

Mit dem gleichen Erfolg, wie sich seinerzeit die Alfa GTAJ und GTAM auf den Rennstrecken tummelten, bewegt sich auch die Alfetta GTV 6 auf den Pisten. In ihrer Wertungsgruppe eilt sie von Sieg zu Sieg. Nominell ist sie sogar noch erfolgreicher als die legendären Leichtbau-GTs mit ihren Aluminiumkarosserien, denn im Gegensatz zu ihren Vorgängern im Tourenwagenrennsport, die zwar nationale Titel gleich im Dutzend einheimsten, darf sie sich Europameister nennen. Wie im Vorjahr gewann die Alfetta GTV 6 für Alfa Romeo die Markenwertung in der Tourenwagen-Europameisterschaft.

Maßgeblichen Anteil an dem Gewinn der beiden Championsate hatte das belgische Luigi-Team. 1982 sicherte Luigi-Racing dem Mailänder Unternehmen den Titel noch fast im Alleingang. In diesem Jahr trugen die Belgier und das italienische Team Autolodi Corse mit jeweils vier Divisionssiegen den Löwenanteil zur gelungenen Titelverteidigung bei.

Schon von der Basis her bringt die Alfetta GTV 6 alle Grundvoraussetzungen für einen späteren Gewinner mit. Das erkannte Tuner Cimarrosti Luigi natürlich sofort. Erfahrung mit dem Tuning- und Renngeschäft besitzt der in Belgien lebende Italiener zur Genüge. Als Inhaber einer BMW-Vertragswerkstatt hatte er mit den Weiß-Blauen bereits kräftig in der Rennszene mitgemischt. Mit dem GTV 6 bot sich ihm jedoch ein Siegerwörter par excellence in der Division bis 2500 ccm. Mit seinen 2464 ccm Hubraum lag das Auto optimal an der Hubraumgrenze, der von Alfa Romeo neu konstruierte Sechszylinder-V-Motor schien ideal für das Gruppe-A-Tuning und auf Grund der in der Alfetta-Baureihe verwendeten Trans-Axle-Bauweise besitzt das keilförmige Coupé eine ideale Gewichtsverteilung. Es mag für den in der Tourenwagen-Europameisterschaft erfolgsuchenden Tuner nicht ausschlaggebend gewesen sein, aber als gebürtiger Italiener fällt die Entscheidung für ein italienisches Fahrzeug natürlich leicht.

In beiden Jahren setzte Luigi Racing ein Zwei-Wagen-Team ein. „Zwei Fahrzeuge“, so Cimarrosti Luigi, „lassen sich von den Mechanikern im Rennen hundertprozentig betreuen und rechtfertigen auch den Aufwand in der Entwicklung.“ Die Entwicklung findet in einer eigenständigen Abteilung in Belgien statt. Das „Rohmaterial“, das dort für die Rennein-

Adel verpflichtet. Das Sechszylinder-Coupé von Alfa Romeo trägt einen großen Namen – Alfetta. 1950 und 1951 wurde das Grand-Prix-Auto Weltmeister. Die heutige Alfetta gewann zweimal die Tourenwagen-Europameisterschaft.

Il Campione

sätze veredelt wird, bezieht Luigi Racing vorwiegend von Autodelta, der offiziellen Rennabteilung von Alfa Romeo.

Die Vorbereitung der Motoren nimmt naturgemäß den breitesten Raum im Tuning ein. 158 PS leistet das Serienaggregat – für die Rennerei viel zu wenig. Im Gruppe-A-Trimm erreicht das Luigi-Auto 215 bis 220 PS bei 7700 U/min. Um diese Leistungssteigerung zu erhalten, wurden Mahle-Kolben installiert, sämtliche Kanäle und Ventile überarbeitet und schließlich heißere Nockenwellen eingebaut. Über die exakte Gradzahl schweigt man sich aber aus – Betriebsgeheimnis.

Das Getriebegehäuse blieb serienmäßig. Allerdings wird im Rennbetrieb das Autodelta-Sportgetriebe verwendet. Ge-

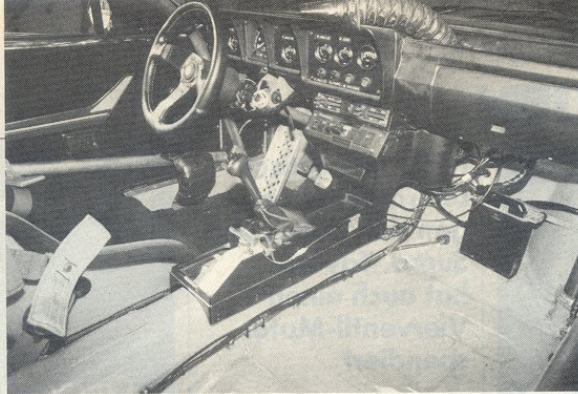
fahren wird mit einer 80prozentigen Sperre. Die Übersetzungen wechseln naturgemäß nach der Streckenbeschaffenheit der jeweiligen Rennstrecke. Mit der längsten Übersetzung erreichen die Luigi-Alfas eine Höchstgeschwindigkeit von 237 km/h. Damit ziehen sie der Serienversion um 22 km/h davon.

Auf Grund der Anordnung Motor vorn, Getriebe hinten besitzt der Wagen eine fast gleichmäßige Gewichtsverteilung auf beide Achsen. Das wirkt sich positiv auf die Straßenlage aus. Für Rennen ist das aber auch noch nicht gut genug. So wurden die Gruppe-A-Autos um etwa 40 Millimeter tiefergelegt. Einen wesentlichen Beitrag zur Straßenlage liefern die speziellen, gehärteten Federn. Renn-

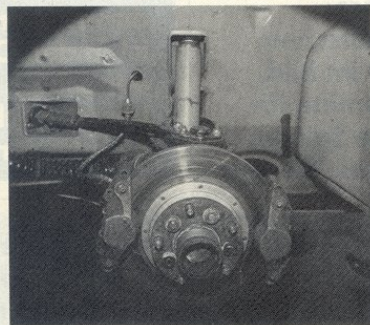




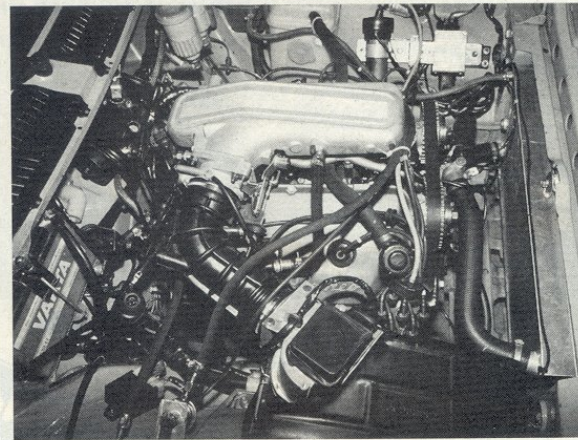
Oben: der letzte Schritt zum Titel – Endlauf in Zolder. Unten: Gruppe A – neben einer Serien-Alfetta, man sieht's



Links: Arbeitsplatz Cockpit. Hier unterscheidet sich die Gruppe A-Alfetta am deutlichsten von der Serienausführung. Aus Gewichtsgründen wurde der Innenraum bis auf das Nötigste abgespeckt



Mitte links: Um das etwa 220 PS starke Auto sicher und schnell zusammenbremsen zu können, wurden an den vorderen Bremsen jeweils zwei Bremszangen montiert. Der Zentralverschluß erlaubt schnelle Reifenwechsel. Mitte rechts: Tuner Luigi legt immer selbst mit Hand an. Links: Der Motorraum unterscheidet sich kaum von dem Serien-Coupé. Das Geheimnis des Erfolges befindet sich im Inneren



dämpfer verstehen sich von selbst. Außerdem verwendet Luigi von Autodelta entwickelte Querlenker aus Leichtmetall. Der GTV 6 rollt auf Niederquerschnitt-Rennreifen der Dimension 210/45 x 15 auf einer 8"-Felge vorn und 235/45 x 15 auf 9"-Felge hinten. Gehalten werden die Räder mit einem Zentralverschluß. Bei der Fahrwerksabstimmung erzielte man auch in Grenzbereichen neutrales Fahrverhalten. Wer viel und lange Gas gibt, braucht auch gute Bremsen. Die Renn-Alfas haben sie. Sie sind rundum innenbelüftet. Vorn wurde ein zur Serie unterschiedliches Material mit besserer Hitzeableitfähigkeit verwendet. Zur besseren Kühlung der vorderen Bremsanlage erhielt der Frontspoiler Lüftungs-

schlitze. An der vorderen Scheibe packen zwei statt einer Zange kräftig zu. An der hinteren ist man bei einer, allerdings größer dimensionierten Zange geblieben. Wenn die Renn-Alfas sich zum Stopp an der Box einbremsen, muß es natürlich schnell gehen. Also wurden pneumatische Wagenheber und eine Schnellbetankungsanlage eingebaut. Bei Langstreckenrennen glimmen nächstens verschieden farbige Lampen auf dem Autodach, um der Boxen-Crew schon von weitem zu signalisieren, welches Fahrzeug gerade hereinkommt. Der Innenraum wurde bis auf die Grundmauern leergeäumt. Nacktes, gelb lackiertes Blech und die schwarze Konstruktion

des Überrollkäfigs bestimmen das Bild. Funktionalität auch am Arbeitsplatz: Schalensitz, Lederlenkrad und die Reihe der nötigen Kontrollinstrumente. Trotz aller Ausbaumaßnahmen noch 60 kg bis zum Ideal- oder Homologationsgewicht von 960 kg, 1020 kg bringt das Coupé noch auf die Waage. Das soll sich bis zum ersten Rennen in der nächsten Saison aber ändern. Während der Winterpause werden bei Luigi in Comblain au Pont zwei neue Wettbewerbsfahrzeuge aufgebaut, die kein Gramm zuviel haben. Dafür aber einiges mehr an PS. Mit einer neuen Nockenwelle sollen dann 245 PS bei nur 7500 U/min erzielt werden.

Manfred Kolbe