
Praxistest Alpine A110 S: Die will doch nur spielen

Von Guido Borck, cen

Als 2017 die Renault-Tochter Alpine beschloss die Neuauflage des A110 auf die Straße zu bringen, dürften Fans der kleinen, aber feinen Sportwagenmarke wohl in einen stürmischen Jubel ausgebrochen sein. Hierzu zählt auch der Autor, der eigentlich bei jeden Fahrzeugtest um höchste Objektivität bemüht ist. Der ultraflache Alpine A110 mit seinen typischen Doppelscheinwerfern hatte es ihm schon damals angetan.

Der Wagen war extrem schnell und zugleich höchst puristisch. Dank ihrer leichten Kunststoffkarosserie brachte die Alpine – sie darf als einige der wenigen Autos weiblich sein – gerade einmal 750 Kilogramm auf die Waage und erlangte schnell den Ruf des französischen Porsche-Schrecks. Sie war für damalige Verhältnisse ein Geschoss: Mit einer Leistung zwischen 92 PS und 138 PS galt die Alpine als eine kraftstrotzende Fahrmaschine auf höchstem Niveau, die ihre Sportwagenwettbewerber in Grund und Boden fuhr.

Sie kam, sah und siegte. Doch nicht nur auf regulärem Asphalt sorgte die kleine Alpine für Furore, sie blickt auch auf eine ruhmreiche Motorsport-Vergangenheit zurück. Beispielsweise mit mehrfachen Siegen bei der berühmten Rallye Monte Carlo. In den Jahren 1971 und 1973 holte sich Alpine dann den zweifachen Titel in der Rallye-Weltmeisterschaft. Aufgrund ihrer extrem flachen Formgebung wurde die alte Alpine von ihren Verehrern liebevoll als Flunder bezeichnet, wenn auch das teils sehr kritische Fahrverhalten immer einen erfahrenen Könner hinterm Lenkrad erforderte.

Diese Probleme kennt die Neuauflage der Alpine nicht. Im Vergleich zu ihrem Urahn erweist sich das gefahrene Topmodell A110 S als vollkommen alltagstauglich und ist völlig frei von Zicken-Allüren. Selbst im Grenzbereich verhält sich die neue Alpine gut kontrollierbar und bleibt stets berechenbar.

Vom Design her erweckt sie eine ähnlich betörende Leidenschaft wie einst. Sie übernimmt Retroelemente ihres legendären Vorgängers und interpretiert diese geschickt ins Moderne. Bei der Preisgestaltung gibt sich die Renault-Tochter jedoch durchaus selbstbewusst. Die 292 PS starke Topversion A110 S kostet inklusive Sieben-Gang-Doppelkupplungsgetriebe stolze 68.450 Euro. Ein vergleichbarer Porsche Cayman mit 300 PS und PDK beginnt dagegen schon bei verhältnismäßigen günstigen 59.200 Euro. Doch ist der Cayman nicht so exklusiv wie die Französin. Einen Porsche findet man quasi an jeder zweiten Straßenecke, eine Alpine hingegen nicht.

Darüber hinaus zieht der A110 einen weiteren Trumpf aus ihrem Ärmel: Schon bei ihrer Entwicklung wurde peinlichst genau auf ihre puristischen Sportwagen-Eigenschaften geachtet, daher purzelten nur so die Kilos. Die gerade einmal 1,24 Meter flache Karosserie besteht komplett aus Aluminium, gleiches gilt für das Fahrwerk. Gut so, denn eine strikte Diät sind beste Grundvoraussetzungen für eine hohe Agilität. Während andere Sportwagen immer fetter werden, bleibt die Alpine mit gerade einmal nur 1189 Kilogramm ein Leichtgewicht. Das sind gegenüber einem Cayman mal eben 221 Kilo weniger und unter Enthusiasten sind dies fast schon Welten

Sitze wie ein Schraubstock

Die Alpine bringt alles mit, was ein waschechter Sportwagen braucht. Das spürt man schon auf den ersten Kilometern und ganz besonders auf kurvenreichen Landstraßen. Hier fühlt sie sich am wohlsten, lenkt höchst präzise ein und giert förmlich schon nach der nächsten Biegung. Zur Kurvenhatz passend empfehlen sich die optional erhältlichen Sabelt-Rennsitze, die ihre zwei Insassen ähnlich fest in die Zange nehmen wie ein

Schraubstock. Dank des gut konturierten Mobiliars ist die Sitzposition für den Fahrer ordentlich, auf eine geeignete Lehnenverstellung wurde allerdings verzichtet. Dann wäre alles am griffigen Lenkrad optimal. Aber vielleicht wurde sie auch aus Gewichtsgründen einfach weggelassen. Das weiß keiner so genau.

Im Unterschied zur Basis-Alpine verfügt der A110 S mit ihren 292 PS über 40 PS mehr Leistung. Hinzu kommen bei der Topversion erlesene Zutaten wie ein ausgewogenes Sportfahrwerk, eine noch direktere Lenkung, die Sport-Auspuffanlage mit Klappenmodus sowie eine größere Bremsanlage mit unter anderem orange lackierten Vier-Kolben-Festsätteln vorne. Zudem gibt es spezielle „GT-Race“-Alu-Räder oder den orangefarbenen Kontrastnähten im Innenraum am Cockpit, der Mittelkonsole sowie den Türverkleidungen.

Zudem lässt sich die ohnehin schon leichte Alpine mit einem noch leichteren Carbondach personalisieren, welches für 2380 Euro erhältlich ist.

Schnelle Autobahnpassagen mag der A110 S sehr, doch enge Serpentinauten liebt die Alpine spürbar mehr und zaubert dem Fahrer ein dauerbreites Lächeln ins Gesicht. Gleiches gilt für den 1,8-Liter-Mittelmotor-Turbo direkt hinter den Sitzen. Der Vierzylinder bellt und faucht wie ein wildes Tier und hängt überaus lebendig am Gas. Überhaupt hat der kräftige Turbo mit dem geringen Gewicht der Alpine ein leichtes Spiel. Er schießt den Sportwagen innerhalb von 4,4 Sekunden von Null auf Hundert und presst die flache Französin vehement nach vorne – wenn es sein muss bis auf eine Höchstgeschwindigkeit von 260 km/h. Geschaltet wird die Alpine über Aluminium-Wippen hinter dem Lenkrad. Die Gangwechsel erfolgen blitzschnell. Somit zeigt der A110 S selbst deutlich stärkeren Wettbewerben keck die schmalen LED-Rücklichter und sprintet einfach auf und davon.

Verwirrende Menüstruktur

Steht dabei der Fahrmodus-Schalter auf „Sport“ oder „Track“, spannt die dynamische Alpine nochmals ihre Muskeln. Das Gaspedal reagiert noch lustvoller, während die Gänge noch schärfer ausgedreht werden. Gleichzeitig verändern die Anzeigen im Kombidisplay ihr Layout. Das feinfühlig regelnde ESP nimmt sich dagegen zurück und lässt leichte Drifts zu. Selbst dann benimmt sich die handliche Französin immer noch einfach beherrschbar. Natürlich lässt sich der elektronische Helfer auch komplett abschalten, doch sollte dies nur auf einem abgesperrten Terrain wie einer Rennstrecke erfolgen.

Wer will, kann sich beim Ausstoben zudem alle relevanten Parameter auf dem Multimedia-Bildschirm in Echtzeit anzeigen lassen. Dazu zählen neben dem Ladedruck oder etwa dem Drehmoment auch Leistungsdaten zur Beschleunigung bis hin zu den auftretenden G-Kräften bei forscher Gangart. Eigentlich eine gute Sache, die Bedienung auf der viel zu kleinen virtuellen Tastatur und die verwirrende Menüstruktur verderben einem jedoch den Spaß. Doch einzig in diesem Punkt sollte Alpine noch nachbessern, ansonsten leistet sich die Flunder keine Schnitzer. Und dass der Kofferraum des Mittelmotor-Sportlers nur 196 Liter (vorne: 96 l; hinten: 100 l) an Gepäck mitnimmt, sei geschenkt. Für den Schwertransport gibt es ja schließlich standesgemäße Kombis oder SUV.

Klar auch: Der angegebene Durchschnittsverbrauch von exakt sieben Litern lässt sich mit dem A110 S nur schwer einhalten. Dazu ist einfach die Verführung zu groß. Wer es so richtig krachen lässt, der sollte in der Praxis knapp drei Liter mehr einkalkulieren. Zwar ist die Alpine in der Anschaffung nicht günstig, doch ist sie allein schon vom hohen Fahrspaß jeden Cent wert. Sportwagenfans, die 68.450 Euro übrighaben, erhalten mit der Alpine A110 zudem einen besonders exklusiven Zweisitzer.

Daher lautet das abschließende Fazit: kaufen. Denn sie will ja bloß spielen. (ampnet/gb)

Daten Alpine A110 S

Länge x Breite x Höhe (m): 4,18 x 1,79 x 1,24
Radstand (m): 2,42

Motor: R4-Benziner, Mittelmotor, 1798 ccm, Turbo, Direkteinspritzung
Leistung: 215 kW / 292 PS bei 6400 U/min
Max. Drehmoment: 320 Nm bei 2000 U/min
Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit: 260 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 4,4 Sek.
Durchschnittsverbrauch: 7,0 Liter
Effizienzklasse: E
CO₂-Emissionen: 159 g/km
Leergewicht / Zuladung: min. 1189 kg / max. 176 kg
Kofferraumvolumen: 196 Liter (vorne: 96 l; hinten: 100 l)
Wendekreis: 11,7 m
Bereifung: vorne: 215/40 R 18; hinten: 245/40 R 18
Luftwiderstandsbeiwert: 0,32
Wartungsintervall: 20.000 km
Basispreis: 68.450 Euro
Testwagenpreis 74.110 Euro

Bilder zum Artikel



Alpine A110 S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Renault



Alpine A110 S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Renault



Alpine A110 S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Renault



Alpine A110 S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Renault



Alpine A110 S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Renault



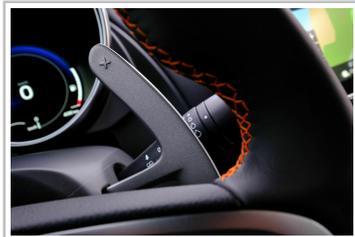
Alpine A110 S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Renault



Alpine A110 S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Renault



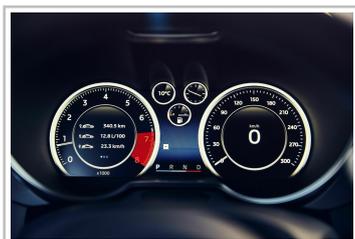
Alpine A110 S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Renault



Alpine A110 S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Renault



Alpine A110 S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Renault



Alpine A110 S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Renault



Alpine A110 S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Renault



Alpine A110 S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Renault



Alpine A110 S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Renault



Alpine A110 S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Renault



Alpine A110 S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Renault



Alpine A110 S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Renault



Alpine A110 S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Renault
