimo Milanese ist ein Lichtblick an diesem trüben Aprilwochenende in Belgien: Der selbstbewusste Einstieg von Alfa Romeo rettet die nach dem Abgang von Audi und BMW bereits totgesagte DTM.

Allen Unkenrufen von Mercedes-Chef Niefer zum Trotz sind es nicht die Alfas, sondern die Autos seiner eigenen Marke, die für Lustlosigkeit beim Start ins Jahr sorgen: Zum Saionauftakt in Zolder sind nur drei neue, nach den aktuellen Klasse-1-Regeln aufgebaute 190 E fertig. „So schlecht vorbereitet sind wir noch nie in eine Saison gegangen“, bemängelt AMG-Chef Hans-Werner Aufrecht. Erst Mitte Januar 1993 war die Entscheidung für den Aufbau eines Interimsautos getroffen worden; nur eine Testwoche nahm sich AMG vor der Einsatzpremiere. Die Konkurrenz aus Italien rückt dagegen mit

gut vorbereiteten 155 V6 Ti und den Fahrern Nicola Larini, Alessandro Nannini, Giorgio Francia und Christian Danner an. Die Autos von Larini und Nannini werden direkt von Alfa Corse eingesetzt, die 155 von Francia und Danner von Horst Schübels Team aus Schwarzenbruck bei Nürnberg.

Das Werksteam wird von Vollblutmotorsportler Giorgio Pianta geführt. Der 57 Jahre alte Italiener hat selbst etliche Rennen in Touren- und Sportwagen bestritten, bevor er zu einem der erfolgreichsten Teamchefs aufstieg. Aus dem mit zehn Weltmeistertiteln in der Herstellerwertung reich dekorierten Rallyeteam von Lancia hat Pianta den Ingenieur Sergio Limone ins DTM-Projekt abgezogen. Der war unter anderem Anfang der 80er Jahre für den Lancia 037 verantwortlich, der als (einziger) Hecktriebler in der Gruppe B den technisch überlegenen Allrad-Audis Paroli bieten konnte.

Mit Sportleiter Pianta und seinem Team ist bei Alfa nicht nur großes Motorsport-Knowhow eingezogen, sondern auch eine kultivierte Kontaktpflege – heute würde man ihn als guten Netzwerker bezeichnen. Pianta schwärmt von der neuen Beziehung zu Mercedes: „Wir sind nicht nur Wettbewerber, wir sind Freunde. Es ist fantastisch.“ Den schwäbischen Teamboss Haug nennt er herzlich „carissimo amico“, seinen „liebsten Freund“. Der ehrgeizige Herr der Roten hat allerdings immer dann so überschwänglich gute Laune, wenn seine Autos die schnellsten sind.



LINKS OBEN Enttäuschung: Alessandro Nannini konnte im Alfa 155 nie die Erwartungen erfüllen und den Meistertitel einfahren.

RECHTS OBEN Typisches Bild der Meistersaison: Alfa fuhr vorne weg. Doch beim zweiten DTM-Saisonlauf tauschte das Startfoto: Bernd Schneider (verdeckt durch Nannini neben Francia) gewann beide Rennen.

UNTEN Mitten in der Meute: Alessandro Nannini erlebte 1993 beim Flugplatzrennen in Diepholz ein Wochenende zum Vergessen – Ausfall im ersten Rennen, Letzter im Ersatzauto im zweiten.



OBEN Ein Bayer in Berlin: Christian Danner kam auf der Avus nicht zurecht, während Alfa-Neuling Stefano Modena dank neuer Ventilsteuerung einen Doppelsieg feierte.

RECHTS OBEN Starker Saisonabschluss 1993: Laufsieger Alessandro Nannini (#7) und Giorgio Francia (#15) führten das DTM-Feld mit 29 Autos an. Die beiden italienischen Alfa-Werksfahrer verteidigten in Hockenheim im zweiten Lauf den Doppelsieg.

RECHTS UNTEN Dorn im Auge des DTM-Haussenders ZDF: Kris Nissen steuerte 1994 den Schübel-Alfa in den Farben von Privatsender RTL. So groß sahen die Fernsehzuschauer den farbenfrohen 155 so gut wie nie. Nissen wurde in seiner einzigen Alfa-Saison drittbester Fahrer der Marke und feierte beim Heimrennen von Teamchef Horst Schübel in Nürnberg einen Laufsieg.

In Zolder beschert ihm Nicola Larini die Poleposition. Der 29-jährige Werksfahrer nimmt seinem Teamkollegen Nannini auf der 4,2 Kilometer langen, regenassen Piste in seiner schnellsten Runde eine ganze Sekunde ab. Der nach einem Hubschrauberunfall an der rechten Hand gehandicapte Ex-Formel-1-Pilot aus Siena verpasst zudem um acht Hundertstelsekunden die erste Startreihe. Doch der DTM-Auftakt in Belgien zeigt deutlich, dass Alfa Romeo seine Premiersaison in der Serie beherrschen wird: Larini feiert einen Doppelsieg. Beide Läufe gewinnt er vor Christian Danner, im zweiten Durchgang sorgt Nannini für einen Dreifachtriumph. Danner, der deutsche ehemalige Formel-1-Pilot und Formel-3000-Meister von 1984, erzielt die schnellste Rennrunde des Wochenendes und macht sich damit ein schönes Geburtstagsgeschenk – er wird am Rennsonntag 35 Jahre alt.

Sein Teamkollege Larini fährt im Laufe der Saison insgesamt elf schnellste Rennrunden heraus; er gewinnt zehn Saisonläufe und damit die Hälfte aller Rennen. Schon im 17. Lauf sichert sich der jüngste Fahrer des Alfa-Teams den Meistertitel. Seine Glanzleistung des Jahres liefert Larini bereits im Juni: Er feiert in beiden Läufen auf der Nordschleife des Nürburgrings einen

Start-Ziel-Sieg – beim Heimrennen von Titelverteidiger Klaus Ludwig. Die 25,3 Kilometer lange Strecke war ihm bis zu diesem Wochenende völlig unbekannt. Der zweifache Rallye-Weltmeister Walter Röhrl, nach dem Audi-Ausstieg in der DTM ohne Cockpit, beobachtet an diesem Wochenende den Italiener genau und erkennt dessen Erfolgsrezept: „Keiner fährt so sauber wie Larini.“ Ein Ritterschlag durch den Hohepriester des effizienten Fahrstils. Aus seiner erfolgreichen Zeit bei Fiat und Lancia hat der Regensburger noch viele Freunde bei den Italienern, darunter sein ehemaligen Teamchef Giorgio Pianta, der in der Eifel seinen neuen Star Larini bejubelt: „Er fährt zum ersten Mal hier und gewinnt gleich – wie einst Nuvolari.“ Der fliegende Mantuaner hatte 1935 beim Großen Preis von Deutschland gegen die technisch überlegenen Silberpfeile gewonnen.

Doch anders als 58 Jahre zuvor hat Alfa diesmal technische Vorzüge gegenüber der Konkurrenz. Und schon früh zeichnet sich ab, dass aus der Garde der „conduttori“ Larini die Vorzüge des 155 V6 Ti am besten in Szene setzen kann. Der temperamentvolle Italiener demonstriert dem Titelverteidiger Klaus Ludwig und allen anderen, wie man die Höhle des Löwen im Handstreich erobert. Mit den zwei Laufsiegen in der Eifel ist Larini Halbzeitmeister. Doch viel wichtiger ist die moralische Wirkung. Die Gegner raufen sich die Haare: Wenn er die Nordschleife erfolgreich bezwingt, wo sollen sie ihn dann noch schlagen? Für Ludwig jedenfalls ist seit dem Rennwochenende die Sache klar. Gerüchten zufolge hat König Klaus seither kein Wort mehr mit Larini gewechselt.

Dessen Bilanz ist für die Konkurrenz ernüchternd: Er gewinnt nicht nur die Hälfte aller Rennen und erzielt mehr als doppelt so viele schnellste Rennrunden wie Mercedes-Pilot Bernd Schneider, der auf fünf Bestzeiten kommt. Auch in den anderen Fächern ist Larini DTM-Primus: Er erzielt drei Qualifying-Bestzeiten und sammelt 931 Führungskilometer – mit nur 326 Kilometern folgt dahinter sein Teamkollege Nannini. In der DTM-Punktetabelle hat Nicola Larini 57 Zähler Vorsprung auf den Vizemeister Roland Asch. Der Abstand zum Titelverteidiger Klaus Ludwig, Gesamtvierter vor Christian Danner, beträgt sogar 90 Punkte.

Bei dem grellen Glanz, den Nicola Larini ausstrahlt, fällt der Schatten in der 155er-Mannschaft kaum auf: Sein zu Saisonbeginn als wesentlich besser eingeschätzter Teamkollege Alessandro Nannini kann lediglich die beiden Rennen beim Saisonfinale in Hockenheim gewinnen. Mit seiner maximalen Punkteausbeute dort sichert er immerhin den Sieg für Alfa Romeo in der Markenwertung vor Mercedes. Der charismatische Rennfahrer wird selbst nur Achter in der Meisterschaft – als schlechtesten Alfa-Pilot hinter Giorgio Francia.





War die Dominanz des Alfa Romeo 155 V6 Ti also letztlich allein das Verdienst von Nicola Larini? Des „Ausnahmefahrers“, wie Sergio Limone den kleinen Italiener bezeichnet? Die darauffolgende Saison sollte eine Antwort liefern.

Saison 1994

1994 bestimmt nämlich zunächst nicht Titelverteidiger Larini das Geschehen, sondern sein Teamkollege Alessandro Nannini, der drei der ersten vier Rennen gewinnt. Es sieht so aus, als würde sich die Dominanz der Roten im zweiten Jahr fortsetzen. Doch dann kommt alles ganz anders. „Alfa hätte den Titel verdient, aber ich habe ihn verspielt“, muss Nannini schließlich eingestehen. Dem ehemaligen Formel-1-Fahrer fehlt die Konstanz: „Es gab in diesem Jahr einen guten und einen schlechten Nannini“, sagt er selbstkritisch. „Ich war oft zu ungeduldig.“ Etwa bei seinem Saisontiefpunkt in Singen: In der Anfangsphase des ersten Laufs quetscht er sich an seinem Teamkollegen Stefano Modena vorbei, verbremst sich jedoch und ramponiert die Front seines Autos an der Mauer. Für Lauf zwei bekommt Nannini das Auto von Testfahrer Giorgio Francia und rollt das Feld von hinten auf. Ein Revanchefoul gegen den Mercedes-Piloten Roland Asch begräbt seine letzten Chancen, Larini als DTM-Champion zu beerben.

Der Vorjahresmeister und Liebling von Teamchef Pianta feiert in Singen zwei seiner insgesamt vier Saisonsiege vor Stefano Modena, der erst in Berlin auf den DTM-Zug aufgesprungen ist. Doch Larini überstrahlt mit seiner Leistung längst nicht mehr alle anderen. Er habe viel Pech gehabt, gibt er als Saisonresümee zu Protokoll. Und der 155 sei schuld: „Mercedes hat ein neues Auto

O BEN Alfa-Armada: Volles Haus beim Werksteam in der Boxengasse von Diepholz 1995.

LINKE SEITE

O BEN Zuschauer magnet DTM: Auch dank der spektakulären Alfa 155 V6 Ti mit den prominenten Fahrern waren die Tribünen voll.

MITTE LINKS Viel Pech: Im Jägermeister-Alfa hatte Michael Bartels oft Ärger mit der Technik. Der Deutsche war einer der schnellsten Alfa-Piloten in der DTM.

MITTE RECHTS Gute Dramaturgie: Zwischen den beiden Rennläufen gab es eine zehnmündige Reparaturpause (hier beim dramatischen DTM-Auftritt in Singen 1994).

UNTEN Einflugschneise: Der spätere GT-Weltmeister Michael Bartels bestreift drei DTM-Saisons im Alfa 155. 1994 (hier beim ersten Auslandsrennen in Donington) war er bester Privatfahrer, 1995 gewann er beide Rennen auf dem Flugplatzkurs von Diepholz.

mit Entwicklungspotenzial, unser Auto hingegen ist ausgepresst.“ Tatsächlich treten die Mercedes-Werksfahrer mit einem Neuwagen an, der DTM-Version der C-Klasse (W202). AMG-Mann Ludwig gewinnt vor seinem Teamkollegen Jörg van Ommen die Meisterschaft. Doch zeigt Stefano Modena bei seinem DTM-Debüt auf der Avus mit einem Doppelsieg, was künftig möglich ist. Der V6 seines von Alfa Corse zusätzlich zu den Stamm-Werkswagen eingesetzten Autos verfügt über einen neu entwickelten Zylinderkopf mit pneumatischer Ventilsteuerung.

Larinis schwächere Saison lag nicht allein an der Technik, meint Erzrivale Klaus Ludwig: „Er ist eben nicht der Über-Sensationsstar, zu dem er im letzten Jahr gemacht wurde.“ Alfa-Teamchef Pianta kennt noch einen anderen Grund für das Abschneiden seines Piloten: „Larini denkt zu viel an die Formel 1.“ Tatsächlich hat der 30-jährige Rennprofi einen so vollen Terminkalender wie kein zweiter DTM-Fahrer. Neben seinem

Alfa-Job arbeitet er weiter als Testfahrer für das Formel-1-Team von Ferrari, um den 800 PS starken 412 T1B für die Stammpiloten Gerhard Berger und Jean Alesi weiterzuentwickeln. Als Alesi nach einem schweren Testunfall in Imola pausiert, muss Larini sogar als Ersatzfahrer einspringen und wird Zweiter. In der DTM-Jahresabrechnung ist er trotz der Doppelbelastung mit dem dritten Rang bester Alfa-Pilot.

Saison 1995

Je weiter die Entwicklung des Alfa Romeo 155 V6 Ti fort schreitet, umso schlechter werden die Ergebnisse. Im dritten Einsatzjahr rutscht Nicola Larini als bester Alfa-Pilot im DTM-Gesamtklassement auf den sechsten Platz ab. In der erstmals ausgetragenen International Touring Car Championship (ITC), die aus fünf Auslandsrennen besteht, wird der Ex-Meister Vierter. Larini gewinnt den zweiten Lauf in Donington, sein Markenkollege Christian Danner den ersten. Der Deutsche steuert auch in der DTM-Wertung einen Laufsieg zur Bilanz bei. Der nach Rennsiegen erfolgreichste Alfa-Fahrer ist jedoch ein weiterer deutscher Ex-Formel-1-Pilot: Michael Bartels gewinnt im 155 V6 des Euroteams aus Arese, der im knalligen Orange von Sponsor Jägermeister lackiert ist, beide Läufe auf dem niedersächsischen Flugplatzkurs in Diepholz.

Alfa Romeo, der einstige Technologievorreiter der DTM, gerät durch die immer kürzeren Entwicklungszeiten arg ins Straucheln. „Die Zeit ist viel zu knapp“, moniert selbst ein im Motorsport so erfahrener Ingenieur wie Alfa-Chefkonstrukteur Sergio Limone. „Dass ein Reglement erst im Sommer verabschiedet wird, ist Irrsinn!“

Saison 1996

Waren die DTM und die ITC 1995 noch parallel gelaufen, so wird im Folgejahr zwecks besserer Übersichtlichkeit und Vermarktung nur noch eine Wertung unter dem Banner der ITC ausgetragen. Die Saison bringt für Alfa Romeo die Wende: Alessandro Nannini gewinnt mit der nächsten Evolutionsstufe des 155 sieben Läufe, so viele wie kein anderer Pilot der Rennserie in jenem Jahr. Einige dieser Siege erringt er allerdings durch Stallregie. Dennoch muss er sich am Ende der Saison mit dem dritten Platz im Gesamtklassement begnügen. Seine Markenkollegen Nicola Larini und Gabriele Tarquini steuern insgesamt drei weitere Siege bei, Alfa Romeo schließt damit die Saison als erfolgreichste Marke ab. Das Werksteam Alfa Corse gewinnt die Teamwertung. Die Italiener führen alle Wertungen an – allein der Fahrertitel geht nicht nach Settimo Milanese, sondern an den Opel-Fahrer Manuel Reuter.

Nach dem letzten ITC-Saisonlauf im fernöstlichen Suzuka endet eine Ära. Die einst strahlende Rennserie hat sich durch die rasante technische Entwicklung und die Internationalisierung mit immer höheren Budgets selbst stranguliert. Dabei hatte Alfa wie auch die anderen Teams schon konkrete Pläne für das Jahr 1997 geschmiedet: Man wollte mit einem Rennwagen auf Basis der neuen Mittelklasse-Baureihe 156 antreten. SE70 lautete der Name des Projekts, das ein Einsatzauto mit Heckantrieb und einem Vollmonocoque-Chassis vorsah. „Aber es war zu spät, weil die Managements der drei Marken das Ende dieser Meisterschaft beschlossen hatten“, sagte Alfa-Cheftechniker Sergio Limone. Stattdessen konzentrierte sich Alfa auf die Klasse 2 und schickte den 156 mit dem 310 PS starken Zweiliter-Vierzylinder ab 1998 in den entsprechenden Championaten auf Punktejagd. ➔

UNTEN Auf verlorenem Posten: Ex-Meister Nicola Larini gewann 1996 nur ein Rennen. Mercedes holte die meisten Laufsiege in der erstmals ausgetragenen ITC und der DTM.

UNTEN RECHTS Vogelperspektive: Italiens Formel-1-Hoffnung Giancarlo Fisichella ließ in Magny-Cours Alessandro Nannini den Vortritt und begnügte sich mit dem dritten und dem zweiten Platz.

OBEEN RECHTS Klassische Sponsorfarben: 1995 traten die beiden Werksautos von Alessandro Nannini (#7) und Nicola Larini erstmals in Martini-Farben an.

