

CARS IN DETAIL

ALPINE RENAULT A110

Text: Jörg D. Brosowski / Fotos: PETROLPICS Michael Thier, McKlein

„Das war ein Mordanschlag!“, Gérard Larrousse war außer sich und sichtlich unter Schock glaubte er gar an eine Verschwörung. Gerade war er als Führer der 37. Auflage der Rallye Monte Carlo 1968 von seinem Co-Piloten den Col de Turini hinauf dirigiert worden. Die Grand Nation fieberte mit dem Franzosen, der mit seiner französischen Werks-Alpine A110 die nachfolgenden Porsche 911 sicher hinter sich hielt. Die Straßenbedingungen ließen eine forsche Gangart zu, der vorhandene Schnee war kein Problem und Co Marcel Callewaert sah keine Veranlassung für die nächste Rechtskurve besondere Anweisungen zu geben. Warum auch, die Alpine war perfekt auf diese Rallye abgestimmt, das Kurvengeschlingel lag der agilen Flunder, deren 1296er Gordini-Motor so fantastisch am Gas hing. Es war nicht nur eine wahre Freude für den Fahrer, die Heckschleuder durch die Kurven zu scheuchen, auch die Zuschauer waren begeistert. Ausgangs der Kurve ging dann alles schnell, sehr schnell. Verantwortungslose Menschen hatten kurz zuvor viel Neuschnee auf die Straße befördert, um das Spektakel gar noch dramatischer zu gestalten. Larrousse kam angeflogen, verlor die Kontrolle und schlug mit voller Wucht auf der Fahrerseite in eine Steinmauer ein, die glasfaserverstärkte Kunststoff-Karosserie splitterte, die Hinterachse barst und auch die vordere linke Aufhängung wurde herausgerissen. Damit war der Weg frei zum Sieg für Vic Elford und Porsche. Dennoch, mit diesem Paukenschlag eröffnete Alpine die Saison: diesen schnittigen französischen GT galt es in den nächsten Jahren auf den Rallyestrecken und Bergpisten zu schlagen.

LEICHTIGKEIT DES SEINS

Dass die Alpine A110 so scheinbar einfach den Porsche 911 die Stirn bieten konnte, war bei genauem Hinsehen gar nicht so überraschend. Gerade erst war das Modell 1300 S als Gruppe 3-Fahrzeug für die Saison 1968 homologiert worden. Die zierliche Französin lag bei etwa 120 PS und mit einem Gewicht bei 750 kg hatte sie mit einem Leistungsgewicht von etwa 6,25 kg/PS sogar einen kleinen Vorteil gegenüber der deutschen Konkurrenz. Geringes Gewicht und außergewöhnliche Agilität gehörten zum Erfolgsrezept und dabei folgte die A110 den Prinzipien des Firmengründers Jean Rédélé. Kompromislose Sportlichkeit in handgefertigter Serienproduktion sollte Rennerfolge ohne erhebliche Modifikationen ermöglichen. Tatsächlich konnte der Sportfahrer seit der Einführung auf dem Automobil Salon in Paris 1962 mit der A110 sofort aus dem Verkaufsraum auf die Piste gehen und um den Sieg fahren. Wie bei seinen ersten Konstruktionen auf Basis des Renault 4CV und Renault Dauphine verwendete Rédélé wieder technischen Komponenten der Renault-Serie, entwarf eine geeignete Rahmenkonstruktion und gab die Designvorgaben für eine sportliche Karosserie aus glasfaserverstärktem Kunststoff. Bei der A110 verbindet ein Zentralrohr zwei Rahmen zur Aufnahme der Vorder- und Hinterradaufhängung des Renault R8, dessen Antriebsstrang seine Heckausrichtung in der A110 bei behält. Der Kühler ganz hinten, dann der Motor und das Getriebe. Unter der Fronthaube ist der Benzintank aus Blech zu finden, der nur bedingt einen Gewichtsausgleich zur Hecklastigkeit beisteuern konnte. Der R8 lieferte direkt aus der Serie vier Scheibenbremsen und die bekannt tückische Pendelachse. Doch bis zu der Entwicklungsstufe, die es Larrousse ermöglichte, Porsche die Stirn zu bieten, mussten zuvor zwei Herren in Aktion treten. Amédée Gordini und Marc Mignotet



„KOMPROMISLOSE SPORTLICHKEIT“ IN HANDGEFERTIGTER SERIENPRODUKTION SOLLTE RENNERFOLGE OHNE ERHEBLICHE MODIFIKATIONEN ERMÖGLICHEN

machten sich im Auftrag von Renault und Alpine auf die Suche nach mehr Pferdestärken für Renault R8 und Alpine A110. Beide sind Autodidakten par excellence in Sachen Motoren-Tuning und wurden zu langjährigen Weggefährten von Jean Rédélé. Gordini zauberte die PS herbei und erhielt schnell in der französischen Szene ehrfürchtig den Beinamen „Le Sorcier“, der Hexer. Anfangs waren die Reihen-Vier-Zylinder Stoßstangen-Motoren mit 956 ccm und 42 PS noch bescheiden motorisiert, dann wurde die Leistungsausbeute durch Feinarbeiten schrittweise bis auf 66 PS angehoben. Als Gordini den 1108 ccm mit 95 PS bei 6500 U/min herausbringt, ist damit die Grundlage geschaffen, die ehrgeizigen Sportprogramme von Renault und Alpine auf eine neue Stufe zu heben. Gordini verpasste dem Graugussblock der Renault Caravelle einen Querstrom-Zylinderkopf aus Aluminium mit zwei Ventilen je Brennraum. Marc Mignotet beließ es nicht dabei und vergrößerte den Hubraum erst auf 1150, dann 1296, ja sogar bis zu 1440 ccm auf Basis des R8-Motorblocks. Dabei wurden die nassen Zylinderlaufbuchsen dünner und die Zylinderkopfdichtung auf eine harte Probe gestellt. Mit einer scharfen Nockenwelle und den selbstverständlichen 40er Weber Doppelvergäsern lieferte der Motor in der beliebten 1296 Variante satte 125 PS bei 7500 U/min. Obwohl von Haus aus schon ganz für den Sparteinsatz konzipiert, wurden weitere Maßnahmen ergriffen, um mit der A110 im Wettbewerb die flache Nase vorn zu haben. Die Verlegung des Kühlers vom Heck in die Front mit einer

Karosserieöffnung unterhalb des Nummernschildes gewährleistete eine ausreichende Kühlung des Motors und eine bessere Gewichtsverteilung. Zusätzliche Behälter im Motorraum regulierten die Verteilung der Kühlflüssigkeit in Verbindung mit den im Zentralrohr verlegten Rohren. An die nun freie Stelle im Heck montierte man einen Ölkühler. Ein mehr Benzin fassender Aluminiumtank hinter den Sitzen ersetzte das hochliegende Blechteil unter der Fronthaube. Für einige Rallye-Wettbewerbe vertraute man sogar auf beide, um längere Etappen zurücklegen zu können. Im Innenraum konnte der Fahrer einen Schalter umlegen, um die Benzinquelle zu wechseln. Betankt werden musste das Rennfahrzeug dann hinter der Beifahrerseite durch einen externen Zugang. Das Fahrwerk bedurfte kaum der Änderung. Lediglich den schon auffallend negativen Sturz an der Hinterachse konnte man noch variieren. Spezielle, kürzere Fangbänder sollten die Pendelachse im extremen Einsatz am Kippen hindern. Doppelstoßdämpfer je Seite gab es schon in der Serie und verschiedene Untersetzungen wurden für die wahlweise Vier- oder Fünfgang-Getriebe angeboten, um die Kraft auf die Hinterräder zu bringen, die für den Wettbewerb statt auf 15 Zoll Stahlfelgen nun auf 13 Zoll Leichtmetallrädern rollten. Auch im Angebot: eine Differentialsperre und vom R16 abgeleitete, größere Bremsen. Für den harten Rallyeeinsatz gab es verstärkte Achsschenkel und Dreieckslenker sowie einen Unterbodenschutz, der die Aluminium-Ölwanne und das



Getriebe vor harten Untergrundsschlägen schützen sollte. Viele dieser Zutaten wanderten in die Serie oder wurden dem Kunden als Optionen angeboten. Der Dienst am Sportfahrer hatte bei der Rennabteilung einen besonderen Stellenwert und ganze Rennfahrzeuge fanden als Version „Compétition Client“ mit allen Rennoptionen bestückt bei den Privatiers reißenden Absatz.

NEUORIENTIERUNG

Bis zur Fusion 1967 bestritten Renault als auch Alpine mit eigenen Renn-Teams fast ausschließlich Wettbewerbe innerhalb Frankreichs, waren doch die internationalen Veranstaltungen den Langstrecken-Rennwagen von Alpine vorbehalten. Da die französischen Meisterschaften offen für Prototypen waren, wurden im Laufe der Jahre so viele verschiedene Motorvarianten eingesetzt, dass sogar Historiker den Überblick verlieren können. Manche Triebwerke wie jene mit obenliegenden Nockenwellen oder Abgasturbolader bestritten gar nur ein oder zwei Rennen trotz ermutigender Erfolge.

Zwei Motorkonzepte konkurrierten miteinander. Mignotet hatte den R8 Gordini-Motorblock mit dem 1440 ziemlich ausgereizt. Mit der Materialstärke und den erreichten Drehzahlen war man am Limit angekommen, während der neue Leichtmetallblock des Renault R16 neue Perspektiven hinsichtlich der Hubraumvergrößerung aufzeigte.

Die Tage des „Gord“ waren gezählt und Mignotet machte sich an die Arbeit, verpasste dem Stoßstangenmotor sogleich zwei 45er Weber-Doppelvergaser, größere Ventile, eine bearbeitete Nockenwelle und natürlich schrittweise mehr Hubraum. Für diese Art von Entwicklungsarbeit mussten Ressourcen konzentriert werden und so lag die Zusammenlegung der Motorsportaktivitäten von Renault und Alpine nahe, insbesondere im Hinblick auf die bevorstehende Ausweitung des Programms.

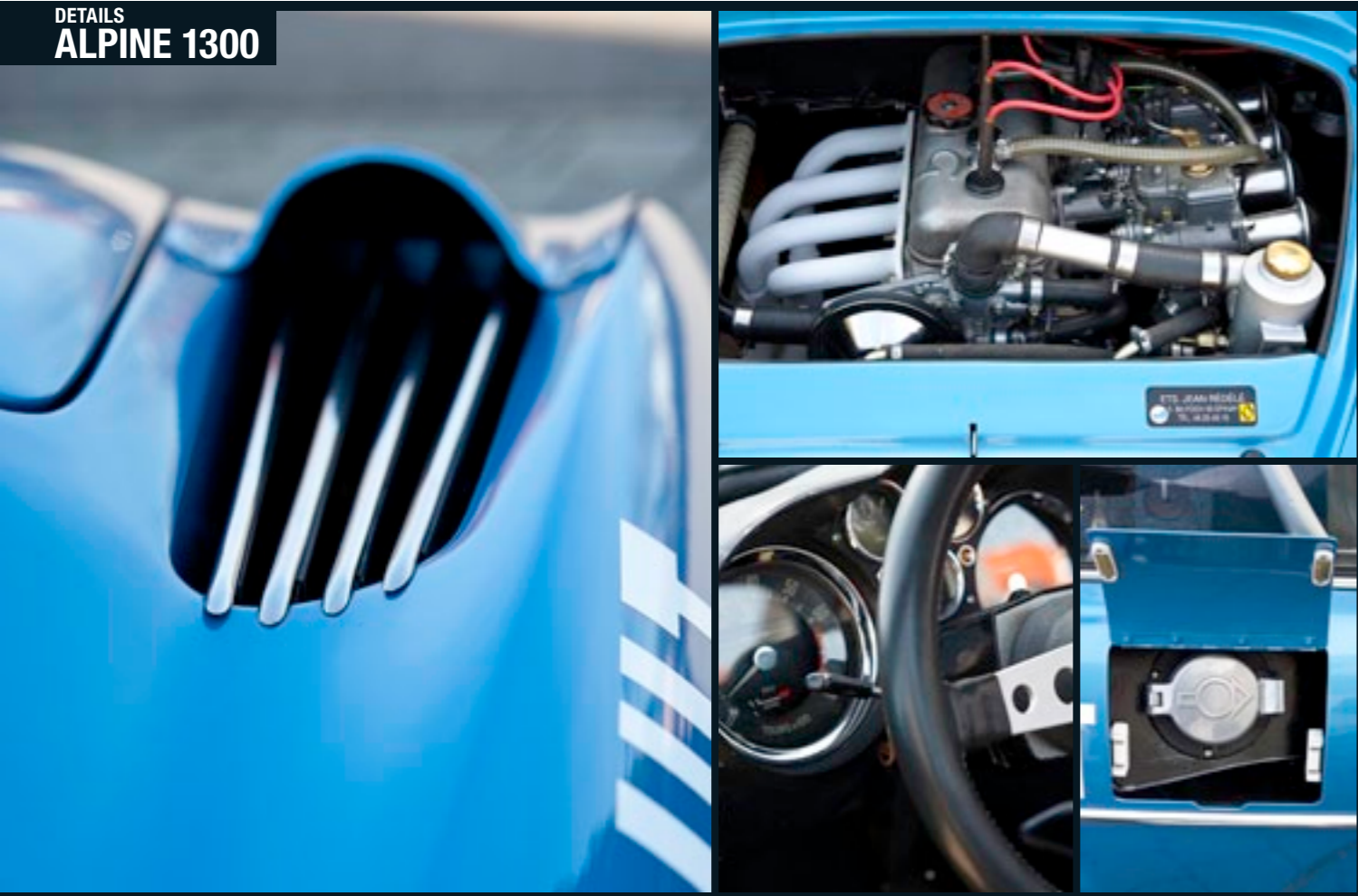
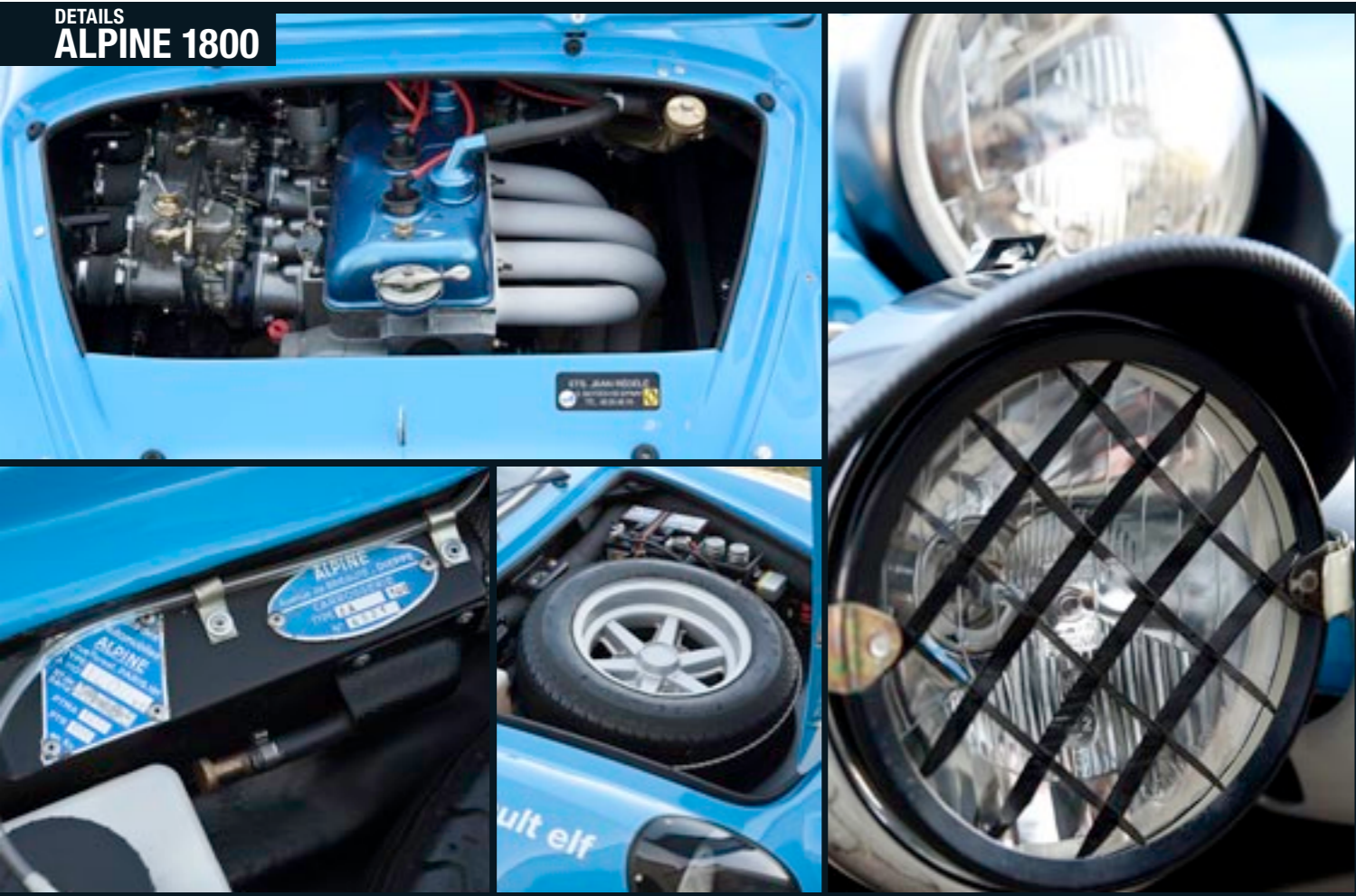
GEGENÜBERLIEGENDE SEITE

Bei der Alpine 1300 S von 1969 als Gruppe 3 Rallyeversion (vorn) rollen unter der schmalen Karosserie 13 Zoll bi-Metall Felgen von Delta Mics. Die kleinen Hauptscheinwerfer werden von einer Plexiglasverkleidung geschützt. Bei der stärkeren Schwester bedecken die Kotflügelverbreiterungen dreiteilige Gotti-Felgen.

DIESE SEITE

OBEN Der Renault R8 lieferte die Rückleuchten und die kurzen Stoßstangen sind aus leichtem GfK. Die Musik der hochdrehenden seitengesteuerten Motoren wird beim 1300er Gordini durch eine einfache Rennbirne zum Genuss, während der 1800er durch einen devil Quertopf ausatmet und nicht minder betörend brüllt.

UNTEN Die Alpine 1800 ist auf der Überholspur, als mehr Leistung und Drehmoment gefragt sind. Die 1300er, die zunächst versucht mit der 1600 als 1440 zu konkurrieren, kann nicht mehr um Gesamtsiege streiten, wird später abgelöst, bleibt aber für den Sportfahrer interessant. Die 1800er wird das Maß der Dinge und dominiert die Rallye-Konkurrenz.

DETAILS
ALPINE 1300

DETAILS
ALPINE 1800

TECHNISCHE DATEN

A110 RENNVERSION	ALPINE 1300	ALPINE 1440	ALPINE 1600	ALPINE 1800	ALPINE 1800	ALPINE 1860
Fahrgestell, Karosserie	Stahlrahmengestell mit zentralem Rohr aus Stahl und auflaminierter Karosserie aus glasfaserverstärktem Polyester					
Antrieb	Heckmotor mit Hinterradantrieb					
Motor	Vier Zylinder Reihenmotor mit Querstrom-Zylinderkopf aus Aluminium; fünffach gelagerte Kurbelwelle, Motorblock R8 aus Eisenguss und R16 aus Aluminium					
Steuerung	Seitliche Nockenwelle mit Stößelstangen durch Kette angetrieben, zwei hängende Ventile je Brennraum					
Hubraum	1296	1448	1596	1796	1796	1860
Bohrung x Hub	75,7 x 72	80 x 72	77,8 x 84	82,5 x 84	82,5 x 84	84 x 84
Leistung	125 PS bei 7500 U/min	135 PS bei 7400 U/min	150 PS bei 7200 U/min	165 PS bei 7000 U/min	175 PS bei 7200 U/min	175 PS
Drehmoment	120 Nm bei 4500 U/min	130 Nm bei 4600 U/min	175 Nm bei 6000 U/min	187 Nm bei 4800 U/min	195 Nm bei 5200 U/min	200 Nm
Verdichtung	12 : 1	11,5 : 1	12 : 1	11,5 : 1	11,5 : 1	11,5 : 1
Gemischaubereitung	2 Weber Horizontal-Doppelvergaser 40 DCOE	2 Weber Horizontal-Doppelvergaser 40 DCOE	2 Weber Horizontal-Doppelvergaser 45 DCOE	2 Weber Horizontal-Doppelvergaser 45 DCOE	Lucas indirekte Benzineinspritzung	2 Weber Horizontal-Doppelvergaser 45 DCOE
Getriebe	Synchronisiertes 5-Gang Getriebe Typ 353 und 364 (1600), ein Rückwärtsgang; Hewland Differentialsperre			Synchronisiertes 5-Gang Getriebe Typ 364 oder 385, ein Rückwärtsgang; Hewland Differentialsperre		
Vorderradaufhängung	Dreieckslenker oben und unten, Feder mit Stoßdämpfer je Seite, Stabilisator					
Hinterradaufhängung	Pendelachse mit einer Feder und zwei Stoßdämpfern je Seite					Oben und unten unabhängige Dreieckslenker, ein Dämpfer je Seite
Bremsen	Hydraulisches Zweikreis-Bremssystem Bendix, Scheibenbremsen mit Einkolben-Bremssätteln an allen vier Rädern					
Lenkung	Zahnstangenlenkung mit spezieller Rennversion für kurzen Lenkeinschlag					
Gewicht	Das Gewicht variiert je nach Einsatz; Homologationsgewicht ab 1968 (1300 S) 605kg, mit Modellentwicklung später auf 685 kg angehoben					

GRENZÜBERTRITT

Mit Larrousse' beeindruckender Vorstellung bei der Monte 1968 stand Alpine plötzlich im internationalen Rampenlicht. Den ersten internationalen Erfolg sicherte Vinatier mit dem Sieg bei der Rallye Tschechoslowakei. Die ausschließlich französischen Fahrer des Rallye Werks-Teams erhielten erste Gesellschaft mit dem Österreicher Walter Roser, der eine Werks-Alpine übernimmt und damit 1969 europäischen Rallye-Lorbeer einfuhr: Sieg bei der als „Drei Städte Rallye“ bekannten Prüfung München - Wien - Budapest. Die Deutsche Renault berief den ehemaligen Fremdenlegionär Rolf Schmidt zum Leiter der neugegründeten Sportabteilung in Brühl, um Werkseinsätze vorzubereiten. Schmidt sorgte dafür, daß Werner Brendel sich am Fuß der Burg Neuffen mit einem Alpine Werksrennwagen 1969 die Deutsche Bergmeisterschaft sicherte.

Unter der Leitung von Sportchef Jacques Cheinisse, selbst ehemaliger Alpine Werksfahrer, dominierte Alpine 1970 die Rallye Marken-Weltmeisterschaft und jene Fahrer, die die Ehre hatten für das Werk aus dem normannischen Dieppe ins Lenkrad zu greifen, gehören zu den besten ihrer Zunft: Jean-Pierre Nicolas, Jean-Claude Andruet, Jean-Luc Thérier, Bernard Darniche, Jean Vinatier. Alpine war auf dem besten Weg sich den Rallye-Titel vor Porsche zu sichern, wäre da nicht die unrühmliche Schlammaffäre bei der RAC Rallye, dem

DIESE SEITE

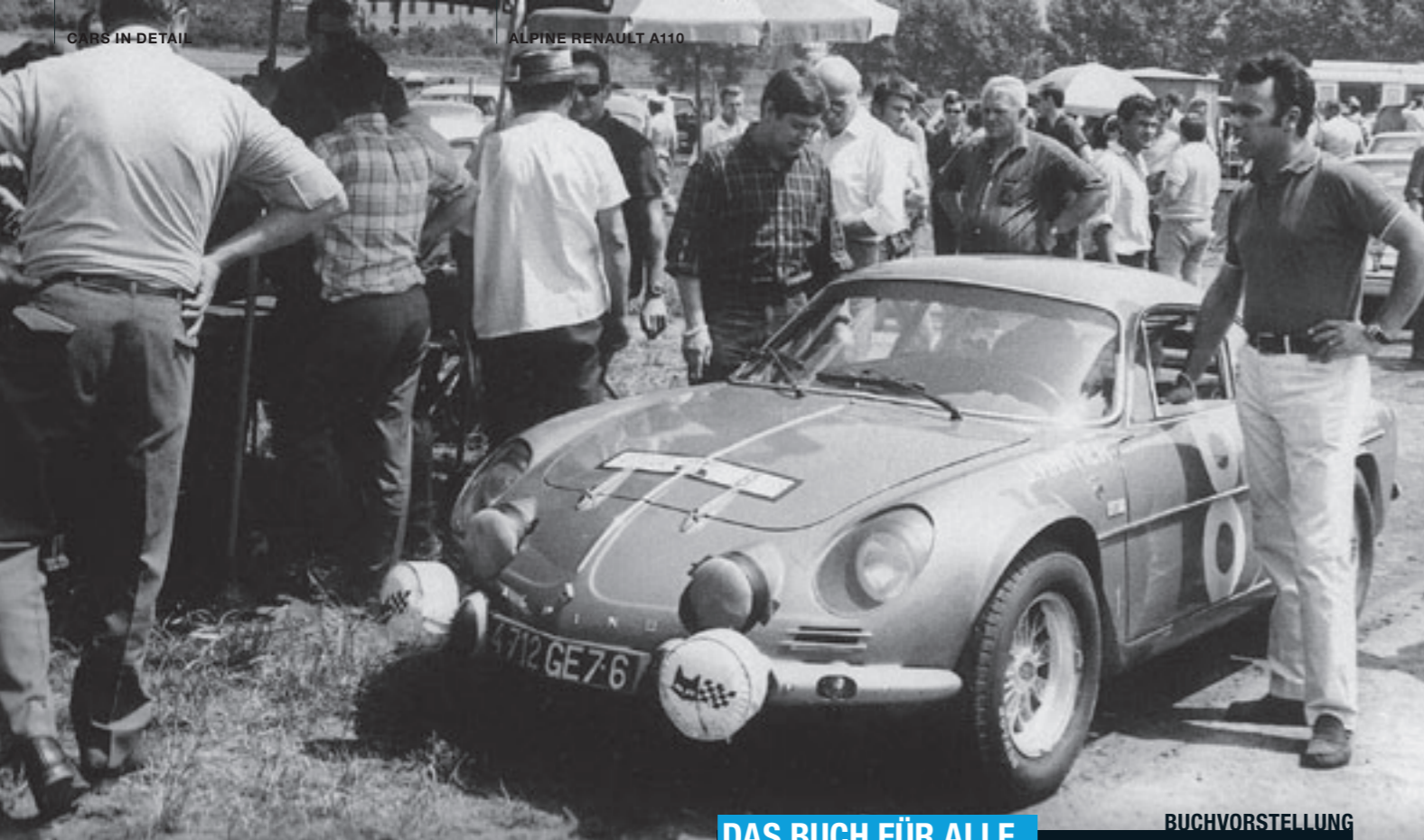
OBEN Der Gordini-Motor mit dem geschwungenen G auf dem Ventildeckel ist ein Wunder an Drehfreudigkeit. Die Kühlwasserrohre werden durch das zentrale Rohr des Chassis zum Frontkühler geführt. Der Motorölkühler erhält seine Zuluft durch seitliche Öffnungen neben der Motorhaube. Der hinter den Sitzen befindliche Benzintank wird durch eine Klappe hinter der Beifahrertür von außen zugänglich.

UNTEN Den Französischen Werksfahrern sagte man nach sie würden sofort spüren, ob der Motor im Heck ein echter Mignotet sei. Basierend auf dem R16 TS Motorblock wird die Gewichtseinsparung zum Gordini durch den Motorblock aus Leichtmetall durch die Baugröße wieder kompensiert. Die Webervergaser befinden sich nun auf der Fahrerseite. Mignotets Pragmatismus zeigt sich in einem Ventildeckel aus Blech mit angesetztem Einfüllstutzen des frühen 2CV. Ersatzrad und Kühlsystem statt Benzintank in der Front. Der Sportsatz verlangte nach den integrierten Zusatzscheinwerfer als Modellentwicklung und weiteren Lichtquellen.

letzten Lauf der Meisterschaft auf der britischen Insel. Unter irregulären Bedingungen blieben die französischen GT im britischen Matsch stecken und wurden um den verdienten Sieg gebracht. Porsche profitierte erneut und gewann die Meisterschaft.

1971 war es dann endlich soweit: Dreifachsieg bei der Monte und Gewinn des Titels des Internationalen Rallye Meisters mit der nun stärker motorisierten Alpine 1600 S. Dass ausgerechnet mit dem Schweden Ove Andersson der einzige Nicht-Franzose im Team den ersten Triumph an der Riviera holt, ist gleichzeitig symbolisch für die Tatsache, daß die Alpine-Anhänger nun überall in Europa zahlreich zu finden sind.

Hatte man bisher stets die Farbe Blau mit den französischen GT verbunden, so starteten die von der Deutschen Renault eingesetzten A110-Rennwagen ab 1970 in einem hellen Rot und trugen die gelbe Renault Raute stolz auf dem Dach. Mit Dieter Kern gewann man 1971 den Titel des Deutschen Bergmeisters und zusammen mit den weiteren Werksfahrern Hans Schulze Schwering und Ekkehard Ruland fuhr sich die französische Flunder in die Herzen der deutschen Motorsport-Fans. Es sind die Deutschen, die den Alpine-Rennwagen eine erste optische Veränderung verschaffen. Da die Deutsche Renault in der GT Gruppe 4 antrat, wurden eigene Kotflügelverbreiterungen geformt, die dann tatsächlich von den Kollegen der Rennabteilung in Dieppe übernommen wurden. Bisher war die Berlinette bis auf größere Hauptscheinwerfer und die zusätzlichen in die Frontpartie integrierten Fernscheinwerfer optisch nahezu unverändert geblieben. Von Beginn an hatte Rédélé Leichtbau im Lastenheft und da man in der Serie schon GfK für die Karosserie verwendete, verblieb für die weitere Gewichtsreduzierung im Rennsport nur eine letzte Maßnahme. Durch die Verwendung nur weniger bis gar nur einer Lage Glasfaser, ist die Struktur der Einsatzwagen an manchen Stellen hauchdünn. Unvergesslich der Anblick der Monte Carlo-Sieger-Alpine vor dem monegasischen Fürstenpaar 1971, als bei der Siegerehrung der Pokal auf dem Dach dieses bedenklich weit eindrückte. Es gab 1800er Werks-Prototypen, die keine 620 kg auf die Waage brachten.



BUCHVORSTELLUNG

DAS BUCH FÜR ALLE, DIE MEHR WOLLEN

„ALPINE — BLAU GEWINNT“

Das Buch glänzt durch eine umfassende, detaillierte Beschreibung der Technik, bisher unveröffentlichtes Bildmaterial und interessante Berichte zahlreicher Zeitzeugen.

Großzügig gestaltet und hochwertig verarbeitet, mit Geleitworten von Weltmeister Jean-Luc Thérier und dem Deutschen Vize-Bergmeister Werner Peter Haug, gewidmet dem Gründer der Marke ALPINE, Jean Rédélé (1925-2007).

Einband:	Kartoniert mit Schutzumschlag
Abmessungen:	ca. 30 x 30 x 4 cm
Ersterscheinung:	2008
Qualität:	Hochglanzpapier
Umfang:	570 Seiten
Abbildungen:	740 Photos und Illustrationen in Farbe und schwarz-weiß
Photographie:	Götz von Sternenfels
Sprache:	Deutsch mit einer Zusammenfassung in Englisch und Französisch je Kapitel gedruckt und gebunden in Deutschland
Produktion:	
Preis:	€ 198,-

Bezug über: www.motorsport-verlag.de



MEISTERSCHAFTEN

JAHR	RALLYE WELTMEISTERSCHAFT	RALLYE EUROPAMEISTERSCHAFT	RALLYEMEISTERSCHAFT FRANKREICH	BERGMEISTERSCHAFT DEUTSCHLAND	RUNDSTRECKENMEISTERSCHAFT DEUTSCHLAND
1968			Jean-Claude Andruet		
1969			Jean Vinatier	Werner Brendel Deutscher Bergmeister	
1970	Alpine Intern. Vize-Rallye Meister	Jean-Claude Andruet Rallye Europameister	Jean-Claude Andruet	Dieter Kern Deutscher Vize-Bergmeister	Thomas Betzler Deutscher Vize-Meister
1971	Alpine Intern. Rallye Meister		Jean-Pierre Nicolas	Dieter Kern Deutscher Bergmeister	Manfred Schäfer Deutscher Vize-Meister
1972			Bernard Darniche	Karl Ludwig Weiss Deutscher Bergmeister	
1973	Alpine Rallye Weltmeister		Jean-Luc Thérier		Peter Brand Deutscher Rundstreckenmeister
1974			Jacques Henry		
1975			Jacques Henry		

Akropolis Rallye und der Rallye San Remo der erfolgreichste Rallye-Fahrer national und international. Zwar änderte Alpine die Lackierung der Werks-Rallye Autos während der Saison vom schlichten französischen Renn-Blau in eine Kombination aus Hellblau, Weiß und Rot, dennoch ging das Jahr 1973 als das „Jahr der Blauen Reiter“ in die Motorsportgeschichte ein.

1974 markierte einen Wendepunkt in der Geschichte der Marke Alpine. Renault hatte inzwischen die Mehrheit an Alpine übernommen und das Sportprogramm erfuh eine Neuausrichtung. Die Zwei-Liter Sportwagenmeisterschaft wurde zur neuen Spielwiese bestimmt, während das Rallye-Budget gekürzt wurde. Nur sporadisch beschiedte man Veranstaltungen mit einer A110 um gleichzeitig die Entwicklung des neuen Modells A310 voranzutreiben.

Wie Botschafter trug man den französischen Rallye-Esprit in die Welt: Marokko, East African Safari oder die USA Rallye Press-on-Regardless erwiesen sich als Abenteuer pur. Da aber Lancia mit dem Stratos ein Meisterstück im Sinne der Entwicklung eines reinen Wettbewerbfahrzeugs gelungen war, waren auch die Tage der Berlinette

DIESE SEITE

LINKS Die so sieggewohnte Alpine Mannschaft war in den letzten beiden Rallyes punktlos geblieben. Ausfall in Polen und die Reise zur 1000 Seen-Rallye trat man gar nicht erst an. Dennoch hat man vor der 44. Österreichischen Alpenfahrt, dem 9. von zwölf Läufen zur Rallye WM 1973, ein beruhigendes Punktepolster vor Fiat und ihren 124 Abarth. Jean-Pierre Nicolas sitzt am Start im Cockpit des Thérier Autos und Bernard Darniche fährt den zweiten Werkswagen. Gegen die auftrumpfende Konkurrenz von Achim Warmbold und seinem 16-Ventil-BMW gelingt der Alpine Equipe dennoch der Sieg mit Darniche/Mahé. Nicolas/Vial werden Vierte.

RECHTS Alpine-Rennleiter Jacques Cheinisse entsendet zwei Berlinetten zur RAC, dem Rallye-Finale 1973. Im November geht es 3000 km durch England, Wales und Schottland. Doch gegen die Ford Escort 1600 RS mit 16-Ventil-Motor können weder Jean-Pierre Nicolas, noch Jean-Luc Thérier etwas ausrichten. Letzterer demonstriert hier auf meisterliche Art die Beherrschung der berüchtigten Heckschleuder auf losem Terrain mit schmaler Bereifung. Thérier scheidet aus, Nicolas wird Fünfter. Alpine ist Weltmeister.

GEGENÜBERLIEGENDE SEITE

Jean Vinatier (rechts) war Alpines top-Pilot als es galt auf internationaler Bühne Siege einzufahren. Hier trifft er zusammen mit Co-Pilot Marcel Callewaert (Beifahrerseite) und obligatorischer Zigarette letzte Vorbereitungen zum Start zur Moldau Rallye, die das Team sicher gewinnt.





im Rallyesport gezählt. Ausgerechnet der geliebte Jean-Claude Andruet bereitete Alpine auf heimischem Boden auf Korsika zum Saisonabschluss 1974 eine bittere Niederlage. Gegen den Stratos half alle Lenkradakrobatik nichts und auch letzte Entwicklungsstufen wie eine neue Hinterradaufhängung mit unabhängigen Dreieckslenkern und Motorversionen mit 1860 ccm und 16 Ventil Zylinderkopf und Trockensumpfschmierung reichten nur mehr für Achtungserfolge.

ABSEITS DES ORDINÄREN

Vom Urmodell der Alpine A110 mit ihren schlanken, klaren Linien, nur zwei kleinen Frontscheinwerfern bis hin zu den letzten, bullig wirkenden Wettbewerbsfahrzeugen mit weit ausladenden bauchigen Kotflügelverbreiterungen, Frontspoiler, großen Motorhauben mit integrierten Spoiler und Lufteinlässen und Öffnungen für Kühlluft im Bug, die Erscheinung der Berlinette veränderte sich im Laufe der Jahre nicht unerheblich. Auch das Fahrverhalten verlangte nach einer Anpassung durch die Piloten: stärkere Motorisierung mit verändertem Ansprech- und Drehmomentverhalten, variierende Gewichtsverteilung, breitere Räderkombinationen und die Aufgabe der Pendelachse.



Der Eindruck einer einst so zerbrechlich wirkenden Alpine ist Vergangenheit. Überhaupt mag man über die bemerkenswerte Erfolgsbilanz der Alpine A110 verwundert sein. Verarbeitungsqualität und Zuverlässigkeit ließen oft zu wünschen übrig und die ein oder andere technische Lösung erinnerte mehr an die Improvisationskunst einer hoch motivierten Mannschaft. Der Deutsche Vize-Bergmeister von 1971 Werner Peter Haug hielt Alpine acht Jahre lang die Treue und möchte keines seiner Rennen missen. Sein erstes Rennen bestritt er 1969 noch mit der 1300er Gordini Motorisierung, danach folgten 1600er, 1800er und Sechszehn-Ventiler. Versorgt wurden die Zylinder erst mit Weber-Doppelvergaser und schließlich mittels Benzineinspritzung. Haugs Erfolge gegen die schier übermächtige Porsche RSR Armada schrieben deutsche Berggeschichte. Versuchungen gab es viele, aber die Leidenschaft für das Besondere gebot keine Alternative.

Reinsetzen, fahren, gewinnen. Das mag für den erfolgsorientierten, nüchtern kalkulierenden Renn- oder Sportfahrer so einfach klingen. Schnell fällt dann auch die Wahl auf das übliche Rennmaterial. Doch im Falle der Alpine A110 verhält es sich ganz anders. Hier bewegt man sich abseits des Ordinären.

Wer sich den Details einer Renn-Alpine widmet, stößt auf seiner Reise auf Überraschendes. Fensterkurbel einer Floride, Scheibenwischer einer Caravelle, Haltegriff eines R8, Benzineinfüllstutzen eines Lastwagens, Spritzdüse eines Mercedes-Benz, Öleinfüllstutzen einer 2CV Ente, Kontrollleuchte eines Citroen DS, ein englischer Drehzahlmesser, eine robuste Blech-Ölwanne mit angeschweissten Rippen à la Mignotet und vieles, vieles mehr. Liebevoll verteilte Kunstobjekte oder wahllos verwendete Stücke eines Ersatzteilregals? Es kommt auf die Perspektive an. Folgen wir einem weisen griechischen Gelehrten: Das Ganze ist mehr als die Summe seiner Teile. Ob Aristoteles in die Zukunft sehen konnte und vom Triumphzug Jean-Luc Thériers zusammen mit Marcel Callewaert inspiriert wurde, wie beide die Akropolis mit ihrer Berlinette erstürmen?

OBEN Arbeitsplatz sowohl für Rennfahrer als auch ambitionierte Privatiers: enge, tiefe Schalensitze, einfache Türverkleidungen, leichter Filzteppich, Prototipo-Lenkrad, reichhaltige Instrumentierung, Heuer Chronometer, Tripmaster, umklappbare Rückwärtsgangsperrle und Sonnenblenden.

UNTEN Dank akribischer Restauration befindet sich diese 1800er Alpine, genauso wie ihre 1300er Schwester, heute in perfektem Zustand.

HUNDERT GRÜNDE, ZEHN GEBOTE

Es gibt hundert Gründe sich für, und genauso viele sich gegen, eine Alpine A110 auszusprechen. Doch wer sich ihr zuwendet, wird nicht enttäuscht, ist jedoch geboten bestimmte Tugenden zu pflegen. Zu den zehn Geboten für ein glückliches Zusammenleben, gehören Faszination, Geduld, Leidenschaft, Nachsicht, Zuversicht, Hingabe, Lebensfreude, Hartnäckigkeit und Fahrkönnen, sowie die Aneignung essentieller Französischkenntnisse.

Die beiden hier präsentierten Exemplare einer originalen Werks-Alpine A110, hatten das Glück in die Hände eines Liebhabers zu kommen, der diesen Geboten folgt. Über 4000 Arbeitsstunden und fast fünf Jahre investierte Jürgen Clauss bis beide aus Ruinen auferstanden. Die 1300 S von 1968 ist die klassische Berlinette schlechthin: Elegante, schlanke Form in Französischem Renn-Blau mit heißem 1296er Gordini-Motor im Heck. Sie wurde erstmals von Jean-François Piot bei der Pneumant Rallye auf den dritten Platz pilotiert, dann siegte Jean Vinatier mit ihr bei der Moldau Rallye. Der Österreicher Walter Roser übernahm das Werksauto und gewann damit 1969 unter anderem die Internationale Drei Städte Rallye. Mehrere Besitzer gelangten zur Einsicht, dass eine korrekte Restaurierung sie überfordern würde und so verbrachte diese Alpine viele traurige Jahre im Alpenland.

Der zweite Rallyewagen stammt aus dem Weltmeisterjahr 1973 und wurde für keinen geringeren als den weltbesten Rallyefahrer jener Zeit Jean-Luc Thérier rechtzeitig für die Polen Rallye, 7. Lauf zur Rallye WM, fertiggestellt. Die Karosserie ist verbreitert und in den neuen Werksfarben lackiert. Die ersten Rennwagen mit der neuen Hinterradaufhängung waren zwar bereits in Produktion, aber noch nicht homologiert. Deshalb vertraute man weiterhin auf die Pendelachse mit dem 1796 Mignotet Vergaser-Motor im Heck mit dem verstärkten Rahmen. Die Raid Polski ging als eine der härtesten Rallyes überhaupt in die Geschichte ein. Nach über 3100 km sollten nur vier Teams das Ziel erreichen. Thérier lag aussichtsreich an dritter Stelle, wurde aber wegen eines Navigationsfehlers disqualifiziert und musste die Alpine bei ihrer Premiere zwangsweise abstellen. Da Thérier es vorzog bei der Tour de France zu starten, griff Jean-Pierre Nicolas bei der Alpenfahrt ins Lenkrad und wurde Vierter. Bei der RAC Rallye, dem WM-Saisonabschluss zwang eine gebrochene Verteilerwelle Thérier zur Aufgabe.

Renault unterhielt gute Beziehungen zu aktiven Sportfahrern in den osteuropäischen Ländern und so gelangte dieser Werkswagen nach Ungarn, um dort weiterhin bei Rennen hart rangekommen zu werden. Lange als verschollen gegolten, kam auch diese, inzwischen ziemlich geschundene, Rallye-Legende in die Obhut unseres Fachmanns, der mit Sinn für Originalität und Liebe zu Details den Begriff Perfektionismus eigenhändig neu definiert hat. ■