

ALPINE



Alpine A110

Die Flunder bekommt Nachwuchs

Alpine-Chefdesigner Antony Villain präsentiert uns exklusiv das Nullserien-Exemplar der «Première Édition» der neuen Alpine A110: Ein ehrliches Bekenntnis zur glorreichen Historie.

Die Ur-Alpine der Reihen A106, 108 und 110 war von 1955 bis 1977 der einzige echte Sportwagen der jüngeren französischen Geschichte – von Venturi mal abgesehen. Deshalb setzen die Franzosen dem einstigen Kunststoff-Sportwagen jetzt ein Denkmal aus Aluminium, eine Neuinterpretation – so nahe am Vorbild, dass Autoenthusiasten das Herz aufgeht.

Äusserlich haben sich gegenüber der 2016 präsentierten Vision Alpine nur Marginalien geändert wie das Felgendesign oder die Mini-Rückspiegel, welche beim Serienauto einer praxisnäheren Lösung weichen mussten. Ansonsten ist alles weitgehend von der Studie übernommen worden – ganz ohne Spoiler und ohne aggressives Gesicht.



«Langanhaltende Begeisterung»

2012 wurde der Prototyp Alpine A110-50 präsentiert und die Neulancierung der Marke angekündigt. Warum hat man sich nicht auf diese futuristische Studie berufen? Warum zielt der Neue jetzt die Vergangenheit? Und warum nahm man sich nicht den moderneren A310 als Vorbild? Villains ausführliche Erklärung: «Die späteren Modelle sind komfortbetont und kompromissbehaftet, während der A110 ein unverweichlichter Sportwagen mit langer Renn-Palmarès ist. Wenn der Franzose von Alpine spricht, meint er den A110, den Turbot, übersetzt: die Flunder. Der A310 war zudem sehr stark in den 70er-Jahren verwurzelt, der A110 ist hingegen eine zeitlose Ikone. Die Neuauflage könnte natürlich auch futuristisch sein. Es gab im Vorfeld zahlreiche, auch nur interne Studien, die sich stark vom A110 entfernt hatten, aber man hat sich für die richtige Mischung aus historischen und neuen Elementen entschieden. Man soll die neue Alpine in 20, 30 Jahren noch toll finden. So wie die alte Alpine nach über 50 Jahren noch immer begeistert. »

Maximaler Minimalismus

Der Ur-110 war mit seinen 3,85 Metern Aussenlänge nach heutigen Massstäben geradezu winzig. Villain betont, dass das Grössenwachstum bei der Neuauflage unterhalb vergleichbarer moderner Klassiker wie Mini oder Porsche 911 liege, die gegenüber ihren Urahnen viel stärker zugelegt hätten.



Der Innenraum bietet zwei Personen Platz, mehr nicht. «Wir haben alles so nahe wie möglich an die beiden Insassen herangerückt: Motor, Achsen und Radhäuser. Das Gewicht ist im Zentrum konzentriert. Wäre der Radstand länger, der Motor weiter hinten, dann würde das Auto um die Längsachse Träger», sagt Villain. Auch die Räder seien nicht zu gross und zu breit dimensioniert. Somit wurden alle Masse von Anfang an soweit an das Minimum herangeführt, dass ein entspanntes Ein- und Aussteigen und komfortables Sitzen und guter Fahrkomfort gewährleistet seien. Denn Villain betont, dass die neue Alpine absolut alltagstauglich sei – auch für Grossgewachsene mit Helm, die auch mal auf die Rennstrecke wollten.







Nur wenige ausgesuchte Händler

Auch im Interieur ist alles sehr spartanisch und leicht gehalten. Die offene Mittelkonsole-Struktur ist unverkleidet, die Sitze sind nur 13 Kilogramm schwer, die Höhenverstellung wurde eingespart. Die Grafik des Digital-Displays hat drei verschiedene Designs, in der Türverkleidung scheint die Wagenfarbe durch. Eine erste Sitzprobe begeistert auf Anhieb, alles ist am richtigen Ort und schmiegt sich um den Piloten. Ein Vierzylinder-Turbo-Mittelmotor treibt über ein Doppelkupplungsgetriebe die Hinterräder an. Vorn und hinten bietet die Leichtmetallkarosserie sogar ein bisschen Kofferraum.



Wer den asketischen Traum bestellen möchte, braucht Geduld. Die ersten 1955 Exemplare der ausverkauften, rund 55'000 Franken teuren Première Édition werden erst Ende 2017 ausgeliefert. Renault lässt sich Zeit, man will alles richtigmachen. Auch die Zahl der Händler, welche die Alpine und ihre Geschwistermodelle – ein Cabrio und bestimmt auch ein SUV – in der Schweiz vertreiben dürfen, wird im niedrigen einstelligen Bereich bleiben. Alpine ist somit die exklusivste Art, einen Renault zu fahren.



© 2017 Auto-Illustrierte 07 März 2017

Text: Stefan Fritschi

Fotos: Stefan Fritschi