



ANNIVERSAIRE
ALPINE
1955-2015



ALPINE ein Versuch?



Bernard Ollivier schwitzt. Nicht allein deswegen, weil es am Festival of Speed in Goodwood aussergewöhnlich warm ist für englische Verhältnisse. Sondern auch, weil er die Verantwortung trägt für gut ein Dutzend wertvolle Oldtimer und Rennwagen aus dem Renault-Museum. Und ausserdem für ein Einzelstück, das vielleicht in Franken oder Euro nicht ganz so teuer ist wie die Klassiker, aber so etwas wie die Zukunft von Ollivier darstellt. Schliesslich ist er der CEO der neuen Marke Alpine - und die blaue Flunder mit der Nummer 60 ist bisher das einzige Exemplar der Wiedergeburt dieser französischen Legende.



Ollivier, der einst schon Rennsport-Chef war und auch «Directeur de la Transformation de Renault», spricht gern und er spricht auch viel. Er erklärt, dass alles 2012 angefangen hatte, als der englische Kleinhersteller Caterham dem französischen Riesen Renault angeboten hatte, ein neues Produkt zu entwickeln, das man vielleicht gemeinsam unter der Bezeichnung Alpine vertreiben hätte können. Die Caterham/Renault-Kooperation hielt nicht lange, das hatte auch (finanz)politische Hintergründe (die bekannt sind, von denen Ollivier aber nichts erzählt), doch man hatte da also ein Konzept und eine Idee - und die Rechte an einer Marke, die in diesem Jahr ihren 60. Geburtstag feiert.

Alpine, gegründet 1955 von Jean Rédélé in seiner Heimatstadt Dieppe, hatte mit 24 Jahren die Renault-Werkstatt seiner Eltern übernommen. Er fuhr gerne Rennen, konstruierte ein eigenes Fünfgang-Getriebe, baute dieses in einen Renault 4CV (in der Schweiz bekannt als: Cremeschnitte) - und holte an der Mille Miglia 1952 auf

Anhieb den Klassensieg. 1953 konstruierte er mit Hilfe des italienischen Karosiers Giovanni Michelotti ein Rallye-Fahrzeug auf Basis des 4CV, gewann wieder einige Rennen, und entwickelte daraus auch sein erstes Serien-Fahrzeug, die A106, mit einer Karosserie aus glasfaserverstärktem Kunststoff.



Man darf trotzdem davon ausgehen, dass die Lancierung der neuen Marke wohl 2016 stattfinden wird - Mitte September, wenn in Dieppe die grosse Geburtstagfeier der Marke mit wohl gegen 1000 klassischen Alpine sowie allen Fahrern, die mit den Alpine gross geworden sind, über die Bühne geht, wird Ollivier wohl etwas mehr erzählen müssen. Denn die Fans und Liebhaber der Marke sind bereits jetzt ungeduldig.

Es sei deshalb noch ein wenig mehr den Ausschweifungen des Monsieur Ollivier gelauscht. Er sagt: «80 Prozent des Erfolges macht das Design aus. Die Alpine waren immer ganz bewusst ganz einfach gehalten in ihrer Linienführung - das haben wir auch so gehalten bei unserer Studien. Der französische Stil ist nicht so barock und schwülstig wie etwa der italienische, das sieht man unserem Fahrzeug auch an. Es soll aber nicht retro sein, sondern eine zeitgemässe Interpretation der Alpine-Vergangenheit.» Als Betrachter, in dessen Augen die Schönheit ja bekanntlich liegt, darf man dies durchaus unterschreiben: die Kopflastigkeit, die Fahrzeuge mit Mittelmotor normalerweise nicht gerade elegant aussehen lässt, geht der neuen Alpine erfreulicherweise ab, sie wirkt aus einem Guss, die Linien sind fließend, sehr harmonisch. Das typische Alpine-Blau hilft natürlich auch, es ist edel, verspricht Zurückhaltung und doch Eleganz.

Und weiter: «Wir übernehmen natürlich auch das wichtigste Merkmal aus der Alpine-Geschichte: den Leichtbau». Das bedeutet, dass die neue Alpine also unter 1000 Kilo wiegen wird? Ollivier, etwas nachdenklich: «Dazu möchte ich jetzt nichts sagen. Man darf nicht vergessen, dass die Bedürfnisse der Kunden heute anders sind als früher, sie erwarten schon einen gewissen Komfort - zumal unser Fahrzeug ja nicht für die Rennstrecke gebaut wird, mehr so für die Landstrasse oder Passfahrten. Und ausserdem sind heute ja die Sicherheitsbestimmungen anders als damals, als Jean Rédélé noch Autos bauen konnte, die nur gerade 500 Kilo wogen».



Dann sprechen wir also noch etwas von der Technik, Monsieur Ollivier, was haben Sie dazu zu sagen? Wieder wiegt der Alpine-Chef vorsichtig den Kopf: «Wir haben unsere klaren Vorstellungen. Es wird ein moderner Antrieb sein, sowohl kraftvoll wie auch sparsam. Das Wichtigste ist doch: das Leistungsgewicht eines Fahrzeugs. Wenn wir ein leichtes Auto bauen, dann brauchen wir auch nicht derart viele PS, um ein gutes Leistungsgewicht zu erreichen. Das wiederum für grossartige Fahrfreude sorgen wird». Es ist also klar: die neue Alpine wird keinen Sechszylinder-Motor haben, sondern einen Vierzylinder. Mit grösster Sicherheit: mit Turbo. Es ist aber auch ein Hybrid vorstellbar - den es allerdings im Renault-Konzern bisher noch nicht gibt. Und richtig viel Geld kann Ollivier nicht ausgeben, das macht er im Gespräch immer wieder klar: «Wir müssen unsere Ressourcen innerhalb des Konzerns mit Renault, Nissan und Infiniti bündeln. Denn es ist eine klare Vorgabe von Konzern-Chef Carlos Ghosn, der voll hinter unserem Projekt steht: die Rentabilität muss gewährleistet sein. Wenn sich Alpine nicht rechnet, dann hat Alpine keine Chance».

Stolz lehnt sich Ollivier an das Konzept-Fahrzeug. Er ist unterdessen etwas entspannter, alle klassischen Alpine-Fahrzeuge sind wohlbehalten zurück im Paddock am Festival of Speed in Goodwood. Auch Jean Ragnotti, der leicht irre Rallye-Fahrer, der seinen Renault-Alpine 5 Maxi Turbo, mit dem er 1985 die Rallye Korsika gewonnen hatte, sehr, sehr quer über die Strecke getrieben hatte und jetzt mit einem breiten Grinsen neben seinem Chef steht. Ollivier: «Wir treten nicht gegen Porsche oder gar Ferrari an, das ist nicht unser Ziel. Wir haben auch ein ganz anderes Preissegment im Visier. Aber da rechnen wir uns schon gute Chancen aus».

Er tätschelt seine Prototypen noch einmal das Dach, lächelt stolz und zufrieden, und verschwindet mit Ragnotti hinter den Kulissen.



Passend dazu: die Alpine-Geschichte. Mit schönen Bildern.

Mehr zu Renault gibt es in unserem Archiv <http://www.radical-classics.com/die-marken-von-a-z>

Alpine-Geschichte



1946

Jean Rédélé wird mit 24 Jahren Renault-Händler in der zerbombten Ärmelkanal-Stadt Dieppe.

1951

Der logische Einstieg in den Motorsport mit einem Renault 4CV – schon sein Vater war Testfahrer bei Renault. Im Lauf der Jahre gelangen ihm Klassensiege bei zahlreichen Klassikern. Sein Talent scheint vorhanden, aber nicht zwingend, ausserdem geht Rédélés Ehrgeiz ohnehin in eine andere Richtung, den eigenen Sportwagen.

1952

Rédélé lässt bei Michelotti eine leichte Alu-Karosserie auf Basis des 4CV entwickeln. Nach einigen Siegen bei unbedeutenden Rennen verkauft Rédélé das Projekt an einen reichen amerikanischen Industriellen, der das Fahrzeug unter dem Namen «The Marquis» auf der Motorshow in New York 1954 präsentiert, danach schläft die Sache ein.

1955

Auf dem Pariser Salon zeigt Rédélé einen Sportwagen, der optisch verblüffende Ähnlichkeit mit dem verkauften Projekt aufweist. Der bedeutendste Unterschied zum «Marquis» entstand eher durch einen Zufall: In Dieppe hatte sich gerade ein Karosseriebauer etabliert, spezialisiert auf die damals exotische GFK-Bauweise. Das gedrungene 4CV-Coupé wog mit Kunststoff-Karosserie nur 500 kg. Wohl um die eigenen Grosstaten zu würdigen – u. a. Klassensiege bei Coupe des Alpes, Monte und Mille Miglia –, nennt Rédélé den Sportwagen Alpine A106 Mille Miglia. Die Alpine-Geschichte beginnt mit 750 ccm und 42 PS in der schärfsten Tuningstufe.

1957

Das grössere und elegantere A108 Cabriolet basiert auf dem neuen Renault-Modell Dauphine, zwei Jahre später kommt ein Coupé dazu. Im Rennsport konzentriert man sich weiterhin auf den A106.

1960

Für einen Einsatz bei der Tour de France 1960 wird die A108 bei der Aerodynamik überarbeitet, Bertone half bei der Umgestaltung mit. Diese A108 Berlinette genannte



Rennversion zeigt bereits alle Designmerkmale der späteren A110.

1962

Präsentation der Alpine A110, die nun auf die Technik des Dauphine-Nachfolgers Renault 8 zurückgreift. Wichtigster Unterschied ist eine überarbeitete Heckpartie und ein Zentralrohrrahmen. In die Fiberglas-Karosserie ein laminierte Stahlverstrebungen erhöhen die Festigkeit. Einzelradaufhängung vorne und die für Sportwagen nicht unproblematische Pendelachse hinten stammen ebenfalls vom R8.

Scheibenbremsen gibt es trotz des geringen Gewichtes von nicht einmal 600 kg. Am Anfang stehen verschiedene Renault-Motoren zwischen 40 und 70 PS mit maximal einem Liter Hubraum zur Wahl.

Im gleichen Jahr beweist Jean Rédélé sein Verkaufsgeschick, indem er einen Lizenzvertrag mit der brasilianischen Tochter des Jeep-Herstellers Willys Overland abschließt. Täglich werden vier Alpine unter dem Namen Interlagos produziert.



1965

Die Lizenzproduktion in Mexiko beginnt unter dem Namen Dinalpine. Zudem darf Rédélé seine Alpine endlich über das Renault-Händlernetz verkaufen. Damit hat er sich endgültig gegen Konkurrenten René Bonnet durchgesetzt, der seinen Mittelmotorsportwagen Djet ebenfalls auf Basis des R8 baute.

Gleichzeitig gibt es mit dem Erscheinen des R8 Gordini einen ordentlichen Leistungsschub. Mit diesem Motor hat sich Amédée Gordini selber übertroffen. Der 1100er leistet für damalige Verhältnisse schon in der Serienversion unglaubliche 86 PS, bei durchaus akzeptablen Alltagsfähigkeiten.



1966

Beginn der Lizenzproduktion in Spanien bei der Renault-Tochter FASA. Der Motor aus dem R8 Gordini 1300 eröffnet mit strassentauglichen 115 PS eine neue Leistungsdimension.

1968

Revolution, auch bei Alpine: Beginn der Lizenzproduktion in Bulgarien unter dem Namen Bulgaralpine. Man bezieht ein modernes, vier Mal so grosses Werk am Stadtrand von Dieppe. Und Renault bezahlt nun alle Motorsportaktivitäten. Alpine bedankt sich, indem man bei der Monte mit dem 1300er den Zweiliter-Neunelfern ernsthafte Schwierigkeiten bereitet. Und die Aussichten sind rosig: Mit dem 1,6-l-Triebwerk aus dem Renault 16 TS will man endlich satisfaktionsfähig werden. Gleichzeitig wandert der Wasserkühler nach vorne, um die Gewichtsverteilung zu verbessern.

1970

Die 1600er sind endlich homologiert. Monte geht voll in die Hosen, aber man wagt sich an erste Werkseinsätze jenseits des französischen Horizontes. Jean-Luc Thérier gelangen Gesamtsiege bei der San Remo- und Akropolis-Rallye. Bei der RAC fällt er auf der letzten SP aus, sonst hätte man die Markenwertung vor Porsche gewonnen. Der Titel holperte eh noch ein wenig: «Europäische Meisterschaft für Marken».

1971

Das Jahr des Ove Andersson. Der Schwede war in der Rallyeszene als hoffnungsloser Loser abgeschrieben, zeigte bei der Monte aber den versammelten französischen Alpine-Artisten (man war mit sechs Werksautos am Start!), wie das wirklich geht. Es folgten drei weitere Siege, damit gewann Andersson die Markenwertung quasi im Alleingang. Mit dem A310 wird der Nachfolger präsentiert, der mit seiner grösseren und komfortableren 2+2-Karosserie Porsche endlich auch kommerziell Paroli bieten soll. Vorerst ist die A310 allerdings nur mit dem bekannten 1,6-Liter mit 126 PS erhältlich. Das reicht nicht. Auf den Rallyepisten reicht es auch nicht, da erweist sich die A310 als zu schwer und unhandlich.

1972

Vor allem Getriebeprobleme radieren bei der Monte das komplette Werksteam aus. Maximale Schmach. Den Rest der Saison hält man sich von der internationalen Rallyebühne weitgehend fern und überarbeitet die A110.

1973

Mit Jahresbeginn übernimmt Renault die Aktienmehrheit an Alpine, Jean Rédélé bleibt Vorstandsvorsitzender. Mit dem aufgebohrten 1800er und der moderneren Hinterachse des A310 gelingt in der ersten Rallye-WM ein Durchmarsch. Renault-Alpine wird erster Marken-Weltmeister.

1977

Produktionsende des letzten A110-Modells.



1978

Alpine wird komplett von Renault geschluckt.



«Die Kuppe geht voll, vertrau mir»

Renault-Alpine A110



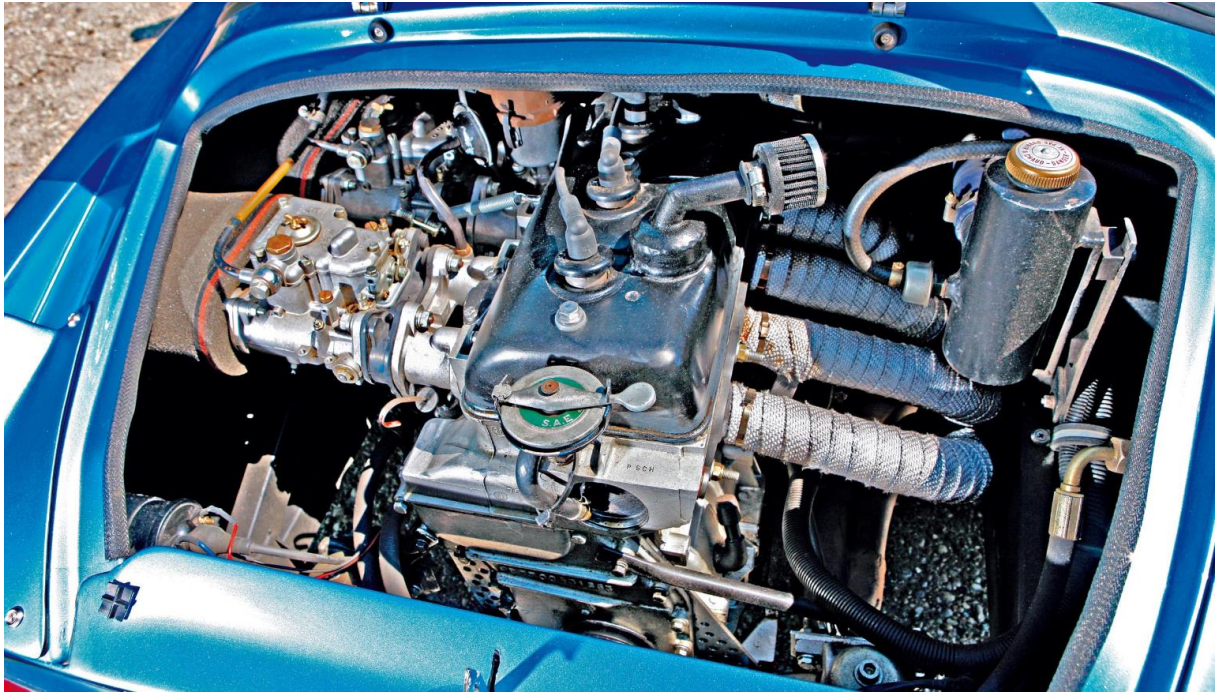
Der stolze Besitzer Gerry Brandstetter zeigt die Grössenverhältnisse.

Wir streben also mit vollem Hammer dieser Links Fünf über Kuppe entgegen. Es wird sehr laut und der Güterweg immer schmaler. Man sitzt so tief in einer A110, dass dir schon beim Anblick einer Bodenwelle ganz heiss am Hintern wird. Auch der Schub wirkt in dieser engen Kammer anders. Präsenster, dramatischer. Derart in rasendes Ungleichgewicht geraten, fühlt man sich von der hauchzarten Polyester-Karosserie so beschützt wie eine Wade im Nylonstrumpf, denkt in diesem Moment ungefähr: Die Links Fünf über Kuppe sollte sich jetzt besser ausgehen. jetzt besser ausgehen.

Wir haben nie darüber geredet, ob sich Gerry Brandstetter, der Besitzer dieser fabelhaften Ex-Werks-Alpine, darüber im Klaren war, dass sein Spruch beim Losfahren in etwa James Deans Einschätzung der Gesamtsituation Sekunden vor dem Aufprall entsprach. Aber natürlich ist nichts passiert. Der Mann ist schliesslich Arzt, durch einen Eid dem Wohle der Menschheit und seiner Beifahrer verpflichtet. Wir hatten für die Fotofahrt den Güterweg vorsorglich blockiert, zudem breitete sich in der Abflugzone die endlose Weite des Weinviertels und ganz junger Kukuruz aus. Die Kuppe ging voll, locker sogar.

Dass dieser Moment trotzdem nicht unspannend war, lag einfach am Auto. Spätestens nach der Kuppe kapiert man, dass die Alpine erfunden wurde, um den Übermütigen die Demut zurückzugeben. Nie vorher oder nachher gab es einen derart atmosphärisch hochverdichteten Sportwagen. In der Intensität des Fahrerlebnisses wirken dagegen selbst die ärgsten Neunelfer jener Tage – nun ja – gutbürgerlich. Denn im Grunde war die Alpine ein übermotorisiertes Plastiksackerl, lange vor der Erfindung des Plastiksackerls.







Die A110, auch Berlinette genannt, entstand 1962 als eine Art Evolutionsmodell aus der A108 (siehe Kasten), deren Basis der kreuzbrave Renault Dauphine bildete, in Serie mit 850 Kubik und 30 PS bewaffnet.

Mit der Präsentation des Nachfolgers R8 war für die A110 ein modernerer Teilesponder verfügbar, gleichzeitig tauschte Alpine-Gründer Jean Rédélé den Blechboden gegen ein schlichtes zentrales Stahlrohr, das nun die Achsen miteinander verband. Damit sich die leichte Polyesterform nicht durchbog, wurden Streben ein laminiert. Die bloss hüfthohe Berlinette brachte es auf nur 600 kg – auch wegen der zierlichen Technik: Aus dem Einliter-Vierzylinder im Heck zauberte Haus-Tuner Marc Mignotet maximal 70 PS.

Für Klassensiege reichte das in den Anfangsjahren allemal, besonders, als sich der geniale Amédée Gordini des R8 annahm. Seine Version quetschte aus 1100 ccm bis zu 92 PS. Damit liessen sich Kreise um die 356er-Porsche aus höheren Hubraumklassen fahren. Mehr als Klassensiege und Achtungserfolge im motorsportlichen Unterhaus waren aber nicht drinnen, auch wenn die 115 PS einer späten Serien-1300er für einen Hunderter-Sprint unter acht Sekunden reichten.

Ausserhalb der Grenzen Frankreichs blieben die Alpines viel zu lange eine unbekannte Grösse – auch weil Renault trotz der sportlichen Erfolge Jean Rédélé nicht adoptierte, wie das Ford mit Colin Chapman tat. Erst gegen Ende der Sechziger, als die A110 praktisch schon zum Alt-Polyester gehörte, kamen die Dinge langsam in Fahrt. Renault übernahm den Vertrieb und bezahlte das Motorsportbudget des Winz-Herstellers (dessen Produktion noch immer bei weniger als 500 Autos pro Jahr lag).

Karrieremässig war die A110 ein extremer Spätzünder, denn welcher andere Sportwagen kam erst im achten Produktionsjahr zu namhaften Erfolgen? Bei der Monte 1970 brachte Jean-Pierre Nicolas mit einer 1300er die 2,2-l-Porsche ernsthaft in Bedrängnis, im gleichen Jahr gingen sich noch drei Gesamtsiege aus, unter anderem bei der Akropolis – damit hatte das Plastiksackerl bewiesen, dass es ziemlich reissfest war.

Im grossen Stil satisfaktionsfähig wurde die Berlinette erst mit dem 1600er des Renault 16. 1971 gelang ein Dreifachsieg bei der Monte, wobei, peinlich, peinlich, der bereits als hoffnungsloser Loser abgestempelte Ove Andersson den versammelten Franzosenstolz (Andruet, Thériet, Darniche, Vinatier) schlug. Der Rest der Saison wurde dann überhaupt ein einziger Triumphzug des Schweden. In der Saison '72 zerbrach das Werksteam an Getriebeproblemen, das Jahr darauf wurde, nun mit 1,8 Liter Hubraum und bis zu 185 PS, zu einem Durchmarsch, wie ihn die Rallyewelt noch nicht gesehen hatte: 1,2,3,5,6 bei der Monte und überlegener Gewinn der erstmals ausgeschriebenen Marken-WM – das alles im elften Produktionsjahr der A110.

1973 war die Alpine am Höhepunkt ihrer Karriere und zugleich am Ende. In der nächsten Saison zeigten der sophisticatede Lancia Stratos und die Escorts mit ihren Formel-2-Motoren, dass die Zeiten von Lowtech-Plastik endgültig vorbei waren. Neben den späten Meriten war das Erstaunlichste an den Alpine-Erfolgen zweifellos, dass die Berlinettes trotz ihrer zierlichen Statur bei jeder Art von Rallye gewinnen konnten.

Im Schnee- & Eis-Chaos der Monte, bei den Asphalt-Heizereien sowieso, aber auch auf den brutalen Pisten in Portugal, Griechenland oder Marokko. Die Zähigkeit war dem geringen Gewicht geschuldet: Eine Berlinette päppelte selbst über den ärgsten Schotter wie ein flacher Stein über die Wasseroberfläche. Es half aber auch, dass eine Alpine selten alleine kam. In den Heydays waren im Starterfeld immer genügend A110 vorrätig, sodass die Tapfersten der französischen Artistentruppe den totalen Fight ausrufen konnten (und auch durften). Im schlimmsten Fall blieb eine Alpine übrig, und die gewann.

Verfolgt man die Fahrgestellnummer von Gerry Brandstetters Berlinette, stösst man auf einen Einsatz bei der Marokko-Rallye 1974 unter Ove Andersson. Ursprünglich nur als Trainingsauto vorgesehen, rückte sie auf, weil das Einsatzfahrzeug in letzter Minute kaputt ging. Besonderes Erkennungsmerkmal ist der geänderte Ventildeckel: Normal musste das Öl tief hinten im Motorraum eingeflösst werden, da die R16-Maschine verkehrt eingebaut wurde. Andersson bestand aber auf eine praktikablere Lösung mit umgeänderter Einfüllöffnung hinten. Nachdem in den letzten Jahren die Preise strunz normaler

110er bis an die 100.000-Euro-Grenze explodiert sind, will man gar nicht wissen, was ein Auto mit greifbarer Geschichte wert sein könnte.

Ein echtes Gruppe-4-Werksauto also, macht gut 180 PS bei weniger als 700 kg – was im Leistungsgewicht selbst heute noch Gleichstand mit einem modernen Neunelfer bedeutet. Der Vergleich ist aber Blödsinn, weil Plastiksackerl nichts mit Herrenhandtaschen gemeinsam haben.

Schon der Einstieg ist mehr als sportlich: Hochgewachsenen reicht eine Berlinette nicht einmal bis zur Hüfte, nach ein wenig Bodenakrobatik hat man eine nahezu liegende Sitzposition nur eine Handbreit über dem Asphalt eingenommen. Die grosse Überraschung dabei: Die Platzverhältnisse sind intim, aber durchaus bequem. Man fühlt sich wie eine Sardine in der Dose, aber mit ordentlich Öl dazwischen. Wegen der im Wege stehenden Radkästen sitzen Fahrer und Beifahrer in leichtem V-Winkel zueinander, der Platz an der Pedalerie empfiehlt knapp geschnittenes Schuhwerk.

Aus atmosphärischen und wohl letztlich auch geruchstechnischen Gründen hat Gerry Brandstetter den hinteren Tank nicht montiert. Die Werksfahrer sassen quasi mitten in einem Spritfass: Ein Tank lag über den Füßen, der zweite war direkt im Rücken der Piloten montiert.

Zum Fahren wäre zu sagen: Es ist anstrengend, laut und eigentlich unpackbar fordernd. Denn die Berlinette stand nie für technische Exzellenz, sie war bloss leicht und flach. Der simple Stossstangenmotor verweigert allzu hohe Drehzahlen, bietet aber wegen seiner langhubigen Auslegung ordentlich Punch in jeder Lebenslage – Alltagstauglichkeit und Laufkultur sind sogar ganz beachtlich für einen astreinen Wettbewerbsmotor. Die schwachen, schlecht zu schaltenden Getriebe fallen in die Kategorie Erbkrankheiten der Berlinette, da macht auch die Brandstetter-Alpine keine Ausnahme – genauso wie die allgemeine Fragilität oder die archaische Pendelachse. Die schlechte Verarbeitungsqualität war legendär, jede halbwegs fachgerecht restaurierte Alpine ist heute in deutlich besserem Zustand als bei der Auslieferung. Zitat aus einem AMS-Test von 1971: «In der relativ kurzen Zeit, die der Alpine bei uns verbrachte, traten unter anderem Schäden an Motor, Kupplung, Getriebe und der Elektrik auf ...»

Die Pendelachse wiederum verschafft der Alpine bei jedem Ausfedern X-Beine, die plötzliche Sturzveränderung plus Heckmotor-Moment verlangen dann nach zügigem und fachgerechtem Handeln im Grenzbereich. Aber schon vorher lässt das knallharte Fahrwerk nichts im Unklaren, es zeigt alles an: Bodenwellen, Teerrillen, mikroskopische Frostaufbrüche, und wer mag, kann beim Überfahren von Kanaldeckeln die einzelnen Lochreihen mitzählen. Diese Direktheit plus der tiefe Schwerpunkt machen jenes Alpine-Gefühl aus, das Ove Andersson folgendermassen ausdrückte: «Man kann mit einer Alpine Kurvenfolgen schneller fahren, als man denken kann.»

Herzlichen Dank an die «auto revue». Wieder einmal ein Beweis dafür, dass Kompetenz und Schmäh sich bestens miteinander vertragen.

Mehr Renault gibt es im Archiv. Und die Alpine-Historie reichen wir noch nach.

