

MOTOR REVUE

EUROPA
MOTOR

E 1957 F
Heft 83
Herbstausgabe 1972
Postverlagsort Stuttgart
Printed in Germany
Preis DM 5.—

Test: Alpine-Renault A 310 Mehr Logik im Rennsport



Neue Modelle:
BMW - Mercedes-Benz - Jaguar
Britische Motorräder
Mercedes-Benz 300 SL
In Farbe: Auto Union Typ D

Belgien bfr. 86.—, Dänemark dkr. 15.—, Finnland Fmk. 8.—, Frankreich FF 10.—, Griechenland Dr 70.—, Großbritannien £—75, Italien Lit 1200.—, Jugoslawien Din. 35.—, Kanada can. \$ 2.50, Luxemburg lfr. 78.—, Niederlande hfl 6.25, Norwegen nkr (inkl. moms.) 14.—, Österreich ö.S. 41.—, Portugal Esc 65.—, Spanien Ptas 135.—, Südafrika R 1.75, Schweden skr (inkl. moms.) 11.—, Schweiz sfr 6.—, Türkei TL 34.—, USA US \$ 2.50.

Paul Frère:

Test: Alpine-Renault A 310

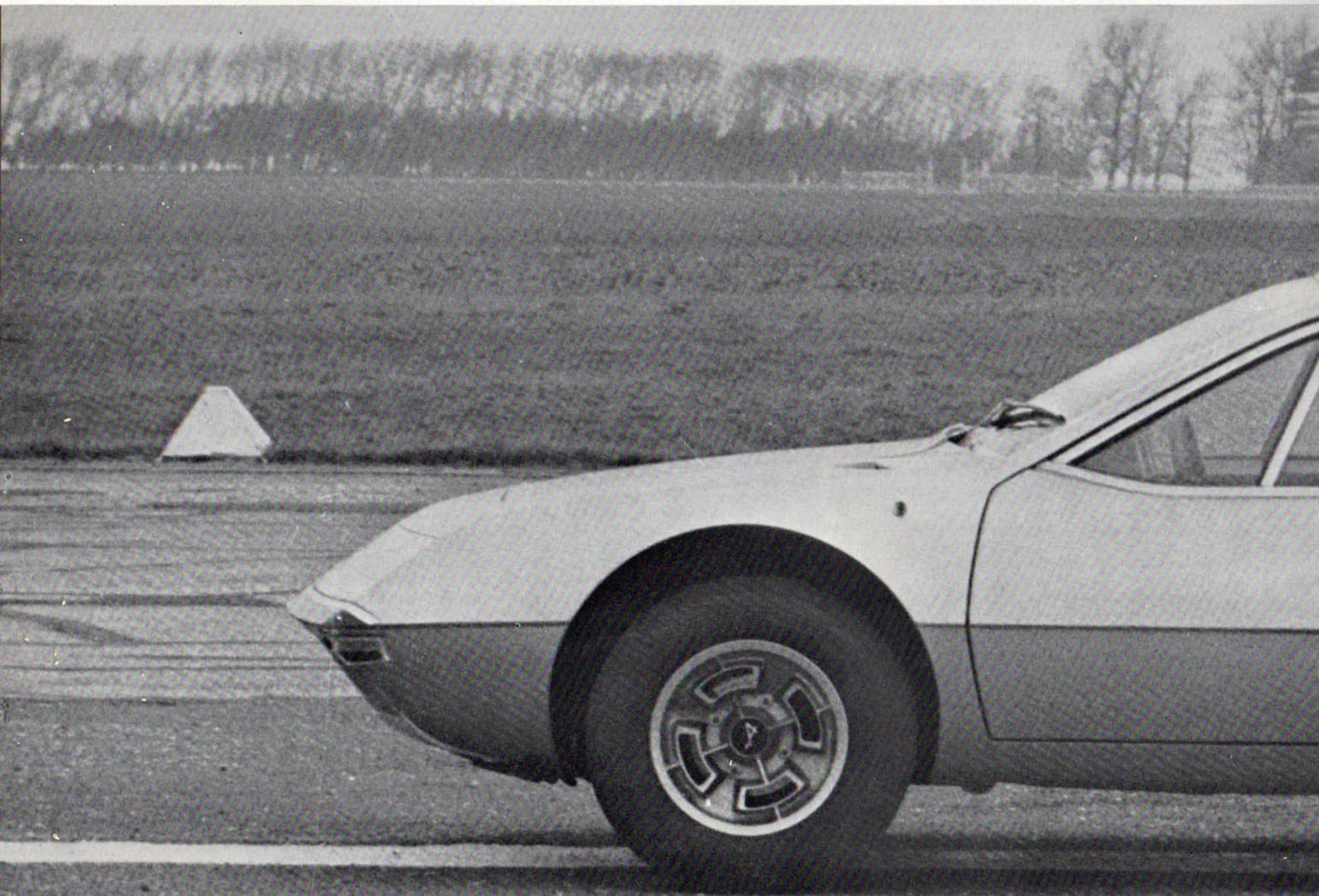
Das Modell-Programm einer Automobilfabrik ist mit der Größe des Unternehmens eng verbunden. Solange Alpine nur eine kleine Werkstatt war, in der die Fahrzeuge nach handwerklichen Methoden gefertigt wurden, konnte sich die Firma erlauben, Autos zu bauen, die nur von Motorsportfanatikern gekauft wurden. Und wenn auch die kleine zweisitzige „Berlinetta“ mit der Zeit zu einem in der ganzen Welt gefürchteten Rallye-Fahrzeug entwickelt wurde, das 1971 in einer eindrucksvollen Siegesserie die Europäische Rallye-Meisterschaft gewann, so ist sie doch immer noch in erster Linie „ein herrliches Spielzeug für erwachsene Kinder“ geblieben, dessen Absatzmöglichkeiten vor allem durch die rein zweisitzige Karosserie ohne jeden Gepäckraum doch äußerst begrenzt sind. Sie liegen – auch unter Zuhilfenahme der Renault-Verkaufsorganisation – bei ca. 4 Wagen täg-

lich, was für die Rentabilität der von Alpine in Dieppe errichteten Fabrik, die nach modernen Produktionsmethoden arbeitet, nicht genügt. Der neue Alpine A 310 ersetzt also keineswegs die A 110 Berlinetta, soll aber vielmehr die Absatzmöglichkeiten des Werkes durch ein Modell erweitern, das vier bequeme Sitze bietet (wenn auch der Einstieg nach hinten eine gewisse Gelenkigkeit erfordert) oder als schnelles und wendiges GT-Auto für zwei Personen und einiges Gepäck seinen Dienst tun kann. Obwohl er schon im März 1971 auf dem Genfer Salon der Öffentlichkeit vorgestellt wurde, zu einer Zeit, als der dreifache Sieg Alpines in der Rallye Monte-Carlo noch ein beliebtes Gesprächsthema war, verließen die nunmehr zur Serienreife entwickelten ersten Wagen erst um die Jahreswende das Werk. So kam es, daß mir der Testwagen gerade um die Zeit angeboten wur-

de, als ich mich darauf vorbereitete, zum Skilaufen ins Gebirge zu fahren. Dies stellte schon einige Probleme, denn dem A 310 fehlt nicht nur ein Kofferraum (hierzu dient das Fond), er besitzt auch keine Dachrinnen, an denen man eine Skibrücke festmachen kann. Ich wollte mir aber die Gelegenheit, ein so interessantes Auto auf langer Fahrt zu testen, nicht entgehen lassen, hatte ich doch nicht im Vorjahr meine Ski auf einem Alfa Spider mitgenommen? Gurt-Skihalter und viele Spannbänder lösten schließlich das Problem, während meine Frau das Gepäck, statt es in zwei oder drei große Koffer zu packen, in unendlich viele kleine Pakete aufteilte, die alle im hinteren Raum Platz fanden. Normale Koffer sind hier ohne großen Platzverlust nicht unterzubringen, weil der Zentralrohrrahmen an seinem hinteren Ende zur Aufnahme des Antriebsaggregats Y-förmig aus-

einandergeht und zwischen den zwei schalenförmig ausgebildeten Rücksitzen einen hoch über der Sitzfläche ragenden Kasten bildet. Aber schließlich packten wir das für zwei Personen und vier Wochen Aufenthalt notwendige Gepäck ohne große Schwierigkeiten in das Auto hinein, und die Ski flogen auch bei Höchstgeschwindigkeit nicht weg. Dennoch könnte man sich wünschen, daß sich die hinteren Rückenlehnen umklappen ließen, und zwar einzeln, wie dies schon seit Jahren beim Porsche der Fall ist.

Gegenstand heftiger Diskussion war, als der Wagen zum ersten Male der Öffentlichkeit gezeigt wurde, daß sich der Alpine-Chef und -Gründer Jean Rédélé nicht dazu hatte verleiten lassen, seinen neuen Typ als Mittelmotor-Wagen auszubilden: Durch die Entscheidung für einen echten Heckmotor hat er sich die Arbeit, dem neuen Fahrzeug opti-



male Fahreigenschaften zu sichern, bestimmt nicht erleichtert. Aber ein Mittelmotor hätte bei einem viersitzigen Wagen eine wesentliche Verlängerung des Radstandes und der Gesamtlänge mit dem damit verbundenen höheren Gewicht erfordert, was sowohl die Wendigkeit als auch die Fahrleistungen beeinträchtigt hätte. Beim endgültigen Entschluß fielen auch vor einigen Jahren in Le Mans durchgeführte Experimente ins Gewicht, als zwei identisch karosierete Langheck-Stromlinien-Prototypen mit identischen Motoren eingesetzt wurden, von denen im einen Falle der Motor vor der Hinterachse, im anderen hinter der Hinterachse lag. Nach erfolgter Abstimmung führten die zwei Wagen praktisch die gleichen Zeiten, und die Fahrer kommentierten, daß sich der Heckmotorwagen fast ebenso leicht fahren ließe, wie der mit dem Mittelmotor. Um dem Alpine A 310 trotz des Heckmotors optimale Fahreigenschaften zu verleihen und diese mit einem für einen GT-Wagen angemessenen Fahrkomfort zu verbinden, scheute man allerdings nicht einigen Aufwand: Die in der kleinen Berlinetta noch verwendete, vom Renault 8 abgeleitete Pendelachse fand hier keine Gnade. Im A 310 ist jedes Hinterrad an Dreieck-Querlenkern aufgehängt, deren Kinematik eine relativ große

Sturzänderung beim Einfedern ergibt, und es wird von einer Doppelgelenkwelle angetrieben. Auch vorn sind in der Aufhängung — abgesehen vom oberen R 12-Querlenker, der gerade in die Konstruktion hineinpaßt — keine Renault-Teile mehr zu finden. Und an wesentlichen Fahrwerkteilen sind sonst nur das Zahnstangen-Lenkgetriebe und die Bremsen mit belüfteten R 12-Gordini-Scheiben keine Alpine-Konstruktionen. Wie schon erwähnt, ist das ganze Fahrwerk an einem Zentralrohrrahmen aufgehängt, der so konstruiert ist, daß für seine Herstellung keine Stahlblech-Pressen notwendig sind und er für die Kunststoff-Karosserie eine verwindungssteife Grundlage bildet.

Wenn auch die Karosserie durch ihre moderne Eleganz besticht, so ist sie doch vielmehr das Ergebnis von vielen und peinlich genau durchgeführten Windkanal-Versuchen, als das Werk eines talentierten Stylisten. Als Antriebsaggregat stand Rédelé nur der Renault 1600er-Motor in seiner leistungsfähigsten serienmäßigen Form zur Verfügung, wie er für den Renault 12 Gordini verwendet wird. Zwar wird er aus technischen Gründen, die das Sportreglement betreffen, um einen Millimeter auf 1650 ccm aufgebohrt (auf diese Weise fällt der Wagen in die 2-Liter-Klasse, in welcher die Möglichkeit ausgenutzt werden kann, den Motor für

Sportzwecke auf rund 1850 ccm zu bringen), seine Leistung liegt aber nur knapp über 120 PS. Im Preis jedoch bewegt sich der A 310 in der Porsche 911-Klasse, und wenn er auf Interessenten für eine derartige Konkurrenz irgendeinen Eindruck machen soll, dann muß er mit einigermaßen entsprechenden Fahrleistungen aufwarten. Deshalb wurden bei Alpine sowohl dem c_w -Wert als auch dem Gewicht die größte Aufmerksamkeit geschenkt. Ursprünglich liefen die ersten Prototypen nach Angabe Jean Rédelés gute 215 km/h, aber die griffigeren Reifen (Michelin Xas mit Formel-France-Gummi-Mischung), mit denen der Wagen jetzt geliefert wird, und der Ersatz der hinteren Jalousie durch ein richtiges Heckfenster, was von den französischen Behörden gefordert wurde, haben diesen Wert um ca. 5 km/h gesenkt. Werkseitig wird also die Höchstgeschwindigkeit mit 210 km/h angegeben, und der Testwagen kam mit einer Bescheinigung vom Chef-Werktester Mauro Bianchi zu mir, laut welcher vor Verlassen des Werkes die Höchstgeschwindigkeit als Mittel von vier Messungen ca. 211 km/h betrug, ein Wert, der rund 5 km/h höher lag, als der, den ich bei relativ guten Witterungsverhältnissen auf einer deutschen Autobahn ermittelte. Übrigens sagte mir Rédelé, daß die deutschen Behörden

die hintere Jalousie (à la Lamborghini Miura) anstandslos akzeptiert hatten und daß deshalb auch erwogen wird, diese auf Wunsch zu liefern. Abgesehen von der besseren Aerodynamik hat sie den Vorteil geringeren Gewichts (doppelt vorteilhaft, weil die Scheibe die Hinterachse überhängt), und sie verbessert auch

FAHRELEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit: 206 km/h

0— 60 km/h in 4,4 sec

0— 80 km/h in 6,3 sec

0—100 km/h in 9,4 sec

0—120 km/h in 12,6 sec

0—140 km/h in 17,2 sec

0—160 km/h in 24,9 sec

0—180 km/h in 38,0 sec.

1 km mit stehendem Start:
30,6 sec.

Testverbrauch: 13,0 lit/100 km
(Superbenzin).

Verbrauchsgrenzen:
10 bis 13,2 lit/100 km.

Geschwindigkeitsbereiche:
(max. 6200 U/min).

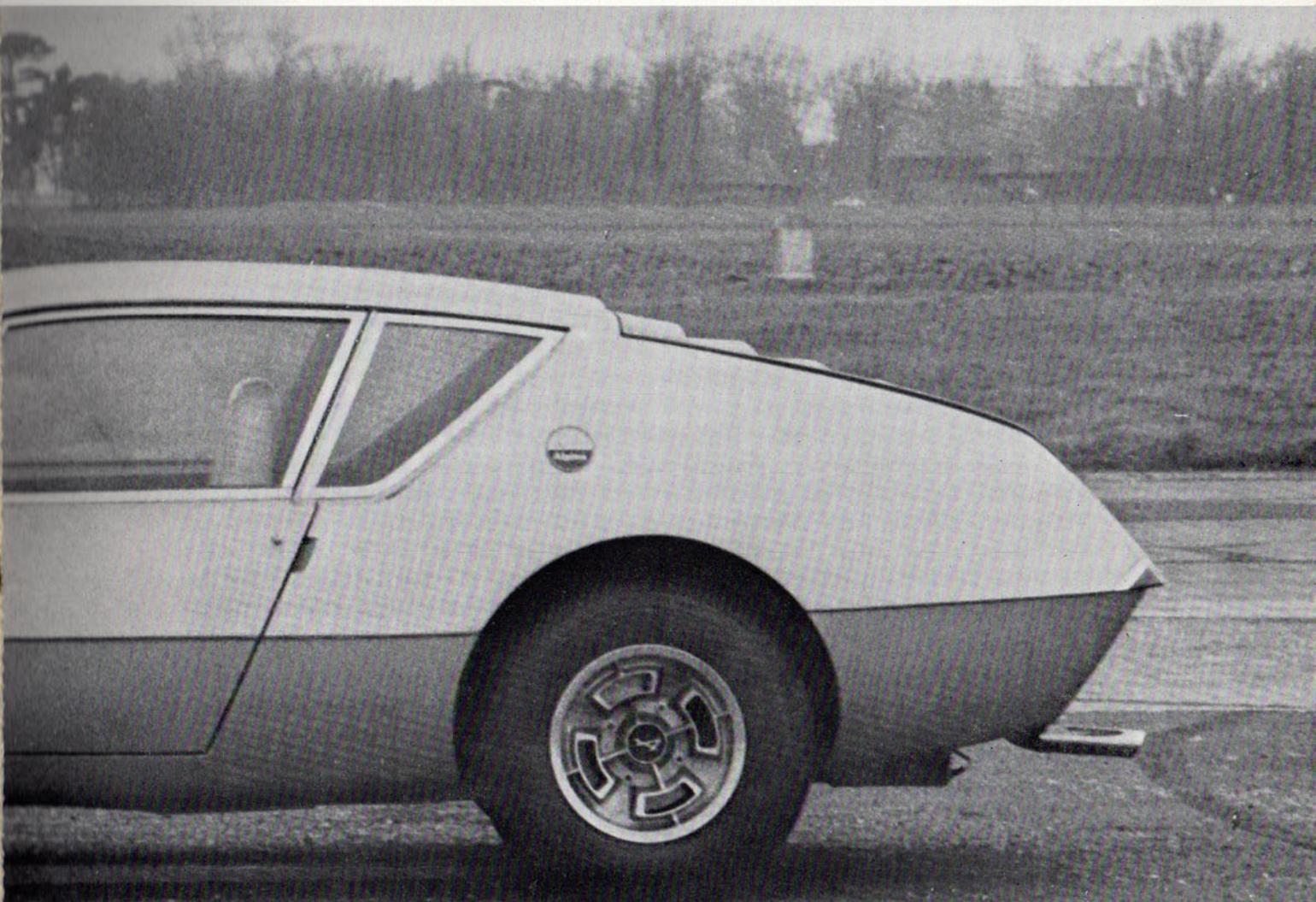
1. Gang bis 60 km/h

2. Gang bis 93 km/h

3. Gang bis 136 km/h

4. Gang bis 175 km/h.

5. Gang theoretisch bis ca. 215 km/h.

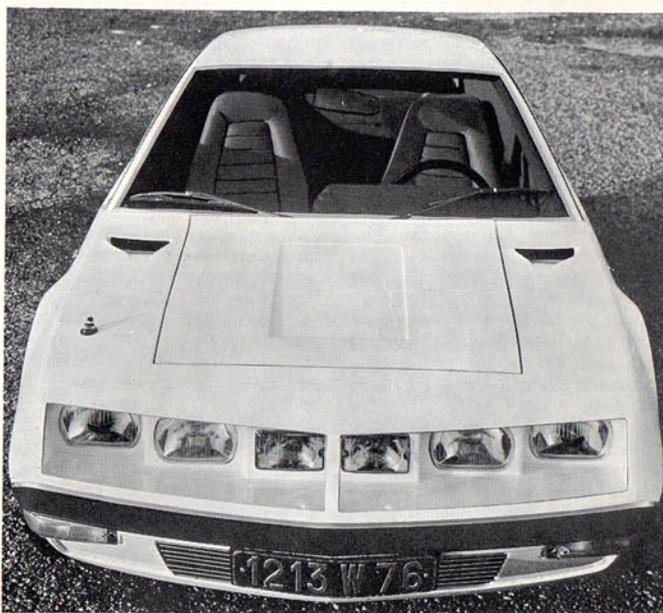


Test: Alpine-Renault A 310

die Sicht bei schlechten Witterungsverhältnissen, weil die Heckscheibe vorläufig nicht beheizt ist.

Bemerkenswert ist der weiche und ruhige Lauf des Renault Stoß-Stangenmotors, der seine Drehzahlgrenze von 6200 U/min (der Drehzahlmesser zeigt dann 6600) spielend und vollkommen vibrationsfrei erreicht, was auf langen Fahrten recht angenehm ist. Er ist auch ziemlich elastisch, dank seiner Drehfreudigkeit aber für einen sportlichen Gebrauch des Getriebes dankbar. Zum ersten Male ist es hier gelungen, dem Renault 5-Ganggetriebe eine gute Schaltung zu verpassen; jetzt sollte man sich noch bemühen, die laute Vibration des Schalthebels beim Gaswegnehmen zu beseitigen. Im Laufe des Tests bekam der Auspuff-Schalldämpfer einen Riß, die ganze Anlage soll jedoch in Kürze (vielleicht ist es beim Erscheinen des Tests schon soweit) durch eine andere ersetzt werden, die eine Mehrleistung von 3 bis 4 PS ergibt.

Der mit 2 Weber-Doppelvergasern ausgerüstete Motor spricht nicht immer ganz sauber aufs Gas an, ist aber ganz erstaunlich sparsam, wozu die strömungsgünstige Karosserie zweifellos auch wesentlich beiträgt: Trotz durchweg forcierter Fahrweise lag unser Testverbrauch für ca. 2500 Kilometer bei 13 Liter/100 km, und Autobahnfahrten, bei welchen die Reisegeschwindigkeit überall dort, wo es möglich war, 200 km/h betrug, forderten einen noch geringeren Verbrauch von ca. 12,7 lit/100 km. Da der Tank 60 Liter faßt, ergibt sich, auch bei schneller Fahrt, ein Aktions-



Oben: Vorbildliches Fernlicht durch sechs Cibié-Halogen-Scheinwerfer. Rechts unten: Heckfensterjalousie – von den deutschen Behörden akzeptiert.

radius von 450 Kilometer, mit Zurückhaltung sogar 600 Kilometer. Alle Bedenken hinsichtlich der Heckmotor-Konstruktion verschwinden, sobald man den Wagen einmal wirklich ausgefahren hat: Die ausgeklügelte Aufhängung, die breiten 6,5 Zoll-Leichtmetall-Felgen (sehr breit für ein 870 kg schweres Auto), die griffigen Reifen (allerdings total winteruntauglich) und die direkte und

sich stark von selbst zentrierende Lenkung ergeben Fahreigenschaften, die man nur als ganz hervorragend bezeichnen kann. Bei mäßigen Kurvengeschwindigkeiten untersteuert der Alpine deutlich (obwohl der Schlupf mit den breiten Felgen und dicken 70er Profil-Reifen sehr gering ist), verhält sich aber mit zunehmender Seitenkraft mehr neutral, bricht also im Grenzbereich, wenn

er nicht im einen oder anderen Sinne provoziert wird, vorn und hinten ziemlich gleichmäßig aus. Allerdings verträgt er so hohe Seitenkräfte, daß man auf offener Straße nur sehr selten die Gelegenheit hat, ihn so weit auszufahren, und auch auf der Rennpiste haben wir es hier mit einem Auto zu tun, das ohne große Schlenker im sauberen Stil am schnellsten um die Kurven kommt – wie die modernen Rennwagen. Eine Seitenneigung ist dabei kaum festzustellen, und die direkte Lenkung, die bedeutende und mit steigender Seitenkraft schnell zunehmende Lenkkräfte erfordert, hat mit einer modernen Rennwagen-Lenkung eine große Ähnlichkeit.

Auch die stark nach hinten geneigte Fahrposition, bei welcher der Kopf sich auf der hohen Rückenlehne abstützt, erinnert an die eines Rennfahrers, führt aber auch dazu, daß lange Fahrten wenig physisch anstrengend sind, die auf welligen Straßen mit den für Heckmotorwagen typischen Nickschwingungen allerdings auch nicht immer fertig wird. Gut beherrscht man dagegen die ebenfalls für diese Konzeption typische Seitenwindempfindlichkeit, die niemals in den Vordergrund tritt.

Ob ein Bremsservo für einen so leichten, sportlichen Wagen unbedingt notwendig ist, steht zur Debatte. Mit einem fast 200 kg schwereren und wesentlich schnelleren Auto kommt Porsche ohne diesen aus, und daraus ergeben sich vor-

TECHNISCHE DATEN

KAROSSERIE

Viersitziges Coupé, zweitürig, Polyester-Karosserie auf Stahlrohr-Zentralrahmen mit Stahlüberschlagbügel.

MOTOR

Vierzylinder Viertakt-Reihenmotor in Fahrtrichtung im Fahrzeugheck hinter der Hinterachse. Hochliegende, über Rollenkette angetriebene Nockenwelle. In V-Form angeordnete, über Stößel, kurze Stößelstangen und Kipphebel gesteuerte Ventile. Leichtmetall-Zylinderkopf. Halbkugelförmige Hochleistungsverbrennungsräume. Auswechselbare Zylinderlaufbuchsen. Motorblock aus Leichtmetall. Druckumlaufschmierung mit Exzenterpumpe und Ölkühler. Hermetisch verschlossenes Flüssigkeitssystem. Leichtmetallkühler im Fahrzeugbug mit zwei elektrischen, temperaturgesteuerten Ventilatoren.

Bohrung/Hub 78/84 mm, Hubraum 1605 ccm, Verdichtungsverhältnis 10,25:1, höchste Leistung 140 SAE-PS bei 6250 U/min, höchstes Drehmoment 15 mkg bei 5000 U/min, zwei Weber-Horizontal-Doppelvergaser 45 DCOE, Trockenluftfilter.

KUPPLUNG

Einscheibentrockenkupplung mit Tellerfeder, hydraulische Übertragung zwischen Kupplungspedal und Kupplung.

GETRIEBE

Vollsynchronisiertes Fünfgang-Getriebe. Untersetzung in den einzelnen Gängen: 1. Gang 3,61:1, 2. Gang 2,33:1, 3. Gang 1,61:1, 4. Gang 1,21:1, 5. Gang 1,03:1, Rückwärtsgang 3,08:1.

Knüppelschaltung. Getriebe, Differential und Achsantrieb in einem Leichtmetallgehäuse.

Untersetzungsverhältnis Teller- und Kegelrad: 3,27:1.

ALPINE-RENAULT A 310

KRAFTÜBERTRAGUNG

Kraftübertragung auf die Hinterräder über zwei Antriebswellen mit homokinetischen Gelenken.

LENKUNG

Selbststrückstellende Zahnstangenlenkung, 2,5 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag. Wendekreisdurchmesser zwischen Bürgersteigen: 10,25 m.

RADAUFHÄNGUNG

Einzelradaufhängung. Dreieckslenker vorn und hinten. Teleskopstoßdämpfer. Querstabilisator vorn und hinten.

BREMSEN

Hydraulische Zweikreis-Bremsanlage mit Unterdruck-Bremskraftverstärker. Scheibenbremsen an allen vier Rädern, vorn mit Turbo-Kühlung.

ELEKTRISCHE AUSTRÜSTUNG

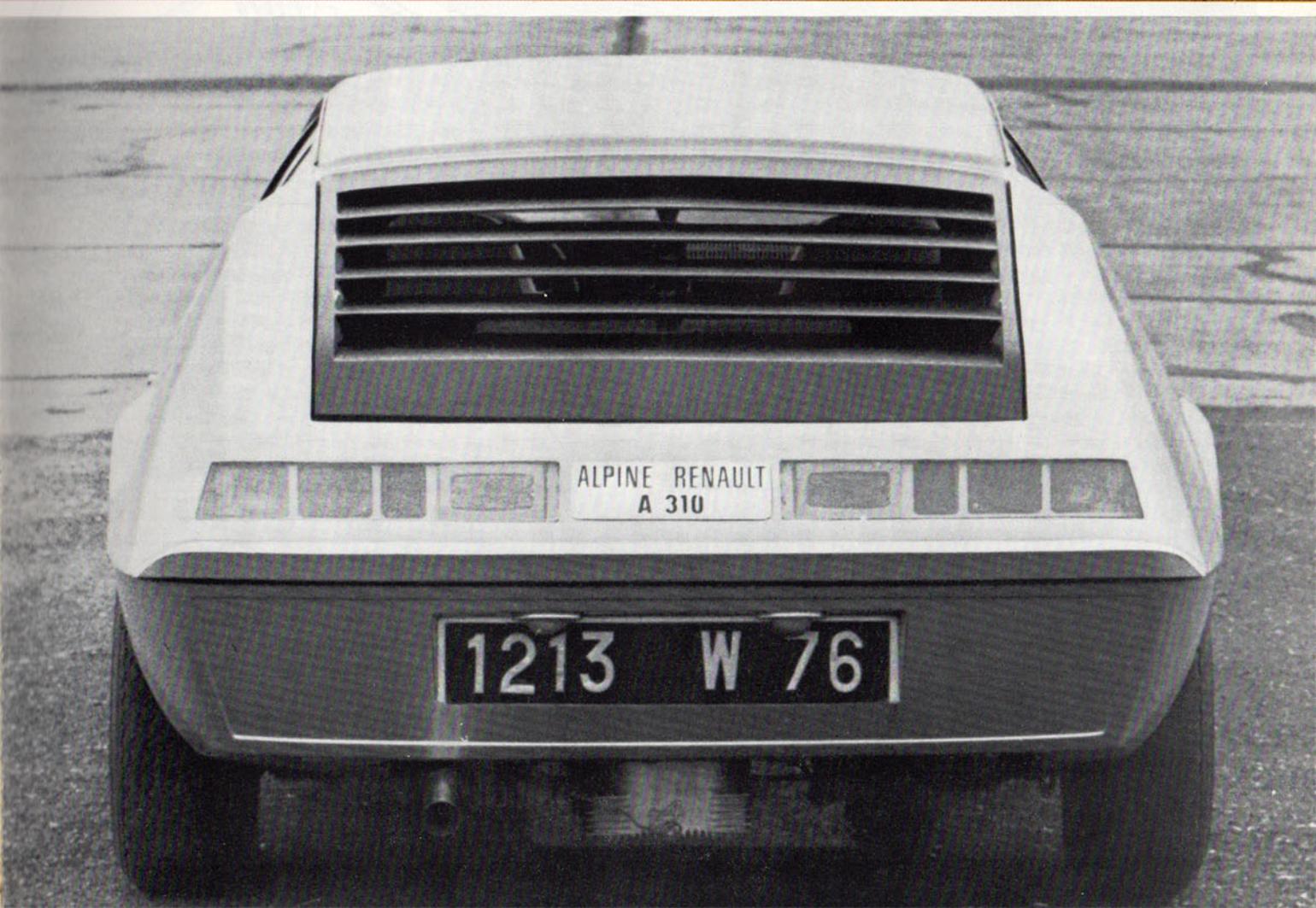
12 Volt, Drehstromlichtmaschine 40 A. Batterie 45 Ah.

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

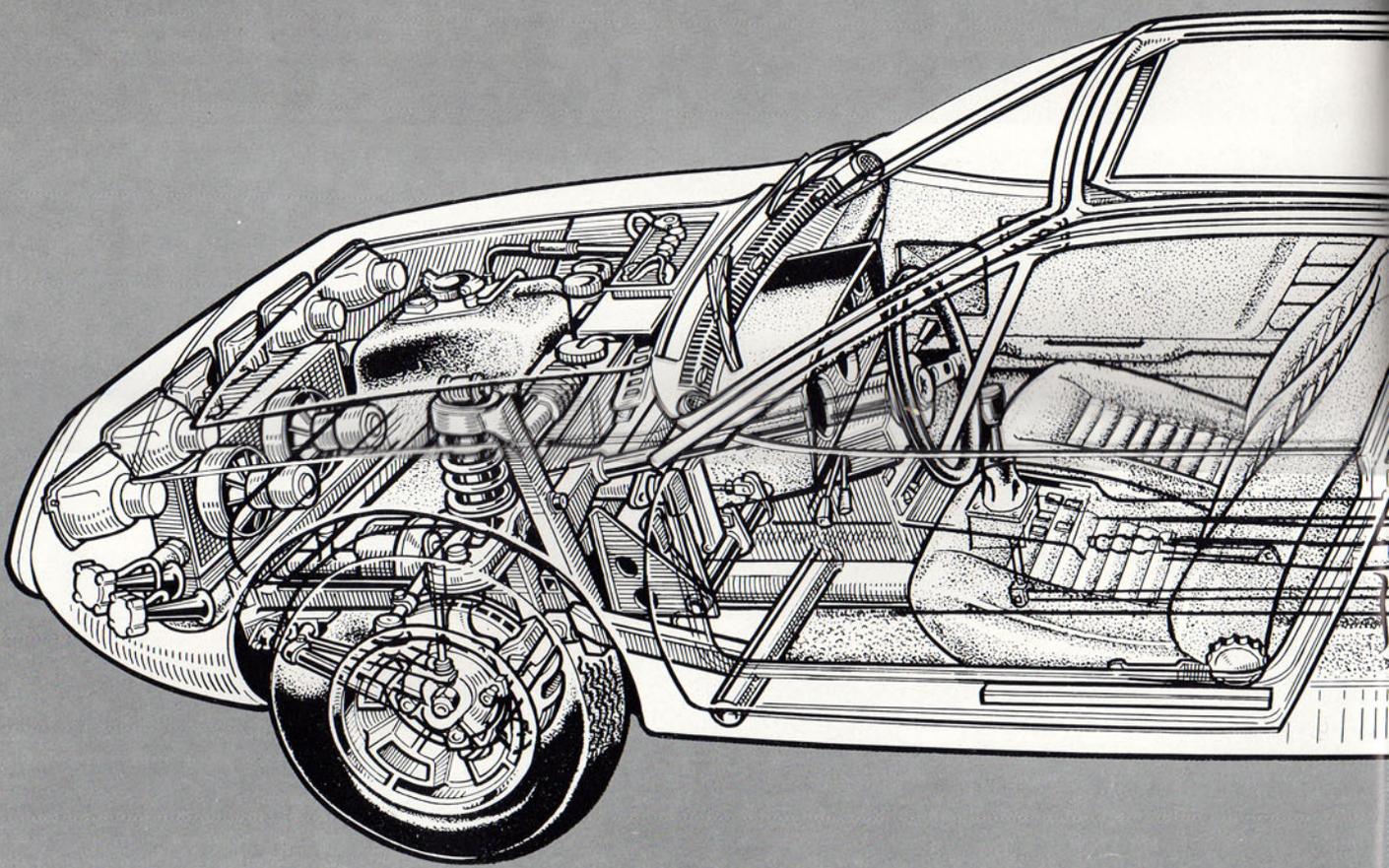
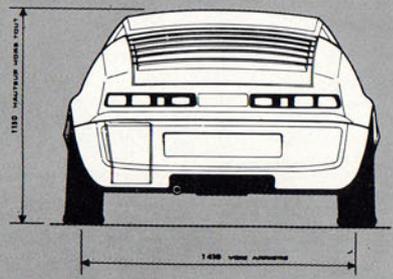
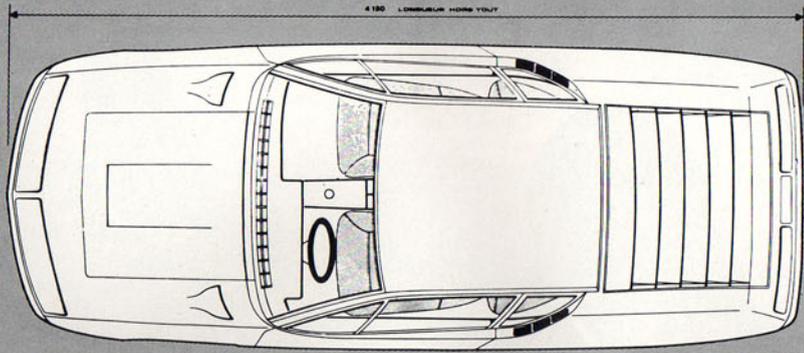
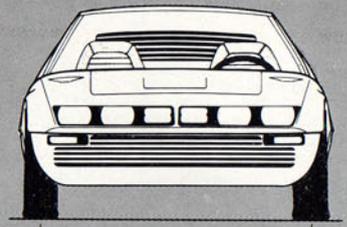
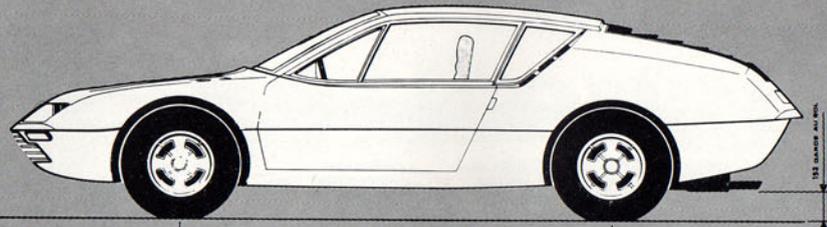
Reifen: Gürtelreifen auf Leichtmetallfelgen 6 1/2" x 13, vorn 165 SR 13, hinten 185 SR 13.

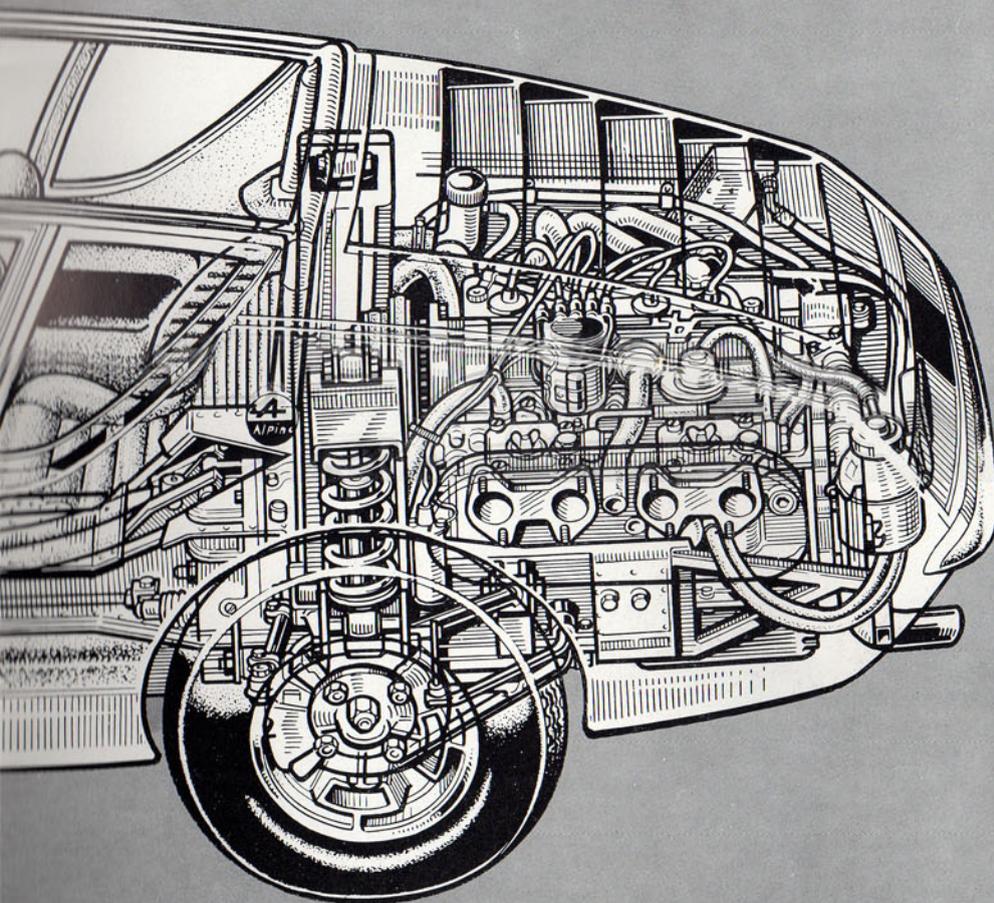
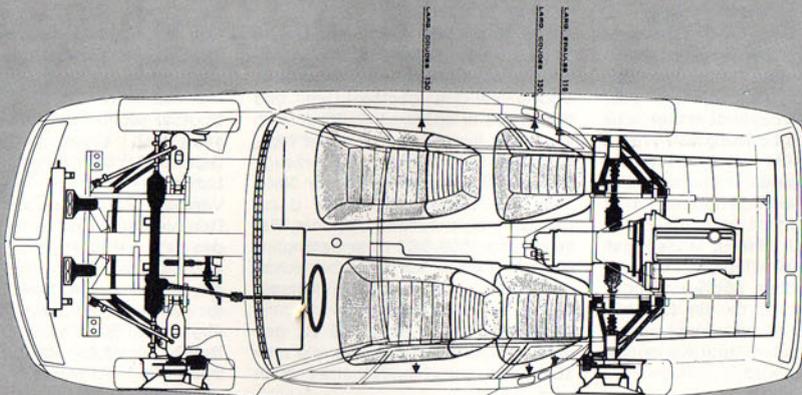
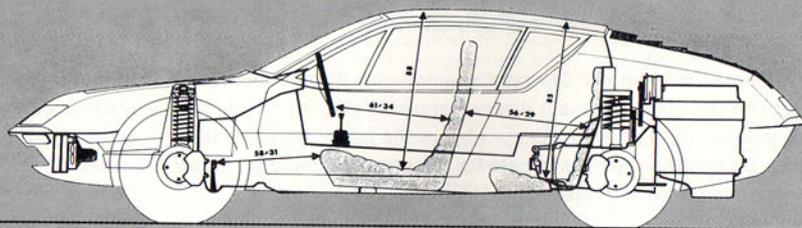
Leergewicht, fahrbereit 825 kg, Länge über alles 4,18 m, Breite über alles 1,62 m, Höhe, leer 1,15 m, Radstand 2,27 m, Spur vorn 1,405 m, Spur hinten 1,410 m, Sicherheits-Kraftstofftank aus Manolène, Inhalt 60 Liter, Motoröl-Inhalt 4,3 Liter, Inhalt der Kühlanlage 9 Liter.

Höchstgeschwindigkeit 215 km/h (Werksangabe).



Test: Alpine-Renault A 310





bildlich progressive Bremsen. Der Alpine hat einen Servo, und wenn sich dadurch die Bremse angenehm (aber nicht übertrieben) leicht betätigen läßt, kann man sie – besonders bei Notbremsungen auf nasser Straße – nicht so gut dosieren, als wenn der Servo nicht vorhanden wäre: es kann dann vorkommen, daß die Vorderräder blockieren. Die Hitzebeständigkeit der Bremse ist vorbildlich, und bei starkem Regen scheinen die Bremsscheiben gut geschützt zu sein.

Als ausgesprochen gut mag man die Oberflächenverarbeitung der Kunststoff-Karosserie bezeichnen, die auch sonst sorgfältig ausgeführt ist und deren inneres Styling zugleich modern, sachlich und anregend wirkt. Die Sitzpolsterung ist aus Schaumstoff, und die Sitze selbst sind körpergerecht geformt, bieten aber keinen so guten seitlichen Halt, wie es ihrem Aussehen nach scheint. Die Rückenlehnenverstellung ist unabhängig von der Umklappvorrichtung, die den Einstieg nach hinten ermöglicht.

Über die Klima-Anlage können wir kein Urteil abgeben, weil die über Kabelzüge betätigte Lufteinlaßklappe nicht richtig funktionierte. Interessant ist aber das Angebot einer beheizten Windschutzscheibe – sicherlich die beste Lösung gegen Beschlagen und Einfrieren – deren zwei Heiznetze getrennt eingeschaltet werden können. Der Testwagen war jedoch nicht damit ausgerüstet. Serienmäßig sind dagegen die elektrischen Seitenscheibenheber. Wenig gefielen uns die (im Interesse der Festigkeit bei einem eventuellen Überschlag) dicken Windschutzscheibenpfosten, die auf kurvenreichen Straßen oft im Gesichtsfeld liegen, die schlechte Sicht schräg nach hinten und die zu kleinen Scheibenwischerfelder: sie sind zu niedrig und reichen nicht weit genug nach links. Dafür bieten sechs Cibié-Halogen-Scheinwerfer ein vorbildliches Fernlicht, im Vergleich zu welchem das miserable Abblendlicht um so mehr kontrastiert.

Betrachtet man den neuen Alpine in seiner recht hohen Preisklasse anhand der beim großen Publikum gültigen Kriterien, dann scheint er, trotz seiner rostfreien Kunststoffkarosserie und einigen eklatanten Vorzügen, besonders in Deutschland gegen Konkurrenten vom Kaliber Porsche nur wenig Chancen zu haben. Allerdings werden Wagen ausgesprochen sportlichen Charakters, besonders in dieser Preisklasse, oft mehr aufgrund rein persönlicher Gesichtspunkte, als rein vernunftmäßig gekauft, und der Alpine mit seinen hervorragenden Fahreigenschaften, seiner modernen, fast futuristischen Linienführung, seinem geringen Verbrauch und seinem guten Fahrkomfort haben zweifellos seinen Reiz. Die Nachfrage nach ihm ist heute größer, als das Angebot von täglich vier Wagen, aber der A 310 hat der kleinen Berlinetta keineswegs geschadet, und mit einer Tagesproduktion von 8 Wagen ist die Kapazität des Diepfer Werks erschöpft. *