



MOTOR

ALFA ROMEO ist Tourenwagen-Europameister

Die Entscheidung fiel beim letzten Lauf in Zolder: Zehn Jahre nach dem letzten Titel-Gewinn haben die GTV-Sechszylinder für Alfa Romeo die Europameisterschaft gewonnen. Schon 1966, 1967, 1969, 1971 und 1972 hatten Autodelta-Werkswagen den begehrten Titel nach Mailand geholt. Diesmal waren es zwei Privat-Teams, die die nötigen Siege und Punkte einfuhren. Acht Siege und drei zweite Plätze — das ist die Bilanz der Alfa-Piloten nach elf Wertungsläufen.

Ideal im Reglement

In drei verschiedenen Hubraum-Divisionen ging es in diesem Jahr um den Titel. Damit Mini-Autos nicht gegen Hubraum-Riesen kämpfen müssen, sind die Starter-Felder entsprechend dem internationalen Reglement unterteilt: bis 1,6 Liter, bis 2,5 Liter und über 2,5 Liter. In jeder dieser Divisionen wird getrennt gewertet. Der Titel geht schließlich an das Fabrikat, das — ganz gleich in welcher Hubraum-Division — die meisten Wertungspunkte schafft. Der in Belgien wohnende italienische Tuner Luigi Cimarosti war einer von denen, der rechtzeitig zu Saisonbeginn die Chance erkannte. Cimarosti: „Der Alfa GTV Sechszylinder paßt mit seinen 2,5 Litern Hubraum ideal in das neue Reglement“. Also wechselte Luigi Cimarosti die Marke und bereitete zwei Alfa Coupés für die Saison 82 vor.

Das zweite Alfa-Team, das regelmäßig um den Europa-Titel kämpfte, kommt aus Italien. Der renommierte Tuner Elio Imberti bereitete ebenfalls ein Wettbewerbs-Fahrzeug vor. Die beiden Damen Lella Lombardi und Anna Cambiaghi wechselten sich erfolgreich am Lenkrad des grün-weißen GTV ab. Für Luigi griffen die Brüder Micangeli, Jean Xhencaval, Giorgio Francia und Gianfranco Brancatelli ins Lenkrad.

Entsprechend dem in diesem Jahr erstmals gültigen Reglement der sogenannten „Gruppe A“ sind in den Läufen um die Tourenwagen-Europameisterschaft nur Großserien-Tourenwagen startberechtigt. Kostspielige Spezial-Entwicklungen sollen vermieden werden. Um teilnehmen zu können, müssen von dem betreffenden Modell innerhalb von zwölf Monaten 5.000 identische Fahrzeuge gebaut worden sein. Die Basis-Entwicklung des Renn-GTV stammt von der Alfa-Rennabteilung Autodelta. Die Detail-Vorbereitung sowie die Renn-Einsätze wurden dann bei den Privat-Teams koordiniert. Die Motoren wurden auf eine Leistung von 200 PS gebracht. Bei einem Gewicht von 1.000 Kilogramm schaffen die Wagen damit immerhin satte 250 km/h Höchstgeschwindigkeit. Wegen seiner guten aerodynamischen Form ist schon das für jedermann käufliche Serien-Coupé ein Muster an Kraftstoff-Sparsamkeit. Im Renn-Betrieb macht sich dieser Vorzug ebenfalls positiv bemerkbar. Der serienmäßige Tank verhalf zu überdurchschnittlichen Reichweiten und zu seltenen Tankstopps. Ideale Voraussetzungen also für schnelle Renn-Einsätze.

Hier noch einmal die Plazierungen und Siege auf dem Weg zum Europameisterschafts-Titel:



Der Endstand in der Europameisterschaft für Tourenwagen 1982

1. Alfa Romeo	160 Punkte
2. BMW	155 Punkte
3. Volkswagen	142 Punkte
4. Audi	132 Punkte
5. Jaguar	107 Punkte
6. Opel	74 Punkte
7. Mazda	72 Punkte
8. Ford	68 Punkte
9. Talbot	35 Punkte
10. Chevrolet	30 Punkte