

CURBS

LA CARRERA PANAMERICANA // SEITE 60

EXKLUSIVBERICHT AUS MEXIKO

VLN
Inside



TRACKDAY FORMEL-1-MARCH 761 // SEITE 102

RACING – SPA SIX HOURS // S. 48

RACING – RÜCKBLICK GOODWOOD REVIVAL // S. 56

CARS – MARCH 761 // S. 94

STORIES – ALFA ROMEO 75 TURBO // S. 105

www.curbs-magazin.com

Deutschland 6,80€

Österreich 7,80€ | Schweiz 13,50 SFR

Benelux 7,90€ | Italien 8,90€

Dänemark 75 DKK | Spanien 8,90€



Ein fast vergessener

Alfa

Der Alfa Romeo 75 Turbo in der Tourenwagenweltmeisterschaft 1987

Ein schweres Erbe hatte der Alfa Romeo 75 Turbo, benannt nach dem 75-jährigen Firmen-Jubiläum, anzutreten. Nach den Erfolgen der Giulia Sprint GTA, stand Alfa Romeo für mehrere Jahre kein erfolgreiches Fahrzeug für die Einsätze auf der Rundstrecke zur Verfügung. Zwar konnte die Alfetta GTV 6 vier Europameister-Titel einfahren, das Augenmerk der Öffentlichkeit und das Prestige galten jedoch immer der großen Division.

Mit dem Alfa Romeo 75 Turbo sollte sich das ändern. Eine Teilnahme an der 1987 neugeschaffenen Tourenwagenweltmeisterschaft unter der Regie des mächtigen Bernie Ecclestone war beschlossene Sache. Der zu der Zeit in einer wirtschaftlichen Krise steckende Hersteller stand vor einem großen Umbruch. Durch die Übernahme von Fiat wurde das teure Formel-1-Motorenprojekt unter der Leitung von Gianni Tonti auf Eis gelegt. Giorgio Pianta wurde im April 1987 mit der Aufgabe betraut, Alfa Corse zu leiten. Pianta, bislang 16 Jahre im Dienste von Abarth tätig, hatte die Aufgabe, den Alfa siegfähig zu machen. Es sollte eine große Aufgabe für die Alfa Corse Ingenieure Alvano und Lambardi werden. In das ehemals von Auto-Delta genutzte Gebäude in Settimo Milanese wurden die Aktivitäten für das Gruppe-A-Projekt verlegt.

Der Alfa 75 Turbo hatte aufgrund der technischen Daten, beste Voraussetzungen für eine erfolgreiche Teilnahme an der TWWM. Der Motor, ein 1,8-Liter-Vierzylinder, war ein alter Bekannter, verrichtete er doch schon in der Giulietta und Giulia Sprint GTA seine Dienste. Durch Aufladung

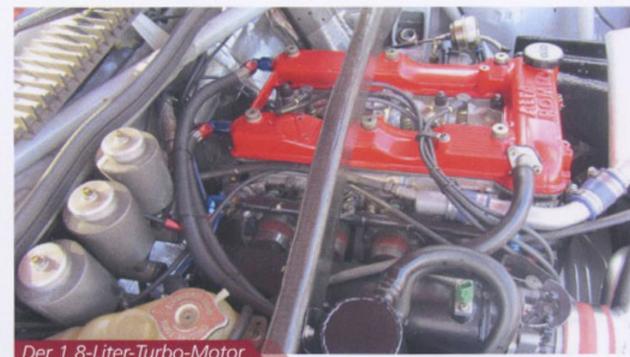
und verstärkten Motorblock sollte der als Langhuber ausgelegte Motor nun seinen Höhepunkt erreichen. 280 PS bei 6.200/min aus einem Hubraum von 1.760 ccm wurden angegeben.

Die Vorbereitungen für das Projekt liefen bereits im Sommer 1986 mit dem Werksfahrer Giorgio Pianta an. Auf der hauseigenen Teststrecke Balocco spulte Giorgio Francia etliche Testkilometer herunter. In der Saison 1986 wurden diverse Alfa 75 V6 in der Klasse A3 bis 2.500 ccm der TWEM eingesetzt. Der 2,5-Liter-Motor ist jener Motor, der die Alfetta GTV 6 erfolgreich antrieb. Einen Einsatz bei den 24h Spa 1986 beendete das Brixia Team mit der Fahrerbesetzung Lombardi/Drovandi/Castagna auf Platz acht. Das offizielle Debüt des Alfa 75 Turbo Evoluzione fand im Oktober 1986 in Estoril statt. Der zur TWEM zählende Lauf sollte als Test verstanden werden. Das italienische Brixia Team und

der belgische Tuner Luigi setzten je einen Alfa 75 Turbo ein. Ein Motorschaden und ein Getriebedefekt verhinderten Platzierungen und somit ein positives Debüt. Alles deutete auf jede Menge Arbeit für die Alfa-Corse-Leute hin. Immerhin hießen die Gegner für die Saison 1987 BMW M3, Ford Sierra Cosworth und Mercedes 190 2,3 16V.

Eine Reihe von technischen Veränderungen waren erforderlich, um in der Tourenwagenweltmeisterschaft bestehen zu können. Der cw-Wert wurde durch Front-, Seiten-, und Heckspoiler optimiert. Diese Maßnahme brachte eine um 11 km/h höhere Endgeschwindigkeit. Testfahrten in Monza 1987 mit einigen Gruppe-A-Mitbewerbern gaben erstmalig Aufschluss darauf, dass der 1,8 Turbo rund sieben Sekunden hinter dem BMW M3 und rund vier Sekunden hinter dem besten Mercedes 190 2,3 16V lag. Eine große Enttäuschung

Präsentation auf dem Auto-Salon Brüssel 1986



Der 1,8-Liter-Turbo-Motor



Hinterachse mit zusätzlichen Verstärkungen, Transaxle, DeDion-Aufhängung



Zolder 1986: Lombardi/Drovandi



Nürburgring 1986: Camathias/Castagna

TECHNISCHE DATEN

Alfa Romeo 75 Turbo

Motor

- Alfa Romeo 4-Zylinder-Reihenmotor, wassergekühlt, mit wassergekühltem Garrett 3-Turbolader, Ladeluftkühler, Ladedruck 1,5 bar
- Ventilsteuerung: dohc, Ventiltrieb über Kette
- Bohrung/Hub: 80 mm x 88,5 mm
- Hubraum: 1.746 ccm
- Gemischaufbereitung: Bosch L-Jetronic
- Zündung: elektronische Zündanlage
- Verdichtungsverhältnis: 7:1
- Leistung: 280 PS bei 7.000/min
- Max. Drehmoment: 320 Nm

Kraftübertragung

- Fünfgang-Schaltgetriebe
- Heckantrieb

Fahrwerk

- Aufhängung vorn: Viereckquerlenker, Drehstäbe, Stabilisator
- Aufhängung hinten: DeDion-Achse, Stabilisator, Schraubenfeder
- Räder: Felgen 8 3/4 J 16
- Reifen-Dimensionen vorn/hinten: 240/40-16 + 245/45-16
- Bremsen: vorn und hinten innenbelüftete Scheibenbremsen

Abmessungen und Gewichte

- Leergewicht: 960 kg

Höchstgeschwindigkeit

- je nach Übersetzung bis 250 km/h



Spa 1986: Orlandi/Cohen/Noirhomme

und ein herber Rückschlag für die Alfa-Leute. Pianta begründete immer wieder die Misere mit einem einjährigen Entwicklungsrückstand.

Bei den ersten beiden Läufen in Monza und Jarama waren schnell die geringe Motorleistung und die Fahrwerkschwächen ausgemacht. Im Laufe der Saison homologierte Alfa eine neue Vorderradaufhängung und eine einstellbare DeDion-Hinterachse nach. Federn und Dämpfer wurden getauscht. Dass aufgeladene Motoren erhöhten Kühlungsbedarf benötigen, wusste man bei Alfa bereits. Ein komplett überarbeiteter und anders verlegter Ansaugtrakt in Verbindung mit einer geänderten Positionierung des Ladeluftkühlers versprachen ein verbessertes Ansprechverhalten des Motors und eine bessere Ansaugkühlung. Das Reglement erlaubte nicht, größere Turbolader und Ladeluftkühler zu verwenden. Gut 20 PS fehlten dem Alfa 75 Turbo auf den BMW M3. Größere Bremsen, die jetzt unter den 17 Zoll großen Rädern Platz fanden, sollten für bessere Verzögerung sorgen. Neue Tragarme wurden eingesetzt. Die Karosserie wurde an einigen Punkten verstärkt, um sie steifer zu machen.

Die Ingenieure feilten noch an den Steuerzeiten und an den Nockenwellenprofilen, um das Ansprechverhalten des Vierzylinders weiter zu verbessern. Die Fahrer beklagten unisono das schlecht dosierbare Ansprechverhalten. Im Laufe der Saison wurde ein zweiflutiger Auspuffkrümmer verbaut, Garrett mußte die anfälligen Turbinenwellen überarbeiten, am Nürburgring kam ein neues verstärktes Getriebe zum Einsatz. Das Fahrzeug wog nun 1.000 Kilogramm. Leider halfen diese Maßnahmen nicht, um konkurrenzfähig zu sein. Bei Alfa Corse musste man unweigerlich zur Kenntnis nehmen, dass Siege nur mit einem kompromisslos aufgebauten Tourenwagen möglich sind.

Die erstklassigen Fahrerbesetzungen im Alfa Corse-Team mit Formel-1-Fahrern wie Nannini, Laffite, Andretti konnten nicht wie gewünscht zu einer erfolgreichen Saison beitragen. Die Qualifikationszeiten blieben bestenfalls drei bis vier Sekunden hinter dem Erstplatzierten. Die weiteren Teams neben den Alfa Corse-Fahrzeugen 1987 waren Albatech aus Turin, Brixia und Q-Racing aus Schweden, die jedoch im hinteren Teilnehmerfeld zu finden waren. Ein in der DTM 1987 vom Team ATN Autotechnik Nickel eingesetzter Alfa 75 Turbo in den Händen des Dänen Kurt Thiims kam zu mäßigen Resultaten – Achter in Zolder, Zehnter auf dem Norisring.

Bei den 24h Spa 1987 belegten die beiden roten Alfa Corse-Fahrzeuge mit der Startnummer 75 und der Fahrerbesetzung Laffite/Barilla/Schlesser (Larini) Platz 12 sowie Startnummer 79 mit den Fahrern Nan-



Zolder 1987: Bucherl/Jean Hex



Spa 1987: Nannini/Francia/Schlesser



Spa 1987: Boucherl/Jean Hex



Spa 1987: Laffite/Barilla/Larini



Spa 1987: Zielankunft



Letzte Ausbaustufe mit 420 PS dank großen Turboladers

nini/Francia/Schlesser Platz 22. Bestplatzierte Alfa waren jedoch Gabriele Tarquini, Rinaldo Drovandi und Claudio Langes auf Platz 11 im schwarzen vom Team Brixia eingesetzten Alfa 75 Turbo. Auf der 4,77 Kilometer langen Strecke in Silverstone war der rein italienisch besetzte Alfa 75 Turbo mit Francia und Larini recht erfolgreich. Es sollte das beste Ergebnis in der Saison 1987 sein. Mit einem Abstand von 30 Sekunden auf den Sieger, wurde der Alfa an dritter Position abgewinkt. Brixia Corse mit der Startnummer 78 und dem Fahrerduo Rossi/Santin belegten mit einer Runde Rückstand den fünften Platz. Laffite und Barilla wurden im zweiten Werkswagen Zehnte. Das erfolgreichste Wochenende für die Alfa Corse-Mannschaft war zugleich das Letzte.

Noch vor Ende der Saison 1987 zog Alfa Romeo die Reißleine und beendete das Projekt. Die letzten Rennen wurden nicht mehr bestritten. Vor dem Hintergrund der Reglementänderung für die Saison 1988,

die die Turbomotoren mit einem neuen Koefizienten einstuft und den Alfa 75 Turbo gegen den Ford Sierra RS500 antreten lies, sahen die Verantwortlichen bei Alfa Romeo keine Chance mehr für den Alfa 75. Alfa Romeo verschwand von der internationalen Tourenwagenbühne.

Giorgio Francia und Nicola Larini nahmen an der italienischen Super Turismo Meisterschaft mit Einzelerfolgen teil. Einige Teams setzten den Alfa 75 Turbo unter anderem in Italien und Spanien ein und bereicherten die Startfelder. Gianfranco Brancatelli wurde auf Alfa 75 Turbo 1988 italienischer Meister. Mit der letzten Ausbaustufe des Autos wurde Giorgio Francia 1991 mit fünf Siegen hinter Roberto Ravaglia auf BMW M3 Vizemeister in der Super Turismo Divisione S1. Das Regelwerk der Divisione S1 erlaubte tiefgreifende Veränderungen. Endlich profitierte der Alfa von der freizügigen Regelauslegung. Die Leistung des Motors wuchs nun aufgrund

des Garrett T5-Turboladers auf 420 PS. Unter den üppigen Kotflügelverbreiterungen fanden nun je nach Rennstrecke Technomagnessio-Felgen der Größe 10X18 Platz. Das Heck zierte einen großen Heckspoiler in Form einer Schaufel. Moreno Soli fuhr mit einem 75 Turbo Evo noch in der Super Turismo Meisterschaft 1992 regelmäßig in die Top Ten.

Warum der Alfa Romeo 75 Turbo Evolution nicht an die sportlichen Erfolge seiner Vorgänger anknüpfen konnte, hatte mannigfaltige Ursachen. Das Konzept, 1,8 Liter Hubraum, Turbo beatmet, gleichmäßige Gewichtsverteilung dank Transaxle-System, schien theoretisch siegfähig. In der Praxis wurde jedoch schnell klar, dass eine neue Ära der Tourenwagen eingeläutet war.

FOTOS

Erich Müllender,
Archiv Erich Müllender,
Hans-Joachim Baumann,
Alfa Romeo

Hans-Joachim
Baumann

Alfa Romeo

75 TURBO EVOLUZIONE

Auch 1987 in der DTM:
Kurt Thiim im Alfa 75 Turbo
von ATN Autotechnik Nickel

