

rallye racing

motormagazin

H5748 E
Geschenke
für Autofahrer

Ford-Sieg in Süd- afrika



Test: Rallye- Alpine

12 4,-DM
Dezember 1975

Dänemark 12 dkr · Niederlande 5,00 hfl · Luxemburg 65 ffr · Schweiz 5,00 sfr · Österreich 35,- 6S · Frankreich 8,50 ffr · Belgien 72,- bfr · Italien 1300 Lire



„Obwohl die Situation bei weitem besser ist als noch vor wenigen Jahren, gibt es dennoch kaum eine Handvoll wirklich guter Leute in der deutschen Rallyeszene.“ Der, der diese kühnen Worte von sich gibt, ist kein Geringerer als Achim Warmbold, neben Walter Röhrl der einzig arrivierte Rallyefahrer internationalen Zuschnitts aus deutschen Landen. Ferner behauptet er, daß man – vorausgesetzt man hat die erforderliche Menge Glück zum Können – mit einem gutmotorisierten Zweiliter-Auto diese Szene locker beherrschen würde. Starke Worte, in der Tat, doch sie entbehren nicht des Wahrheitsgehaltes. Warmbold sorgte nämlich mit einer Alpine A 310 mit bescheidenen 1770 ccm Hubraum für Stimmung bei den Läufen zur deutschen Rallyemeisterschaft. Mit etwas Glück und einer deutschen Lizenz für seinen Co John Davenport zum ersten Meeting, der Rallye Marktredwitz, hätte der schlaksige Warmbold im Finale ein gewichtiges Wörtchen mitreden können. So allerdings mußte sich das deutsch-britische Team,

Wolfgang Sander fuhr die Rallye-Alpine von Achim Warmbold.

Blaues

nachdem sich durch einen Lizenzwechsel Davenports die Möglichkeit zum Sammeln deutscher Meisterschaftspunkte ergab, am Ende mit einem dritten Platz in der Meisterschaft zufriedengeben.

Den ersten diesjährigen Meisterschaftslauf gewannen die beiden noch mit Warmbolds eigenem Vierventil-BMW 2002, doch bei allen folgenden Einsätzen benutzten sie eine Alpine A 310 mit französischem Kennzeichen und der Endnummer 76. Daraus entnahmen Insider, daß es sich bei dem Fahrzeug um einen Werkswagen handeln müsse, da das so nummerierte Département um Dieppe die Heimat der schnellen blauen Garde ist.

Achim Warmbold fand in der Koblenzer Tuning-Firma KWS einen interessierten Partner, der sich für den Service und für die Entleihsomme stark genug fühlte und für einen „gewissen Betrag“ die Plastikflunder eine Saison lang nach Deutschland entführte.

Im Nachhinein resümierten sowohl Warmbold als auch Charles-Alex Wolff (das „W“ von KWS und Initiator des Ganzen) das „rent-a-car“ als ein gelungenes Experiment, das bei erfolgreicher Sponsorsuche durchaus wiederholt werden könnte.

In der Tat gab es kaum technische Schwierigkeiten mit dem französischen Mobil, das aber

dennoch hin und wieder nach Dieppe geschafft und dort von einem Mechaniker der Firma KWS unter Aufsicht der Competition-Abteilung auf Vordermann gebracht wurde.

Ernsthafte Schäden an den wertvollen Innereien gab es nur zweimal zu vermeiden: Bei der Rallye Vorderpfalz scherte bereits auf der ersten Wertungsprüfung die Schwungscheibe des Motors ab, und die Rallye Stein mußte ebenfalls vorzeitig wegen Motorschadens beendet werden. Förderhin wurde das bisher durch offene Trichter schlürfende Triebwerk einlaßseitig besser geschützt und mit einem ebenso einfachen wie wirkungsvollen Luftfilter versehen.



Foto: Thomas D. Heere

Wunder

Der Schaden am Motor war nämlich schnell diagnostiziert: Während der Fahrt sammelten die vier Einlauftrichter staubsaugergleich die von den Hinterrädern aufgewirbelten Staubpartikel alles bis hin zur Kieselsteingröße auf, was den Innereien des teuren Gruppe 4-Leichtmetallmotors nicht gut bekam.

Mit dem schleunigst konstruierten Schaumgummifilter, der allerdings nur auf Verbindungsstapfen und auf staubigen Sonderprüfungen benutzt wurde, „weil er“, so Warmbold, „mindestens fünf der ohnehin nicht allzu üppig vorhandenen PS fraß“, waren die Motorinnereien vor Steinschlägen geschützt. Es gab keine Maschinenschäden mehr.

Motor: Kultur en masse

Abgesehen davon, daß der Motor aufgrund seiner Größe und Konzeption nur eine relativ bescheidene Leistungsabgabe erlaubt, war nur Gutes über ihn zu berichten. Trotz seiner Literleistung von knapp 100 PS war er während unseres Testes ein angenehmer Partner, der willig und ohne Choke-Unterstützung sofort ansprang, alsbald genügend Rundlauf zeigte und kurz darauf zur forcierten Fortbewegung her angezogen werden konnte.

Erstaunlich, wenn man bedenkt, daß der aus dem Renault 16 TS

stammende Motor alles andere als eine gute Ausgangsbasis für Hochleistungstuning darstellt. Besitzt er doch neben einer untenliegenden Nockenwelle – die Ventilbetätigung erfolgt über Stößelstangen und Kipphebel – noch ein unterquadratisches Bohrungs-Hubverhältnis (82×84 mm, 1774 ccm), ist also etwas langhubig ausgelegt. Da kann man den Tunern bei Gordini nur ein Lob aussprechen, wie sie Leistung samt Kultur und Lebensdauer in so hervorragender Weise verquickten.

Ab etwa 2000 Touren werden anstandslos größere Mengen des in den beiden Weber-Doppelvergasern aufbereiteten Gemisches in den Brennräumen verarbeitet.

Der Motor hängt dann schon giftig am Gaspedal. Dem Piloten werden in den einzelnen Gängen jeweils 7000 Umdrehungen zugestanden, die Drehzahl, bei der auch die Höchstleistung von 170 PS anfällt.

Besonders in den unteren der fünf Gangstufen sollte beim Beschleunigen tunlichst ein Auge auf den Drehzahlmesser gerichtet sein; zu leicht ist die Schalt-drehzahl für den Motor gesundheitsschädigend überschritten, obwohl er immerhin noch zusätzlich 800 Touren als Sicherheitsspanne verträgt. Denn erst, ab einer Drehzahl von rund 5000 U/min gibt der Motor seinen richtigen Schub ab, ohne jedoch akustisch weiter zuzulegen und somit das nahe Ende seines Drehzahlbandes ankündigt.

Dabei haben es Fahrer und Beifahrer noch verhältnismäßig gut. Dank schallabsorbierender Polyesterkarosserie und weit hinten liegendem Motor bleibt ihnen das Gröbste erspart.

Dafür gerät die Beschallung der Außenwelt umso kräftiger. Nur

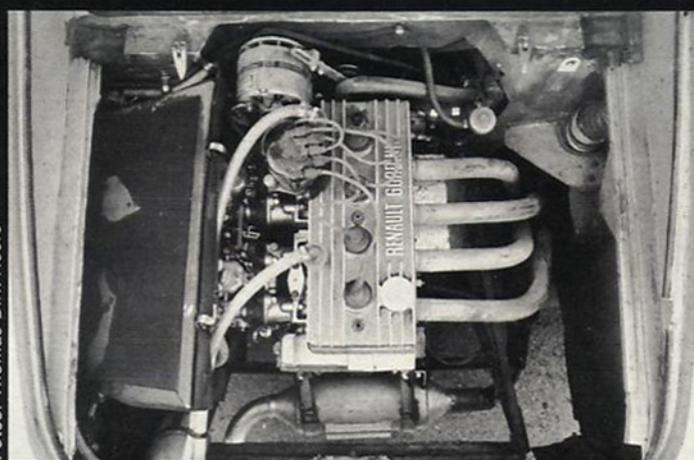
gut, daß die ohnehin skurrile Alpine eine französische Zulassung hat, denn der kleine Plastikbomber wirkte auf Ordnungshüter wie das Licht auf Nachtfalter. In der Tat würde einer deutschen Zulassung der Alpine in Gruppe 4-Version am ehesten der beachtliche Lärm entgegenstehen. Doch wegen der Heckmotorbauweise und resultierend daraus der geringen Auspufflänge lassen sich hinter den Motor nicht sehr viel schalldämpfende Utensilien ohne nennenswerte Leistungseinbußen unterbringen.

Und da die Franzosen offenbar weniger lärmfällig sind und selbst den Flics offensichtlich nicht egal ist, ob ein gallisches Automobil im Reigen des internationalen Rallyezirkusses wegen ein paar fehlender PS geschmälerete Gewinnchancen hat, regt das bißchen Lärm niemand sonderlich auf. Was im Namen Frankreichs und zur Ehre desselben geschieht, hat den Segen der Obrigkeit. Vive la France!

Laufwunder

Selbst nach etlichen Kilometern Fahrt in dem hautengen Gefährt konnte ich absolut nichts über die Leistungsfähigkeit aussagen; wenn es dahin gegangen wäre, die Beschleunigungszeiten möglichst exakt vorauszusagen, hätte ich miserabel danebengetippt. Das Auto ging gefühlsmäßig zwar nicht schlecht, aber auch nicht sonderlich gut. Erst die Messungen mit dem Peiselerrad stellten meine vorgefaßte Meinung nachhaltig auf den Kopf.

Der kleine und mit 840 kg trotz kompletter Ausstattung noch sehr leichte Rallyewagen zeigte sich äußerst spurstark. Trotz zweier Gangwechsel bis 100 km/h vergingen nur 6,5 sec. Bis 120 km/h vergingen dann immerhin weitere 3,4 Sekunden, was ebenso wie das spür- und meßbare Nachlassen der Kräfte, Symptom einer zu langen Antriebsübersetzung ist. Dennoch dreht der Motor selbst im fünften Gang spielend 7000 Touren, was exakt einer Geschwindigkeit von 195 km/h entspricht. Diese Geschwindigkeit läßt sich dann mit Halbgas halten, wobei der Motor allerdings ständig dem Risiko der Gemischabmagerung ausgesetzt wird. Bei einer Sonderprüfung auf dem Truppenübungsplatz Schwarzenborn, wo es lange Zeit geradeaus ging, drehte das Fahrzeug allzu früh aus, so daß Warmbold abwechselnd entweder mit dem linken Fuß bremste oder mit dem Gaspedal auf und nieder wippte, um mit Hilfe der Beschleunigungspumpen in den Vergasern das Gemisch anzureichern und ei-



Fotos: Thomas Dirk Heere

nem eventuellen Motorschaden vorzubeugen.

Selbst die wirklich eindrucksvolle Beschleunigungspotenz läßt sowohl die alte Alpine A 110 als auch den Typ A 310 im Reigen der teilweise hochgezüchteten Rallyebomben ein wenig blaß aussehen. Vierventilmotoren von mindestens zwei Litern Hubraum leisten in kompakten Limousinen selbst im Rallyetrimm noch 230 bis 240 PS; ganz zu schwei-

gen von Lancias Superauto, dem Stratos. Was also macht die Leistungsfähigkeit der eigentlich doch schwächlichen Alpine A 310 aus?

Achim Warmbold, auf dieses Phänomen angesprochen, drückte mir nur die Wagenschlüssel in die Hand und meinte, ich sollte der Sache einmal auf typischen Sonderprüfungen-Pfaden auf den Grund gehen.

In den Alpine-Werksfarben mit Werkszulassung: Das Auto, das Leben in die deutsche Rallye-Szenerie brachte (oben). Der von Altmeister Gordini präparierte 170 PS-Motor basiert auf dem Triebwerk des Renault 16 (links).

Enges Cockpit

Das Besteigen des Cockpits trimmt ungemein, denn zunächst einmal geht es ziemlich weit herunter, dann folgt eine geschickte Wendung mit angezogenen Beinen, die alsbald in dem engen Tunnel zu den Pedalen verschwinden. Hat man es bis hierher geschafft, folgt die umständliche Prozedur des Anschnallens mit dem Vierpunktgurt. Es geht eng zu, besonders dann, wenn



Achim Warmbold mir riet, selbst zu ergründen: Das Phänomen der ungeheuren Leistungsfähigkeit der Renault Alpine.

Die erste Voraussetzung dafür ist eine gute Sitzposition für den Fahrer. Um den Piloten herum ist alles griffgerecht angeordnet. Aus dem Mitteltunnel ragt ein recht kurzer Schalthebel. Um zu verhindern, daß in der Hitze des Gefechts der verkehrteste aller Gänge das Fortkommen nachdrücklich verhindert, ist der Rückwärtsgang mit einer mechanischen Sperre blockiert. Will man rückwärts fahren, muß zuvor ein kleiner Hebel umgelegt werden. Das enggestufte Fünfganggetriebe verlangt energische Betätigung, nur gut, daß die einzelnen Gängebenen leicht zu finden sind.



Achim Warmbold und mich störte jedoch nur der Schaltenwechsel zwischen dem vierten und fünften Gang; besser wäre, wenn man bei diesen hohen Geschwindigkeiten (schätzungsweise 175 km/h) die Gänge schneller und problemloser wechseln könnte (wie etwa beim BMW-Fünfganggetriebe), mit dem vierten und fünften Gang in gleiche Ebene.

Die Kupplung erfordert einen verhältnismäßig geringen Pedaldruck, die Wirkung jedoch ist verblüffend: Der Automat faßt unerbittlich zu. Selbst auf Asphalt lassen sich nacheinander mehrere rennmäßige Starts vollführen, denn da die Kuppelung bei einer Rallye längerer Distanz häufiger und schwerer malträtiert wird als bei einem Rennfahrzeug, ist sie natürlich üppiger dimensioniert.

Gerade 1,15 Meter hoch ist die Alpine (oben). Nicht hübsch, aber praktisch: Ablagen für Rallye-Utensilien (links, darunter). Funktionalität anstelle von Komfort im Innenraum (daneben). Achim Warmbold und John Davenport benutzen selbstverständlich Vierpunktgurte (rechts).



Auch bei Starts auf lockerem Boden verblüfft, welchen Drang nach vorwärts die Alpine entwickelt. Die Konzentration der Massen im Bereich der Hinterachse sorgt für eine ausgezeichnete Traktion der Antriebsräder. Die zur Verfügung stehende Leistung wird optimal in Vortrieb umgesetzt. Die konzeptionelle Hecklastigkeit, bei Straßenfahrzeugen eher unerwünscht, dient versierten Rallyefahrern dazu, ihr Gefährt äußerst zügig um die Ecken zu werfen.

auch der Beifahrer Platz genommen hat. Für die zum Rallyefahren erforderlichen Utensilien wurden hinter den Sitzen Kästen angebracht, in denen Helme und andere Kleinigkeiten verstaut werden können. Oben am Überrollbügel zwischen den Sitzen, baumeln griffbereit die Anschlüsse der Gegensprechanlage. Damit auf Sonderprüfungen, auf denen der Motorlärm und die vorgeschriebenen Helme das Ansagen der Strecke nicht zum gegenseitigen Anschreien ausartet, unterhalten sich Fahrer und Co per Drahtfunk.

Die abgeschabten Stellen des Kommandostandes deuten auf viele geschlagene Schlachten hin. Bevor die Alpine Warmbold zur Verfügung gestellt wurde, lief sie einige Veranstaltungen in Frankreich. Jetzt nach eineinhalb Jahren sieht sie etwas zerschunden aus, ohne daß die Blessuren innen wie außen ihr etwas von der Funktionstüchtigkeit genommen hätten. „Trotz der Kratzer ist sie noch so gut wie neuwertig“, versucht Warmbold die Macken zu entschuldigen. Tatsächlich ist die absolute Steifigkeit des Rohrahmens selbst

nach etlichen harten Einsätzen noch gewährleistet. Um den leichten, aber dennoch unheimlich stabilen Rahmen wird bei allen Wettbewerbs-Alpine eine spezielle, sehr dünnwandige Polyesterkarosserie gehängt. An verschiedenen großen Flächen, zum Beispiel auf dem Dach oder an den Seitenteilen, läßt sich die Karosserie leicht mit dem Finger eindrücken, doch nimmt man derlei Kleinigkeiten zur Erzielung eines günstigen Leistungsgewichts bei Wettbewerbswagen klaglos hin. Womit wir wieder bei dem angelangt wären, was

Warmbold bremsst mittelschnelle Kurven kaum an, er läßt das Heck des Wagens vor der Biegung zur entgegengesetzten Seite fliegen, holt gewissermaßen aus, um mit dem Schwung (wobei das Querstellen zum Abbremsen dient) die folgende Kurve – diesmal zur anderen, richtigen Seite querstehend – zu durchmessen.

Es kostet einige Überwindung, es dem Meister nachzutun, vor allem scheint die mir vorgeführte Geschwindigkeit erschreckend

Fortsetzung auf Seite 85



Fotos: Thomas Dirk Heere

Der kurze Auspuff dämpft das Motorgeräusch kaum (oben links). Die Gürtel-Rennreifen stammen von Michelin (daneben). Nicht sehr solide, aber leicht: Das dünne Dach (unten).

Fortsetzung von Seite 21

hoch. Doch dann klappt es, nicht zuletzt wegen der beispielhaften Folgsamkeit der Alpine. Selbst wenn man das Auto wegen übertriebenen Drifts bereits aufgegeben hat und ein Dreher unabwendbar scheint, ist eine Alpine noch längst nicht verloren. Man sollte gegenlenken und ja nicht vom Gas gehen, dann läßt sich die Alpine in den meisten Fällen wieder einfangen. Das war allerdings nicht immer so. Vormalig hatten die älteren Alpine A 110 heftig reagierende, ziemlich pendelnde Hinterachsen. Erst seit diesem Jahr wird die Schräglenkerachse der A 310 auch bei den alten Modellen verwendet. Doch offenbar konzentriert man sich im Werk auf die neuere Ausgabe des weltberühmten französischen Sportwagens: Für ihn wurde nämlich ein Zweiliter-Viertaktmotor (Vergaser-Version mit 205 und Einspritz-Version mit 215 PS) homologiert, der das alte Machtverhältnis in der Rallyeszene

wieder herstellen und die Newcomer wie den Lancia Stratos auf die alte Größe zurechtstutzen soll. Allerdings ergeben sich derzeit noch Probleme mit der Unterbringung einer Auspuffanlage, die ausreichend lang ist, um den für Rallyeeinsätze erforderlichen guten Drehmomentverlauf zu gewährleisten. Mit den unter dem kurzen Heck unterzubringenden Auspuffanlagen brachte man es trotz aller Abstimmungsarbeit noch nicht fertig, einen weicheren Einsatz der Leistung zu erzielen, und diese Unart verhinderte bisher die Verwendung des Viertaktmotors.

Wenn man die im Vergleich zu anderen Fabrikaten eher mäßig motorisierte Renault Alpine über zwei Tage unter allen Bedingungen chauffieren konnte, sie dabei kennen und schätzen lernte, kann man die Zukunfts-Schwärmerie des ansonsten recht „coolen“ Warmbold verstehen: Mit den 215 PS könnten durchaus die Escort, Opel, Toyota, ja sogar die Lancia zum Frühstück verpeist werden.

Technische Daten

Alpine Renault A310 (Gruppe 4)

Motor

Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor im Heck, Bohrung/Hub 82/84 mm, Hubraum 1774 ccm, Verdichtungsverhältnis 10,5:1, Leistung 170 PS bei 7000 U/min, Motorblock aus Leichtmetall, fünffach gelagerte Kurbelwelle, Nockenwelle seitlich im Motorblock, Ventilsteuerung über Stößel, Stoßstangen und Kipphebel, zwei Weber-Doppelvergaser 45 DCOE, Druckumlaufschmierung mit Ölfilter im Hauptstrom, Ölinhalt ca. 5 Liter, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, zwei 49 Liter-Tanks im Heck, Drehstromlichtmaschine.

Fahrwerk

Zentralrohrrahmen mit aufgeschraubter Polyesterkarosserie, vorn Einzelradaufhängung an ungleich langen Querlenkern, Schraubenfedern, Stabilisator, hinten Einzelradaufhängung an Schräg- bzw. Querlenkern, Schraubenfedern, Stabilisator, rundum hydraulische Teleskopstoßdämpfer (Bilstein), hydraulische Zweikreisbremse, Scheiben an allen vier Rädern, Räder v.8/h.10j/13, Reifen v. 200/h.260-13 Radial Racing (Michelin), Zahnstangenlenkung.

Kraftübertragung

Antrieb auf die Hinterräder, hydraulisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Fünfganggetriebe, Übersetzungen: I. 3,61; II. 2,33; III. 1,61; IV. 1,21; V. 0,97; R. 3,08; Achsantrieb 3,77:1.

Abmessungen und Gewichte

Radstand 2270 mm, Spur 1400/1462 mm, Außenmaße 4190/1740/1150 mm, Leergewicht 840 kg, Leistungsgewicht 4,94 kg/PS.

Fahrleistungen

Höchstgeschwindigkeit: 195 km/h, Beschleunigung von 0 bis 40 km/h 1,9 sec; 0 bis 60 km/h 3,0 sec; 0 bis 80 km/h 4,5 sec; 0 bis 100 km/h 6,5 sec; 0 bis 120 km/h 9,9 sec; 0 bis 140 km/h 14,9 sec; 0 bis 160 km/h 20,2 sec.

Hersteller und Eigner

Alpine Renault, Direction Compétition, 76201 Dieppe, Frankreich