

---

## Fahrvorstellung Renault Alpine A 110 S: Ein bissl mehr geht immer

Von Michael Kirchberger

Der französische Comic-Rennfahrer Michel Vaillant hätte garantiert Freude am jüngsten Zug der seit 2014 wieder zu 100 Prozent zum Renault-Konzern gehörenden Sportwagen-Marke. Die ohnehin schon überaus potente Alpine A 110 bekommt eine leistungsgesteigerte Variante an die Seite gestellt, die Alpine A 110 S. Ihr hochaufgeladener Vierzylinder-Mittelmotor holt aus eben mal 1,8 Litern Hubraum 292 PS (214 kW), 40 PS oder knapp 30 kW mehr als bislang. Dazu gibt es eine nochmals gestraffte Fahrwerksabstimmung, der Einstiegspreis der jetzt in den Verkauf gehenden Sport-Version liegt bei 66 000 Euro.

Die Alpine des einst unabhängigen französischen Sportwagen-Herstellers in Dieppe wird gerne als Antwort der Gallier auf Porsche gesehen. Nur 4,18 Meter lang und schlanke 1,25 Meter hoch, sorgt ihr äußerst knapper Radstand von 2,42 Meter für ein überaus agiles Fahrverhalten. Fahrer und Beifahrer müssen sich auf einer Breite von 1,79 Meter arrangieren, Piloten mit Gardemaß sind fehl am Platz. So gleicht der Einstieg dem Überstülpen eines eng geschnittenen Handschuhs. Wer erstmal sitzt, sitzt bombensicher. Die S-Variante bekommt obendrein auf Wunsch Rennsportsitze von Sabelt, 1785 Euro werden für sie fällig, da sind die Carbon-Verkleidungen der Lehne allerdings schon inbegriffen.

Statt der üblichen blauen Kontrastnähte schmückt orangefarbenes Garn die Lederausstattung, nicht nur die Sitze sind so abgesteppt, auch das beleederte Armaturenbrett bemüht das untypische Farbenspiel. Am Lenkrad markiert eine gleichfarbige Naht die 12-Uhr-Stellung, dahinter liegen die digitalen Instrumente in tiefen Röhren. Blend- und Spiegelfreiheit ist garantiert. Die Ausstattung ist fast spartanisch, die schmale Mittelkonsole nimmt all die Bedienungselemente auf, die sonst nicht unterkommen. Viel Platz ist eben nicht im knackigen Franzosen-Sportler. Allein der neun Zoll große Monitor für Navigation und Konnektivität wirkt wie ein Einrichtungsdetail aus einer anderen Welt. Auch ein Klassiker muss eben mit der Zeit gehen.

Von außen gibt sich die A 110 S als Spitzenversion durch orangefarben lackierte Bremssättel und die 18-Zoll-Leichtmetallräder „GT Race“ zu erkennen. Außerdem zieren flaggenähnliche Logos die C-Säulen in Karbonoptik. Auch bei der Lackierung bricht Alpine mit der Tradition und bietet den neuen Mattlack „Gris Tonnerre“ ausschließlich für das Topmodell an (Aufpreis 4760 Euro). Das klassische Alpin Bleu, die eigentliche Hausfarbe der Marke, kostet 1785 Euro mehr, die Serienausstattung bietet lediglich weißen Lack. Als Option gibt es ein Carbondach in Sichtoptik, das spart rund drei Kilogramm Gewicht dort, wo es besonders leicht sein soll, belastet wird dagegen das Konto mit 2380 Euro.

Der Motor der gallischen Flunder liegt eingebettet zwischen den Sitzen und dem 100 Liter fassenden Heck-Kofferraum. Seine Zusatzkraft bezieht er aus dem um 0,4 bar angehobenen Ladedruck und eine um 400 Umdrehungen pro Minute gesteigerte Höchstdrehzahl. Knapp 7000 Touren dreht die Maschine maximal, wer die Alpine weiter personalisiert und sich zum Preis von 1488 Euro für die aktive Sportabgas-Anlage entscheidet, setzt ihren Klang erst richtig in Szene. Dabei verlangt der Vierzylinder nicht unbedingt Drehzahlspitzen, wenn es schnell gehen soll. Sein höchstes Drehmoment erreicht er mit 320 Newtonmetern bereits bei 2000 U/min, bis 6400 U/min bleibt es

---

konstant.

Diese Werte ermöglichen engagierte Fahrleistungen. 4,4 Sekunden genügen der A 110 S für den Sprint von 0 auf 100 km/h, es gilt lediglich 1114 Kilogramm zuzüglich des Fahrgewichts zu beschleunigen. 260 km/h liegen bei Höchstgeschwindigkeit an. Als Verbrauch nennt der Hersteller 6,5 Liter für 100 Kilometer, aber das ist ein überaus theoretischer Wert. Wer der Alpine die Sporen gibt, wird mit 45 Liter Tankinhalt nicht sonderlich weit kommen.

Die Kraftübertragung zu den Hinterrädern übernimmt ein Doppelkupplungsgetriebe mit sieben Gängen, es wird wie in vielen Sportwagen nicht über einen Hebel sondern über die drei Bedientasten D, N und R auf der Mittelkonsole bedient. Die Schaltzeiten der Transmission gleichen einem Wimperschlag, nur deutlich stärker fühlbar. Unruhe kommt dennoch auch in Kurven nicht auf, die umfangreichen Modifikationen am Fahrwerk sorgen weitgehend für Spurstabilität.

Das Sportfahrwerk hat vorne und hinten doppelte Querlenker, die hohlgebohrten Querstabilisatoren tragen wesentlich zu mehr Lenkpräzision bei. Aufgrund der gestrafften Federn liegt die Karosserie um 0,4 Zentimeter niedriger über dem Boden als beim bisherigen Modell, die geänderten Schraubenfedern und passend abgestimmten Dämpfer machen die A 110 S fit für die Rennstrecke. Vor allem dort spielen die Brembo-Bremsen mit Vierkolbensätteln und 320 Millimeter durchmessenden Bremsscheiben ihre Stärke und Standfestigkeit aus. Dabei kommt einmal mehr das geringe Gewicht zum Tragen. Französisch bleibt die Bereifung, Michelin Pilot Sport 4-Niederquerschnittspneus werden ab Werk aufgezogen. Vorne haben sie das Format 215/40 R 18, hinten steigt ihre Laufflächenbreite auf 245/40 R 18.

Die Sport-Alpine ist gewiss kein Auto für Jedermann und alle Tage. Viele Exemplare der Spitzenversion werden in den Remisen der Sammler und Fans verschwinden, allenfalls für beherzte Kurzausfahrten über Land oder eher noch auf den Kurven der Strecken in Hockenheim oder in der Eifel ausgeführt. Den Schrecken der früheren Modelle hat der 2014 neu aufgelegte Sportwagen erfreulicherweise verloren. Galt eine Alpine aus lange vergangenen Jahren mit Heckmotor noch als überaus schwer fahrbar, so haben moderne Fahrsysteme wie ABS und ESP den heißblütigen Mittelmotor-Sportler an den Zügel genommen und ihn zu einem sicheren Automobil gemacht. Was auch wieder nicht allen gefällt. (ampnet/mk)

#### Daten Renault Alpine A 110 S

Länge x Breite x Höhe (m): 4,18 x 1,79 x 1,25  
Radstand (m): 2,42  
Motor: R4-Benziner, 1798 ccm, Turbolader, Direkteinspritzung  
Max. Drehmoment: 320 Nm bei 2000 U/min  
Leistung: 214 kW / 292 PS  
Höchstgeschwindigkeit: 260 km/h  
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 4,4 Sek.  
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 6,5 Liter  
CO<sub>2</sub>-Emissionen: 146 g/km (Euro 6d-Temp)  
Leergewicht / Zuladung: min. 1114 kg / max. 280 kg  
Kofferraumvolumen: 100 (hinten) 96 (vorne) Liter  
Max. Anhängelast: n.a.  
Wendekreis: 10,8 m  
Bereifung v/h: 215/40 R 18 / 245/40 R 18  
Luftwiderstandsbeiwert: 0,32  
Wartungsintervalle: 20 000 km/12 Monate  
Garantie: 24 Monate

---

Basispreis: 56 300 Euro  
Testwagenpreis: 66 000 Euro

---

## Bilder zum Artikel



Renault Alpine 110 S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Renault

---



Renault Alpine 110 S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Renault

---



Renault Alpine 110 S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Renault

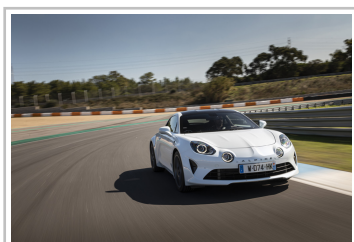
---



Renault Alpine 110 S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Renault

---



Renault Alpine 110 S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Renault

---



Renault Alpine 110 S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Renault



Renault Alpine 110 S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Renault



Renault Alpine 110 S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Renault



Renault Alpine 110 S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Renault



Renault Alpine 110 S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Renault

---



Renault Alpine 110 S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Renault



Renault Alpine 110 S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Renault



Renault Alpine 110 S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Renault



Renault Alpine 110 S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Renault



Renault Alpine 110 S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Renault

---



Renault Alpine 110 S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Renault

---