Fahrbericht Alpine A110 S

Über Alpine

Renault schärft die Alpine nach. Mit jetzt 221 kW / 300 PS und dem optionalen Aeropaket legt die S-Version des französischen Porsche Cayman-Konkurrenten bei der Agilität eine Schippe drauf. Die verbesserte Leichtfüßigkeit hat aber auch ihren Preis.

Was Porsche recht ist, kann Alpine nur billig sein. Wie beim Porsche GT3 und der Version mit Touringpaket tritt auch der französische Sportwagenspezialist Alpine mit zweieiigen Zwillingen an. Die Alpine A110 S ist für die Rennstrecke gedacht, während die GT-Version mehr Wert auf Komfort legt. Dass beide mit 221 kW / 300 PS das Basismodell um 35 kW / 48 PS übertreffen, ist nur eine logische Konsequenz. Schließlich messen sich die Franzosen am Porsche Cayman und da zählt jede Pferdestärke. Dazu kommt, dass das Drehmoment von 320 Newtonmeter auf 340 Newtonmeter steigt.

Diese Werte sind die perfekte Verbalmunition für die Alpine Aficionados im Leistungs-Quartett mit dem Porsche-Cayman-Anhängern, da die Alpine leistungsmäßig jetzt mit dem Basis Porsche 718 gleichzieht. Allerdings brachte die Drehmoment-Erhöhung die Ingenieure in eine Bredouille, denn das Getrag-Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe ist nicht für diese Power gedacht. Also haben die Techniker die Innereien der Schaltung verstärken und wenn sie schon mal beim Optimieren waren, haben die Ingenieure den Zweisitzer gleich in den Windkanal geschoben und ein Dynamik-Aeropaket für die Alpine A110 S entworfen. Ein optimierter Frontsplitter drückt die Vorderachse bei der Höchstgeschwindigkeit von 275 km/h mit bis 60 Kilogramm nach unten und der Heckspoiler generiert an der Hinterachse einen Anpressdruck von maximal 81 Kilogramm. Dass die Karbonelemente lediglich 2,5 Kilogramm kosten, nimmt der Alpine-S-Pilot mit einem breiten Grinsen zur Kenntnis. Beim Aufpreis von 5.360 Euro dürften die Mundwinkel nach unten wandern.

Die Alpine A110 S ist für das Spaßfahren auf der Rennstrecke gedacht und da freut sich der Pilot um jedes Gramm Anpressdruck. Doch ohne passende Dämpfer und Federn verpuffen diese Maßnahmen. Das wissen auch die Alpine-Ingenieure und haben dem Sportler ein verbessertes Fahrwerk verpasst: Die Stabilisatoren sind um 100 Prozent steifer als bei der Basis-Alpine, die Federraten sind um 50 Prozent gestiegen, dazu kommen hydraulische Anschläge oben an den Federbeinen und die Räder haben mehr Sturz. Dass die 18 Zoll-Pneus mit 215 Millimeter vorne und 245 Millimeter hinten um jeweils zehn Millimeter breiter sind als bei der Basis-Alpine, ist dann nur eine logische Konsequenz. Für die Rennstrecke eignen sich die eigens entwickelten Semi-Slicks. Die Gewichtsverteilung von 56 Prozent hinten zu 44 Prozent vorne haben die Techniker schlauerweise nicht angerührt.

Denn die Alpine A110 S läuft auf kurvigen Strecken zur Höchstform auf und liegt wie ein perfekt austariertes Messer in der Hand des Fahrers. Anbremsen, einlenken, Scheitel anvisieren und rauf aufs Gas. Der Agilitätsdreiklang geht auch mit dem auftrainierten Franzosen lässig von der Hand. Kein mürrisches Zucken der Vorderachse und kein nervöses Heck beeinträchtigen die Slalomambitionen des Piloten. Es ist beeindruckend, wie neutral der Mittelmotorsportler um die Ecken carvt. Vor allem in schnellen Kurven macht sich der Leichtbau des Alpine A110 S bemerkbar, der lediglich 1.109 Kilogramm wiegt. Zum Vergleich: Der Porsche Cayman bringt es mit PDK auf 1.365 Kilogramm. Die präzise mitteilungsfreudige Lenkung ist eine weitere Konstante in der Agilitätsgleichung der Alpine. Der 1.8-Liter-Vierzylinder-Turbomotor im Rücken des Fahrers sorgt dafür, dass die Rechnung auch aufgeht. Nach 4,2 Sekunden sind 100 km/h erreicht und weiter geht es bis 275 km/h (mit dem Aeropaket, sonst sind es 260 km/h). Vor allem akustisch legt sich das Triebwerk mächtig ins Zeug. Das sonore Hecheln der vier Töpfe wird vom singenden Turbolader untermalt, während das kraftvoll pustende Bypassventil den Takt angibt.

Allerdings gönnt sich das aufgeladene Triebwerk im Zusammenspiel mit dem Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe im Normal-Fahrmodus eine kurze Atempause, ehe es zur Sache geht. Geschmeidiger geht es in „Sport“ voran und schießt das Aggregat beim Runterschalten bellende Zwischengas-Salven ab, die manchen Passanten dazu verleiten, den Hals zu recken. Drückt man den Fahrerlebnisknopf am Lenkrad länger, schaltet der Track-Modus alle Vitamine frei. Geschalten wird per Wippe und das ESP lässt dem Heck mehr Freiraum, wacht aber stets im Hintergrund. Versierte Lenkradartisten können den Schleuderverhinderer in jedem Fahrprogramm deaktivieren. Jede Medaille hat bekanntlich eine Kehrseite, so auch diese. So brillant sich die Alpine A110 S auf der Rennstrecke schlägt, wenig kann sich das straffe Fahrwerk mit Landstraßen anfreunden, die nicht so eben sind wie Rundkurse. Wer eine der beiden Power-Alpines täglich fahren will, greift besser zum GT-Modell. Das hat das gute Fahrwerk des „normalen“ A110, bügelt Unebenheiten deutlich souveräner aus und bietet ebenfalls alle Spaß-Modi. „Diese eindeutige Unterscheidung wollen wir genau so“, sagt Chefingenieur Denis Rebourg.

Der Innenraum vermittelt mit dem Neun-Zoll-Monitor und den Sabelt-Sportsitzen den gewohnten Alpine-Flair. Dazu gehört auch der klobige Uralt-Renault-Infotainment-Plastik- Bedienhebel an der Lenkradsäule. Wer will, kann sein Smartphone mit Apple CarPlay und Android Auto spiegeln und Rennfahrer freuen sich über die Anzeige von Echtzeit-Telemetriedaten wie zum Beispiel Ladedruck, Lenkradwinkel und Drehmoment. Der Chronograph misst die Rundenzeiten. Doch die Zeiten, zu denen die Alpine bezahlbaren Fahrspaß geboten hat, sind bei der S-Version vorbei. Das Topmodell kostet mittlerweile mindestens 70.850 Euro. Dass man dann noch für Parksensoren vorne und hinten samt Rückfahrkamera 790 Euro Aufpreis zahlen muss, während das Paket bei der GT-Version inklusive ist, will uns nicht so ganz einleuchten. Zum Vergleich: Porsche verlangt für den gleich stark motorisierten Cayman 58.038 Euro. Allerdings ist bei diesem Modell die Aufpreisliste keine Minutenlektüre.

Wolfgang Gomoll; press-inform

Datenblatt Alpine A110 S

Typ: Sportwagen

Motor: Vierzylinder-Benziner

Hubraum (cm3): 1.798

Leistung in PS (kW) bei U/min-1: 300 (221) bei 6.300

Max. Drehmoment (Nm) bei Umin-1: 340 von 2.400 bis 6.000

Höchstgeschwindigkeit (km/h): 275 / 260

Beschleunigung 0-100 km/h (sek.): 4,2

Getriebe: Siebengang-DKG

Antrieb: Hinterradantrieb

Treibstoffsorte: Super

Tank (L): 45

Verbrauch EU-Drittelmix (l/100 km): 6,8

CO2-Ausstoß (g/km): 160

Gewicht, Herstellerangabe (kg): 1.109

Abmessungen (L/B/H): 4.181 /1.980 / 1.252 (L/B/H)

max. Ladevolumen (L): 196

Preis (Euro): 70.850

Basismodell: 58.850

Abgasnorm: Euro 6d

Effizienzklasse: E