

16.11.2022 Alpine A110 S – König(in) der Berge?

Was der Mensch nicht kennt, weiß er nicht zu schätzen. Verzweifelt versuchen die Naturschutzverbände den Kindern (und den meisten Erwachsenen) die Welt der Vögel näherzubringen – vergeblich. Sie kennen unsere heimischen Piepmätze nur aus Bilderbuch und Fernsehen, wenn überhaupt. In den Gärten - Fehlanzeige. Vor Rasen und Gabionen nehmen Vögel Reißaus. Und draußen in der Natur? Agrarwüste soweit das Auge reicht, belebt nur noch von Krähen. Kein Wunder, dass sich die meisten Menschen für die Erhaltung einer intakten Natur nicht interessieren. Die wäre aber die wichtigste Voraussetzung für eine reichhaltige Tierwelt.

Was haben unsere gefiederten Freunde mit Fahrspaß zu tun? Ebenso wie nur die älteren Semester die heimischen Vogelarten aus eigener Anschauung kennen und schätzen, so ist auch eine bestimmte Art von Fahrspaß eine Sache der Generation 60-Plus. Ein Fahrspaß, den sie sich auf verwinkelten Landstraßen in den 60er und 70er-Jahren als Virus eingefangen haben, ohne Geschwindigkeitsbeschränkung, und ohne vom überbordenden Verkehr ausgebremst zu werden. Und ganz wichtig, ein Fahrspaß, bei dem nicht die Motorleistung das wichtigste Kriterium war.

Die jüngere Generation kennt diese Art von Fahrspaß nicht. Woher auch? Die Landsträßchen wurden glattgebügelt, das Verkehrsaufkommen degradiert den Autofahrer zum Prozessionsspinner, und die einzige kurventechnische Herausforderung stellt sich höchstens noch an den vielen Kreisverkehren. Wo können die Jüngeren also noch Fahrspaß erleben? Auf der Autobahn bei 300 km/h? In den Ortschaften, um mit Poserfahrzeugen Eindruck schinden? Vor der Eisdielen das Gas aufreißen und sich in der Nacht lebensgefährliche Wettrennen liefern? (Lebensgefährlich nur für Andere.)

Abgeklärte ältere Herrschaften können da nur müde lächeln. Sie hassen den Stadtverkehr, sie hassen die Autobahn, sie hassen das Fahren in der Kolonne, sie hassen die anderen Autofahrer. Wo können sie wirklich noch Fahrspaß pur erleben? Vielleicht auf einer abgesperrten Strecke, auf einem Handlingkurs wie z.B. in Boxberg, dem Testareal von Bosch.



Versuchsfahrer müsste man sein.

Oder vielleicht auf der Nürburgring Nordschleife? Das hat für Gelegenheits-Rennfahrer seine Tücken und kann sehr schnell sehr teuer werden, außer man ist ein alter Hase und beherrscht den Kurs im Schlaf. Und mit weniger als 300 PS sollte man gar nicht erst antreten, sonst ist man nur ein Verkehrshindernis.



Oder vielleicht in den Alpen auf wenig befahrenen Pässen. Gibt es die noch? Jedenfalls muss man schon sehr früh aufstehen, um ein paar Kurvenkombinationen ohne Behinderung zu durchheilen.



Aus diesem Grund eignet sich das Stilfser Joch eher nicht für diesen Zweck, obwohl es mit seinen annähernd 50 Spitzkehren eine fahrerische Herausforderung erster Güte darstellt. Aber der Verkehr!

Bergkönige damals

Erinnern Sie sich noch an die Bergrennen in den 60ern und 70ern? Welche Fahrzeuge gaben den Ton an? NSU TTS, Fiat Abarth, mit Abstrichen BMW 2002. Da hatten so manche mit deutlich mehr PS ihre liebe Not. Asthmatisch schnaufend wuchteten sie sich um die Spitzkehren, man bekam direkt Mitleid mit dem gequälten Material. Das Zauberwort hieß Leistungsgewicht. Und natürlich Traktion. Der bereits genannte NSU TTS verfügte

über beides, ein unschlagbar niedriges Gewicht gekoppelt mit einem modernen Leichtmetall-Hochleistungstriebwerk, das seine Leistung und sein Gewicht auf die Hinterachse stemmte.



Man beachte die aufgestellte Motorhaube zwecks Kühlung. Aerodynamik? Wer braucht denn sowas? Bei der niedrigen Endgeschwindigkeit reichen vier Gänge. Am Nürburgring wäre dieses Fahrzeug restlos verloren. Ganz anders an Roßfeld und Sudelfeld.

Bergkönige 2022

Drehen wir die Uhr 50 Jahre vorwärts. Wie müsste ein Fahrzeug heutzutage aussehen, das einen ähnlichen Fahrspaß vermittelt wie damals der NSU TTS? Die Frage stellte sich **auto motor und sport**, und versuchte aus sieben sportlichen Fahrzeugen einen Bergkönig zu ermitteln. Das Ergebnis:

1. Platz Alpine A110 S
2. Platz Porsche 911 Carrera GTS
3. Platz BMW M240i xDrive Coupé
4. MazdaMX-5 RF G 2.0 Selection
5. Polestar 2 Long Range Dual Motor Performance
6. VW Golf R 20 Years
7. VW Polo GTI

Um das Ergebnis besser zu verstehen, vergleichen wir die wichtigsten technischen Daten der besten drei.

		Alpine A110 S	Porsche 911 Carrera GTS	BMW M240i xDrive Coupé
Leistung	PS	300	480	374
Gewicht	kg	1.129	1.473	1.729
Leistungsgewicht	kg/PS	3,76	3,09	4,62
Achslastverteilung	%	42,6 / 57,4	40 / 60 *	53 / 47 *
Motorlage		Mittelmotor	Heck	Frontmotor
Antrieb		Heckantrieb	Heckantrieb	Allrad
Preis	Euro	71.850	146.336	58.000

*geschätzt

Der Porsche 911 Carrera GTS



Beginnen wir die Analyse beim dem mit Abstand teuersten Fahrzeug, dem Porsche, und stellen uns die Frage, warum er nicht mit ebenso großem Abstand Sieger wurde. Trotz Leichtbaupaket, Hinterachslenkung, Wankstabilisierung, Adaptivfahrwerk und Keramikbremsen. Ist der technische Overkill vielleicht gar der Grund für den zweiten Platz? Funktioniert alles zu glatt, zu beherrscht, zu wenig vergnüglich? Wäre weniger vielleicht mehr gewesen? Ein zu viel an Leistung bedeutet Stress, nicht Fahrspaß. Den Aussagen des Testers zufolge gelingt es dem Porsche, den BMW gerade noch so in Schach zu halten. Bergpässe sind nicht seine Domäne. Er kann seine Stärken woanders ausspielen, z.B. auf dem Nürburgring oder der Autobahn.

Eine Bemerkung am Rande: Warum tritt zum Test ein 911er an und nicht ein entsprechender Cayman? In der Bergdisziplin stiehlt der Cayman GTS 4.0 dem 911 Carrera GTS ganz gewiss die Show. Und das zu einem Preis von 86.000 Euro. Genau das ist aber das leidige Porsche-Problem. Am Nimbus des 911er darf auf keinen Fall gekratzt werden.

Der BMW M240i xDrive Coupé



Eigentlich fährt der Porsche außer Konkurrenz. So gesehen gehört dem BMW eigentlich der zweite Platz. Eine beachtliche Leistung für eine viersitzige Limousine auf Basis eines Großserienfahrzeugs. Und erst noch der Preis! Im Vergleich zum zweieinhalb mal so teuren Porsche ein wahres Schnäppchen. Wie macht BMW das? Vielleicht gibt die jahrelange Erfahrung mit hochgerüsteten Serienmodellen den Ausschlag? Nach einer Phase mit übertriebener Leistung, man denke nur an M3 mit V8 und M5 mit V10-Motor, be-

sann man sich wieder auf die Kerntugenden der M-Fahrzeuge, nämlich Freude am Fahren. Das bekommt man nur, wenn man nicht alle fahrdynamischen Ecken und Kanten glattbügelt, sondern dem Fahrer ein Quäntchen Eigenleistung übriglässt.

Die Alpine A 110 S

Da werden Erinnerungen wach, naturgemäß nur bei Senioren, die die Ära dieser Fahrmaschinen erleben durften. Vor beinahe 50 Jahren gewann eine Alpine A 110 die erste Rallye-Weltmeisterschaft. Eine Plastikflunder mit 1.800 ccm Vierzylinder Heckmotor. Leistung 180 PS, Gewicht **710 Kilogramm**, Leistungsgewicht 3,9 kg/PS. Das natürliche Habitat dieser Fahrmaschinen waren die Seealpen, mit ihren gefühlt Millionen Kilometern engen und kurvenreichen Alpenpässen. Vermutlich bräuchten sie auch heute noch kaum eine Konkurrenz zu fürchten. Alpine – der Name spricht für sich.



In Ahnlehnung an einen berühmten Vorfahren einen modernen Nachfolger auf die Beine zu stellen, dieses Vorhaben ging in der Vergangenheit meistens schief. Nicht so bei Renault.



Hier stimmen die äußeren und die inneren Werte. Das einzige, was potentielle Käufer abschreckt, ist der stolze Preis. 72.000 Euro für einen Zweisitzer ohne nennenswerten

Kofferraum – das lässt die Menge der infrage kommenden Interessenten gehörig schrumpfen. Noch dazu im Wissen, dass die Gelegenheiten, den gebotenen Fahrspaß auf freier Wildbahn abzurufen, extrem selten sind.

Dann schon lieber einen Mazda MX-5, der in der Fahrspaßdisziplin auch groß auftrumpft. Zumindest in der Ebene. Lediglich bergauf zeigt er motorische Schwächen.

BMW M240i Reloaded:

Könnte man den BMW M240i noch mehr Fahrspaß-Tugenden aneignen? Was müsste man dafür tun?

1. Maßnahme 1 – Gewicht runter.
Wir lassen den Allradantrieb einfach weg. Spart 80 Kilogramm, größtenteils auf der Vorderachse.
2. Maßnahme 2 – mehr HA-Last.
Die fehlende Traktion müssen wir durch eine höhere Hinterachslast ausgleichen. Dazu lassen wir den ATL entfallen, der sein störendes Werk vor der Vorderachse verrichtet. Außerdem sparen wir nochmals 25 Kilogramm.
3. Maßnahme 3 – Vorderachse nach vorne.
Ohne ATL kann man die Vorderachse deutlich nach vorne ziehen. Das verbessert die Gewichtsverteilung zugunsten der VA, und verlängert gleichzeitig den wirksamen Hebelarm zum Schwerpunkt. Wichtig für eine agile Lenkung.
4. Maßnahme 4 – Leistungssteigerung durch temporäre Aufladung.
Beim Entfall des ATL geht die Leistung in den Keller. Zum Ausgleich spendieren wir dem Motor einen elektromechanischen Lader im Kofferraum. Der bringt als positiven Nebeneffekt zusätzliches Gewicht auf die Hinterachse, und wir müssen nicht den bewährten Dreiliter-Motorbaukasten verlassen.

Das Ziel der Anstrengungen: Eine Umkehrung der Gewichtsverteilung. Statt 53/47 Prozent VA/HA erreichen wir 47/53 Prozent. Dadurch fährt es sich bedeutend leichtfüßiger und macht noch mehr Spaß. Allerdings, billiger wird's nicht. Der Umbau des Vorderwagens für eine arg begrenzte Stückzahl führt zu einem deutlichen Preisaufschlag. Aber man wird ja noch träumen dürfen.

Fazit:

Die Ingredienzien von Fahrspaß lauten: Niedriges Gewicht, niedriges Leistungsgewicht, Achslastverteilung ca. 55 Prozent Hinterachse. Serienlimousinen sind da naturgemäß benachteiligt. Die Alpine A110 S dagegen macht alles richtig. Das Prädikat „Alpine“ hat sie sich redlich verdient.