



Der Alpine-Rahmen glied einem Haufen rostiger Teile

Aus Teilen auferstanden

Ende der 80er-Jahre kaufte Alexander Stenzel eine zerlegte und restaurierungsbedürftige Alpine A110. Mit einem Freund brachte er sie zurück auf die Straße.

TEXT Bernd Woytal // FOTOS Fact

Es war keine Liebe auf den ersten Blick“, gesteht Alexander Stenzel, „meine Zuneigung zur Alpine ist langsam gewachsen.“ Zuvor sammelte er Fahr- und Schraubererfahrungen mit VW Käfer und Alfasud, und wenn er Ersatzteile benötigte, baute er sich diese aus irgendwelchen Wracks auf dem Schrottplatz aus. Besonders häufig war er Ende der 80er-Jahre Gast auf einem Gelände, auf dem nicht nur ausranzierte Autos standen, sondern wo in einem Schuppen an kleinen Sportwagen mit Kunststoffkarossen gearbeitet wurde.

„Da dort Bonito und Aztec herumstanden, hielt ich zunächst auch die Alpine für ein Bausatzauto mit Käfer-Chassis“, erinnert sich Stenzel. Doch irgendwann schaute er sich die Wagen genauer an, die dort hergerichtet und für schnelle Renneinsätze modifiziert wurden, und schon bald erfasste ihn der Alpine-Virus.

Hilfe durch Alpine-Experten

Der Besitzer des Schrottplatzes hieß Peter Kretzer, ein in der damaligen Alpine-Szene bekannter Experte. Ihm gegenüber äußerte Stenzel den Wunsch, auch mal eine Alpine zu besitzen, was sich aber gar nicht so einfach realisieren ließ. „Ich fragte also immer mal wieder nach, und da Kretzer viele Kon-

takte hatte, wusste er eines Tages von einem infrage kommenden Objekt zu berichten“, erzählt der 57-Jährige.

Gemeinsam mit Kretzer schaute er sich das Auto an. Genau genommen handelte es sich um eine abgebrochene Restaurierung. Bis auf den Rahmen war der Wagen demonstriert, die Teile befanden sich in diversen Kisten. Dass dieses Teile-Puzzle nicht vollständig war, stellte sich erst nach und nach heraus. Der Verkäufer hatte nämlich bereits einiges verkauft. So fehlten die Frontscheibe, der Tank, die Sitze und viele Kleinteile.

Kretzer, der selbst viele Ersatzteile besaß und gute Verbindungen nach Frankreich hatte, sagte seine Hilfe bei der Restaurierung des Autos zu. „Ohne seine Zusage hätte ich dieses Fahrzeug niemals gekauft“, stellt Stenzel klar.

Restaurieren auf dem Schrottplatz

So wurden alle Komponenten des erworbenen Alpine A110 1300 in die Werkstatt auf den Schrottplatz geschafft, wo Stenzel in den kommenden fünf Jahren viele Feierabende und Wochenenden verbringen sollte.

Um die Demontage der Alpine komplett zu machen, wurde zunächst der einlamierte Rahmen von der Karosserie getrennt. Dieser sah danach aus wie das häufig zitierte Häufchen Elend und entlockte jedem Betrachter den Kommentar: „Daraus wird

Die Alpine war zerlegt. Dass dieses Teile-Puzzle nicht vollständig war, stellte sich erst nach und nach heraus

wohl nie mehr ein Auto.“ Doch das sollte sich als Irrtum erweisen.

Allerdings waren die Schäden an dem damals 13 Jahre alten Rahmen mangels Rostvorsorge beträchtlich. Da dieser jedoch aus relativ einfachen Teilen wie Stahlplatten und Rund- sowie Rechteckrohren aufgebaut ist, ließ er sich ohne große Probleme instand setzen. Natürlich wurde er auch sandgestrahlt. Von einem Verzinken im Tauchbad wurde aus Angst, er könnte sich dabei verziehen, Abstand genommen. Stattdessen erfolgte ein Korrosionsschutz durch Spritzverzinken. Anschließend wurde der Rahmen grundiert, lackiert, und das Innere mit Hohlraumwachs vor künftiger Rostbildung geschützt.

Nun kam die Technik an die Reihe. Noch brauchbare Teile der Radaufhängung wurden entrostet und lackiert, Dinge wie Spurstangengelenke, Achsgummis, Stoßdämpfer, Radlager und Bremsenteile neu beschafft und für den späteren Einbau auf Lager gelegt.

Etwas mehr Kopfzerbrechen bereitete das Kapitel Antrieb. Der im Heck eingebaute Motor glänzte nicht gerade mit üppiger Leistung (69 PS). Die beiden Alpine-Restaurierer entschieden sich daher, ein standfestes und drehzahlfreudiges Aggregat aus einem R5 Alpine einzubauen und den Originalmotor einzulagern. „In den letzten Alpine-Modellen unter spanischer Lizenz kamen ebenfalls R5-Maschinen zum Einsatz“, erklärt Stenzel, weshalb er dies nicht als Stillbruch empfindet.

Ein weiterer Vorteil dieser Motorwahl bestand in der günstigen Beschaffung von Ersatzteilen, die zumindest in jener Zeit noch auf Schrottplätzen in gebrauchtem Zustand zu bekommen waren. „Ich habe damals alles gekauft, was nicht davonfahren konnte“, scherzt Stenzel, und von diesem Teilefundus profitiert er noch heute.

Die gut 90 Pferde des serienmäßigen R5-Alpine-Motors hat er zusammen mit Kretzer allerdings noch ein wenig auf Trab gebracht – mit klassischen Tuning-Maßnahmen. Dazu zählten beispielsweise der Ein-



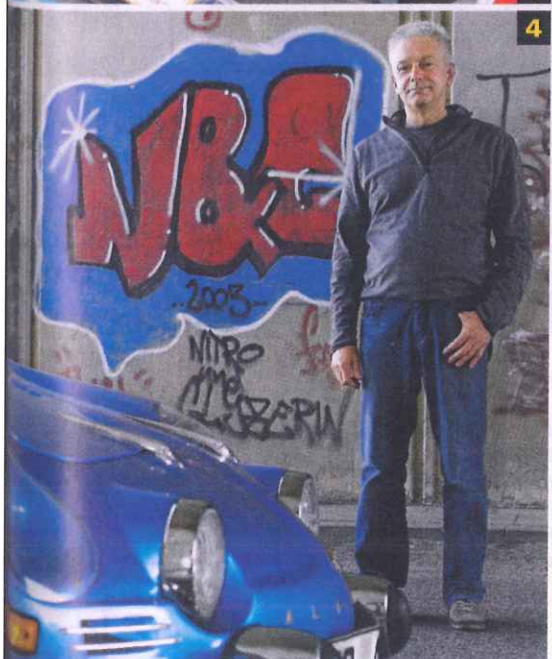
1



2



3



4

5

- 1 Zahlreiche Aufkleber zeugen von der intensiven Nutzung der Alpine seit ihrer Restaurierung
- 2 Extreme Tiefbettfelgen von einem Renault R8
- 3 Kleiner Innenraum, aber große Instrumente
- 4 A110-Besitzer Alexander Stenzel
- 5 Speziell auf Landstraßen macht die Alpine viel Spaß



RESTAURIERUNG

Alpine Renault A110 1300 von 1975

■ **Kaufort/-jahr:** Weissenthurm bei Neuwied, 1988

■ **Kaufzustand:** Das Fahrzeug war nicht fahrbereit, größtenteils zerlegt und sollte restauriert werden. Es fehlten die Frontscheibe, der Tank, die Sitze und mehr. Der Rahmen hatte Korrosionsschäden, die Karosserie wies diverse Beschädigungen auf

■ **Vorgeschichte:** Der Wagen wurde am 22. April 1975 auf die Renault-

Vertretung in Langenhagen zugelassen, es folgten mehrere Besitzerwechsel, der letzte Halter wohnte in Schöneberg im Hunsrück. Er meldete das Auto am 1. September 1983 ab

■ **Restaurierungsumfang:** Trennung des Rahmens von der Karosserie, Rahmen instand gesetzt und spritzverzinkt, Fahrwerk mit zahlreichen Neuteilen revidiert, Einbau eines überholten und

getunten R5-Alpine-Motors, Wasserpumpe verlegt, Umrüstung auf Frontkühlung und Kühler mit größerem Netz eingebaut, Fächerkrümmer angefertigt, später Einbau eines Fünfganggetriebes und größerer Bremsen, alle Schäden der Kunststoffkarosserie beseitigt, Innenhimmel neu angefertigt, Überrollkäfig eingebaut, Neulackierung in Metallicblau, alle Karosseriegummis neu, Ersatz für fehlende Schalensitze,

Zusatzinstrumente, Frontscheibe und Kunststofftank beschafft

■ **Restaurierungsdauer:** von 1988 bis 1993

■ **Fachkundige Unterstützung:** Simon Automobiltechnik, 53859 Niederkassel, www.simon-auto.de; Treico, 45891 Gelsenkirchen, www.treico.de; Kisseler & Feldhoff, 51688 Wipperfürth, www.kisseler-feldhoff.de

■ **Kosten:** Die anfallenden Ausgaben wurden nicht dokumentiert

► **Daten und Fakten**

■ **Motor:** Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor im Heck, Bohrung x Hub 73 x 77 mm, Hubraum 1289 cm³, Leistung 69 PS bei 5900/min, max. Drehmoment 103 Nm bei 4000/min, fünffach gelagerte Kurbelwelle, seitliche, über Kette angetriebene Nocken-

welle, ein Weber-Fallstrom-Doppelvergaser

■ **Kraftübertragung:** Einscheiben-Trockenkupplung, Fünfganggetriebe, Hinterradantrieb

■ **Karosserie und Fahrwerk:** Zentralrohrrahmenchassis mit Karosserie aus Kunststoff,

Einzelradaufhängung, vorn an Trapez-Dreiecks-Querlenkern mit Schraubenfedern, Teleskopdämpfer, Querstabilisator, hinten Pendelachse, Schublenker, Schraubenfedern, vier Teleskopdämpfer, Scheibenbremsen rundum, Zahnstangenlenkung,

Räder 5 x 13, Reifen 165 x 13

■ **Maße und Gewicht:** Radstand 2100 mm, Länge x Breite x Höhe 3850 x 1520 x 1130 mm, Gewicht 625 kg

■ **Fahrleistungen und Verbrauch:** 0–100 km/h 11 s, Vmax 180 km/h, Verbrauch ca. 8,5 l/100 km

bau einer Sportnockenwelle und die Montage von Weber-Doppelvergasern 40 DCOE 32. Ein speziell angefertigter Fächerkrümmer mit großzügigem Durchlass und ein Devil-Auspuff gehörten ebenfalls zum umfangreichen Tuning-Paket.

Modifiziert wurden ferner die Kupplung, die Ölwanne (mit Schlingerblech) und die Wasserpumpe. Letztere wäre nämlich nach dem Motoreinbau bei geöffnetem Motordeckel nicht zugänglich gewesen, weshalb sie an die gegenüberliegende Seite des Motors verlegt wurde. Außerdem erfolgten die Montage eines Ölkühlers und eine Umrüstung auf Frontkühlung unter Verwendung

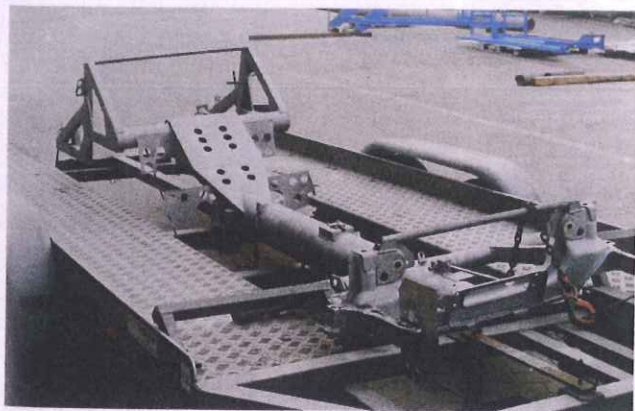
eines größeren Kühlnetzes. Dies erforderte eine leichte Abänderung der Karosseriefront. Da sich Kretzer, der inzwischen leider verstorben ist, auch gut mit Kunststoffkarosserien auskannte, stellte dies kein Problem dar. Genau wie die Reparatur diverser Risse und die Beseitigung einiger Kampfspuren.

Die Karosserie wurde natürlich komplett von der alten Lackschicht befreit. Was Stenzel in unangenehmer Erinnerung geblieben ist, sind die langwierigen Schleifarbeiten. Der Vorbesitzer hatte bereits mit dem Entlacken angefangen, aber für das Dach anscheinend eine große Schleifscheibe benutzt, weshalb es viele Unebenheiten aus-

zugleich galt. „Wir mussten immer wieder nachspachteln und dann schleifen, schleifen, schleifen“, stöhnt der gebürtige Neuwieder. Dummerweise hatte der Vorbesitzer auch den kompletten Innenhimmel herausgetrennt und entsorgt, der nun in aufwendiger Handarbeit aus Harz und Polyesterermatten nachgefertigt werden musste.

Lackierung in Blau

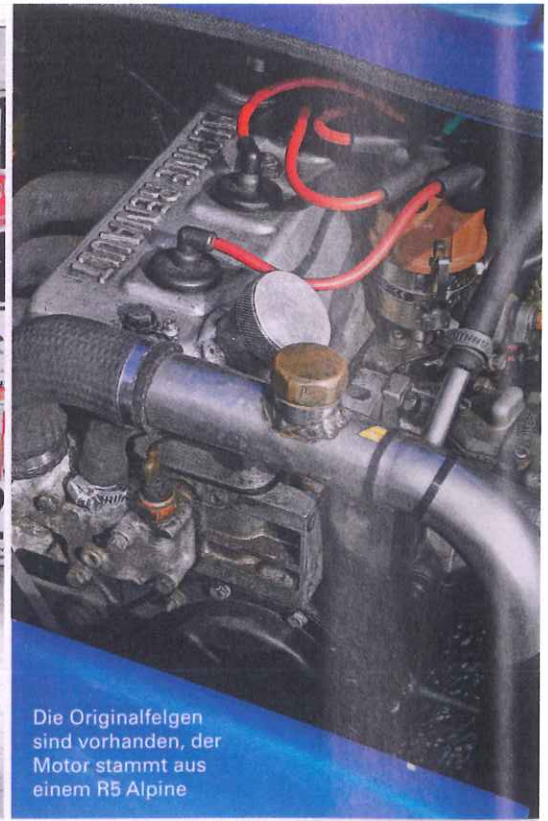
Endlich war die Karosserie so weit, dass sie zum Lackierer konnte. Weil Stenzel damals unbedingt eine blaue Alpine haben wollte, erfolgte die Lackierung nicht im originalen Akropolis Orange – eine Entscheidung, die er heu-

**Reparatur des Rahmens**

■ Trotz seines geringen Alters von etwa 13 Jahren waren die Korrosionsschäden beachtlich. Einige der Rund- und Rechteckrohre wurden neu eingeschweißt. Wegen der Befürchtung, im Tauchbad könnte sich der Rahmen verziehen, wurde als Rostschutzvorsorge Spritzverzinken gewählt

**Karosserie-Reparatur**

■ Da die Karosserie aus Kunststoff besteht, wies sie zwar keine Rostschäden auf, aber dafür etliche Risse und Kampfspuren, die mit Polyester und Harz repariert wurden. Die Front musste wegen des Umrüstens auf Frontkühlung eine kleine Änderung über sich ergehen lassen



Die Originalfelgen sind vorhanden, der Motor stammt aus einem R5 Alpine

te bedauert. Übrigens musste der Wagen zweimal lackiert werden. Da Türen und Hauben nicht zusammen mit der Karosserie lackiert worden waren, hatten sich Farbunterschiede ergeben, die nicht akzeptabel waren.

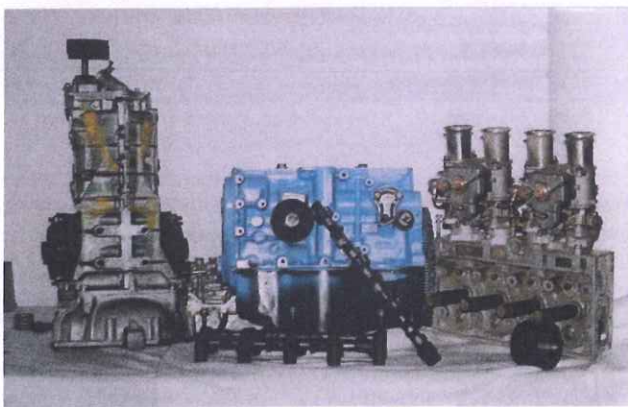
Nun konnte die Phase der Montage beginnen. Der Rahmen wurde einlamiert, die Technik montiert, die Elektrik erneuert und die Karosserie komplettiert. Scheiben und Türen erhielten neue Gummidichtungen. Die fehlenden Teile im Innenraum wie Schalensitze oder Zusatzinstrumente waren mittlerweile beschafft worden.

Die Begeisterung beim Zusammenbau wuchs mit jedem Tag, und in dieser eupho-

Was Alexander Stenzel in unangenehmer Erinnerung geblieben ist, sind die ewigen Schleifarbeiten

rischen Stimmung passierte dann ein folgenschwerer Fehler. Der wurde allerdings erst entdeckt, als Stenzel mit dem fertigen Auto zur Vollabnahme fuhr. Auf halber Strecke blieb er liegen. „Wir hatten vergessen, Öl ins Getriebe zu füllen“, lacht Stenzel. Mit dem überholten Getriebe klappte dann aber alles reibungslos. Einige Zeit später rüstete er allerdings dann von Vier- auf Fünfganggetriebe um.

Seit der ersten Probefahrt sind nun rund 23 Jahre vergangen. Stenzel hat viel mit seiner Alpine erlebt, und obwohl es keine Liebe auf den ersten Blick war, möchte er sie nicht mehr missen. ■



Antriebstechnik

■ Vor allem um mehr Leistung zu haben, erfolgte die Umrüstung auf ein drehzahlfestes Aggregat aus dem R5 Alpine. Dieses erhielt zusätzliche Leistung durch den Einbau einer anderen Nockenwelle, durch größere Vergaser etc. Das Getriebe wurde überholt, später getauscht



Revision der Hinterachse

■ Die Hinterachse, die auch die Last des Motors zu tragen hat, besitzt vier Stoßdämpfer. Diese wurden zusammen mit allen anderen Verschleißteilen erneuert. Ferner kam eine größere Bremsanlage zum Einsatz. Die Hinterachse wurde außerdem durch einstellbare Zugstreben aufgewertet