



Alfa Romeo 155 Ti V6 ITC - Technik-Evolution für Giancarlo Fisichella

5. März 2019

Text: Daniel Reinhard

Fotos: Daniel Reinhard (48)

Für die Deutsche Tourenwagenmeisterschaft 1996, inzwischen in den Status „International Touring Car Championship“ (ITC) erhoben, engagierte Alfa Romeo vier Fahrer: Christian Danner, Nicola Larini, Alessandro Nannini und Giancarlo Fisichella.

Im neuen JAS-Team kamen noch Stefano Modena, Gabriele Tarquini, Michael Bartels und als Neuzugang der Däne Jason Watt dazu.

Zwar hatte man im ersten Jahr der Teilnahme 1993 mit dem Titelgewinn in der Marken- sowie der Fahrerwertung für Nicola Larini einen fulminanten Einstand gefeiert, danach aber gingen die Pokale an Mercedes.

Obwohl Alfa aus Marketinggründen dringend Motorsportserfolge brauchte, stand das Fiat-Management dem teuren Engagement weiterhin skeptisch gegenüber, zumal sich hartnäckig Gerüchte hielten, die Organisatoren der DTM/ITC begünstigten die deutschen Hersteller. Gegen diese Widerstände planten der zum Fiat-Motorsportchef ernannte ehemalige Ferrari-Ingenieur Pier Guido Castelli, Rennleiter Giorgio Pianta, Motoreningenieur D'Agostino und Gesamtprojektleiter Ing. Sergio Limone für 1996 eine grundlegende Evolution des Alfa 155 Ti V6, Projekt-Code „Abarth SE065“.

Komplette Überarbeitung

In Zusammenarbeit mit Dallara wurden Chassis und Aerodynamik komplett neu konzipiert. Der Allradantrieb erhielt neu ein elektronisch geregeltes Zentraldifferential, das eine Kraftverteilung zwischen 35 bis 40% vorne und entsprechend 65 bis 60% hinten erlaubte, sowie Sperrdifferential an Vorder- und Hinterachse. Schliesslich wurden Feinheiten in der Fahrzeugbalance umgesetzt, unter anderem durch einen neuen, nahe an die Hinterachse verschobenen Tank. Hydraulisch gesteuerte Flaps an den vorderen Radläufen verbesserten in geschlossenem Zustand die Aerodynamik und sorgten geöffnet für eine optimierte Kühlung der Brembo-Bremsanlage bei gleichzeitig mehr Anpressdruck auf der Vorderachse.

Das sequentielle elektro-hydraulisch gesteuerte Sechsganggetriebe kam von XTrac aus Grossbritannien und erhielt eine von Alfa selbst entwickelte Hydraulik. Es rückte zur besseren Gewichtsverteilung von der Fahrzeugmitte direkt zum Vorderachsdifferential vor. Dreiecksquerlenker mit Push-Rod-Feder-Dämpfer-Einheiten bildeten die Radaufhängungen, wobei der Motor als tragendes Element in die Vorderachskonstruktion integriert war. Als Bereifung kam die Dimension 245/64S-18 auf 18 x 9.5-Zoll-Felgen zum Einsatz.

Die Motorelektronik wurde von Magneti-Marelli programmiert, das ABS von Bosch beige-steuert. Zusammen mit der Getriebesteuerung verfügt das Fahrzeug somit über drei elektronische Zentraleinheiten. Für den Motor schrieb das Reglement vor, dass Zylinderbankwinkel und Bohrungs-Mass einem Serientriebwerk zu entsprechen hätten. Diese Klausel führte zu permanenten Diskussionen und Protesten wegen angeblicher Regelverstösse.

Seriennähe?

Alfa verwendete Triebwerke, die auf dem nach Ing. Giuseppe Busso sogenannten „Busso-V6“ basierten. Die Serienversion mit 60° Zylinderbankwinkel fand sich seit der Alfa 6 Limousine in fast allen Alfa-Nord Modellen. Allerdings war der Motor 1995 am Ende seiner Entwicklungsmöglichkeiten als Rennaggregat. Es musste dringend ein gewichtsoptimierter und gleichzeitig leistungsfähigerer Motor her.

Nachdrücklich zeigte sich dies zu Beginn der Saison 1996, als Mercedes und Opel im Training wie im Rennen den Ton gaben. Ohne offizielle Genehmigung des Konzern-Managements, zunächst quasi im Geheimen, entwickelten die Ingenieure Limone und D'Agostino einen V6 Motor mit nun 90°-Zylinderbankwinkel, Projekt-Name „690RC“.

Anfang September 1996, ab dem Nürburgring-Rennen, bescherte diese völlige Neukonstruktion Alfa eine fulminante Siegesserie: Mit Ausnahme des Laufs auf dem Hockenheimring im Oktober stand der 155Ti stets auf Pole-Position und gewann sieben von zwölf verbliebenen Wertungsläufen.

Alessandro Nannini näherte sich dem Meisterschaftsführenden bis auf den dritten Platz, leider zu spät, denn der Titel ging an Manuel Reuter auf Opel Calibra. In der Markenwertung lag Alfa schliesslich nur sechs Punkte hinter Opel. Giancarlo Fisichella wurde Sechster der Fahrerwertung.



Querelen

Es brachen heftige Diskussionen los, ob Alfas neuer Motor reglementsconform sei: Gemäss dem Fiat-Management, das schliesslich sein Placet gegeben hatte, basierte der 90°-Motor auf dem Serientriebwerk, das sich als Kooperation mit Peugeot, Renault und Volvo in diversen Fahrzeugen der Konzerne wiederfand.

Die italienische Fachzeitschrift „Autosprint“ machte jedoch öffentlich, dass es sich um ein vom Alfa Romeo Montreal abgeleitetes Konzept handle. Der Montreal-Motor stammte wiederum ursprünglich aus dem Sport-Prototypen Alfa 33 und war ein Achtzylinder. Der Streit erübrigte sich, denn das Fiat-Management erklärte am Ende des Jahres 1996 den totalen Rückzug vom Motorsport. Somit blieb in der langen Motorsport-Tradition der Mailänder der jetzt von der Scuderia GT betreute Alfa 155 Ti V6 ITC der vorläufig letzte offiziell von Alfa Romeo eingesetzte Rennwagen!

Ein Fahrer mit Benzin im Blut

Der Italiener Giancarlo Fisichella (geboren am 14. Januar 1973 in Rom) bestritt nach seinem ITC-Auftritt im Alfa Romeo 155 229 Formel-1-Rennen und fuhr dabei für Minardi, Jordan, Benetton, Sauber, Renault, Force India und Ferrari.

Er stand drei Mal ganz oben auf dem Podest und gewann einmal für Jordan 2003 in Brasilien und zwei Mal für Renault, 2005 in Australien und 2006 in Malaysia.

Dazu holte er in Le Mans 2012 und 2014 den Klassensieg im Ferrari 458 Italia.

Fisichellas Auto

Giancarlo Fisichella erreichte mit dem porträtierten Exemplar jeweils zweite Plätze in Estoril, Magny-Cours und Suzuka. Das Fahrzeug befindet sich noch immer im gleichen Zustand, wie es den letzten Saisonlauf im Jahr 1996 in Suzuka bestritten hat. Damals war es Christian Danner, der den letzten Sieg in einem identischen Alfa überlegen für sich holte.

Dieser 155 Ti verfügt über den 2500 cm³ 90° V6, dessen Leistung mit 490 PS bei 11'500 U/min bis 11'800 U/min angegeben wurde (Drehzahl-Limit laut Reglement 12'000 U/min).

Das maximale Drehmoment wurde damals mit 32,4 mkg angegeben, der Motor wiegt rund 96 kg. Nur sechs Fahrgestelle sind durch Alfa-Corse gebaut worden: eines, nicht nummeriert, diente zu Testzwecken vor Saisonbeginn. Vier Chassis wurden für die vier Werksfahrer aufgebaut und dem Einsatzteam „Fiat Auto Corse TV-Spielfilm“ unter Einsatzleiter Ninni Russo anvertraut. Nachdem das Fahrzeug von Christian Danner im Juni in Helsinki durch ein Feuer des Hydrauliksystems komplett zerstört worden war, musste ein weiteres Ersatz-Chassis gebaut werden.

Das Leben geht weiter

Die Faszination der aufwendigen Technik, wenn das Triebwerk von Fahrgestell-Nummer „Abarth SE065-003“ mit infernalischem Sound zum Leben erwacht, ist noch immer ungebrochen. Vor dem Motorstart wird die Kühlmittel-Temperatur mit einem externen Boiler auf ca. 55° erwärmt und die pneumatische Ventilsteuerung mit ausreichend Stickstoff-Druck versorgt. Nach Anschluss einer externen Batterie kann der Startknopf gedrückt werden und schon feuert der Motor seinen Belcanto aus dem armdicken Endrohr.

Die sensible, wegen der in der ITC üblichen fliegenden Starts sehr klein und leicht ausgelegte Karbon-Rennkupplung sollte möglichst nicht überfordert werden und schon sind in knapp über 2 Sekunden 100 km/h überschritten. Je nach Endübersetzung sind bis zu 300 km/h möglich. Dabei zeigt der Alfa 155 Ti eine unglaubliche Traktion aus den Kurven heraus und ein brutales Bremsvermögen, gepaart mit eiserner Bremsstabilität. Heute geniesst Stefan Rupp den maximalen Fahrspass, genauso wie einst der spätere GP-Pilot Giancarlo Fisichella!

Das bittere Ende

Nicht nur Alfa Romeo baute im Winter 1995/96 ein komplett neues Auto, das mit dem ersten Klasse-1 155-er von 1993 praktisch nichts mehr gemeinsam hatte. Auch die anderen Hersteller waren gezwungen, neue Rennwagen auf die Räder zu stellen. Dies liess die Kosten explodieren und führte schliesslich auch zum Ende der ITC. Wie in der Formel 1 wurde inzwischen ein Ingenieur samt Laptop benötigt, nur um den Motor zu starten.

Ende 1996 platzte die Seifenblase und die Tourenwagen wurden ab 1997 wieder deutlich seriennäher.

Dem Alfa 155 und seinen Konkurrenten wurde die Spielwiese genommen und so verabschiedeten sich die wohl faszinierendsten Tourenwagen aller Zeiten 1996 in Japan von ihren zahlreichen Fans.

Ein Bericht zum Alfa Romeo 155 Ti V6 ITC und zu den Ergebnissen der Tourenwagen Classics 2018 ist auch im gedruckten [Jahresmagazin 2019](#) erschienen.

Quelle:





© Text und Fotos sind **urheberrechtlich geschützt** und dürfen nicht ohne Rückfrage publiziert oder verbreitet werden.

