

# CLASSIC DRIVER

## Diese Gruppe C-Wucht von Alfa Romeo durfte sich nie auf der Rennstrecke beweisen

### Lead

Dass man diesen sensationellen Gruppe C-Prototyp von Alfa Romeo nie bei der Sportwagen-Weltmeisterschaft erleben durfte, gehört zu den traurigen Kapiteln der Motorsportgeschichte. Dank dem Museo Storico Alfa Romeo in Arese durfte SE048SP dennoch kurz zum Leben erweckt werden.

Eine Wand aus Donnerrollen in Multicolor explodiert nach vorne, als zig Prototyp-Keile in den Farben bekannter Markennamen und pilotiert von den Stars der Szene couragiert um die beste Position auf der Rennstrecke kämpft. Ach, das waren sie, jene grandiosen Tage des Gruppe C-Motorsports: Eine Epoche, in der es aufmüpfigen Privatteams gelang, immer wieder gut dotierte Werksteams vom Podium zu stürzen. Zuschauermassen auf den Tribünen und ein dicht gepacktes Grid erlebten auf ihre spezielle Art, wie sich die Technologie so rasant entwickelte, dass der ungebändigte Geist dieser Rennserie tatsächlich eingebremst werden musste.



Im Jahr 1988 wollten die Verantwortlichen der Gruppe C von den Größen der Autoindustrie wissen, was sie von einer angedachten Änderung des Reglements hielten, wonach großvolumige Motoren mit gigantischen Turboladern durch kleinere Saugmotoren-Derivate aus der Formel 1 ersetzt werden könnten. Die Chefs von Alfa Romeo waren von diesem Vorschlag fasziniert, zumal Lancia die Rallyewelt der Gruppe A dominierte nachdem das erfolgreiche hauseigene Gruppe C-Fahrzeug LC2 1986 in die Garage wanderte. Und Ferrari fokussierte bekanntlich alle Mittel und Anstrengungen ausschließlich auf die Formel 1.

Es war also an Alfa die Fahne des Fiat-Konzerns in der lukrativen Szene der Sportwagenrennen hochzuhalten. Dazu kam, dass das Mailänder Unternehmen ein Ass aus dem Ärmel schüttelte: Der hoch entwickelte 3,5-Liter-V10 war ursprünglich für das F1-Team von Ligier gebaut worden, wurde aber danach in das ebenfalls nie realisierte 164 Procar eingepflanzt. Ein Motor, wie geschaffen für die geänderten Gruppe C-Regeln. Jetzt fehlte nur noch das Chassis - Vorhang auf für Abarth.



Abarth hatte bereits Lancias früheren Gruppe C-Versuch, den LC2, entwickelt. Dieses Fahrzeug verfügte zwar über großes Potenzial, das aber letztlich an der Unzuverlässigkeit der aufgeladenen Ferrari-Triebwerke scheiterte. Was lag also näher, als ein LC2-Chassis in Dienst zu nehmen, um Alfas neuen V10 zu testen? Auf der Markenversuchsstrecke in Balocco bewies die 620 PS starke Maschine, dass sie über ausbaufähige Leistung verfügte, aber leider ging ihr südländisches Temperament mit ihr durch und somit war sie untauglich. Was für ein Dämpfer für die stolzen Ingenieure bei Alfa Corse, als die Wahl auf einen Ferrari-V12 fiel.





Immer noch unter dem höchsten Siegel der Verschwiegenheit wurde ein neues Monocoquechassis aus Karbonfaser entwickelt und der ehemalige Osella-Designer Giuseppe Petrotta arbeitete mit dem Aerodynamikspezialisten Giorgio Comaschella zusammen, um eine zwar konventionell anmutende, aber betörend schöne Karosserie zu schaffen, an der Alfa Romeos charakteristischer Kühlergrill prangte. Der SE048SP war geboren. Mit seinem klaffenden Maul und einer Reihe von aufwändig gestalteten NACA-Luftkanälen, die den nicht minder komplexen Verkleidungen an der Hinterachse kontrolliertem Atem einhauchten, war sofort klar, welches Bodeneffekt-Potenzial dieses Auto auf die Rennstrecke brachte.



Der Alfa Romeo SE048SP wirkt mit jeder Faser wie ein extrem effektiver Rennwagen. Aber leider werden wir nie wissen, wie er sich auf seinem ureigenen Terrain geschlagen hätte, denn das gesamte Projekt wurde 1990 eingestellt. Es gab von Seiten der konkurrierenden Hersteller deutliches Desinteresse an der überarbeiteten Gruppe C-Formel und für Alfa Romeo war, dass die Verantwortlichen der Serie kaum noch Hoffnung für diese einst so erfolgreiche Serie hegten. Abgesehen davon, stellte sich die Frage, ob man so viel Geld und Zeit in einen von einem Ferrari-Motor angetriebenen Prototyp stecken wollte. Diese Ressourcen könnten sich besser in einen gut erkennbaren Tourenwagen investieren lassen. Wie erfolgreich diese Entscheidung sein sollte, weiß jeder Motorsportenthusiast.



Als Patriarch der Firma Momo und passionierter Amateurrennfahrer wollte Gianpiero Moretti mit dem stillgelegten Prototyp selbst Rennen fahren, aber es kam nie zu einer Übereinkunft. Stattdessen erhielt der SE048SP einen Platz in Alfa Romeos Museum, und in den Geschichtsbüchern. Dass die Welt diese sensationellen roten Technologieträger nie zu Gesicht bekam, ist wirklich eine Tragödie. Andererseits unterfüttert dieses Schicksal und das Geheimnis, das seine Entwicklung umgab, auch die Faszination, die von diesem Rennwagen ohne Einsatz ausgeht. Der umwerfende Auftritt des SE048SP trägt unverkennbar die Handschrift Alfas und ist so italienisch. Und genau so stellen wir uns das vor!

Fotos: Kevin Van Campenhout © 2019

**Galerie**









































