Pas de deux

Doppeltest Porsche 911 Carrera gegen Renault Alpine V6 Turbo

Ist der stärkste französische Sportwagen dem deutschen Klassiker ebenbürtig?

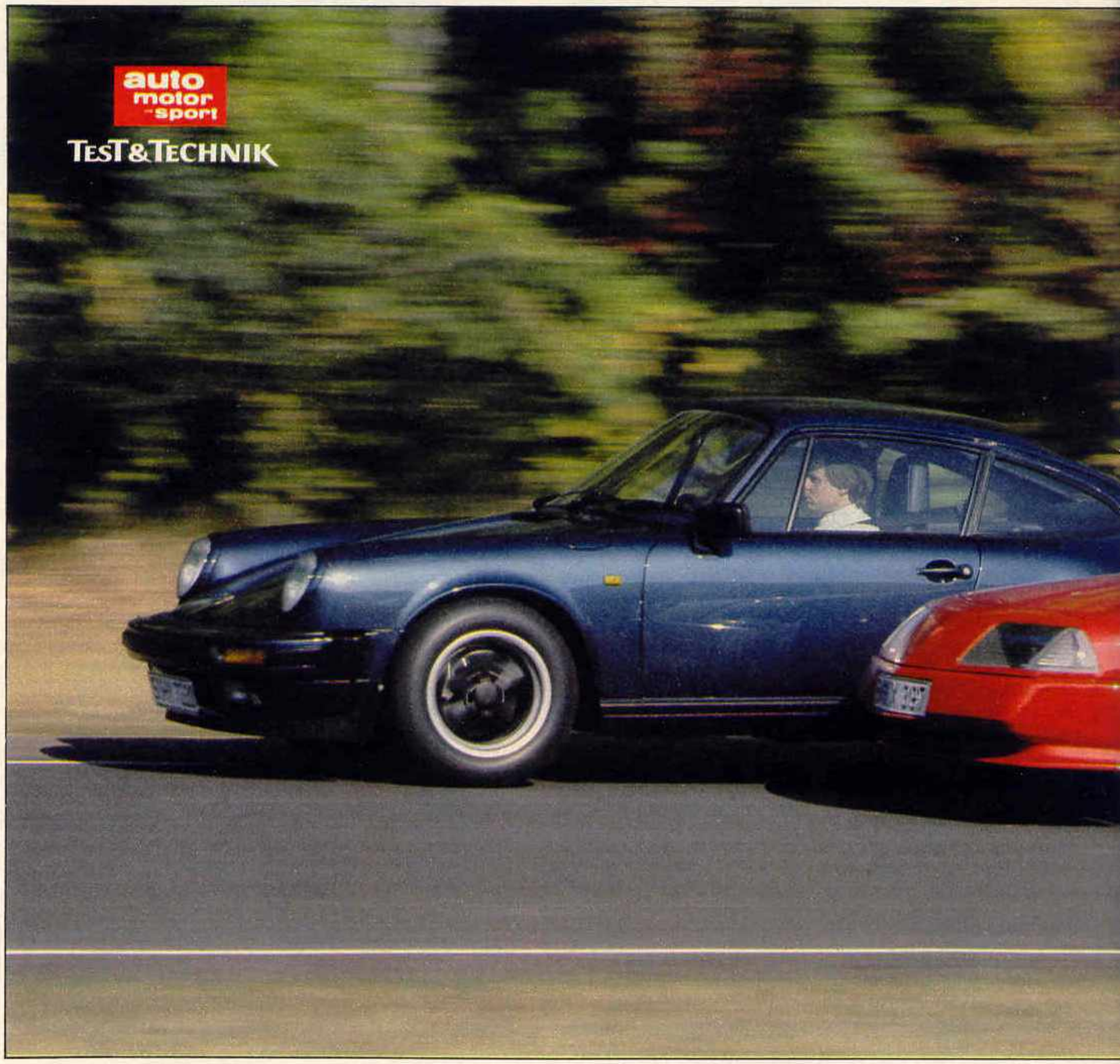
Von Thomas Fischer

Auf die Frage nach dem einzig wahren Sportwagen kennt selbst der nationalbewußte Franzose nur eine Antwort: la Porsche, bien sûr.

Porrsch – allein schon die Aussprache läßt den Namen jenseits des Rheins schneller klingen als hierzulande, und die Bewunderung, die dabei mitschwingt, läßt ahnen, welchen Stellenwert die Marke aus Zuffenhausen in unserem Nachbarland genießt. Porsche, das symbolisiert noch mehr als Mercedes Überlegenheit, Qualität und – wegen der astronomischen Preise – auch Exclusivität. Wäre es den Franzosen möglich, die Firma Porsche in einer Art Tauschaktion für sich zu vereinnahmen, die Grande Nation wäre womöglich bereit, Nouvelle cuisine, Haute Couture und Côte d'Azur zusammen dafür zu opfern.

Die gallischen Porsche-Konkurrenten, die flachen Flundern namens Alpine, erwecken dagegen in Deutschland fast mehr Begeisterung als im eigenen Land. Die exotisch anmutenden Straßenfeger der Sportwagenfirma Alpine, die 1955 von Jean Rédelé, einem Renault-Händler und Rallyefahrer in Dieppe (Normandie) gegründet worden war und 1973 voll in den Besitz des Staatskonzerns Renault überging, trafen hierzulande stets auf eine zwar kleine, aber dafür um so enthusiastischere Fan-Gemeinde. Ob A 106 (1955), A 108 (1960), A 110 (1962) oder A 310 (1971) – noch heute werden vorzugsweise die blau lakkierten Kleinstserien-Exemplare der A 110 fast wie die blaue Mauritius gehandelt.

Nun gibt es nach Anlaufschwierigkeiten eine neue Alpine:



größer, stärker und teurer als alle zuvor. Und es stellt sich die Frage, inwieweit es die Neue mit dem klassischen Porsche, dem 911 Carrera, aufnehmen kann. Schon optisch treffen hier zwei Sportwagenwelten aufeinander. Auf der einen Seite der legendäre Elfer mit seinen wohlgeformten Rundungen am Bug und dem rassigen Rücken. Ihm gegenüber die Alpine – flach wie ein ausgewellter Kuchenteig, mit aggressiver Front, bulligem Heck und großzügiger Verglasung stilistisch gewiß einer der reizvollsten Vertreter modernen Sportwagenbaus.

Im Innenraum sind beide kompromißlose Zweisitzer, in denen Bequemlichkeit und Komfort nur auf Fahrer und Beifahrer zugeschnitten sind, während die Sitzgelegenheiten im Fond erwachsenen Menschen allenfalls für einen Rock around the block zuzumuten sind. Im Porsche geht es auch vorne ziemlich eng zu, weil der Fußraum durch die weit hereinragenden Radkästen recht kurz und schmal ausgefallen ist. In der Alpine ist für die Beine eindeutig mehr Platz vorhanden, die Breite ist sogar so üppig bemessen, daß die mächtige Mittelkonsole die Bewegungsfreiheit der Passagiere nur unwesentlich beeinträchtigt.

Vitesse oblige: Der Porsche erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 254 km/h, die Alpine läuft 248 km/h

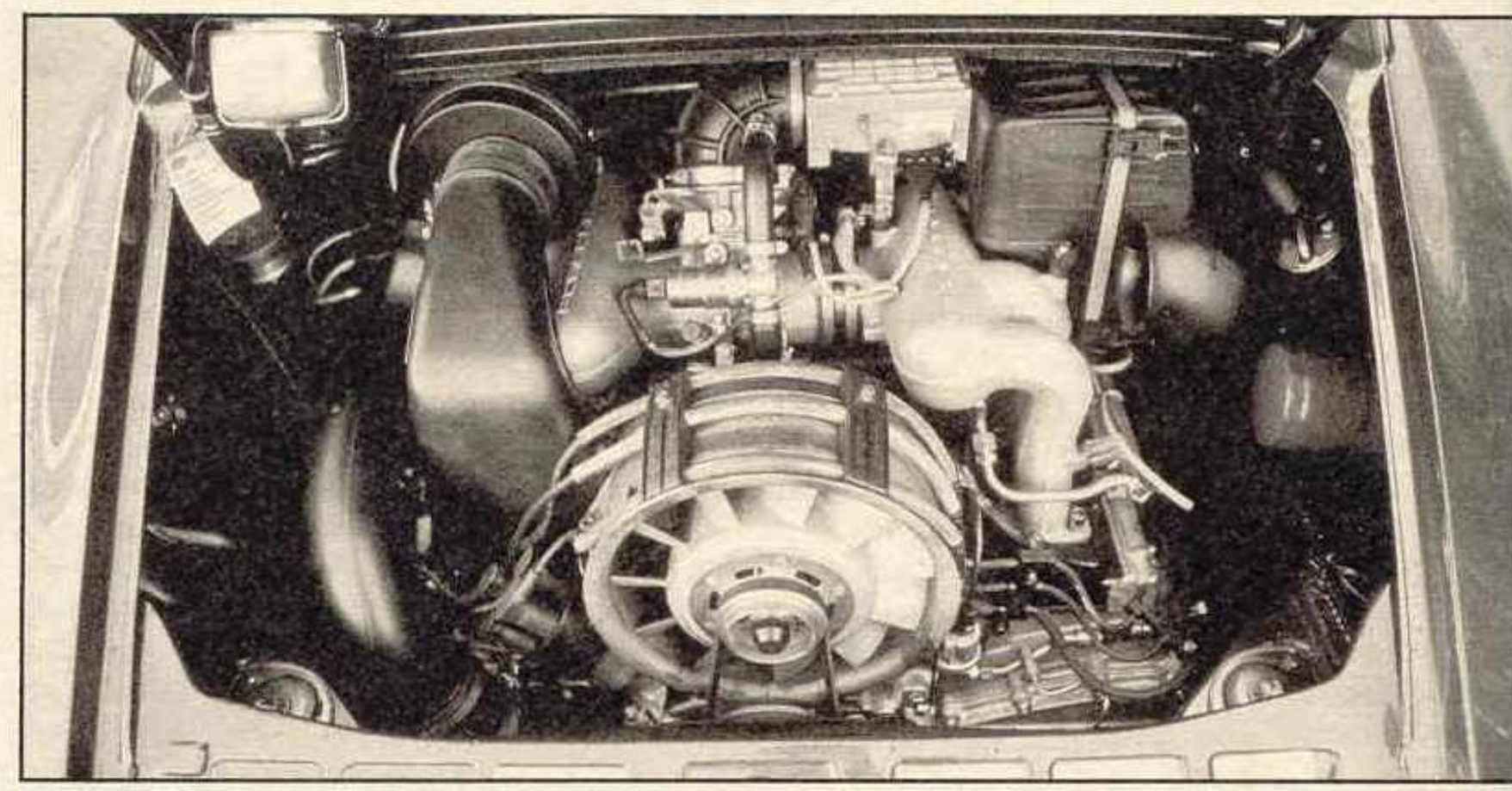
Die Position hinter dem Lenkrad paßt in beiden Autos wie angegossen, und mit den stehenden Pedalen kam man ja schon im VW Käfer ganz gut zurecht. Der Carrera bietet etwas besser gepolsterte Sitze mit mehr Seitenführung, und das gesamte Armaturenbrett ist hinsichtlich Gestaltung und Funktionalität professioneller verarbeitet. Der Renault wirkt in dieser Beziehung ein bißchen zu verspielt, zudem wurde das reichlich verwendete Plastikmaterial doch recht lieblos zusammengeschustert. Im Gegensatz zum geschwätzigen R 25 mit Sprechcomputer hält die Alpine erfreulicherweise den Mund. Doch ganz ohne akustische Reizüberflutung ging es anscheinend auch hier nicht: Der Blinker tönt so eindringlich wie das Zeitzeichen der Bundespost.

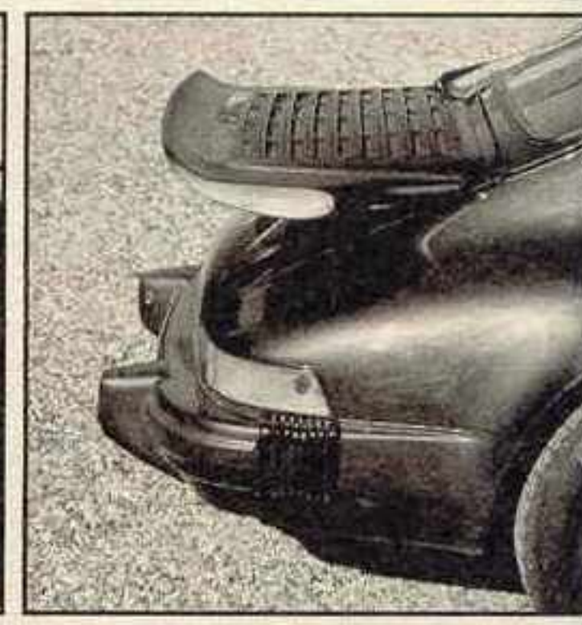
Aus dem Heck klingt es da schon besser. Schließlich sitzt

Fotos: H.P. Seufert

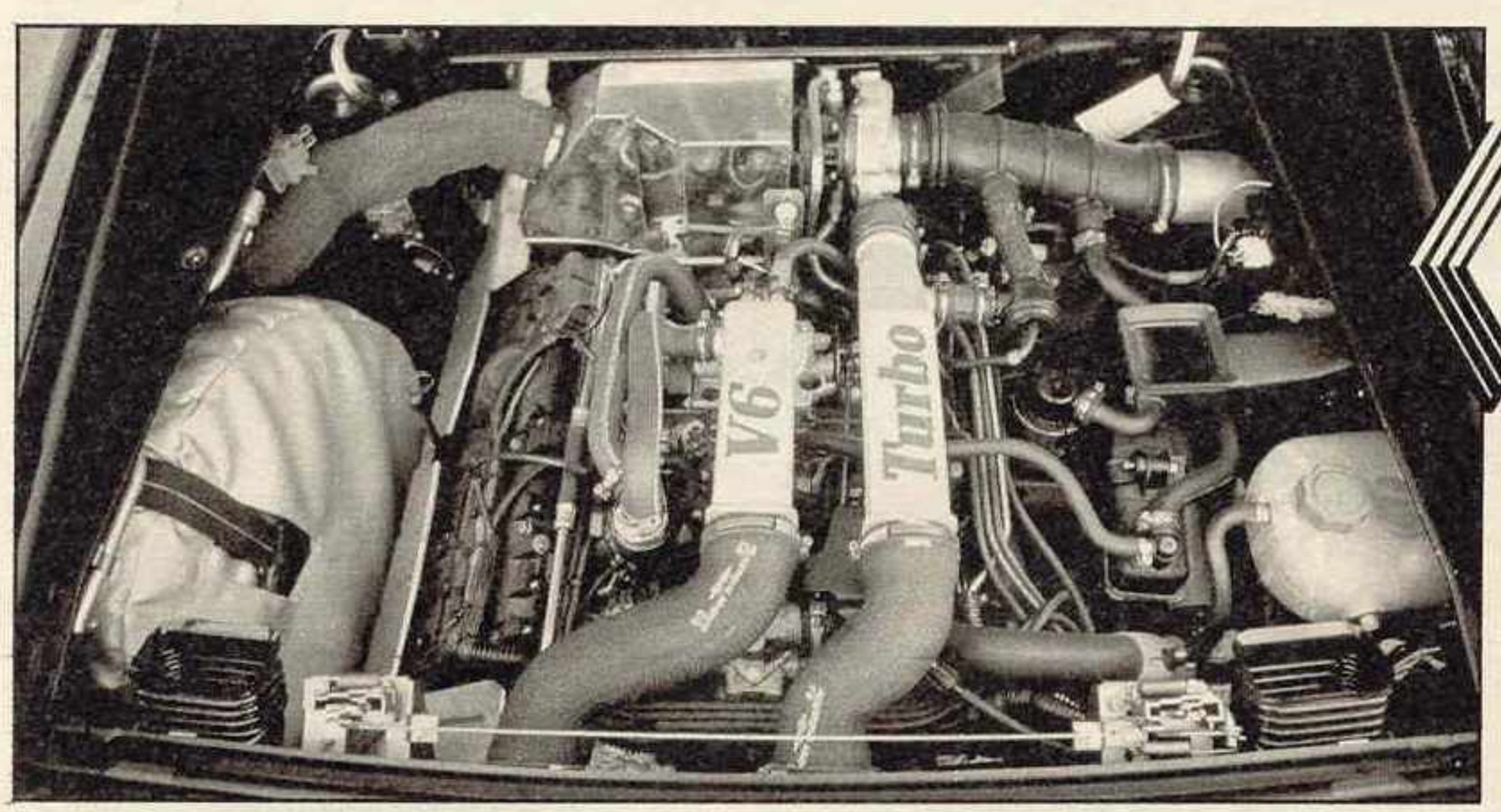
hier bei den beiden Rivalen die Hauptsache. Beim Porsche ein 3,2 Liter großer, luftgekühlter Sechszylinder-Boxermotor mit elektronischer Benzineinspritzung und 231 PS (170 kW). Im Renault ein ebenfalls eingespritzter 2,5 Liter-Sechszylinder in V-Form, der es mit Hilfe eines Abgas-Turboladers auf runde 200 PS (147 kW) bringt. Während die von der Régie Renault weniger favorisierte Saugversion – vom Sauger werden täglich nur drei gebaut, vom Turbo dagegen fünf – einen 2,9 Liter-Motor mit 160 PS (116 kW) unter der verglasten Heckklappe hat, gleicht die aufgeladene Version im Prinzip der Antriebsquelle des R 25 Turbo mit 120 Grad-Kurbelwelle, neuen Kolben und Pleueln sowie schwimmenden Kolbenbolzen. Die Zylinderköpfe erhielten für den Alpine-Einsatz verstärkte Böden und spezial-gehärtete Ventilsitze. Für Leistungsdruck sorgt ein zentral angeordneter Turbolader vom Typ Garrett T3 mit Ladeluftkühlung und Ladedruck-Regelventil.

Die neue Alpine setzt damit die berühmt-berüchtigte Heckmotor-Tradition der normanni-





Der 911 Carrera offeriert Fahren in schönster Form. Das Cockpit ist eine Augenweide, der Motor ein Ohrenschmaus. Der Heckspoiler wirkt etwas störend



Die wesentlich preisgünstigere Alpine ist reichhaltig ausgestattet – Leichtmetallräder sind beispielsweise serienmäßig. Der 2,5 Liter-Motor ist noch ein Turbo vom alten Schlag

schen Firma fort, und das in noch nie dagewesener Leistungsstärke. Auch wenn der Renault dem Porsche nominell um 31 PS unterlegen ist, so lassen die gemessenen Fahrleistungen dennoch keinen Zweifel daran aufkommen, daß es sich auch bei ihm um ein besonders üppig motorisiertes Automobil handelt.

Der etwas stärkere und wesentlich kürzer übersetzte Carrera sprintet in nur 5,8 Sekunden von null auf 100 km/h; die 7,2 Sekunden, die sich die Alpine für diese Disziplin Zeit nimmt, sind zwar ein deutlich schlechterer Wert, was sich in der Praxis jedoch kaum bemerkbar macht.

Mehr Bedeutung als den Fahrleistungen sollte deshalb den unterschiedlichen Charakteren der beiden Triebwerke beigemessen werden. Auf der einen Seite der Porsche, der praktisch über das gesamte Drehzahlband Biß bereithält, obwohl der Drehmomentbestwert von 284 Nm erst bei 4800 Touren erzielt wird. Darüber hinaus begeistert der Elfer-Motor mit seiner vorzüglichen Drehwilligkeit – beim Beschleunigen hat man manchmal Mühe, mit dem Schalten des etwas schwergängigen und hakeligen Fünfganggetriebes hinterherzukommen. Wenn das Boxerherz höher schlägt, schlackern den Insassen aber auch die Ohren. Denn über 4000/min bellt der Boxer doch ziemlich laut.

Anders die Alpine. Solange die Nadel des Drehzahlmessers nicht über 2500/min schnellt, tut sich kaum etwas. Darüber aber schlägt der große Turbohammer unerbittlich zu. Obwohl es den Franzosen gelang, durch diverse Modifikationen den Turboeinsatz gegenüber dem R 25 Turbo etwas nach unten zu verschieben und dadurch zu harmonisieren, ist das Alpine-Triebwerk noch ein Turbo vom alten Schlag: oben hui, unten pfui. Setzt der Turboschub ein, schießt die Alpine unter dem leisen Pfeifen der Turbine zwar vehement von dannen, doch von einem Hersteller, der über viele Jahre hinweg – auch in der Formel 1 – Turbo-Erfahrungen gesammelt hat, sollte man eine bessere Leistungscharakteristik erwarten dürfen.

Klarer Vorsprung für den Porsche

Porsche 911 Carrera	Renault Alpine V6 Turbo
Karosserie	
⊕ mehr Gepäckraum als im Renault, aber eingeschränkter Fußraum vorn, Rücksitzlehnen umklappbar, gute Funktionalität, bessere Verarbeitungsqualität	⊖ mehr Fußraum vorn, mehr Innenbreite, reichhaltigere Serienausstattung, sehr unübersichtliche Karosserie, nachlässige Verarbeitung, teilweise umständliche Bedienung
Antrieb	
⊕ bessere Fahrleistungen, elastischerer und drehfreudigerer Motor, günstiger Verbrauch, höhere Reichweite, etwas hakelige Schaltung	⊕ gute Fahrleistungen, kultivierter und leiser Turbomotor, unharmonische Leistungscharakteristik, geringerer Verbrauch, präzise Schaltung
Komfort	
⊕ insgesamt guter Federungskomfort, bequeme Sitze, wirksame Heizung, im oberen Geschwindigkeitsbereich hoher Innengeräuschpegel, relativ schwergängige Lenkung	⊖ starke Innenraumaufheizung, schwache Heizung und Lüftung, etwas dünn gepolsterte Sitze, zufriedenstellender Komfort auf langen Wellen, sehr schlechter Abrollkomfort
Fahreigenschaften	
⊕ eindeutig definiertes Fahrverhalten im Grenzbereich, sehr gute Bremsen, verbesserungswürdiger Geradeauslauf	⊖ schmaler Grenzbereich, tückisches Fahrverhalten bei Nässe, mäßiger Geradeauslauf, starke Windempfindlichkeit
Wirtschaftlichkeit	
⊕ hoher Anschaffungspreis, hohe Unterhaltskosten, sehr guter Wiederverkaufswert	⊕ günstigerer Anschaffungspreis, dichteres Werkstattnetz, hohe Unterhaltskosten

Die Elastizitätswerte spiegeln für die Alpine deshalb ein geschöntes Bild wider. Denn obwohl der Renault dem Porsche bei dieser Prüfung theoretisch zu folgen vermag, setzt sich das Wiederbeschleunigen bei ihm aus zwei Phasen zusammen: Der vertrödelten Zeit im Turboloch folgt nach Einsetzen des Ladedrucks eine um so heftigere Aufholjagd.

Doch wo Schatten herrscht, da ist auch Licht. Besonders in puncto Geräuschentwicklung und Laufkultur braucht die Turbo-Alpine ihr Licht nicht unter den Scheffel zu stellen. Außerdem ist ihr hoch anzurechnen, daß sie nicht die turbotypischen Verbrauchsmerkmale aufweist. Beide Sportwagen lassen sich nämlich ausgesprochen sparsam (um die zehn Liter pro 100 Kilometer) fahren, sofern man nicht allzu sehr auf die Tube drückt. Im Test wurden die beiden Kandidaten forciert bewegt und kamen dennoch auf relativ günstige Verbrauchswerte von 13,6 L/100 km (Porsche) und 12,9 L/100 km (Renault).

Unter voller Ausnutzung der Leistungsreserven – der Porsche rennt 254 km/h, die Alpine erreicht nach langem Anlauf 248 km/h – wird natürlich deutlich mehr Kraftstoff durch die Einspritzdüsen gejagt, aber solchen Parforce-Ritten gebieten sowohl die heutigen Verkehrsverhältnisse als auch die Fahreigenschaften Einhalt. Um den Geradeauslauf beispielsweise ist es bei beiden nicht zum besten bestellt, wobei der Porsche weniger stark aus dem Ruder läuft als der Renault, der im oberen Geschwindigkeitsbereich sehr nervös auf Spurrillen und auf Seitenwind reagiert. ▷

Im Grenzbereich wiegt der Renault seinen Fahrer in trügerischer Sicherheit; der Elfer ist leichter zu beherrschen

Porsche 911 gegen Renault Alpine

Im Vergleich zu dem, was den Alpine-Fahrer in der Kurve erwartet, ist das jedoch noch harmlos. Die Heimtücke der französischen Flunder liegt darin, daß sie den Steuermann bei trockener Straße mit einem sehr weit oben angesiedelten Grenzbereich in trügerischer Sicherheit wiegt. Im Gegensatz zum Porsche, dessen unter Last sanft nach außen drängendes Heck schon relativ frühzeitig das Erreichen des Grenzbereichs signalisiert, reißt die Bodenhaftung beim Renault so abrupt ab, daß es für beherzte Lenkradakrobatik meist zu spät ist.

Je nach Geschwindigkeit, Fahrbahnbeschaffenheit, Kurvenradius, Ladedruck und Übermut des Fahrers verläßt die Alpine im Ernstfall untersteuernd, übersteuernd oder über alle vier Räder driftend die Bahn. Ihre Beherrschung setzt deshalb nicht nur viel fahrerisches Können, sondern auch ein hohes Maß an Selbstdisziplin voraus. Besondere Vorsicht ist bei Nässe geraten, wo das Einsetzen des Laders die Alpine urplötzlich in eine unfreiwillige Rotation versetzen kann.

Solange man sich nicht dreht, fühlt man sich im Renault dagegen gut aufgehoben. Der Federungskomfort auf der Autobahn ist für Sportwagenverhältnisse gut, Abroll- und Langsamfahrkomfort lassen jedoch sehr zu wünschen übrig. Der 911 rollt geschmeidiger ab, bügelt grobe Schlaglöcher besser aus und schluckt trotz seines relativ kurzen Radstandes auch lange Bodenwellen zufriedenstellend.

Wer nicht in der glücklichen Lage ist, sich eines der beiden Autos als Zweit- oder Drittwagen leisten zu können, kommt um die bei Sportwagen so gern vernachlässigte Frage der Alltagstauglichkeit nicht herum.

Auch hier gibt der Porsche eindeutig die bessere Figur ab. Seine Karosserie ist übersichtlicher, er bietet mehr Gepäckraum, er hat die wirksamere Heizung und ist grundsolide verarbeitet. Die Alpine erfordert da schon mehr Zugeständnisse. Nach vorn und ganz besonders nach hinten ist die Karosserie kaum einzusehen, vor allem bei Regenwetter, wenn die (nicht heizbare) Trennscheibe zwischen Motor- und Innenraum beschlägt. Bei Hitze neigt der Turbomotor zu Dampfblasenbildung und Zündaussetzern, das direkt neben dem Triebwerk verstaute Ersatzrad verspricht im Notfall einen Satz heiße Hände, und die größtenteils aus Kunststoff gefertigte Karosserie knirscht in allen Ecken und Winkeln.

So gesehen ist der Kaufpreis von 56 300 Mark nicht gerade ein Sonderangebot, auch wenn manche Renault-Händler meinen, die Alpine werde unter Wert verkauft. Beim Porsche kann man das ganz gewiß nicht behaupten. Immerhin kostet das Carrera Coupé mittlerweile 72 000 Mark und damit 16 000 Mark mehr als der Renault.

Vernunftmenschen werden sich dennoch für den Kauf des in fast allen Belangen besseren Porsche entscheiden. Denn da weiß man, was man hat. Der wahre Alpinist aber zeichnet sich dadurch aus, daß er für seine Leidenschaft auch Opfer bringt.

An der Alpine kann der schöne Rücken entzücken, beim 911 ist der Bug besonders gut in Form

Zum Vergleich

Fahrzeugtyp	Porsche 911 Carrera	Renault Alpine Turbo
Motorbauart/Zylinderzahl	B/6[1]	V/6[2]
Hubraum cm³	3164	2458
Bohrung × Hub mm	95,0 × 74,4	91,0 × 63,0
Leistung kW (PS) bei 1/min	170 (231) bei 5900	147 (200) bei 5750
Max. Drehmoment bei 1/min	284 bei 4800	285 bei 2500
Verdichtungsverhältnis	10,3 : 1	8,6 : 1
Gemischaufbereitung	elektr. Kraftstoffeinspritzung Bosch–DME	elektr. Kraftstoffeinspritzung Renix
Kraftübertragung	Fünfgang	Fünfgang
I. Gang	3,182	3,364
II. Gang	1,833	2,059
III. Gang	1,261	1,381
IV. Gang	0,966	0,964
V. Gang	0,763	0,780
Rückwärtsgang	3,325	3,545
Achsantrieb	3,875	3,444
Leergewicht kg	1208	1167
Zul. Gesamtgewicht kg	1500	1550
Beschleunigung in s		
0– 60 km/h	2,9	3,3
0– 80 km/h	4,4	4,9
0–100 km/h	5,8	7,2
0–120 km/h	8,2	9,9
0–140 km/h	10,7	13,3
0–160 km/h	13,9	18,2
0–180 km/h	17,8	24,8
0–200 km/h	23,1	–
1 km mit stehendem Start	25,6	27,6
Elastizität in s		
40–100 km/h (IV. Gang)	11,1	12,2
60–120 km/h (V. Gang)	15,5	15,8
Höchstgeschwindigkeit km/h	(V. Gang) 254	(V. Gang) 248
DIN-Verbrauch in L/100 km	Super	Super
Bei 90 km/h (V. Gang)	6,8	6,4
Bei 120 km/h (V. Gang)	9,0	8,1
Stadtverkehr	13,6	12,8
Testverbrauch L/100 km	13,6	12,9
Innengeräusch in dB(A)		
Bei 50 km/h	67	67
Bei 100 km/h	73	72
Bei 130 km/h	77	75
Bei 160 km/h	82	80
Bei 200 km/h	84	84
Preis DM	72 000,–	56 300,–

[1] B = Boxermotor, [2] V = V-Motor