

15.04.2018

Neue Renault Alpine: In der Beschränkung ...

**„In der Beschränkung zeigt sich erst der Meister,
Und das Gesetz nur kann uns Freiheit geben.“**

Das wusste Johann Wolfgang von Goethe. Heute scheint dieses Wissen verloren gegangen zu sein, auch im Automobilbau, und ganz besonders im Bau von Sportfahrzeugen. Ausnahmen bestätigen die Regel. Bevor wir aber die Ausnahmen genauer unter die Lupe nehmen, wollen wir uns als Puristen an der Definition eines aus unserer Sicht optimalen Sportwagens versuchen.

Definition eines modernen, puristischen Sportwagens:

Zum Einstieg in die Thematik identifizieren wir zunächst die Merkmale, die ein Sportwagen nach unserem Geschmack **NICHT** haben darf.

- **Allradantrieb:** Zu schwer, frisst Leistung, verschlechtert Optik und Agilität. Sogar Audi kehrt beim R8 reumütig zum reinen Heckantrieb zurück.
- **Carbon:** Viel zu teuer. Der Nutzeffekt steht im denkbar ungünstigsten Verhältnis zum Aufwand. Für größere Stückzahlen ungeeignet. Die negativen Erfahrungen mit diesem Werkstoff bei BMW sollten eine Warnung sein.
- **Vier Sitzplätze:** In einem Sportwagen sind zwei Sitzplätze ausreichend. Wem das nicht reicht, kann sich einen Fiat Panda als Zweitfahrzeug anschaffen. Oder er besorgt sich einen „Allerwelts-Porsche“.
- **Mehr als 300 PS:** Hohe Leistung ist teuer und verschlechtert Gewicht und Einbauraum. Das Leistungsgewicht verbessert sich nicht proportional zur Leistungssteigerung. Aber die höhere Endgeschwindigkeit erfordert mehr Gänge im Getriebe.

Daraus leiten wir die Daten für ein grobes Lastenheft ab:

- **Gewicht** ≤ 1000 Kilogramm
- **Leistung** ≤ 300 PS
- **Preis** ≤ 50.000 Euro
- **Länge** ≤ 4.000 mm
- **Breite** ≤ 1.800 mm
- **Zwei** Sitzplätze
- **Heckantrieb**

Renault Alpine A110 2018:

Zurück zur Renault Alpine. Die Gestalter von Renault haben sich nach jahrelangen, teilweise verheerenden Irrläufen endlich auf die Tugenden der Ur-Alpine besonnen. Die herausragendsten Merkmale der Ur-Alpine A110 waren ein sensationell niedriges Gewicht und eine überragende Traktion. Damit konnte sie 1971 und 1973 die Rallye Weltmeisterschaft für sich entscheiden – trotz unterlegener Motorleistung.



Bei der Neuauflage versuchten die Renault Designer und Konstrukteure, diese Tugenden mit modernen Mitteln zu interpretieren. Das gelang ihnen in imponierender Weise, technisch und optisch.



	Ur-Alpine A110	Renault Alpine A110 Neu
L x B x H mm	3.850 x 1.450 x 1.130	4.180 x 1.798 x 1.252
Leergewicht kg	750	1.178
Leistung PS	138	252
Hubraum cm ³	1.565	1.798
Zylinder	4	4
Aufladung	Saugmotor	ATL
Motorlage	Heck	Heck-Mitte
Sitzplätze	2	2
Preis €	-	58.000

Die neue Leichtigkeit

Renault ist nicht alleine im Bestreben, einen modernen, bezahlbaren Sportwagen auf die Beine zu stellen.

Mazda MX 5 Skyactive: Vorreiter dabei ist wieder einmal die innovative japanische Marke Mazda mit der Neuauflage des Dauerbrenners MX-5. Der MX-5 war von Anfang an der Prototyp eines puristischen Fahrzeugs. Die Erstaufgabe verzichtete sogar auf Servolenkung. Die jetzige Version verfehlt das Zielgewicht von 1.000 Kilogramm nur denkbar knapp. Punktgenau getroffen wurde das Kriterium Fahrspaß. Die Straßenlage und das Handling begeisterten noch jeden Testpiloten.

Fiat 124 Spider: Vom Mazda-Erfolg und vom Know How profitiert Fiat. Sie übernehmen die Basiskonstruktion des MX-5, und drücken dem Design und der Motorisierung den Fiat-Stempel auf. Das Ergebnis kann sich sehen lassen, im wörtlichen und übertragenen Sinne. Der Tradition gehorchend nennt Fiat das Ergebnis 124 Spider.

Toyota GT 86: Etwas länger auf dem Markt befindet sich ein Sportwagen mit Heckantrieb von Toyota, der GT 86. Leider ist das Ergebnis nicht Fisch und nicht Fleisch. Obwohl es im Prinzip durch Saugmotor und Heckantrieb recht puristisch angedacht ist, verwässern die vier Sitzplätze und das relativ hohe Gewicht den Sport-Charakter. Gut gemeint ist selten gut, weniger ist meistens mehr, und Kompromisse sind die Einigung auf dem niedrigsten gemeinsamen Nenner.

	Mazda MX-5 Skyactive	Fiat 124 Spider	Toyota GT 86
L x B x H mm	3.915 x 1735 x 1.225	4.054 x 1.740 x 1.233	4.240 x 1.775 x 1.320
Leergewicht kg	1.020	1.117	1.305
Leistung PS	131	140	200
Hubraum cm ³	1.496	1.368	1.998
Zylinder	4	4	4
Aufladung	Saugmotor	ATL	Saugmotor
Motorlage	vorne längs	vorne längs	vorne längs
Antrieb	Heck	Heck	Heck
Sitzplätze	2	2	4
Preis €	28.090	27.000	32.000

Ergebnis:

Die Renault Alpine trifft als einzige fast exakt unsere Vorstellungen eines modernen Sportwagens. Zwar verfehlt sie die Preisvorstellung, aber vielleicht ist ein preis über 50.000 Euro auch eine Prestigeangelegenheit und kein Nachteil. Man muss kein Prophet sein, um diesem Fahrzeug eine erfolgreiche Karriere zu prognostizieren. Der einzige Vorwurf, den man Renault machen muss, lautet: Warum erst jetzt?

Ein dringender Appell an die Konkurrenz, vor allem aus der deutschen Premium Ecke:

Nehmt euch ein Beispiel! Setzt aber um Himmelswillen nicht die volle Breitseite eurer Entwicklungsmannschaften darauf an.

Jacob Jacobson

Hinweise:

Selbsthemmung im Entwicklungsablauf:

<http://der-autokritiker.de/Themen%202017/Selbsthemmung%20im%20Entwicklungsablauf.pdf>

Leichtbau-Konzept der Ur-Alpine A 110:

<http://der-autokritiker.de/technik/leichtbau%20lektion%203.html>

Was ist Fahrspaß:

<http://der-autokritiker.de/Themen%202017/Verstehen%20Sie%20Fahrspaß.pdf>