Diese maßgeschneiderte Alpine Ravage ist eine legale Rallyerakete

Lead
Beim Anblick dieser Alpine Ravage „Gruppe 4“ erfasst uns eine Nostalgiewelle. Denn sie erinnert an eine Ära, in der kleine französische Werkstätten Alpines für Rallyes vorbereiteten oder sie aus rein ästhetischen Gründen mit Gotti-Felgen, Cibié Scheinwerfern und Gruppe 4 Widebody-Kits tunten...

Das begeisterungsfähige Trio hinter der brandneuen Alpine Ravage (zu Deutsch: Verwüstung) hat beim Design und Bau ihres Autos einen extrem rigorosen Ansatz verfolgt. Das ist wenig überraschend, wenn man die Vergangenheit der beiden federführenden Personen hinter dem „Ravangés“-Team betrachtet. Sie haben beide für größere Automobilhersteller gearbeitet, der eine als leitender Designer, der andere als Ingenieur von Prototypen. Das dritte Mitglied des Trios ist ihr erster Kunde und Partner – ein französischer Enthusiast, der Spaß am Fahren extremer Autos hat und in die Entwicklung dieses einmaligen A110 einbezogen wurde.

Als die neue A110 der Renault-Tochter Alpine 2017 herauskam, wurde sie sehr bald für ihr Design, die Leichtbauweise und das famose Handling gelobt – ganz wie die originale A110, die zahlreiche Evolutionsstufen durchlief, um schließlich 1973 als Gruppe 4 die erste Rallye-Weltmeisterschaft zu erringen. Danach bauten viele „Alpinisten“ ihre Autos in Gruppe 4-Replikas um – zunächst um sie einzusetzen, später schlicht wegen der Optik. Beim A310 nahm das solche Auswüchse an, dass sich Renault zum Bau des A310 GT entschloss. Ein A310 mit Widebody-Kit vom Werk, der auch sehr gut ankam.

Der neue Ravage verströmt mit seinen gelben Scheinwerfern, den Cibié-Zusatzlampen und den Kotflügelverbreiterungen einen starken Hauch Achtzigerjahre. Doch handelt es sich um mehr als ein Hinterhofjob in Sachen Glasfaser. Denn das Trio entschied sich schon beim Start des Projekts für eine Qualität und Verarbeitung auf Werksniveau. Wie Paul (was nicht sein wahrer Name ist) erklärt: „Für die Skizzen und Vorlagen wandten wir die besten Standards an. Danach modellierten wir das halbe Auto in Ton, ehe wir es

zum Schluss scannten, um vor dem Bau der Formwerkzeuge die Oberflächen digital zu bearbeiten.

Zum Beispiel arbeiteten wir so lange an der Form der Scheinwerfer, bis wir absolut zufrieden waren. Wir mussten das Spenderfahrzeug demontieren, um die Kotflügel einzusetzen, denn die Arbeit am Aluminium von Alpine ist sehr komplex.“ Dieser sehr teure Prozess , komplett finanziert von dem Trio, nahm allein drei Monate Arbeit in Anspruch.

Um Kosten und Zeit zu sparen, wurde ein Alpine A110 Spendermodell mit niedriger Laufleistung angeschafft. Zugleich wollten die Macher sichergehen, dass jeder investierte Euro einen Zweck erfüllte. Zum Beispiel sind die hinteren Kotflügel aus Kohlefaser, die vorderen hingegen aus mit Kohlefaser verstärktem Fiberglas. „Weil Carbon alleine viel zu teuer ist, ohne in punkto Gewicht einen großen Vorteil einzubringen.“ Gleichermaßen stammen das Interieur, die Türen und die Motorhaube vom Serienmodell. Um die Zulassung einfach zu machen, ließ man auch strukturelle Homologationsteile wie die Bremsen und die Airbags unverändert.

Der Ravage ist zu fast 100 Prozent „Made in France“, was einen ziemlich langen Beschaffungsprozess bedingte. Zum Beispiel wurden die Leichtmetallfelgen mit ihrer Abdeckung aus Edelstahl von einer für große Hersteller arbeitenden Firma gefertigt, der Auspuff wurde von einem früheren Chefmechaniker von HRC Honda montiert und die Reifen sind Michelin Pilot Sport Cup 2.

Zum Auffinden einiger rein ästhetischer Elemente ging sehr viel Zeit ins Land: „Der vordere Grill aus einer Aluminium-Honeycomb-Struktur erforderte eine sechsmonatige Suche und wurde in Europa gefertigt. Und die Blende rund um die dekorativen Rückleuchten besteht auch aus Kohlefaser.” Die grellroten Schmutzfänger sind eine direkte Inspiration aus dem Rallyesport. „Sie erinnern an den Lancia 037 Gruppe B, ein Auto, das wir sehr lieben. Der Auspuff wurde vom Lancia Stratos inspiriert, aber natürlich auch von der ersten Generation der Alpine.“ In den Zeichnungen entdeckten wir übrigen auch eine 3D-Illustration einer Alpine Ravage in Gitanes Farben, was viele Rallye- und Alpine-Enthusiasten ansprechen dürfte.

Unser Fotoauto ist in Pozzi Bau lackiert – ein vom Besitzer ausgewählter Farbton – und keineswegs ein Showmobil, hat es doch schon mehr als 3.000 Kilometer auf öffentlichen Straßen zurückgelegt. „Dank seines tieferen Schwerpunkts, der zweifach verstellbaren Stoßdämpfer und der verbreiterten Spur verhält sich das Auto präziser und direkter als das Serienpendant. Es ist ungemein präzise“, weiß Paul.

Der Motor des Ravage wurde nur mild getunt; mit 300 PS leistet er zehn PS mehr als das Serienauto. Oberste Priorität genossen Zuverlässigkeit und leichte Bedienung, doch könnte das Team Hand in Hand mit einem französischen Motorenbauer – der als Meister bei der Vorbereitung von Vierzylindermotoren gilt – in Zukunft ein paar Schippen drauflegen.

Während der glückliche Erstbesitzer sein Auto schon in vollen Zügen genießt, hegt das Trio den brennenden Wunsch , weitere Exemplare zu bauen. Wie Paul sagt: „Bei diesem Projekt wurden wir nur von unserer Passion für außergewöhnliche Autos angetrieben. Es wirkte so, als hätte der Wagen uns ausgewählt – und wir mussten es dann tun! Und obwohl es sein Autoleben als Einzelstück begann, wären wir natürlich glücklich, weitere folgen zu lassen. Wie Sie sich vorstellen können, sinken die Kosten und die Zeiträume nach Fertigstellung der Werkzeuge und Gussformen für das erste Autos deutlich. Für einen zweiten Ravage bräuchten wir drei Monate – maximal.“ Am Ende wehren sich die „Ravagés“ nicht dagegen, ihren Namen als bilderstürmerische Marke zu etablieren, die sich dem Design und dem Bau von Autos verschrieben hat, die ausschließlich für maximale Fahrfreude erdacht werden.

Fotos: Rémi Dargegen © 2021

Galerie

Source URL: https://www.classicdriver.com/de/article/autos/diese-massgeschneiderte-alpine-ravage-ist-eine-legale-rallyerakete
© Classic Driver. All rights reserved.