

Italienischer Rennwagen Alfa Romeo 155 V6 TI

Der wohl beste Tourenwagen der Welt unterm Hammer

Für manche Autos muss man mehr bieten: Wir zeigen Autos mit berühmten Vorbesitzern und Raritäten, die versteigert werden. Diesmal: der Alfa Romeo 155 V6 TI, dessen Äußeres mit seinem Innern wenig zu tun hat.

Von Emil Nefzger

15.06.2021, 04.54 Uhr



Ein Alfa in Martini-Lackierung: Italienischer als dieser 155 V6 TI kann ein Rennwagen kaum sein Foto: Stephan Bauer / Sotheby's

Unterm Hammer: Ein Alfa Romeo 155 V6 TI, Baujahr 1996.

Warum mitbieten? Im Motorsport zählt nur eine Währung, nämlich die Anzahl der Siege. So gesehen ist die ikonische Martini-Lackierung, die auch erfolgreiche Rallyeboliden Lancias zierte, hier eine schöne Verpackung für harte Statistik:

Der Alfa Romeo 155 war einer der erfolgreichsten Tourenwagen seiner Zeit und fuhr in allen Rennserien, in denen er an den Start ging, Siege ein. 1993 wagte sich die italienische Marke mit dem charakteristischen Scudetto-Kühlergrill auch in die Deutsche Tourenwagen-Meisterschaft (DTM) – und Nicola Larini sicherte sich am Steuer eines 155 V6 TI auf Anhieb den Titel und gewann elf der 22 Rennen.

Die Erfolge hatten auch mit einem neuen Reglement zu tun. Ab 1993 fuhr man in der DTM mit sogenannten Klasse-1-Rennwagen, die mit ihrem Serienvorbild kaum etwas zu tun hatten. So war die an das Serienmodell des 155 angelegte Karosserieform des Wagens pure Kosmetik. Unter der Hülle steckten ein Stahlrohrrahmen und eine Sicherheitszelle aus Karbon – sowie ein 2,5-Liter-V6, der bei 11.800 Umdrehungen pro Minute 420 PS leistete. Das mit Titanventilen ausgestattete, nur 110 Kilogramm schwere Aggregat beschleunigte den knapp 1,1 Tonnen leichten Wagen auf bis zu 300 km/h. Damit war der 155 näher an einem Formel-1-Wagen als an seinem optischen Vorbild, dem Serien-155. So wurde beim V6 TI – im Gegensatz zum Exemplar, das beim Autohändler im Verkaufsraum stand – der Motor in Längsrichtung verbaut, um den speziellen Allradantrieb des Wagens zu ermöglichen. Alfa war damit von Anfang an bestens auf das neue Reglement eingestellt und verwies mit diesem Rezept Mercedes auch in der Markenwertung auf den zweiten Rang.

Alfa Romeo 155 V6 TI: Italiens Supertourenwagen



Martini-Logo und der typische Scudetto-Kühlergrill Alfa Romeos – mehr italienisches Rennsportflair als bei diesem 155 V6 TI von 1996 geht kaum.
Foto: Stephan Bauer / Sotheby's



Das äußere täuscht jedoch, mit einem serienmäßigen Alfa Romeo 155 hat dieser Rennwagen abgesehen von der Silhouette kaum etwas gemein.
Foto: Stephan Bauer / Sotheby's



Unter der Karosserie stecken ein 490 PS starker V6, ein Pushrod-Fahrwerk im Stile der Formel 1 sowie jede Menge Elektronik – und anstelle des Beifahrersitzes eine Armada von Steuergeräten.
Foto: Stephan Bauer / Sotheby's



Der 155 V6 TI gehört zu den Klasse-1-Tourenwagen und ging in der internationalen Tourenwagenmeisterschaft ITC an den Start.

Foto: Stephan Bauer / Sotheby's



Nicola Larini siegte am Steuer dieses Wagens bei Rennen in Mugello und Interlagos, in Magny-Cours und Mugello startete er außerdem von der Poleposition.

Foto: Stephan Bauer / Sotheby's



Der in der ITC eingesetzte V6 TI war dabei Höhepunkt einer kurzen, aber erfolgreichen Dynastie. So gewann Nicola Larini am Steuer eines 155 die italienische Tourenwagenmeisterschaft 1992 und sicherte sich 1993 den Titel in der DTM. Gabriele Tarquini gewann 1994 die britische Tourenwagenmeisterschaft in einem Alfa 155.

Foto: Stephan Bauer / Sotheby's



In der Saison 1996 fehlte es den Alfa-Boliden in der ITC jedoch an Leistung. Ab der zweiten Saisonhälfte kam deshalb ein neuer V6-Motor mit 90 Grad Zylinderbankwinkel, der 690RC, zum Einsatz.

Foto: Stephan Bauer / Sotheby's



Der italienischen Marke gelang damit ein furioser Endsprint. So gewannen Alfa-Piloten acht der verbliebenen 14 Rennen und die Marke aus dem Fiat-Konzern verdrängte Mercedes vom zweiten Platz der Konstrukteurswertung.

Foto: Stephan Bauer / Sotheby's



Mit der Saison 1996 endete jedoch auch die Rennsportkarriere dieses 155 V6 TI. Denn die ausgefeilten Rennwagen der ITC wurden den Herstellern zu teuer – und der 155 V6 TI rollte am Saisonende zurück in die Garage von Alfa Corse, der Rennabteilung der Marke.

Foto: Stephan Bauer / Sotheby's

Nachlegen konnte die italienische Marke nach diesem starken Beginn jedoch nicht – zunächst jedenfalls. Zur nächsten Saison schlug Mercedes mit der neuen Rennversion der C-Klasse zurück und sicherte sich 1994 und 1995 den Titel. 1996 erreichte das Wettrüsten der Tourenwagen schließlich seinen Höhepunkt, als die DTM endgültig in der International Touring Car Championship (ITC) aufging, die eine Art Tourenwagen-Weltmeisterschaft werden sollte.

Für Alfa wurde das zum Problem, denn dem 155 V6 TI fehlte es im Kräftemessen der Über-Tourenwagen schlicht an Leistung. Der Motor des Wagens basierte auf Alfas sogenanntem Busso-V6. Dieser Sechszylinder mit einem Zylinderbankwinkel von 60 Grad trug den Namen seines Entwicklers Giuseppe Busso und gilt als einer der am besten klingenden Sechszylinder, die je gebaut wurden – in der ITC kam er jedoch an die Grenzen seiner Leistungsfähigkeit.

Die Alfa-Ingenieure entschieden sich zu einem radikalen Schritt, die V6 TI bekamen mitten in der Saison 1996 einen neuen Motor, den 690RC. Dessen Zylinderbankwinkel wuchs auf 90 Grad, die Leistung auf 490 PS. Er beschleunigte die Tourenwagen in 2,5 Sekunden von null auf 100 km/h und brachte Alfa zurück in die Überholspur.

In der zweiten Saisonhälfte gewann der 155 acht der verbliebenen 14 Rennen. Dieses Exemplar, die Chassisnummer 005, errang die Poleposition in Magny-Cours und Mugello, auf letzterem Kurs gelang Nicola Larini am Steuer des Wagens gar ein Sieg. Im brasilianischen Interlagos gelangen Larini und dem Chassis 005 noch ein weiterer Sieg.

Noch besser lief es für Larinis Teamkollegen Alessandro Nannini. Der Rennfahrer, dessen Bekanntheit von der seiner Schwester, der Sängerin Gianna Nannini, überschattet wird, kletterte während der zweiten Saisonhälfte vom sechsten auf den dritten Rang der Fahrerwertung – und half Alfa Romeo, den zweiten Platz in der Konstrukteurswertung hinter Opel und vor Mercedes-Benz zu erringen.

Der 155 hatte sich mit den Erfolgen, die er auch dem neuen Motor zu verdanken hatte, jedoch zu Tode gesiegt. Das Wettrüsten um immer ausgefeiltere ITC-Rennwagen, in denen nicht nur leistungsstarke Motoren, sondern auch eine ausgefeilte Aerodynamik sowie jede Menge Elektronik steckten, wurde der Serie schließlich zum Verhängnis. So verfügte die finale Version des 155 V6 TI unter anderem über ein elektronisches Zentralfederdifferential, eine Traktionskontrolle und ein Fahrwerk mit Push-Rod-Dämpfern im Stile eines Formel-1-Wagens. Der Einsatz solcher Technologien ließ die Kosten der Rennserie immer weiter ansteigen, bis Alfa und Opel am Ende der Saison 1996 die ITC verließen. Die Meisterschaft wurde eingestellt – und der 155 V6 TI ging in Frührente.

Zuschlag! Das [Auktionshaus RM Sotheby's](#) versteigert den 155 V6 TI am 15. Juni in [Mailand](#). Ein anderer Ort kommt bei einem Alfa auch kaum infrage. Erwartet wird ein Preis von rund 750.000 Euro – oder umgerechnet rund 95.000 Flaschen Martini. Im normalen Straßenverkehr würde der neue Besitzer übrigens kaum glücklich mit dem Wagen. Er wäre mit dem Fahrwerk extrem ungemütlich unterwegs, und die Rückspiegel sind so gar nicht zulassungsfähig. Aber dafür gibt es ja Privatemuseen und die Retro-DTM, an der das Auto schon einige Male teilgenommen hat. **S**