

Sie schienen fast verschwunden zu sein, die winzigen, kraftstrotzenden Wägelchen vom Schlage eines Fiat Abarth 1000, Cooper S, Renault Gordini oder NSU TTS. Ihnen trauerten die Autofahrerinnen und Autofahrer nach, die einen kleinen, wirtschaftlichen Wagen wollten, der es aber punkto Temperament spielend auch mit weit grösseren Autos aufnehmen kann und sich auch so sicher wie ein zünftiger Sportwagen fahren lässt.

Doch nachdem verschiedene Hersteller diesen ganz besonderen Markt mit Erfolg wiederbelebt haben, spielte im März 1976 auch die französische Régie Renault ihren Trumpf aus: ein Renault 5 mit 1,4-Liter-Sportmotor, 93 PS und Fünfganggetriebe. Dieser im März 1976 erschienene Kraftzweig wird nun unter dem Namen Renault 5 Alpine oder kurz 5 A auch auf dem Schweizer Markt verkauft, und zwar zum Preis von 15 360 Franken. Das sind 3000 Franken mehr, als man für den mit 64 PS bislang stärksten «5», den TS, bezahlen muss, und es sind 1450 Franken weniger, als der 17 PS stärkere und 200 cm<sup>3</sup> grössere Golf GTI kostet. In einem Kurztest untersuchten wir, was der 5 Alpine bietet.

### Kurzporträt

Kraftquelle des 5 A ist der 1,4-Liter-Vierzylindermotor, dessen Zylinderabmessungen (76×77 mm) zwar mit denen des Renault-Motors im Volvo 343 übereinstimmen, der aber sonst radikal geändert worden ist. Für bessere «Atmung» besitzt er den Leichtmetall-Zy-

linder in den Gängen bis zur Höchstleistungsdrehzahl von 6400/min aus, so ist die 100-km/h-Marke aus dem Stand schon in 11,2 s erreicht, und bereits nach 24 s steht der Tachometer auf 140 km/h. Damit gibt der 5 A beispielsweise Limousinen wie dem Audi 100 GLS und dem Fiat 132/2000, aber auch Coupés wie dem Matra-Simca Bagheera S, dem Opel Manta GT/E und dem Toyota Celica GT das Nachsehen und liegt ziemlich gleichauf mit dem Sechszylinder-Ford-Capri 2.3 S. Noch flinker ist allerdings der Golf GTI: er benötigt für 0—100 km/h lediglich 10,2 s. Die Höchstgeschwindigkeit des 5 Alpine liegt bei beachtlichen 173 km/h; dieses Tempo entspricht einer Motordrehzahl von knapp über 5700/min, kann also auf freier BRD-Autobahn bedenkenlos auch über längere Zeit eingehalten werden.

Das wirklich ausgezeichnet abgestufte Fünfganggetriebe ermöglicht zwar nahtlose Anschlüsse, aber um es blitzschnell und exakt zu schalten, braucht man wegen der recht gummiigen Schalthebelführung einige Übung. Frühere Fahrer des Heckmotor-Zweisitzers Alpine-Renault A 110 kennen das. Natürlich legt sich der hochgezüchtete Motor dann am kräftigsten ins Zeug, wenn man die Tourenzahl nicht unter 4000/min fallen lässt. Doch wie auch andere moderne Sportmotoren läuft er aber auch bei tiefen Drehzahlen keineswegs stotternd und kraftlos wie frühere Hochleistungsaggregate, sondern er erwies sich vielmehr als ausgesprochen geschmeidig: Im fünften Gang nimmt er selbst aus 40 km/h und sogar darunter ohne weiteres

engen Kurven doch etwas tragen. Basismodell ist ein behendes Gefährt geworden, das die fast 50prozentige Mehrleistung spielend verkraftet und sich auf kurvigen Strässchen ebenso zu Hause fühlt wie auf gut ausgebauten Ueberlandstrassen und auf der Autobahn. Wohl konnte die ausgeprägte Kurvenneigung des sehr weich gefederten 5 TS nicht vollends zum Verschwinden gebracht werden, aber dank den beiden Querstabilisatoren, den härteren Federn und dem Tieferlegen tritt sie nur noch in bescheidenem Masse auf.

Auf Autobahnen und bei hohem Tempo rollt der 5 A selbst dann unerschütterlich geradeaus, wenn starker Seitenwind weht. In Kurven legt er, wie es seiner Konzeption entspricht, ein Untersteuern an den Tag, das mit zunehmendem Tempo stärker wird. Deshalb muss das Lenkrad bei zügiger Kurvenfahrt mehr eingeschlagen werden. Es lässt sich keineswegs bloss mit leichter Hand dirigieren, sondern es will ganz energisch angepackt werden. Die Rückstellkräfte (das Lenkrad drängt in die Nullstellung zurück) sind nämlich in rasch umrundeten Kurven ganz erheblich, und beim Ueberfahren von Unebenheiten teilt die Lenkung mitunter Schläge aus. Wie bei Sportwagen alter Schule fordert also schnelles Vorankommen auf winkligen Strassen

ein gerüttelt Mass Lenkradarbeit. Weil sich manche Leute daran besonders freuen, ist das kein negatives Werturteil, sondern lediglich eine Feststellung.

Noch ausgeprägter als beim Renault 5 TS ist die Reaktion des Wagens auf Lastwechsel: Geht man in schnell angegangenen Kurven brüsk vom Gas, schwenkt der anfänglich nach aussen drängende Wägenvorderteil augenblicklich wieder in die Kurve hinein. Bei nasser Strasse und in den unteren Gängen kann als Folge davon sogar das Heck seitlich ausbrechen. Routinierte Piloten nützen diese Tendenz zu ihren Gunsten aus, weil der Wagen dadurch noch kurvenwilliger wird; weniger Erfahrenen sei allerdings von dieser Art des Kurvenfahrens abgeraten, weil sich der Wechsel vom Unter- zum Uebersteuern recht unverhofft vollzieht und mitunter schnelle, gekonnte Gegenlenkreaktionen verlangt.

Aussergewöhnlich gut ist für einen Wagen dieser Art und Grösse der Federungskomfort. Bei normaler, flüssiger Fahrt realisiert man kaum, dass der Wagen straffer gefedert und gedämpft ist, und von dieser Seite steht deshalb langen Tagesetappen nichts im Wege. Nur auf Schlaglochstrecken und in Kurven wirken sich die beiden Kurvenstabilisatoren federverhärtend aus, weil sie sich beim einseitigen (nicht aber

beim beidseitigen) Einfedern wie Torsionsfederstäbe verdrehen.

### Wenig Instrumente

Der Hersteller scheint offenbar in die Standfestigkeit und Temperaturunempfindlichkeit des 93-PS-Motors uneingeschränktes Vertrauen zu haben, denn am Armaturenbrett fehlt sowohl ein Wasserthermometer als auch ein Öelmanometer, zwei Instrumente, die üblicherweise bei sportlichen Autos gang und gäbe sind.

Ein Wort zum Kofferraum: Weil das Reserverad im vollgedrängten Motorraum des 5 A keinen Platz mehr fand, wurde es kurzerhand auf dem Kofferraumboden festgezurrert, und dadurch verringerte sich das nutzbare Volumen des ohnehin nicht üppigen Gepäckabteils.

★

Gemessen an den beeindruckenden Fahrleistungen, der hohen Fahrsicherheit und der ungeschmälerten Alltagstauglichkeit ist die kleine Bombe von Renault ihren Preis bestimmt wert. Dass ihr Motor bei hohen Drehzahlen ungebührlich laut ist, passt allerdings wenig zum dezenten, ja unscheinbaren Aeusseren und schmälert den sonst ausgezeichneten Fahrkomfort.

«AR»-Test-Team

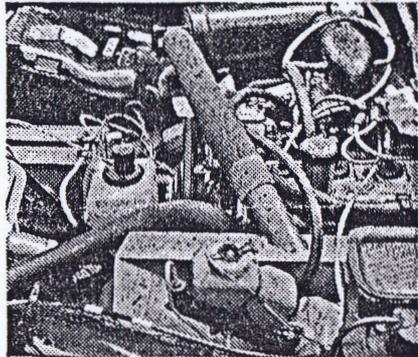


nderkopf der Friseurspezialisten von Alpine mit halbkugelförmigen Brenn- räumen und in V angeordneten Ventilen. Ein imposanter Weber-Doppelver- gaser vom Typ 32 DIR 58, eine «schär- ere» Nockenwelle, ein grösserer Ven- til-Oeffnungshub sowie eine wider- standsärmere Auspuffanlage tragen ihr Teil zur Leistungssteigerung bei. Bei 4000/min stehen 93 DIN-PS an, und das Höchstdrehmoment von 11,7 mkp wird bei 4000/min abgegeben. Das Fünfganggetriebe stammt vom Re- nault 16 TX, ebenso die Achsunterset- zung von 3,88:1. Die Aenderungen am Fahrwerk: straffer abgestimmte Federn und Stossdämpfer, Tieferlegung des Wagens um 2,5 cm, geänderte Vorder- achsgeometrie sowie ein vorderer und hinterer Kurvenstabilisator (TS nur vorn). Ferner rollt der 5 Alpine breit- puriger auf 5 1/2-Zoll-Rädern mit dicken 175/70-HR-13-Reifen einher. Die Bremsanlage blieb unverändert.

Natürlich verrät der schnelle Re- nault-Spross seinen sportlichen Ein- schlag auch optisch, jedoch nicht auf schreierische Art, sondern wie schon der Golf GTI sehr zurückhaltend. Ins Auge sticht lediglich die vergrösserte, als Spoiler ausgebildete vordere Stoss- fläche, in die zusätzliche Halogenlam- pen integriert sind, ferner feine Filets in kontrastierender Farbe auf Motor- haube und Seitenfläche. Eine Heck- scheibenwisch- und -waschanlage ist serienmässig. Für Cockpit-Atmosphäre sorgen der bis 8000/min drehende Drehzahlmesser und das schwarze Sportlenkrad mit handfestem Lederkranz.

### Stark, schnell und laut

Erwies sich seinerzeit schon der 64 PS starke Renault 5 LS (jetzt TS) als ausgesprochen temperamentvoll, so dokumentiert der 5 Alpine schon beim ersten Beschleunigungsversuch nachdrücklich, dass er es noch weit besser kann. Beim zügigen Spurt aus dem Stillstand hat man sogar Mühe, die zur Verfügung stehende Kraft überhaupt auf den Boden zu bringen, weil die



Gas an und beschleunigt rucklos. Das ist besonders im Stadtverkehr beson- ders angenehm, kann man doch hier meistens im dritten oder vierten Gang im Verkehr mitschwimmen.

Doch so alltagstauglich der A-5-Mo- tor ist, so ungeniert gibt er sich punkto Lärmentwicklung (für die Insassen, nicht für die Aussenwelt), sobald er die Sporen bekommt. Was nämlich bei be- scheidenen Touren noch ein angeneh- mer, sportlich-satter Ton war, schwillt beim Hochdrehen zu einer auf die Dauer sogar lästigen Geräuschkulisse an, in die sich beim Testwagen um 4500/min herum blechern dröhnende Resonanzen von Auspuff und Karosse- riaufbau mischen. Das ist um so stö- render, als 4500/min im obersten Gang ziemlich genau Autobahntempo 130 bedeuten.

Erfreulicheres gibt es vom Benzin- konsum zu berichten. Bei den Messun- gen mit konstant eingehaltenem Tempo verbrauchte der 5 A sogar noch weni- ger Treibstoff als der seinerzeit ge- prüfte Renault 5 LS. Je nach Fahrweise schwankte der Durchschnittsverbrauch im Test zwischen minimal 9,2 und maximal 11,2 L/100 km; bei überwie- gend flotter Gangart pendelte sich der Gesamtverbrauch sogar noch unter 10 L/100 km ein.

### Viel Fahrfreude

Die Straffung des Fahrwerks erwies sich als geglückt, und aus dem zwar

## «AR»-Kurztest 21/1977

### Messergebnisse und technische Daten

#### Messbedingungen

km-Stand	6300
Aussentemperatur	12° C
rel. Luftfeuchtigkeit	86 %
Luftdruck	710 mm Hg

#### Betonbelag

### Fahrleistungen

#### Beschleunigung aus dem Stand

0—40 km/h	s	2,7
0—60 km/h	s	4,8
0—80 km/h	s	7,7
0—100 km/h	s	11,2
0—120 km/h	s	18,0
0—140 km/h	s	24,0
0—160 km/h	s	40,5
1 km stehender Start	s	32,9

2 Personen Belastung + 25 kg Messungen mit elektronischen Präzisions- Instrumenten

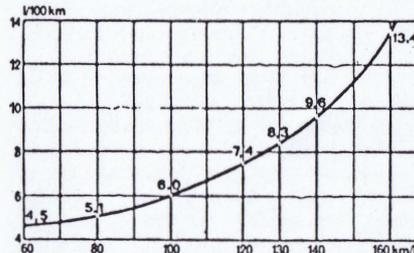
#### Gewichte

Leergewicht (DIN)	830 kg
Gewichtsverteilung in %	58/42
Leistungsgewicht	8,9 kg/PS 12,1 kg/kW

#### Elastizität (Beschleunigung in den Gängen)

		I.	II.	III.	IV.	V.
20—40 km/h	s	1,4	2,5	4,8	6,7	10,0
40—60 km/h	s	—	2,1	3,5	6,1	8,1
40—80 km/h	s	—	4,8	6,8	11,5	16,8
40—100 km/h	s	—	—	10,5	17,1	24,7
40—120 km/h	s	—	—	15,5	23,0	33,3
40—140 km/h	s	—	—	—	31,0	44,8
40—160 km/h	s	—	—	—	—	64,8
1 km ab 40 km/h Start	s	—	—	—	—	40,2

### Treibstoffverbrauch (Super)



Verbrauchskurve bei konstanter Geschwindigkeit im obersten Gang

Im Test gemessene Durchschnittswerte von 9,2 bis 11,9 L/100 km

1 km mit stehendem Start (Vollbeschleunigung)	ca. 22 L/100 km
Gesamttestverbrauch	9,8 L/100 km
Ölverbrauch	0,75 L/1000 km

# Renault 5 Alpine

### Technische Daten, Merkmale und Ausrüstung

Preis: Fr. 15 380.—

Testwagenlieferant: Renault (Suisse) SA, Re- gensdorf.

**Motordaten (DIN):** 4 Zyl. in Linie (76x77 mm), 1397 cm<sup>3</sup>; Kompr. 10:1; 83 PS (58,5 kW) bei 6400/min, • 66,6 PS/L (49 kW/L); 11,8 mkp (116 Nm) bei 4000/min; Oktanbedarf Super- benzln; 7,11 Steuer-PS.

**Motorkonstruktion:** Frontmotor. Hängende Ventile (In V), seittl. Nockenwelle (Kette); Leichtmetall-Zylinderkopf; nasse Zylinder- büchsen; 5fach gelagerte Kurbelwelle; Sieb- ölfILTER, Öl 3 L; 1 Fallstrom-Doppelvergaser Weber 32 DIR 58, Trockenluftfilter.

Zündkerzen Champion BN9Y; Batterie 12 V 44 Ah, Alternator 50 A; Wasserkühlung mit geschlossenem Kreislauf und Expansions- gefäss, Inh. 6,3 L.

**Kraftübertragung:** Frontantrieb. Federschei- benkupplung; 5-Gang-Vollsynchrongetriebe (ohne dir. Gang); Hypoid-Achsantrieb, An- triebsachsen mit homokinetischen Gelenken, Achsunters. 3,88:1. Stockschaltung.

**Untersetzungverhältnisse:** I. 3,818:1; II. 2,235:1; III. 1,478:1; IV. 1,036:1; V. 0,861:1; R 3,083:1.

**Fahrgestell, Aufhängung:** Selbsttragende Ka- rosserie; vorn oberer und unterer Dreieck- querlenker, Längstorsionsstäbe, hinten Einzelradaufhängung mit Längslenkern und Quertorsionsfederstäben, vorn und hinten Kurvenstabilisator, Teleskopstossdämpfer. Zweikreisbremse, vorn Scheiben, hinten Trommeln, Bremskraftregler hinten, Brems- fläche total 2032 cm<sup>2</sup>; Handbremse auf Hin- teräder; Zahnstangenlenkung; Benzintank 38 L; Reifen 155/70 HR 13 (Testwagen: Pirelli Cinturato CN 64) auf Felgen 5 1/2 J.

**Dimensionen:** Radstand links 241 cm, rechts 244 cm; Spur 129,5/127 cm, Bodenfreiheit 12 cm, Kofferraum 270—900 dm<sup>3</sup>. Länge 354,5 cm, Breite 152,5 cm, Höhe 137,5 cm.

**Fahrleistungen (Werkangaben):** Höchstge- schwindigkeit über 170 km/h; Geschw. bei 1000/min im IV. Gang 25,1 km/h, im V. 30,2 km/h; Verbrauch bei 90 km/h 5,8 L/100 km, bei 120 km/h 8 L/100 km.

**Ausrüstung:** Serienmässig mit Automatik- Sicherheitsgurten, Integrierten Kopfstützen vorn, Halogenlampen, elektr. Scheiben- wasche, Heckscheibenheizung, Heckscheiben- wischer und -waschanlage, Rückfahrampen, Drehzahlmesser, Lederlenkrad, hintere Aus- stellfenster.

### Zählereichung

60 km/h Zähler = 60 km/h  
100 km/h Zähler = 96 km/h  
130 km/h Zähler = 123 km/h  
1 km nach Zähler = 1020 m

### Innengeräusch

Leerlauf	51,5	120 km/h	77
40 km/h	64,5	130 km/h	80,5
60 km/h	66,5	140 km/h	82,5
80 km/h	70	160 km/h	83
100 km/h	74		

Messungen des Innengeräusches vorn auf Ohrenhöhe in dB (A), korrigiert, bei konstan- ter Geschwindigkeit im obersten Gang resp. Leerlauf.