



A

Die Geschichte der Alpine Renault

Ein Kultmobil erster Güte kommt zurück: die Alpine. Aber wie fing alles an und was bringt die Zukunft? Eine Zeitreise. Sie ...



... beginnt mit der Alpine A106, ...



... 650 Kilo leicht, nur 60 PS. Ein Witz, mag der geneigte Leser vermuten, aber das Ding geht ohne End



Der Drehzahlmesser hinterm Holzlenkrad reicht bis 7000 – Respekt vor den 50ern.



Alles recht übersichtlich, Telematikdaten werden nicht geliefert.



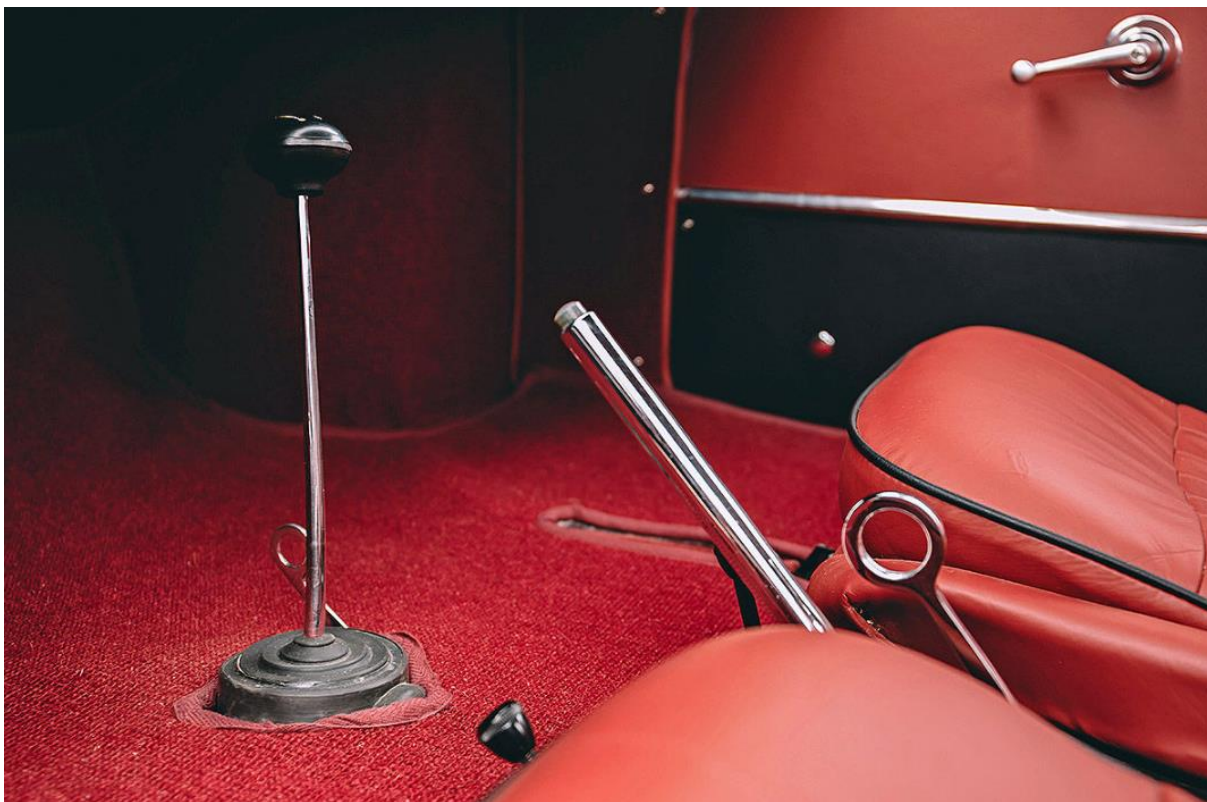
Solche Instrumente wird es nie wieder geben – warum eigentlich?



Hier war Omi am Start, ...



... ganz schön rot hier. Aber die klare Linie ist unverkennbar.



"Die haben alles, was eben passte, vom Cremeschnittchen genommen und ihre Kunststoffkarosse darüber gebaut, bei der das Heckfenster vom Renault Frégate als Frontscheibe dient", erzählt Kenner Kleinemeier.

Start in Monte Carlo, rauf in die Berge, zum berühmten Col de Turini – und hinterm Steuer ein breites Grinsen über diesen Sportler, der jede Kurve, jeden Kilo-meter zum unbändigen Vergnügen steigert.



So gewann die Alpine diverse Titel, selbst der lange Walther Röhrl schlängelte sich hinters Steuer.



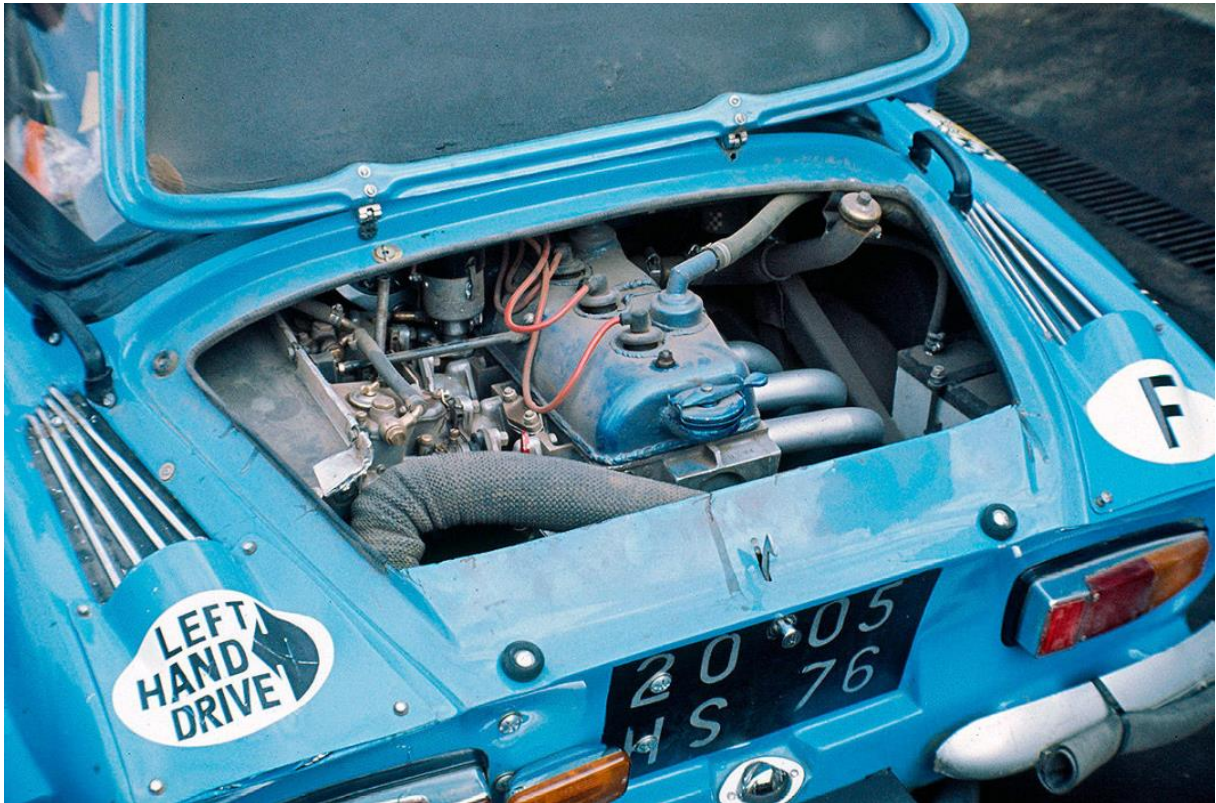
"Wir haben ihn im dritten Gang angeschoben", erzählt Alpine-Jünger Heinz-Christian Kleinemeier.



Die heckgetriebene A110 war tückisch zu fahren, gewann die Monte, wurde sogar als Viersitzer und als Cabrio (rund 70 Fahrzeuge) gebaut – und blieb doch immer das verkappte Rennauto.



Der Motor lieferte schlappe 115 PS – aber das Auto wog keine 700 Kilo.



Da ist noch Platz hinten, der Motor war wie das Auto ein Leichtgewicht.





Immerhin, das Design steuerte Michelotti aus Italien bei. Fantasie ersetzte Geld. Kleinemeier: "Das waren geniale Bastler." Das gilt auch für die Lufteinlässe hinten.



Fünf Mal rund, klare Ansage. Die Instrumente im A110.



Der Alpine A110 ist auch heute noch gut aufgestellt: 690 Kilo und 115 PS reichen für 7,5 Sekunden auf Tempo 100



1973 übernahm Renault die Sportwagen-schmiede. Da arbeitete Alpine schon an der grösseren A310, die 1977 erstmals einen Sechszylinder bekam, anfangs 150 PS stark.

An einer Sonderserie der A310 S wurde sogar ein Heckspoiler verbaut, den Kleinemeier in Minden entwickelt hatte.



Als Renault Anfang der 80er sogar den Sprung über den Atlantik wagen wollte, wurden für den US-Markt 23 Prototypen von der V6-GT-/V6-Turbo-Serie entwickelt. Die begehrte letzte Sonderserie dieser Modellreihe hieß "Le Mans" – Design und Entwicklung fanden wieder in Minden statt.



Es muss der Alpine-Bazillus gewesen sein, den Kleinemeier auch an seiner roten A610 spürt. Das dritte seiner Schmuckstücke steht mit 154.960 Kilometern erstaunlich frisch da.



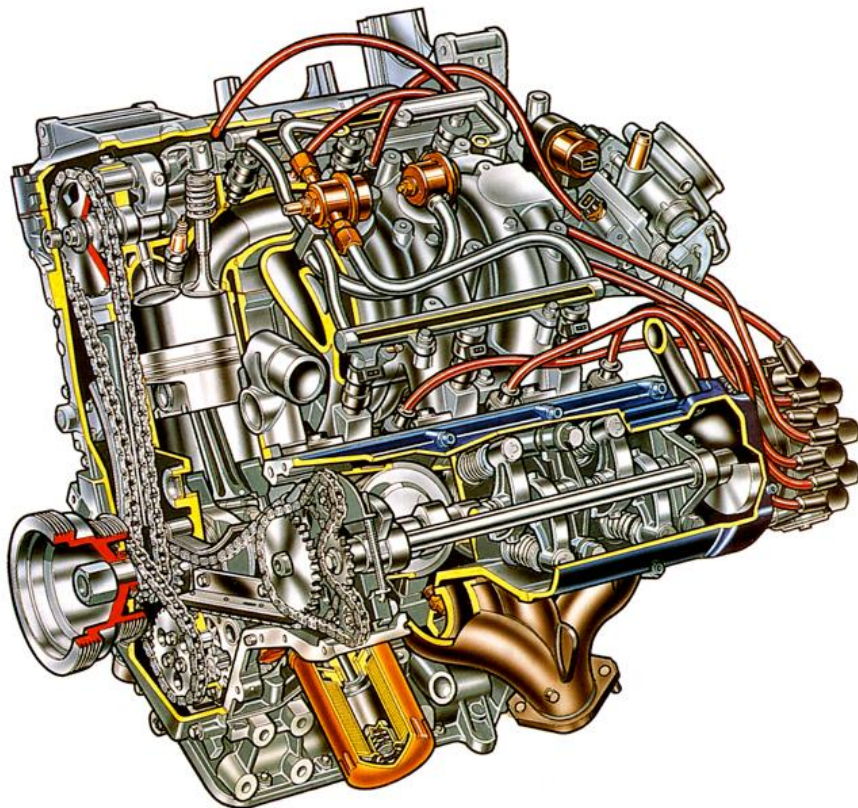
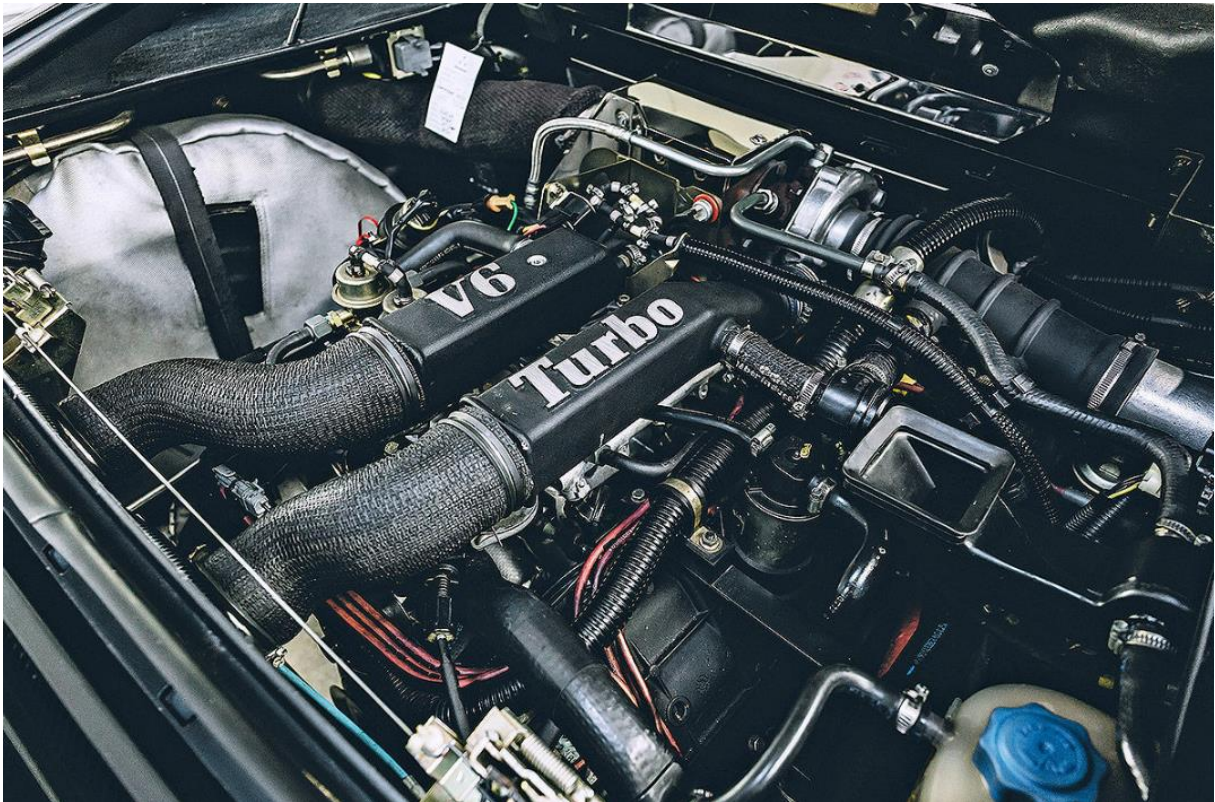
Die Polster wie neu, nichts rappelt. "Die Verarbeitung konnte zuletzt mit Porsche mithalten", sagt der Fachmann.



Nur 818 Exemplare wurden vom letzten Modell gebaut, Kleinemeiers Firma hat kurz vor dem Ende noch ein einziges Cabrio gebaut. Seinen Prototyp hat er später noch im Werk gesehen, heute ist das Auto verschwunden. Der Tacho reicht bis 300 km/h, sehr optimistisch.



Der sogenannte Europa-Motor lief auch bei Volvo, Peugeot und im DeLorean!
Die Alpine A610 kam mit V6-Motor und 250 PS, wog aber schon fast 1,5 Tonnen.



Start in Monte Carlo, rauf in die Berge, zum berühmten Col de Turini – und hinterm Steuer ein breites Grinsen über diesen Sportler, der jede Kurve, jeden Kilo-meter zum unbändigen Vergnügen steigert. So ungefähr lautete das Entwicklungsziel für den flachen Zweisitzer, den Renault gerade enthüllt hat: die neue Alpine!



Diese weiße Studie, so verspricht Renault, soll schon zu 80 Prozent dem Serienauto entsprechen, das Mitte 2017 in den Handel stürmt. Frankreich hat seinen Flachmann zurück!



Schicken wir ihn zunächst zum Optik-Check: Wie die berühmteste Vorgängerin, die A110, trägt auch die Studie vier runde Scheinwerfer, ein flach geducktes Dach und den typisch runden Buckel, unter dem ein Mittelmotor nach Luft schlürft. Dieser Vierzylinder-Turbo aus dem Clio RS leistet, aufgestockt auf 1,8 Liter Hubraum, in zwei Versionen 270 und 300 PS, die ein Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe (aus dem Mégane GT) an die Hinterräder schickt.



Auf den Flanken das große Markenlogo, die Dachsäule ziert eine Trikolore. Wo die A110 noch nackt bis rau war, soll eine aufwendige Einrichtung das neue Sportcoupé eine Preis-Etage höher rücken:



Und der Abgang gerät formidabel, garniert mit einem schönen Mittelendrohr.



Da glänzt poliertes Alu neben Leder, neben dem TFT-Display als Ta-cho steht auf der Mittelkonsole eine Stoppuhr – als Renn-Reminiszenz, wie wir sie sonst von Porsche kennen. Überm Startknopf muss der Fahrer vorm Zünden eine Klappe wegklicken. "Französischer Stil und beste Detail-qualität", verspricht Innenraumdesigner Laurent Negrini.





Renault Alpine: die Geschichte

— 14.03.2016

Der Flachmann ist zurück

Sie wird leicht, 300 PS stark und hat einen Mittelmotor. Aber kann die neue Renault Alpine an die berühmten Vorgänger anknüpfen?

Start in Monte Carlo, rauf in die Berge, zum berühmten Col de Turini – und hinterm Steuer ein breites Grinsen über diesen Sportler, der jede Kurve, jeden Kilo-meter zum unbändigen Vergnügen steigert. So ungefähr lautete das Entwicklungsziel für den flachen Zweisitzer, den Renault gerade enthüllt hat: die neue Alpine! Diese weiße Studie, so verspricht Renault, soll schon zu 80 Prozent dem Serienauto entsprechen, das Mitte 2017 in den Handel stürmt. Frankreich hat seinen Flachmann zurück! Schicken wir ihn zunächst zum Optik-Check: Wie die berühmteste Vorgängerin, die A110, trägt auch die Studie vier runde Scheinwerfer, ein flach geducktes Dach und den typisch runden Buckel, unter dem ein Mittelmotor nach Luft schlürft. Dieser Vierzylinder-Turbo aus dem Clio RS leistet, aufgestockt auf 1,8 Liter Hubraum, in zwei Versionen 270 und 300 PS, die ein Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe (aus dem Mégane GT) an die Hinterräder schickt. Das klingt nicht gerade überwältigend, entspricht aber exakt dem Geist der Ur-Alpine, die ihre mageren Großserienmotoren durch radikalen Leichtbau kompensiert hat. So soll die neue Alpine um die 1000 Kilo wiegen.

"Französischer Stil und beste Detail-qualität"

Lange zauderte Renault mit dem Comeback, nun strotzt die Studie vor selbstbewusster Inszenierung. Auf den Flanken das große Markenlogo, die Dachsäule ziert eine Trikolore. Wo die A110 noch nackt bis rau war, soll eine aufwendige Einrichtung das neue Sportcoupé eine Preis-Etage höher rücken: Da glänzt poliertes Alu neben Leder, neben dem TFT-Display als Tacho steht auf der Mittelkonsole eine Stoppuhr – als Renn-Reminiszenz, wie wir sie sonst von Porsche kennen. Überm Startknopf muss der Fahrer vorm Zünden eine Klappe wegklicken. "Französischer Stil und beste Detailqualität", verspricht Innenraumdesigner Laurent Negroni.

Fantasie ersetzt Geld

Aber gelingt der Neustart einer Marke, deren größte Erfolge über 40 Jahre her sind und die 1995 sang- und klanglos unterging? "Das wird nicht leicht", meint Heinz-Christian Kleinemeier, der sich als junger Mann mit dem Bazillus der flachen Franzosen infiziert hat. "Ende der 60er fuhr ich erste Rennen auf einem R8 Gordini, aber mein Traum war immer eine A110." Kurz darauf besaß er seine erste, heute fährt der Inhaber eines Autohauses mit drei Schmuckstücken aus der Alpine-Historie vor. Die älteste, eine blaue A106 von 1956, hat noch den Originaltacho des 4CV mitten im Armaturenbrett. "Die haben alles, was eben passte, vom Cremeschnitten genommen und ihre Kunststoffkarosse darüber gebaut, bei der das Heckfenster vom Renault Frégate als Frontscheibe dient." Immerhin, das Design steuerte Michelotti aus Italien bei. Fantasie ersetzt Geld. Kleinemeier: "Das waren geniale Bastler."



Einsteigen verlangt Beweglichkeit

Die flache Form ist bis heute eine Augenweide, einsteigen ist eine schwierige Angelegenheit.



In einer alten Renault-Vertretung im französischen Hafenort Dieppe entwickelte ein Team um Jean Rédélé, Rallyepilot und Markengründer, die flache, enge A110 mit den Motoren des R8. "Mangels Leistung musste der Speed aus der Aerodynamik kommen." Der tiefe Zweisitzer reicht kaum bis zur Hüfte, das Einsteigen verlangt die Beweglichkeit einer Schlange. In diese enge Kabine hat sich Walter Röhrl gefaltet? "Sein Knie stand beim Schalten im Weg", wie der Mindener bei einer Reportage erlebte. "Wir haben ihn im dritten Gang angeschoben." Die heckgetriebene A110 war tückisch zu fahren, gewann die Monte, wurde sogar als Viersitzer und als Cabrio (rund 70 Fahrzeuge) gebaut – und blieb doch immer das verkappte Rennauto. Rédélé vergab Lizenzen von Mexiko bis Bulgarien, um Geld zu verdienen. Das benötigte er, um Le-Mans-Autos und Formelfahrzeuge bis zur Formel 1 zu entwickeln. 1973 übernahm Renault die Sportwagenschmiede.

1977 erstmals mit Sechszylinder

Da arbeitete Alpine schon an der größeren A310, die 1977 erstmals einen Sechszylinder bekam, anfangs 150 PS stark. An einer Sonderserie der A310 S wurde sogar ein Heckspoiler verbaut, den Kleinemeier in Minden entwickelt hatte. Als Renault Anfang der 80er sogar den Sprung über den Atlantik wagen wollte, wurden für den US-Markt 23 Prototypen von der V6-GT-/V6-Turbo-Serie entwickelt. Die begehrte letzte Sonderserie dieser Modellreihe hieß "Le Mans" – Design und Entwicklung fanden wieder in Minden statt. "Geld habe ich damit nie verdient, aber es hat viel Spaß bereitet, mit den Menschen in Dieppe zu arbeiten. Der Kontakt besteht noch heute", sagt der Autohaus-Inhaber.



Verarbeitung auf Porsche-Niveau

Es muss der Alpine-Bazillus gewesen sein, den Kleinemeier auch an seiner roten A610 spürt. Das dritte seiner Schmuckstücke steht mit 154.960 Kilometern erstaunlich frisch da. Die Polster wie neu, nichts rappelt. "Die Verarbeitung konnte zuletzt mit Porsche mithalten", sagt der Fachmann. Der Dreiliter-V6 aus dem Renault-Regal brummt gelassen von hinten, die 250 PS klingen gesund. Nur 818 Exemplare wurden vom letzten Modell gebaut, Kleinemeiers Firma hat kurz vor dem Ende noch ein einziges Cabrio gebaut. Seinen Prototyp hat er später noch im Werk gesehen, heute ist das Auto verschwunden. 1995 verloren die Konzernchefs im fernen Paris den Sportsgeist für ihre Tochter.

Und die wollen nun Alpine wieder aus der Taufe heben? Lange genug hat's gedauert, obwohl Renault-Fans immer wieder gefordert haben, die Marke brauche sportliche Serienabieger, damit das Formel-1-Team – sonst zu abgehoben – endlich aufs Image einzahle. 2012 kam die Ankündigung, 2015 eine erste Studie: Alpine kehrt zurück. Dahinter steckt Kalkül, denn der Markt für Premiumsportler soll bis 2020 auf 300.000 Fahrzeuge wachsen. Die Franzosen rechnen: 40 Prozent gehen in die USA, 35 Prozent nach Europa, davon ein Drittel nach Deutschland. Und Asien? Nur mickrige 15 Prozent.



Billig wird die Alpine nicht

Was wollen diese Käufer? Power und Persönlichkeit. Beides soll die neue Alpine besitzen – als ein leichter, schöner und starker David, der mit französischem Charisma und seiner Rennsport-DNA glaubwürdig antritt gegen die Goliaths der Szene wie BMW M235i, Nissan 370Z oder Ford Mustang mit Achtzylinder. Einen Preis für die Alpine nannte Renault-Chef Carlos Ghosn nicht. Wir erwarten eine Spanne zwischen 40.000 und 45.000 Euro für die stärkste S-Version mit 300 PS. Klingt selbstbewusst. Den Alpine-Bazillus sollten Käufer also schon mitbringen.

Joachim Staat

Fazit

Renault setzte lange aufs Sparen, bevor die Chefs den Wert von Sportwagen fürs Image erkannten. Die Alpine kommt spät, besitzt aber genug Glamour, um zumindest glaubwürdig zu starten. Für Siege müssen die Franzosen nun voll auf dem Gas bleiben.