

rallye racing

H5748 E

Clay Regazzoni
packt aus

Bleifuss Party

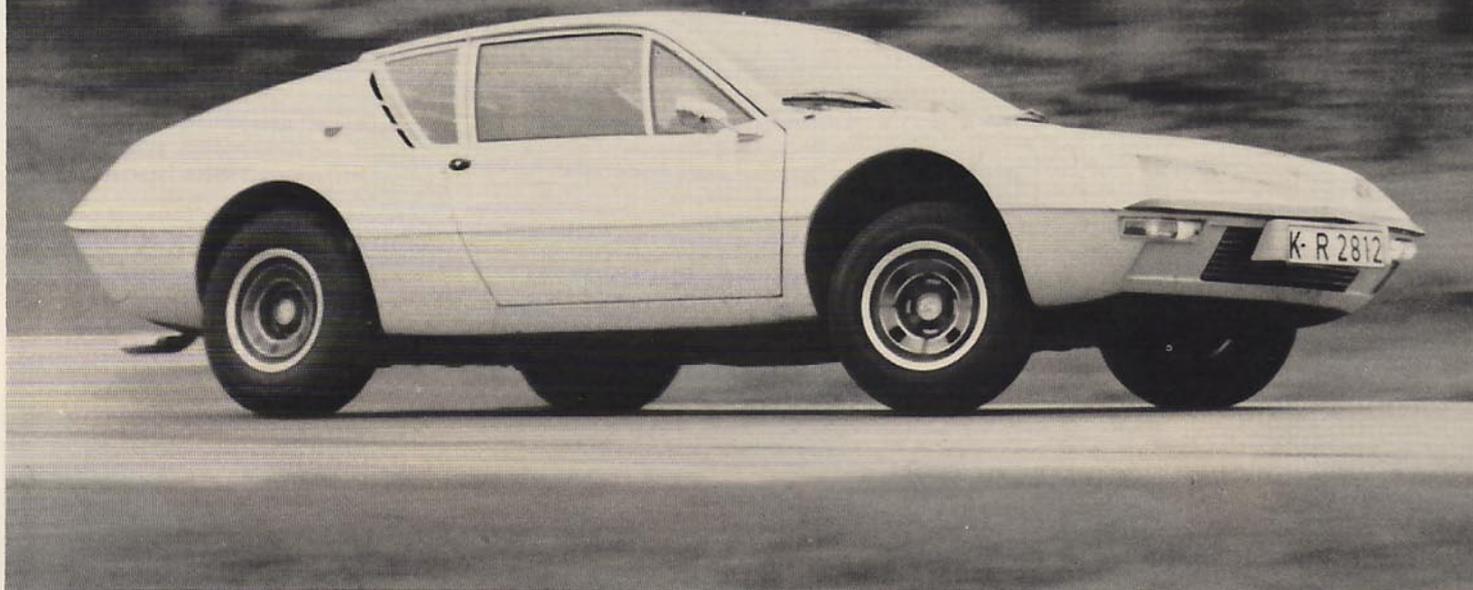
Porsche-Rennen
in Kalifornien



12 3,- DM
Dezember 1973

Großbritannien 60p · Niederlande 3,80 hfl · Luxem-
burg 48 lfr. · Schweiz 3,70 sfr · Österreich 26,- öS

Ein Spielzeug für Dreissigtausend



Es ist noch keine drei Jahre her, da mußten französische Sportwagenfans auf ausländische Fabrikate zurückgreifen, denn außer der wirklich spartanischen Alpine 1600 S hatte der heimische Markt nicht viel zu bieten. Ein unhaltbarer Zustand, zugegeben. Besonders für die zu nationalen Emotionen neigenden Franzosen. Jean Rédéle war es, der aus der Not eine Tugend machte. Er konstruierte die Alpine Renault A 310 nach dem Baukastenprinzip aus vorhandenen Teilen, verbesserte sie jedoch an den neuralgischen Punkten, stattete den Innenraum luxuriös aus und schickte den neuen Typ an die harte Verkaufsfrent gegen die Porsche, Lotus und Ferrari.

Der Basistyp, die ehemals als Berlinetta auf die Welt gekommene Alpine 1600 S, ist enger mit dem neuen Modell verwandt, als es auf den ersten Blick aussieht. Beide verfügen über den gleichen Motor, mittlerweile auch über ein identisches Fahrwerk, einen Rohrrahmen und, wie kann es anders sein: die ungleichen Zwillinge haben beide eine Karosserie aus Kunststoff.

Und doch ist das Polyesterkleid der wesentliche Unterschied zwischen den Autos. Obwohl die Ur-Alpine bereits 13 Jahre auf ihrem Buckel hat, wird sie allgemein als schöner, zumindest typischer empfunden. Auf ersten Fotos sah das neue Modell tatsächlich langweilig aus. Dieses Vorurteil



Test Alpine Renault A310i

muß bei Betrachtung des „lebenden Objekts“ sofort zurückgenommen werden, denn die A 310 ist unter den gegebenen Voraussetzungen ein sehr attraktives Auto geworden. Porsche, die zum täglichen Verkehrsbild gehören, verblassen neben der futuristischen Form der Alpine.

Allerdings geriet die Karosserie, obwohl weit funktioneller als beim Ursprungsmodell, so hautnah und eng, daß die ersten Anproben wahrhaft akrobatische Klettereien wurden. Man benötigt zur Unterbringung von sechs Fuß Lebendgröße gewissermaßen einen „Enter-Plan“. Zudem sollte möglichst auf modisches Schuhwerk verzichtet werden, denn der Raum um die

Pedalerie ist sehr begrenzt. Hat man schließlich Platz genommen, fällt die flache Sitzposition auf, für Alpine-Neulinge mögen die „Liegestühle“ befremdend wirken. Die ersten gefahrenen Meter sind daher äußerst gewöhnungsbedürftig. Wegen der miserablen Sicht nach hinten und zu beiden Seiten sind Parkmanöver in der ersten Zeit wahre Jonglierarbeiten. Spurwechseln in der Stadt wird zu Beginn auch nur in reichlicher Ungewißheit vorgenommen. Insofern hat der serienmäßige rechte Außenspiegel schon seine Bedeutung.

Reisende soll man bekanntlich nicht aufhalten. Beim Alpine muß dieses Sprichwort anders formuliert werden, denn Reisende mit einem A 310 können sich nirgendwo lange aufhalten, sie haben keinen Kofferraum im Auto, können also nur begrenzt lange verreisen, da Reisegepäck kaum verstaut werden kann. Mit anderen Worten: Urlaub nur, solange die Wäsche reicht.

Die Alpine ist trotz Luxuscharakter eine kompromißlose Fahrmaschine, die erst in geübten Händen voll zur Geltung kommt. Die Fahreigenschaften erfordern einige Gewöhnung und erinnern an einen Formelwagen. Besonders bei hohen Geschwindigkeiten haben schon geringe Lenkradbetätigungen heftige Wedelreaktionen zur Folge. Wer den Motorraum der Alpine kennt, wird über die gute Zugänglichkeit im A 310 hochofren sein. Einfach-

ste Wartungsarbeiten, früher nur unter größten Mühen möglich, können jetzt ohne große Verrenkungen ausgeführt werden. Sogar eingehendere Arbeiten am Antriebsaggregat mit seinen vielen Nebengeräten geben nunmehr keine Probleme auf.

Bevor man jedoch an den Motor gelangt, müssen zwei Klappen geöffnet werden. Einmal das Schuppengitter, dann erst die eigentliche Motorklappe. Die einzelnen Elemente der ersten Klappe sind so gestaltet, daß sie ein ausreichendes Blickfeld nach hinten gestatten. Zudem soll die fragile Sichtblende die Aerodynamik verbessern und Windgeräusche vermeiden helfen. Zumindest dem zweiten kann zugestimmt werden, denn auch bei hohen Geschwindigkeiten treten nur geringe und verzeihbare Geräusche auf. Selbst im 200-Kilometer-Tempo braucht auf eine

die ungenügende Seitenführung. Der gesamte Innenraum wurde mit schallschluckendem Velours ausgeschlagen. Der Fußraum ist mit großflorigem Material ausgelegt, das übrige Innere mit dem gleichen Stoff verkleidet, mit dem auch die Sitze bezogen sind. Mußten Besitzer der „alten“ Alpine gänzlich auf Rücksitze verzichten, so sind sie im A 310 zumindest andeutungsweise zu finden, wenngleich die rückwärtig untergebrachten „Schalen-sitze“ nur für Zwerg- oder Kleinkinder geeignet sind. Im übrigen bieten die beiden Mulden Gelegenheit, etwas Gepäck unterzubringen. Falls etwas sperrige Teile, also größere Reisetaschen, mitgenommen werden sollen, besteht die Möglichkeit, die

daß zwangsläufig einige Ecken und die Radkästen weit klobiger wirken und somit den ohnehin knappen Innenraum nochmals verringern.

Ein ausgezeichnetes Licht erzeugt die Scheinwerferbatterie an der Wagenfront. Wie in einer Vitrine liegen sechs Halogenscheinwerfer in einer Reihe hinter der aerodynamisch geformten Verglasung. Sowohl das Abblend- als auch das Fern-



Berieselung aus der serienmäßigen Stereoanlage nicht verzichten zu werden. Bei dieser Geschwindigkeit lernt man auch die fast liegende Sitzposition schätzen. Die integrierte Kopfstütze schließt harmonisch an die Rückenlehne an und gehört zu den wenigen, die nicht nur der Sicherheit dienlich sind, sondern den Insassen mehr Komfort bescheren. So können vollkommen entspannt sehr hohe Reisedurchschnitte erzielt werden, wobei nur ein Tankstopp die bescheidene Vierhundert-Kilometer-Reichweite unterbricht. Erscheinungen von Müdigkeit oder gar Erschlaffung gab es auf den überaus bequemen Sitzen nicht, das einzige, was dem Mobiliar angekreidet werden kann, ist

hinteren Sitzmulden herauszunehmen, wodurch einiges an Stauraum gewonnen wird.

Dort, wo allgemein der Kofferraum erwartet wird, unter der Fronthaube nämlich, verzehren Reserverad und der Sicherheitstank aus Manolen soviel Platz, daß nur noch Batterie, Scheibenwaschbehälter und Bremszylinder unterzubringen waren. Am Beispiel der Alpine war wieder einmal festzustellen, daß Autos aus Kunststoff weit voluminöser in den Karosseriedetails gefertigt werden müssen als konventionelle Stahlautomobile. Gewisse Rundungen und Preßstellen können mit Polyester nicht so elegant nachvollzogen werden, so

licht ist weitreichend und sorgt bei Nachtfahrten für die notwendige Ausleuchtung.

Zunächst wurde der A 310 mit einem Vergasermotor, abgeleitet vom R 16 TS-Motor, ausgerüstet, der anfänglich 115 PS leistete. Nach der Umstellung auf die elektronische Benzineinspritzung kletterte die Leistung bemerkenswerterweise ohne Drehzahlerhöhung auf 124 PS. Überdies soll diese Art der Gemischbereitung den gesamten Drehmomentverlauf des leicht langhubigen Stoßstangentriebwerkes positiv beeinflussen haben. Doch war in der Praxis nicht viel davon zu merken. Die morgendliche Arbeitsaufnahme war nur mit

viel „Überredungskunst“ erfolgreich zu bewerkstelligen. In der Folge legte der 1,6-Liter-Motor eine Nervosität an den Tag, die ihn für den Stadtverkehr weitgehend disqualifizierte. Weil er nicht rasch genug seine Betriebstemperatur erreichte, lief er im Leerlauf nur widerwillig rund und starb mitunter oftmals ab. Schon die Getriebeabstufung (der zweite Gang reicht bis 105 km/h) läßt erahnen, daß das Metier der Alpine die freie Autobahn ist. Die Schaltung

Unter Ausnutzung des Drehzahlbandes kommt man zu anschaulichen Fahrleistungen, besonders wenn bedacht wird, daß lediglich ein 1,6-Liter-Triebwerk für den Vortrieb sorgt. Die effektiven Werte für sich betrachtet sind ohne Zweifel eindrucksvoll. Frühere Exemplare mit Vergasermotoren brachten jedoch bereits bessere Fahrleistungen an den Tag. Die überall gern zum Vergleich herangezogene 100 km/h-Marke passierte die Alpine aus dem Stand in 8,8 Sekunden. Einen abgesteckten Kilometer durcheilte der gelbe Renner unter gleichen Bedingungen in 30,9 Sekunden. In beiden Fällen wurde die Prüfung mit

fahren gelegentlich von einigen unschönen Klingelgeräuschen begleitet, da die Drehzahl sofort „in den Keller fiel“, wenn nicht überreichlich Gas gegeben wurde. Offenbar lag diese Dissonanz an der elektronischen Benzineinspritzung, die dem Alpine-Motor aus niedrigen Drehzahlen heraus nicht das richtige Futter bereitete.

Obwohl keineswegs leise, drangen die Brumm-Frequenzen des Motors auch bei höheren Drehzahlen nicht bis zum Cockpit durch. Bei der Schallabsorbierung leistete die Polyester-Karosserie ganze Arbeit.

Die in Kurven mitunter abrupt zuschlagende Pendelachse der alten Alpine ist von einer fast spur- und sturzkonstanten Schräglenkerachse abgelöst worden. Daß dennoch mit einer deutlichen Übersteue-



machte allerdings nicht den besten Eindruck, denn das Auffinden der richtigen Gangebene war oft erst nach mehrmaligem „Rühren“ mit dem Schaltknüppel möglich.

Zur Leistungsentfaltung muß das verhältnismäßig kleine Triebwerk natürlich ausgedreht werden. Unter 4000 Touren geschieht nur wenig, erst im Bereich des besten Drehmoments (4750 U/min) legt der Leichtmetallmotor so vehement zu, daß der Drehzahlmesser tunlichst im Auge behalten werden sollte, denn die zugestanden 7000 Touren fliegen rasch näher. Als Dauerdrehzahl sind knapp 6000 U/min genehmigt.

zwei Personen an Bord und vollem Tank absolviert. Schon einmal wurde die werksseitig angegebene Höchstgeschwindigkeit von 215 auf 205 km/h gesenkt. Doch auch diesen Wert vermochte unser Testexemplar nicht zu erreichen. Nach mehrfacher Messung konnte lediglich eine Höchstgeschwindigkeit von 203,5 km/h registriert werden.

Eigentlich ist es undenkbar, daß ein Auto mit gesteigerter Leistung deutlich langsamer wird, doch im Falle der Alpine kam offensichtlich ein unsauber laufender Motor hinzu. Selbst bei warmer Maschine pendelte der Zeiger des Tourenzählers im Leerlauf auf und ab. Überdies war das An-

dringstendenz zu rechnen ist, läßt sich von der Gewichtsverteilung (vorn 40, hinten 60 Prozent) ableiten. Diesem Übel versuchte man bei Alpine zunächst mit unterschiedlicher Reifendimensionierung beizukommen. Vorn rollt der A 310 auf Reifen der Größe 165 HR 13, hinten sind die Pneus zwei Nummern größer, nämlich 185 HR 13. Trotz der dickeren Reifen auf den Hinterrädern ist der Verschleiß dort ungleich größer. Eine flott bewegte Alpine verlangt nach ca. 15000 km neue Sohlen für die Antriebsachse, während die lediglich mitlaufenden Vorderräder für die doppelte Kilometerleistung gut sind. Schon dadurch ist erkennbar, wie sehr sich die Alpine auf der Hinterhand abstützt und dadurch den ei-

gentlichen Fahrcharakter des Übersteuerns prägt.

An Ecken, die maximal mit dem dritten Gang umrundet werden können, verleitet diese Eigenheit zu forscher Fahrweise. Darüber hinaus wird die Sache kritisch. Es steht nicht mehr genügend Kraft zur Verfügung, um den ausbrechenden Wagen mit dem Gaspedal wieder einfangen zu können. Zwar läßt sich eine mäßig übersteuernde Alpine, dank der sehr direkten Lenkung, wieder auf den rechten Weg zurückbringen, doch das giftige Fahrwerk hat zumindest das Überraschungsmoment auf seiner Seite.

In jedem Fall muß sehr konzentriert gefahren werden, denn an sich harmlose Lenkradbewegungen können bei der Alpine unangenehme Folgen haben.

Erwähnung sollte die hervorragende Bremsanlage finden. Rundum werden Scheibenbremsen verwendet, die vordere sind sogar innenbelüftet, wodurch optimale Verzögerungswerte ermöglicht werden. Geschwindigkeiten aus dem Höchstgeschwindigkeitsbereich stellen die hochwertigste Anlage vor keinerlei Probleme. Das Fahrzeug wird spurtreu abgebremst, bei Bedarf viele Male hintereinander, ohne daß ein Nachlassen der Bremswirkung erkennbar ist. Sogar der Hand-

bremse kann bei der Alpine Lob geollt werden; bei anderen Wagen, bei denen die Feststellbremse auf Scheiben wirkt, ist die Funktion oft miserabel.

Trotz sportlich exakt abgestimmtem Fahrwerk, dessen Reaktionen an die eines Rennwagens erinnern, besitzt das kleine Auto ein beachtliches Maß an Fahrkomfort, der besser wird, je schneller man fährt. Nickschwingungen, die häufig bei derartigen Heckmotorautos an der Tagesordnung sind, kennt das französische Automobil so gut wie gar nicht. Bei steigender Geschwindigkeit nimmt zudem die Richtungsstabilität zu. Insgesamt paßt die Fahrwerksauslegung haargenau zu diesem Wagentyp, der ohnehin nur ambitionierte Sportfahrer ansprechen dürfte. Personen, die in der Alpine einen Pseudo-Sportwagen sehen und ihn als solchen einzusetzen gedenken, werden besser die Finger davon lassen. Dieses rein französische Produkt erfordert ganze Männer mit etwas technischem Sachverstand, die notfalls selbst Hand anlegen können, denn ganz problemlos scheint das Exklusivgefährt nicht zu sein.

Für runde 30000,- DM erhält man eine zwar handliche, aber teure Rakete, die als Erstwagen dann zu vertreten ist, wenn man auf einen vernünftigen, zuverlässigen Zweitwagen zurückgreifen kann. **WS**

Technische Daten

Alpine Renault A 310i

Motor

Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor im Heck, Bohrung/Hub 78/84 mm, Hubraum 1605 ccm, Verdichtungsverhältnis 10,25:1, Leistung 124 PS bei 6200 U/min, max. Drehmoment 14,8 mkp bei 4750 U/min, Motorblock aus Leichtmetall, fünffach gelagerte Kurbelwelle, seitliche Nockenwelle im Motorblock, Ventilsteuerung über Stößel, Stoßstangen, Kipphebel, elektronische Benzineinspritzung, Druckumlaufschmierung mit Ölfilter im Hauptstrom, Ölinhalt 4 Liter, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Wasserinhalt 14 Liter, 58-Liter-Kraftstofftank aus Manolen im Wagenbug, Drehstromlichtmaschine 12V 60 A, Batterie 12V 45Ah.

Fahrwerk

Zentralrohrrahmen mit aufgeschraubter Polyesterkarosserie, vorn Einzelaufhängung an ungleich langen Querlenkern und Schraubenfedern, Stabilisator, hinten Einzelaufhängung an ungleich langen Querlenkern und Schraubenfedern, Stabilisator, rundum hydraulische Teleskopstoßdämpfer, hydraulische Zweikreisbremse mit Servounterstützung, vorn und hinten Scheibenbremsen, vorne innenbelüftet, Handbremse mechanisch auf die Hinterräder wirkend, Räder 6,5J/13, Reifen vorn 165 HR 13, hinten 185 HR 13, Zahnstangenlenkung.

Kraftübertragung

Antrieb auf die Hinterräder, hydraulisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Fünfganggetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzung: I. 3,61; II. 2,33; III. 1,61; IV. 1,21; V. 0,97; R. 3,08; Achsantrieb 3,375:1.

Abmessungen und Gewichte

Radstand 2270 mm, Spur 1405/1410 mm, Außenmaße 4180/1640/1150 mm, Wendekreis 10,7 m. Leergewicht 940 kg, Leistungsgewicht 7,6 kg/PS, zul. Gesamtgewicht 1240 kg.

Fahrleistungen

Höchstgeschwindigkeit: 203,5 km/h, Beschleunigung von 0 bis 40 km/h 2,4 sec; 0 bis 60 km/h 4,0 sec; 0 bis 80 km/h 6,10 sec; 0 bis 100 km/h 8,8 sec; 0 bis 120 km/h 12,5 sec; 0 bis 140 km/h 17,4 sec; 0 bis 160 km/h 24,0 sec; 0 bis 180 km/h 31,5 sec; steh. Kilometer 30,9 sec; Testverbrauch 12,3 Liter Super auf 100 km.

Preis

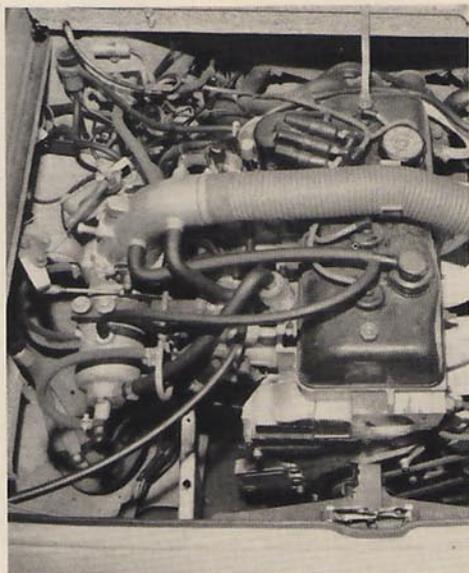
Alpine Renault A 310i 29950,- DM

Hersteller

Automobiles Alpine, Epinay-sur-Seine, Frankreich

Vertrieb

Deutsche Renault AG, Brühl bei Köln



Das Renault-Triebwerk im Heck der Alpine ist wegen der elektronischen Benzineinspritzung mit allerlei Nebengeräten versehen. Der Innenraum (rechts) ist zwar be-



haglich eingerichtet, doch sehr eng. Hinter dem griffigen Lederlenkrad liegen übersichtlich die Instrumente, alle Schalter und Hebel befinden sich auf der Mittelkonsole.

Vergleichsdaten

		Alpine Renault A 310i	Lotus Elan +2S 130	BMW 3,0 CS	Porsche 911S
Preis a.W.	DM	29950,- DM	25753,-	30540,-	30980,-
Hubraum	ccm	1605	1588	2985	2687
Leistung	PS U/min	124/6200	121/6600	180/6000	175/5800
Max. Drehmoment	mkp U/min	14,8/4750	15/5500	26/3700	24/4000
Gewicht	kg	940	875	1380	1075
Leistungsgewicht	kg/PS	7,6	7,2	7,7	6,1
Verbrauch	l/100 km	12,3	11	17,5	16 (N)
Beschleunigung 0-100 km/h	sec	8,8	9,7	8,8	7,6
Höchstgeschwindigkeit	km/h	203,5	197	213	225