
Vorstellung Alpine A110: Feurige Französin in ehrlicher Haut

Von Axel F. Busse

Die Geschichte beginnt mit „es war einmal“ und was so märchenhaft klingt, ist doch höchst real: Die Alpine A110 feiert Auferstehung. Ein Sportwagen, wie er sein sollte, klein, kraftvoll, puristisch unbequem und enorm unterhaltsam. Leider hat er auch eine andere Sportwagen-Eigenschaft: Er ist kostspielig.

Es war einmal ein französischer Sportwagen, ebenso unscheinbar wie giftig, leicht, schnell und erster Champion in der Rallye-Weltmeisterschaft. 1962 erschien das handliche Coupé als Nachfolger des A108 auf der Bildfläche, fuhr mit Heckmotor und Hinterradantrieb fast alles in Grund und Boden. Heute ist der Wagen eine Legende, was die Firma, die ihn herstellte, aber nicht vor der Übernahme durch den Renault-Konzern bewahrte.

Dessen untaugliche Versuche, mit den Modellen A310 oder A 610 adäquate Nachfolger zu platzieren, wurden 1995 eingestellt. Dem neuen Auto mit dem alten Namen dürfte ein ähnliches Schicksal erspart bleiben. Sein Design ist geeignet, Nostalgiker zu versöhnen und seine Leistung dazu, Insassen mit hohen Dynamik-Ansprüchen zufrieden zu stellen. Es hat nicht mehr Schwächen als vergleichbare Fahrzeuge dieses Zuschnitts, aber für neue und ernsthafte Interessenten eine deprimierende Eigenschaft: Die erste Jahresproduktion ist bereits ausverkauft, „ein paar hundert“ davon, sagt Markenchef Michael van der Sande, nach Deutschland.

In einer kleinen Fabrik im nordfranzösischen Dieppe lässt Renault die Reinkarnation der legendären Alpine A110 entstehen und begibt sich damit in ein höchst überschaubares Segment. Toyotas GT86, der baugleiche Subaru BRX sowie der Alfa Romeo 4C gehören in diese Kategorie, Gutwillige rechnen auch die leistungsstärkeren, aber schwereren Porsche Cayman und Jaguar F-Type dazu. Die Kunden für Sportgeräte dieser Art suchen Fahrspaß statt Alltagstauglichkeit, Adrenalin-Ausschüttung statt Sprit-Einsparung. Seinen Sonderstatus zieht das französische Produkt schon aus der Tatsache, dass es als einziges weiblicher Natur ist: Für „die“ Alpine gibt es eine Reihe von Erklärungsmodellen, in diesem Falle sollen schlanker Körperbau und weiche Rundungen als Begründung reichen, zickig ist sie nicht.

Obwohl mit 4,18 Metern ein gutes Stück länger als die Ahnin aus den Sechzigern, stimmen bei der A110 die Proportionen. Eine flache Schnauze, vier magische Leuchteinheiten, eine gewölbte Heckscheibe und ein senkrecht abfallendes Heck unter einem vorwitzigen Bürzel – all das sind Designzitate aus der ersten Generation. Allerdings wanderte der Motor vor die Hinterachse, so dass eine ideale Gewichtsverteilung von 49:51 herauskam. Zwei Behältnisse für Gepäck, eines vor der Insassenkabine und eines hinter dem Motor, stellen eine konzeptionelle Verwandtschaft zum Porsche Cayman her, ebenso wie übrigens das mittig angeordnete Endrohr der Abgasanlage. Bei 196 Litern Kofferraum kommt man gar nicht erst in Versuchung, mit der Alpine große Reisen unternehmen zu wollen.

Eng geschnittene Sportsitze des italienischen Herstellers Sabelt bilden das Gestühl für die beiden Passagiere. Am besten, man ist genauso sportlich wie das Auto, denn die schmalen Schalen könnten für Übergewichtige weniger bequem sein. Höhenverstellbar sind die Sitze nur mit Handwerkszeug, die Schiene für den Abstand zu den Pedalen ist aber geeignet, Zwei-Meter-Riesen ebenso lässig unter das 1,25 Meter niedrige Dach

gleiten zu lassen, wie Menschen mit deutlich weniger Körpergröße. Dass der kleine, leichte Zweisitzer für die sommerlichen Straßenverhältnisse besser geeignet ist, als für den Wintereinsatz, kann man nicht nur an der Kraft erkennen, die an der Hinterachse wirkt, sondern auch daran, dass ein Aufbewahrungsfach für Handschuhe fehlt.

Die Sitzposition ist tief, der Schwerpunkt des Fahrwerks, so versichern die Ingenieure, liege ziemlich genau in Beckenhöhe des Fahrers. Ein groß dimensionierter roter Startknopf auf der Mittelkonsole aktiviert den 1,8 Liter großen Vierzylinder hinter dem Rücken der Fahrgäste. Er entfacht mittels Turboaufladung 185 kW / 252 PS und 320 Newtonmeter Drehmoment bei nur 2000 Umdrehungen. In der Kombination mit gerade mal 1100 Kilogramm Leergewicht sind diese Daten eine Lizenz zum Rasen. Die Aufgabe eines Schalthebels wird von drei Tasten übernommen. Unter fünf Sekunden ist der Spurt zur 100-km/h-Marke erledigt, die Höchstgeschwindigkeit gibt der Hersteller mit 250 km/h an. Auch wenn auf der Testfahrt die Chance dazu fehlte, dieses Versprechen einzulösen – berechnete Zweifel kann es nach der Performance nicht geben. Ein ebenfalls roter Knopf für den Fahrmodus (Normal, Sport und Track) verändert nicht nur die Grafik der Instrumente, sondern auch Gaskennlinie, Auspuffsound sowie die Eingriffsschwellen der Stabilitätssysteme.

Das Geheimnis ihrer Dynamik liegt in der Leichtigkeit des Seins. Die geklebte, geschraubte, genietete und verschweißte Alukarosserie wiegt weniger als 200 Kilogramm. Sensibel reagiert die Alpine auf Gaszufuhr, im Sportmodus fast süchtig nach Bewegungen des rechten Fußes und unter Absonderung einer alles andere als synthetischen Klangkulisse. Das Sprotzeln beim Lupfen klingt wie der Protest des Treibsatzes gegen die vorübergehende Unterbrechung der Beschleunigung. Das Sieben-Gang-Doppelkupplungsgetriebe von Getrac ist ein Vorbild der Anpassungsfähigkeit. Es scheint stets genau zu wissen, was der Fahrer oder die Fahrerin will. Bei hartem Bremsen schaltet es auch mal zwei Stufen zurück, um kurvenausgangs wieder genügend Drehmoment für einen rasanten Antritt zu haben.

Aber es kann auch lässig. Bei geringer Leistungsanforderung zieht es zügig in die langen Übersetzungen, erlaubt entspannte Gleitfahrt. Ebenso geschmeidig wie präzise werden schnelle Kurvenwechsel abgespult, stets mit erstklassiger Rückmeldung von der Lenkung. Das Heck meldet sich eher zu früh als zu spät, winzige Gegenbewegungen halten das Coupé mühelos auf Kurs. Alpine scheint die französische Übersetzung für den deutschen Begriff Fahrspaß zu sein. Die sanft dosierbaren Brembo-Bremsen helfen mit, den Vortrieb zuverlässig im Zaum zu halten. Was der Turbo derweil aus dem 45 Liter kleinen Tank saugt, will man eigentlich gar nicht wissen. Die finstere Ahnung, dass es deutlich mehr als die norm-gemessenen 6,1 Liter sind, wird schleunigst wieder verdrängt.

Ehrlich wie eine normannische Bauersfrau, feurig wie eine okzitanische Nachtclub-Tänzerin – die Alpine bringt in ihrer grazilen Erscheinung eine Reihe gegensätzlicher Charaktere zum Vorschein. Und zu guter Letzt ist die griffige Fahrmaschine, wie es sich für eine aufrechte Französin gehört, auch noch ein sehr patriotisches Auto: Außer in Weiß und Schwarz wird sie in „Bleu Alpine“ lackiert, ganz in der Tradition der alten französischen Rennwagen. Und an den C-Säulen prangt - dezent, aber unübersehbar – die Trikolore. Der konsequente Verzicht auf jegliche Renault-Insignien ist da kein Mangel. (ampnet/afb)

Daten Alpine A110

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,18 x 1,80 x 1,25

Radstand (m): 2,42

Motor: 4-Zylinder-Reihenmotor, 1798 ccm, Turboaufladung

Leistung: 185 kW / 252 PS bei 6000 U/min

Max. Drehmoment: 320 Nm von 2000 bis 5000 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 4,5 Sek.
ECE-Durchschnittsverbrauch: 6,1 Liter
CO₂-Emissionen: 138 g/km (Euro 6)
Effizienzklasse: D
Kraftübertragung: Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe, Hinterradantrieb
Leergewicht (DIN) / Zul. Gesamtgewicht: 1103 kg / k.A.
Kofferraumvolumen: 196 Liter (vorn/hinten)
Grundpreis: 58.000 Euro

Bilder zum Artikel



Alpine A110.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Alpine A110.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Alpine A110.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Alpine A110.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Alpine A110.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Alpine A110.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Alpine A110.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Alpine A110.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Alpine A110.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Alpine



Alpine A110.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Alpine



Alpine A110.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Alpine



Alpine A110.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Alpine



Alpine A110.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Alpine



Alpine A110.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Alpine



Alpine A110.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Alpine



Alpine A110.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Alpine



Alpine A110 1600 S bei der Rallye Monte Carlo 1971.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Alpine



Alpine A110 (1961–1977).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Alpine
