**Alfa Romeo bei den Schloss Dyck Classic Days 2017 –**

**legendäre Rennwagen begeistern bei Show-Runden mit einzigartigem Sound**

Mit dem Alfa Romeo 155 V6 Ti erinnert FCA Heritage bei den Schloss Dyck Classic Days (4. bis 6. August 2017) an Siege von Werksfahrer Nicola Larini in der Deutschen Tourenwagen-Meisterschaft (DTM). Alfa Romeo Giulia Sprint GTA-R feierte Erfolge bei Bergrennen. Alfasud 1.3 ti Trofeo verhalf der Karriere des späteren Formel-1-Piloten Gerhard Berger auf die Sprünge. Aktuelle Serienfahrzeuge Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio und Alfa Romeo Stelvio ergänzen Auftritt der italienischen Marke.

Wien, im August 2017

Dieser Alfa Romeo fügte der Konkurrenz von Mercedes, BMW und Opel eine der empfindlichsten Niederlagen der Motorsport-Historie zu. Mit dem Alfa Romeo 155 V6 Ti wagte sich das italienische Werksteam 1993 in die bis dahin von den einheimischen Marken dominierte Deutsche Tourenwagen-Meisterschaft (DTM) – und gewann auf Anhieb den Titel. Bei den Schloss Dyck Classic Days (4. bis 6. August 2017) lässt FCA Heritage, die für Klassiker verantwortliche Abteilung von Fiat Chrysler Automobiles (FCA), den aus dem Werksmuseum kommenden, originalen Renner zu einem der extrem seltenen Ausfahrten von der Leine. Beim großen Oldtimer-Treffen auf dem Wasserschloss in der Nähe von Neuss wird der über 294 kW (400 PS) starke V6-Motor für einige Demonstrationsrunden gezündet.

Kaum weniger geschichtsträchtig sind auch die anderen beiden Rennautos, die Alfa Romeo mit nach Schloss Dyck bringt. Mit dem Alfasud 1.3 ti startete der spätere Formel-1-Pilot Gerhard Berger seine Karriere. Der Österreicher gehörte 1978 und 1981 zu den Wildesten in der von furchtlosen Fahrern geprägten, europaweit ausgetragenen Trofeo Alfasud. Bergers originalgetreu erhaltener Renner gehört heute einem privaten Sammler. Auf der Rundstrecke füllte der Alfa Romeo Giulia Sprint GTA in den 1960er und frühen 1970er Jahren manche Starterfelder fast im Alleingang. Seltener wurde die Rennversion des meist kurz „Bertone“ genannten Coupés bei Bergrennen eingesetzt. Aus einer privaten Sammlung stammt eines dieser raren Exemplare, das auf Schloss Dyck zu sehen ist. Auch diese beiden Renner sorgen dafür, dass sich die Besucher entlang des Straßenkurses rund um das Wasserschloss auf ein einzigartiges Sounderlebnis freuen können.

Alfa Romeo beteiligt sich damit erneut offiziell an den Schloss Dyck Classic Days, die sich mit über 30.000 Besuchern zu einer der größten Oldtimerveranstaltungen Deutschlands entwickelt haben. Die Fans erleben einen einzigartigen Mix aus Oldtimer-Ausstellung, Clubtreffen, Concours d’Elegance und Demo-Fahrten legendärer Renn-Klassiker, garniert mit Autogrammstunden beliebter Rennfahrer (Infos unter www.schloss-dyck-classic-days.de).

Begleitet werden die drei Rennautos aus der Historie von Alfa Romeo von zwei aktuellen Serienfahrzeugen, die beispielhaft für den technischen Fortschritt in den vergangenen Jahrzehnten stehen. So hat die neue Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio stolze 375 kW (510 PS) unter der Haube – rund 74 kW (100 PS) mehr als der DTM-Sieger von 1993. Garant dafür ist ein mit Knowhow von Ferrari entwickelter V6-Benziner, der über 2,9 Liter Hubraum und doppelte Turboaufladung verfügt. Dass auch dieses Triebwerk in Sachen Sound eine Klasse für sich ist, werden Demonstrationsfahrten auf dem Kurs rund um Schloss Dyck unterstreichen.

Ist der bärenstarke V6-Motor eine Parallele zwischen Alfa Romeo 155 V6 Ti von 1993 und Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio von 2017, so teilen sich einige Modellversionen des neuen Alfa Romeo Stelvio das Antriebskonzept mit dem DTM-Champion. Auch das erste SUV in der über 100-jährigen Historie von Alfa Romeo verfügt auf Wunsch über elektronisch gesteuerten Vierradantrieb. Heute in dieser Fahrzeugklasse eine Selbstverständlichkeit, war diese damals im Rennsport ungewöhnliche Technologie 1993 eines der Erfolgsgeheimnisse des Alfa Romeo 155 V6 Ti.

Alfa Romeo 155 V6 Ti – Champion in der Deutschen Tourenwagen-Meisterschaft 1993

Anfang der 1990er Jahre ist die Deutsche Tourenwagen-Meisterschaft (DTM) eine der wichtigsten Rennserien der Welt. Mercedes, BMW, Audi und Opel sind hier werksseitig vertreten. Wichtigste Voraussetzung: Die Rennautos müssen von einem Serienmodell abstammen, das mindestens 25.000 Mal gebaut wurde. Ansonsten gilt das sogenannte Klasse-1-Reglement, das den Ingenieuren sehr große Freiheiten bei der Technik lässt. Zu dieser Zeit ist eigentlich nur die Formel 1 noch komplexer.

1993 wagt sich auch Alfa Romeo in die hart umkämpfte und technisch extrem anspruchsvolle DTM. Basisfahrzeug ist der zu dieser Zeit aktuelle Alfa Romeo 155, eine sportliche Limousine mit vier Türen. Die Techniker des Werksteams Alfa Corse setzen, wie beim Serien-Topmodell 155 2.0 Turbo Q4, auf Allradantrieb – zu dieser Zeit im Rundstreckensport äußerst ungewöhnlich. Als Antrieb dient anders als im Serienfahrzeug ein V6-Motor. Das reinrassige Renntriebwerk produziert aus 2,5 Liter Hubraum rund 309 kW (420 PS) und lässt Drehzahlen bis zu 12.000 Touren zu. Für die Steuerung ist eine Formel-1-erprobte Elektronik zuständig. Das konventionell im H-Schema geschaltete Getriebe hat sechs Vorwärtsgänge.

Als Werksfahrer verpflichtet Alfa Romeo die ehemaligen Formel-1-Piloten Nicola Larini und Alessandro Nannini. Sie behaupten sich im deutsch-italienischen Duell exzellent. Larini gewinnt in der Premierensaison zehn der 20 Rennen, darunter auch den Lauf auf der als besonders anspruchsvoll geltenden Nordschleife des Nürburgrings. Der Italiener wird überlegen DTM-Champion. Der deutsche Alfa Romeo Privatfahrer Christian Danner wird Gesamtfünfter. Alessandro Nannini, Bruder von Rocksängerin Gianna Nannini, steuert zwei weitere Siege zum überlegenen Erfolg des Teams bei. Alfa Romeo gewinnt aus dem Stand außerdem die Markenwertung.

Von Larinis zehn Siegen zeugen noch heute Aufkleber auf der Fahrertür des Alfa Romeo 155 V6 Ti, der zu den Schloss Dyck Classic Days kommt. Sie zeigen die Schlange aus dem Wappen von Alfa Romeo, die aus dem Logo eines damaligen Konkurrenzteams bekannte Sterne zu verschlingen scheint.

Alfasud 1.3 ti – der Urvater aller Markenpokal-Rennwagen

Die Idee stammte ursprünglich vom österreichischen Rennfahrer Johannes Ortner. Er ließ 1975 ein ganzes Feld von rennmäßig präparierten Alfasud 1.3 ti gegeneinander antreten. Diese Aktion fand so starken Anklang, dass Alfa Romeo schon ein Jahr später in Österreich, Deutschland und Frankreich ganze Meisterschaften mit dem Kompaktsportler ausrichtete. Die Rennen mit den technisch identischen Fahrzeugen waren extrem spektakulär – bei identischer Motorleistung war unter den ehrgeizigen Nachwuchsfahrern jede Menge Ellbogeneinsatz gefragt. Die Fans waren begeistert, Alfa Romeo konnte sich vor Nachfragen nach den 205 km/h schnellen Rennversionen des Alfasud 1.3 ti kaum retten. Verantwortlich dafür war sicherlich auch ein üppiges Preisgeld. Ab 1977 gab es sogar eine Trofeo Europa Alfasud, in der die besten Fahrer der nationalen Meisterschaften auch europaweit die Klingen kreuzen konnten.

Die Trofeo Alfasud gilt als Urvater aller Markenpokale, die noch heute für viele Nachwuchsfahrer die ersten Schritte im professionell organisierten Motorsport ermöglichen. Das Grundrezept war dabei vergleichsweise einfach, damit aber wiederum kostengünstig. Mit einem von Autodelta entwickelten Teilekit konnte jeder Alfasud 1.3 ti – ob reichlich gebraucht oder brandneu – in einen vollwertigen Trofeo-Renner verwandelt werden. Der Kit enthielt unter anderem Überrollbügel, Schalensitze, Hosenträgergurte und die notwendigen Teile, um die Leistung des 1,3-Liter-Boxermotors auf über 88 kW (120 PS) zu steigern.

Alfa Romeo Giulia Sprint GTA-R (1964)

Der auf Schloss Dyck gezeigte Alfa Romeo Giulia Sprint GTA-R ist ein schönes Beispiel für die mitunter wechselhafte Karriere, die viele Rennwagen durchlaufen. Aufgebaut wurde er von der Alfa Romeo Vertretung in Rom bereits 1964 auf Basis eines 1600er Giulia Sprint GT und zunächst bei Rundstrecken-Rennen in Italien eingesetzt.

Ein Jahr später stellte Alfa Romeo die Leichtmetall-Version GTA der Giulia Sprint vor, die in den folgenden Jahren die Tourenwagen-Europameisterschaft dominieren sollte und für Alfa Romeo zahlreiche Rennsiege und Titel einfuhr. Die für den GTA entwickelten Technikkomponenten konnten meist außerdem für die Rennwagen auf Basis der normalen Giulia Sprint GT verwendet werden. Auf diese Weise wurde auch das nach Schloss Dyck kommende Exemplar Schritt für Schritt verbessert. Dazu zählten auch die ausladenden Kotflügelverbreiterungen und der Zweiliter-Motor der Variante GTAm.

Ab 1970 bestritt der Besitzer des Fahrzeugs in Großbritannien Bergrennen. 2013 wurde der Renner umfangreich restauriert und mit modernen Werkstoffen und Komponenten weiter verbessert. Darauf weist die Bezeichnung GTA-R hin, wobei das R für den englischen Begriff „Recreation“ steht.

FCA Heritage – die Marke für die Klassiker von Fiat Chrysler Automobiles

Hinter dem Auftritt von Alfa Romeo bei den Schloss Dyck Classic Days steht FCA Heritage. In dieser Abteilung hat Fiat Chrysler Automobiles (FCA) alle Aktivitäten rund um historische Fahrzeuge der Marken Fiat, Abarth, Alfa Romeo und Lancia gebündelt. Beispielsweise auf der offiziellen Internetseite ([www.fcaheritage.com](http://www.fcaheritage.com)) können Fans und Besitzer der italienischen Klassiker auf umfangreiche Dienstleistungen wie Geburtsurkunden der Fahrzeuge oder einen Newsletter zugreifen. Für historische Lancia und Abarth bietet FCA Heritage außerdem originalgetreue Restaurierungen und die Erstellung von Echtheitszertifikaten an.

Technische Daten der bei den Schloss Dyck Classic Days 2017 gezeigten Alfa Romeo:

Alfa Romeo 155 V6 Ti (1993)

**V6-Benzinmotor mit vier Ventilen pro Zylinder, Hubraum 2.498 Kubikzentimeter, Leistung rund 309 kW (420 PS) bei 11.500 Umdrehungen, Sechsgang-Getriebe, Vierradantrieb, einstellbares Rennfahrwerk mit McPherson-Federbeinen ringsum, Radgröße 9x18 und 9x19 Zoll, Gewicht 1.040 Kilogramm.**

Alfafasud 1.3 ti Trofeo (1976)

**Vierzylinder-Boxermotor mit zwei Ventilen pro Zylinder, Hubraum 1.287 Kubikzentimeter, Leistung rund 101 kW (138 PS) bei 8.000 Umdrehungen, Fünfgang-Getriebe (Serie), Vorderradantrieb, einstellbares Rennfahrwerk mit McPherson-Federbeinen vorne und Starrachse hinten, Radgröße 8x13 Zoll, Gewicht 800 Kilogramm.**

Alfa Romeo Giulia Sprint GTA-R (1964)

**Vierzylinder-Reihenmotor mit zwei Ventilen pro Zylinder, Hubraum 1.962 Kubikzentimeter, Leistung rund 154 kW (210 PS), Fünfgang-Getriebe, Hinterradantrieb, Rennfahrwerk mit Federbeinen vorne und Starrachse mit Reaktionsdreieck hinten, Radgröße 8x13 und 9x13 Zoll, Gewicht 810 Kilogramm.**

Bei Rückfragen wenden Sie sich bitte an:  
Andreas Blecha

Public Relations Manager  
FCA Austria GmbH

Schönbrunner Straße 297 - 307, 1120 Wien

Tel: +43 1 68001 1088

E-Mail: [andreas.blecha@fcagroup.com](mailto:andreas.blecha@fcagroup.com)

Alfa Romeo Presse im Web: [www.alfaromeopress.at](http://www.alfaromeopress.at)