

Amüsantes Spielgerät

ALPINE Renault belebt ein Segment wieder, das fast in Vergessenheit geraten war. Die neue Alpine weckt grosse Erwartungen.

Bezeichnung, Konzeption und Design des ersten Modells der reanimierten Sportwagenmarke von Renault erinnern punktgenau an die 1961 vorgestellte und bis 1977 gebaute A110 Berlinette. Sie gehört zu den erfolgreichsten französischen Sportgeräten, heimste diverse Europa- und Weltmeisterschaften ein. Ultraflach, ultraleicht, Heckantrieb, zwei Türen, zwei Sitze. Dabei blieb es bis zur Einstellung der Marke Alpine 1995.

Neu auf dem Markt

Auf einem weissen Blatt Papier folgte die 2012 neu aufgestellte Entwicklungsmannschaft dem einstigen Erfolgsrezept, und trotzdem ist an der wiederum im französischen Dieppe gebauten Alpine A110 alles anders. Aluminium- statt Kunststoffkarosserie, der Motor sitzt nicht im Heck, sondern in der Mitte, Turbolader/Einspritzung anstelle von zwei Weber-Doppelvergäsern, siebenstufiges Doppelkupplungsgetriebe mit Automatikmodus statt manuellem Fünf-Gang-Getriebe, tolle Soundanlage statt kein Radio. Selbst eine Klimaanlage lag im gesetzten Gewichtsrahmen von 1100 Kilogramm Leergewicht noch drin.

Als Resultat steht – oder besser liegt – ein Sportwagen vor einem, der zwar 14 Zentimeter höher baut und deren 33 länger ist als das Urmodell, im aktuellen Umfeld aber eher noch zierlicher wirkt als das Vorbild. Und fahren lässt er sich ganz anders; spielerisch-locker statt herausfordernd-anspruchsvoll, diskretes Plotzen und Mot-



Flach, leicht, wendig: Auch die Neuauflage der legendären Alpine A110 verfügt über die Attribute von einst, ist aber topmodern ausgestattet.

Bilder zvg

zen statt irrer Lärm, sauber federnd statt bockig widerborstig. Eine lockere Angelegenheit.

Eingespannt in stramme Schalenitze, fühlt man sich selbst auf langen Strecken pudelwohl, dirigiert eine perfekt abgestimmte Lenkung und nimmt jede Kurve im Automatikmodus weltmeisterlich präzise statt unter- oder übersteuernd, wie man es vom einstigen Rallye-Monte-Carlo-Sieger gewohnt war. Kein ruppiges Auskuppeln stört den Fluss. Dank vergleichsweise moderaten

1,8 m Aussenbreite macht die Alpine selbst im Parkhaus Spass.

Drei Fahrmodi lassen sich abrufen; «Normal» ist cool, «Sport» agiert etwas spontaner, trockener und lauter. Über Paddels kann man jederzeit ins Getriebemenü eingreifen. Im Modus «Track» muss man immer händisch zupfen, die Elektronik schaltet nie in den Automatikmodus zurück und die Traktionsregelung bleibt ausgeschaltet. Separat lässt sich gar das ESP völlig deaktivieren und in extremis kann man so auf der

Rennstrecke veritable Lastwechsel bis zum Abflug provozieren.

Die Herausforderung besteht nicht mehr darin, das Auto auf der Strasse zu halten, sondern das Gepäck für eine Ferienreise nach St. Tropez unterbringen zu können. Die Ur-A110 hatte hinter den beiden Vordersitzen eine ordentliche Kofferablage, die Neue zwei lächerliche Kofferräumchen. Die hinter den Köpfen ansetzende Heckscheibe ist zugleich Motorhaube, öffnen kann sie nur das Fachpersonal. Hinter dem 1,8-Li-

ter-Vierzylinder mit 252 PS gibt eine kleine Öffnung 100 Liter Raum frei. Vorne setzt eine etwas grössere Haube wegen der Flachheit des Gevierts mit 96 Litern Inhalt festen Gepäckstücken enge Grenzen.

Die Alpine beschleunigt in 4,5 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h und gibt sich auf dem Papier mit 6,1 Litern auf 100 km zufrieden. Das ergibt 138 g CO₂/km; wegen der geringen Stückzahlen wird dies das CO₂-Konto von Renault nicht stark belasten und das zierliche Auto wird die empfindlich gewordene Gesellschaft am Strassenrand kaum nerven.

Als Preis für das amüsante Spielgerät wurde erst jener für die angereicherte Premiere Edition mit 62 000 Franken genannt, sie war innert Tagen ausverkauft. Man darf für die Normalversion auf einen Betrag unter 60 000 Franken spekulieren, was dann den Erwerb eines veritablen Sportwagens zwar nicht für alle, aber doch für einen grösseren Kundenkreis erschwinglich macht. Der ähnlich konzipierte Porsche Cayman kostet ab 64 400 Franken. So stellt die neue Alpine eine echte Bereicherung in einem Markt dar, von dem man dachte, er wäre mittlerweile ausgereizt.

Jürg Wick



Schöner Arbeitsplatz in einem übersichtlichen Cockpit. Zwei Personen finden bequem Platz, viel mehr Raum kann die Alpine nicht bieten.



Ein zentral angeordnetes Auspuffrohr, Heckdiffusor und LED-Lichttechnik prägen die Rückseite des französischen Sportwagens.

Le-Mans-Pokal im Museum

PORSCHE Der Siegerpokal der «24 Stunden von Le Mans» hat im Porsche-Museum eine neue Heimat gefunden. Nach drei Gesamtsiegen in Folge darf der Stuttgarter Sportwagenhersteller die Wandertrophäe für immer behalten. Der Schweizer Le-Mans-Sieger Neel Jani übergab zusammen mit seinen Teamkollegen Timo Bernhard (DE) und Nick Tandy (GB) sowie dem Leiter LMP, Fritz Enzinger, die fast 50 Kilogramm schwere Statue offiziell an das Museum. Sie ist ab sofort Teil der Dauerausstellung. Der siegreiche Porsche 919 Hybrid gewann indes nicht nur die drei Le-Mans-Titel: Seit dem Debüt bei den «Sechs Stunden von Silverstone» im April 2014 konnte der Rennwagen die Hälfte der 34 Läufe der Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC, die er bestritten hat, für sich entscheiden. Dabei errang der über 900 PS starke Klasse-1-Prototyp sieben Doppelsiege, startete 20-mal von der Poleposition und fuhr 13-mal die schnellste Rennrunde. red

GTI im Kleinformat

VOLKSWAGEN Die sechste Generation des Kleinwagens Polo kommt wiederum als GTI auf den Markt. Der Winzling wird von einem 4-Zylinder-Turbobenziner mit einer Leistung von 200 PS und einem maximalen Drehmoment von 320 Newtonmetern angetrieben, die Kraft wird über ein 6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe auf die Vorderräder geleitet. Der Polo GTI spurtet in 6,7 Sekunden auf Tempo 100 und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 237 km/h (Herstellangaben). Der Durchschnittsverbrauch gemäss NEFZ beträgt 5,9 Liter auf 100 Kilometer, in der Realität werden es mehr sein. Ausgestattet mit den typischen GTI-Insignien wie dem roten Streifen im Kühlergrill, dem GTI-Schaltknopf und dem legendären Karo-Sitzbezug, steht der neue VW Polo GTI ab 31 700 Franken ab Ende Januar bei den Schweizer Händlern. red



Bärenstark: Der neue Polo GTI. zvg

ANZEIGE



Innovation that excites

BÄRENSTARK: NISSAN XTRAIL 2.0 DCI MIT 4X4-AUTOMAT. CHF 6350.- SPAREN & 0% LEASING.

Hutter Auto Römertor AG
Frauenfelderstrasse 9
8404 Oberwinterthur
Tel: 052 244 80 80

Stadt-Garage Rimini AG
St. Gallerstrasse 16
8400 Winterthur
Tel: 052 267 05 05

Abgebildetes und beworbenes Fahrzeug: NISSAN X-TRAIL TEKNA 2.0 dCi 4WD Xtronic, 177 PS (130 kW), 6.0l/100 km, 158 g CO₂/km, Energieeff.-Kat. Katalogpreis Fr. 48 540.-, abzgl. NISSAN Top-Bonus Fr. 6350.-, Nettopreis Fr. 42 190.-, Anzahlung Fr. 8073.-, 36 mtl. Leasingraten à Fr. 239.-, 0 aller in der Schweiz verkauften Neuwagen: 139 g/km. Es gelten die Leasingkonditionen der RCI Finance SA, 8902 Urdorf: Km-Leistung/Jahr: 10000 km. Ratenschutzversicherung inklusive. Obligatorische Vollkaskoversicherung für Leasingvertrag nicht inbegriffen. Effekt. Jahreszins 0.00%. Angebot ist gültig für Bestellungen von Privatkunden bei allen an der Aktion teilnehmenden NISSAN Partnern vom 01.12.2017 bis 31.12.2017.