

sport auto

AUSGABE 9/2024

**LANCIA DELTA
INTEGRALE**
Die Rallye-
lkone im
Sonder-Supertest



So fährt der AMG GT mit 816 PS
Performance-Hybrid trifft Sportwagen



Max-Kruse-Racer & GTI Clubsport
Tracktest der nagelneuen Sport-Gölfе



Neuer Mustang im Rennstreckentest
Die Dark-Horse-Version von Steeda



PORSCHE 718 CAYMAN GT4 RS &
ALPINE A110 R IM VERGLEICHSTEST

PERFORMANCE IN BESTFORM

Folge 8
NEUE FOLGE
Die besten Tests aus 25 Jahren
Lamborghini Murciélago



Jubi-Modell
zum Ausstand
Audi RS4 25
Years trifft
sein Vorbild

Unfassbare Vorstellung
Bugatti Tourbillon
mit V16-Saugmotor



Sportwagen-WM
in São Paulo
Ferrari:
warum ein
Evo-Update?



RENAISSANCE DES VERBRENNERS: Analyse einer Trendwende

Auf der Überholspur ins digitale Erlebnis

Als Heft-Abonnent von **sport auto** mit **ams+** digitale Vorteile genießen!

Als treuer Abonnent wissen Sie, dass unsere Redaktion seit über 55 Jahren für höchste Qualität im Automobiljournalismus steht. Mit **ams+** heben wir unsere automobilen Leidenschaft auf das nächste Level. In über 10.000 Clips, Newslettern und interaktiven Formaten berichten wir über alles, was Automobilfans begeistert. Von der Formel 1, über die Kaufberatung für Old- und Youngtimer bis zu exklusiven Fahrberichten der neuesten Modelle.

ams+ – überall und jederzeit, digital und crossmedial, im Web und als App und für Sie mit exklusiven Vorteilen.

- ✓ Exklusive Inhalte
- ✓ Reduzierte Werbung*
- ✓ auto motor und sport Heft als E-Paper (PDF) inkl. Archiv
- ✓ Kein Werbetacking*
- ✓ Exklusiver Newsletter
- ✓ Zugang zur ams Professional Website
- ✓ App werbefrei nutzen



Preisvorteil als Abonnent
5,99 € statt ~~7,99 €~~

Jetzt bestellen!

Preis pro Monat inkl. MwSt. – monatlich kündbar



ams+



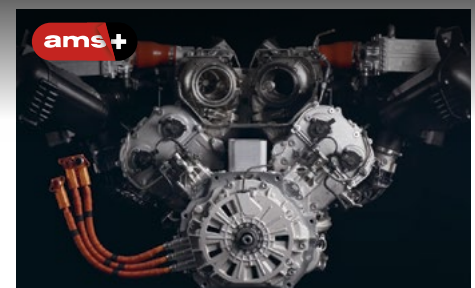
Wenn Autos zu Edelmetall werden

Dass alles teurer wird, ist ein gern diskutiertes Thema bei Oldtimer-Stammtischen und Garagengold ein bekanntes Stichwort unter Fachleuten und auf dem Boulevard. Doch ist das möglich: Geld verdienen mit einem Oldtimer?



10 Gründe für den „alten“ 5er

Der BMW 5er F10/F11 kombiniert gekonnt alte BMW-Tugenden mit moderner Technik. Dabei besitzt er kaum Schwächen und macht selten Probleme. Kauf Tipp.



Huracán-Erbe: 800 PS, 10.000 U/min

Intern hat der neue Supersportwagen das Zahlenkürzel 634, er wird 2024 auf den Markt kommen und wahrscheinlich Temerario heißen. Den Namen hat Lamborghini noch nicht bestätigt, sich aber patentrechtlich eintragen lassen. Offiziell sind hingegen die Daten des neuen Motors.





VERSCHLÄFT DER VW-KONZERN DIE TRENDWENDE?

AUF FALLENDE ABSATZZAHLEN IM E-SEGMENT REAGIEREN ALLE HERSTELLER MIT MASSIVEN TECHNISCHEN KURSKORREKTUREN. NUR DER VW-KONZERN SCHAUT SCHLÄFRIG AUS DER WÄSCHE.

Es gal, ob man sich über die aktuelle E-Flaute freut oder grämt: Es ist faszinierend zu verfolgen, wie unterschiedlich die Hersteller darauf reagieren. Das hat natürlich auch immer damit zu tun, wie man sich vorher aufgestellt hat. In Deutschland ist BMW der klare Sieger. Erstens verkauft man mehr E-Autos als Mercedes und Audi zusammen, zweitens hat man sich von Anfang an breiter positioniert als die deutschen Mitbewerber: Verbrenner, Hybrid, Elektro – BMW macht alles und wartet auf den Pendelausschlag, den die Kunden auslösen.

In der Rückschau hat BMW-Boss Oliver Zipse die intelligenten und richtigen Entscheidungen getroffen, um seine Marke für jedes Szenario aufzustellen: E-Kantersieg, Verbrenner-Revival – oder eben fifty-fifty. Dazu bekommt er von mir Sympathiepunkte oben drauf: Nur Zipse hat den Mut, der Politik Widerworte zu geben, während sich alle anderen deutschen Auto-Vorstände in demütigen Bücklingspositionen verrenken.

Die Verlierer in der aktuellen Lage (siehe Story Seite 74) sind Mercedes und der VW-Konzern. Beide setzten auf die Übererfüllung politischer Vorgaben und strikte Befolgung gesetzlicher Rahmenbedingungen, allerdings unter gezielter Missachtung technischer Zweifel und logischer Einwände. Die notorische Blindheit ist vermutlich die Folge eigener Versäumnisse, Stichwort Dieseldate. Die

Quittung gibt's gerade mit Trinkgeld beim Händler des Vertrauens sowie bei den Quartalspressekonferenzen. Es existiert aber ein wichtiger Unterschied zwischen Mercedes und dem VW-Konzern: Mercedes-Boss Ola Källenius reagiert auf die Realitäten, verzurrt Technikpakete neu, passt die Strategien an.

Und der VW-Konzern? Rast weiter mit 200 km/h auf die Mauer zu. Kurskorrekturen? Nur subkutan und nicht öffentlich, um ja keine Pferde scheu zu machen. Ja, der Cayenne mit Verbrenner wird länger weiterproduziert, aber sag es bloß nicht weiter, sonst bekommen wir Ärger. Ja, der Mission E ist angeblich gestoppt, weil keiner so was kauft. Und ja, er kommt jetzt vielleicht doch mit Verbrenner, aber hui, sag es bloß nicht weiter, sonst bekommen wir Ärger.

Mannomann, was ist bloß aus dem VW-Laden geworden? Früher saßen an der Spitze mal Ingenieure mit Rückgrat und Meinung, heute dominiert die Kneifer-Mentalität. Was wirklich Sorgen bereitet: Die Mitarbeiter haben für ihre Chefs nur noch Spott und Hohn übrig. Sie sind intern unglaublich geworden – spätestens an dem Punkt, als veränderte Marktrealitäten die Gelegenheit für eine konstruktive Kurskorrektur geboten hätten.

Blume & Co. haben die Chance verstreichen lassen. Und ich befürchte, dass dies mit voller Absicht geschah. Die Sorgen der Mitarbeiter sind also nicht unbegründet. ☹

Sie erreichen Marcus Schurig unter der E-Mail-Adresse mschurig@motorpresse.de

IM PADDOCK



SCHNEIDER ZEIGT, WAS DER AMG GT PRO KANN

Oder war es nicht eher so, dass der GT zeigte, was Schneider kann? Das ist die Frage, die man sich bei all diesen Taxifahrervorführungen neben solch Lenkradartisten stellt. Sicher, der Pro hat's in sich, zumal ihm AMG für den Demorun den schärfsten aller Semislicks aufzog. Dennoch wurde man das Gefühl nicht los, dass uns der DTM-Champ auch einen A180 d als Hot Hatch präsentieren könnte.

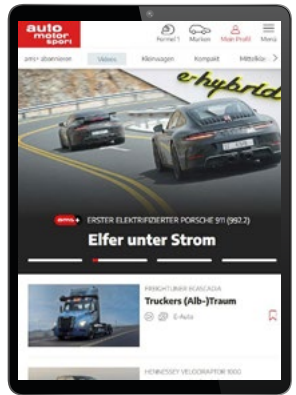


Foto: Getty Images (1)

DAS IST DAS GROSSE PLUS VON AMS+

An dieser Stelle ein Hinweis in eigener Sache: Alle Abonnenten unserer Flaggschiff-Zeitschrift auto motor und sport können ab sofort endlich auf ein vergünstigtes Angebot in unserer digitalen Welt zugreifen. Die exklusiven Inhalte von ams+, ams professional und den wöchentlichen Newsletter gibt es für den leckeren Vorzugspreis von nur 5,99 Euro pro Monat. Darüber hinaus gibt es außerdem noch Zugriff auf unser gigantisches Archiv mit allen Ausgaben von auto motor und sport ab 2014 im PDF-Format zum Download. Das Ganze ist nahezu werbefrei und monatlich kündbar. Probieren Sie es aus, Sie werden begeistert sein!



INHALT

AUSGABE 9/2024



62 DER WEG IST DAS ZIEL!

In Zeiten von 2,5-Tonnen-Sportwagen ist der Sportec SUB1000 eine Ausnahmeerscheinung und garantiert mit 990 fahrfertigen Kilos fast vergessene Fahrgefühle aus einer anderen Zeit. Rein in den Restomod und raus auf die Landstraße!

42 25 JAHRE AUDI RS4

Das fauchige Ur-Modell B5 und die „Edition 25 Years“ im Fahrvergleich



58 ZUM ABSCHIED EINEN GT

Alpina spendiert B3 und B4 GT Gran Coupé Feinschliff und Leistung

AUTOS IN DIESEM HEFT

Alpine A110 R	6
Audi RS4 Avant (B5)	42
Audi RS4 Avant Edition 25 Years	42
BMW Alpina B4 GT Gran Coupé	58
BMW M5	32
Bugatti Tourbillon	68
Chevrolet Corvette ZR1	30
Lamborghini Murciélago	88
Lancia Delta HF Integrale Evo 2	18
Mercedes-AMG GT 63 S E Performance	54
Mercedes-AMG SL 63 S E Performance	54
Porsche 718 Cayman GT4 RS	6
Porsche 911 GT2 RS	30
Red Bull RB17	31
Pagani Utopia Roadster	32
Sportec SUB1000	62
Steeda Q767 Dark Horse	46
VW Golf GTI Clubsport	34
VW Golf GTI Clubsport 24h Max Kruse	34



96 RALLYE-WM: FINNLAND

Beim Rallye-WM-Lauf in Finnland operieren Mensch und Material am Limit: hohe Geschwindigkeiten, kein Raum für Fehler und spektakuläre Sprünge

● TESTS & FAHRBERICHTE

- 6 TRACK-RACER** Leichtbau gegen Perfektionismus: Alpine A110 R und Porsche 718 Cayman GT4 RS
- 18 RETRO-SUPERTEST** Lancia holt den Delta HF Integrale Evo 2 aus der Rente und ab auf die Nordschleife
- 34 50 JAHRE GOLF GTI** Geburtstagsparty mit dem neuen Clubsport und Rennwagen Clubsport 24h
- 42 DER AGILSTE AUDI RS4** ... hört auf den Beinamen „Edition 25 Years“. Im Vergleich mit dem Urahn RS4 B5
- 46 NEUER FORD MUSTANG** Steeda schickt den optimierten Mustang Dark Horse zum Rennstreckentest
- 54 E PERFORMANCE** 816 PS Hybridleistung in Mercedes-AMG GT 63 S und SL 63 S. Fahrbericht
- 58 LEISTUNGSSPRITZE** BMW Alpina B4 GT Gran Coupé mit 529 PS und verfeinertem Fahrwerk
- 62 UNTER 1000 KILO!** Restomod Sportec SUB1000 auf Basis des Porsche 911 G-Modell im Fahrbericht
- 68 SAUGER-HYBRID MIT 1800 PS** Vorstellung: das neue Bugatti-Hypercar Tourbillon mit 16 Zylindern
- 88 TEST-LEGENDEN** Nur eine Vmax-Flunder? Lamborghini Murciélago mit 6,2-Liter-V12 im Supertest

● REPORTAGE & RATGEBER

- 16 VOR- UND NACHTEILE DES BOXERMOTORS** Interview mit Thomas Mader, Leiter GT-Antriebe bei Porsche
- 74 VERBRENNER-RENAISSANCE** Über Technologie, Realität, Politik und Wunschdenken

● MOTORSPORT

- 96 RALLYE-WM** Hintergrund-Feature vom größten Spektakel der Rallye-WM-Saison in Finnland
- 102 SPORTWAGEN-WM** Die Rückkehr der WEC nach São Paulo war ein voller Erfolg. Wir erklären, warum.
- 108 IMSA-SERIE** Porsche führt alle Wertungen in der GTP-Topklasse an und legte mit einem Sieg in Wisconsin nach
- 112 SPORTKOMMENTAR** Das LMDh-Programm von BMW produzierte bisher nur Mittelmaß. Was sind die Gründe?
- 114 GT3-SPORT: GTWC** Halbzeitbilanz nach den Deutschland-Rennen in Hockenheim und auf dem Nürburgring
- 118 DTM** Wir ziehen kurz nach der Halbzeit die sportliche und allgemeine Zwischenbilanz zur DTM-Saison 2024
- 124 FORMEL-1-STORY** Bei den Technik-Upgrades in der Formel 1 versprechen kleine Schritte mehr als große

● RUBRIKEN

3 Editorial 30 Pinnwand 79 Automarkt 84 Leserbriefe/Impressum
86 DSK-Nachrichten 130 Vorschau

Titelthemen in FARBE

H&R

Das Fahrwerk!

MADE IN GERMANY



Mercedes AMG C63 SE
Performance mit H&R Federn



Folgen Sie uns
Verbinden Sie sich
mit uns über Ihre
Social-Media-Kanäle,
um auf den neuesten
Stand zu bleiben.

Sportliche Fahrwerkskomponenten für mehr als 4.000 Fahrzeugmodelle

Gewindefedern | Tieferlegungsfedern | Höherlegungsfedern | Gewindefahrwerke
TRAK+ Spurverbreiterungen | Fahrwerks-Stabilisatoren | Cup-Kit Sportfahrwerke

www.h-r.com

H&R Spezialfedern GmbH & Co. KG | Elspey Straße 36 | 57368 Lennestadt



LEICHT & ROCKER



DAS LEISTUNGSDELTA ZWISCHEN DEM 500 PS STARKEN PORSCHE 718 CAYMAN GT4 RS UND DER ALPINE A110 R MIT IHREN 300 PS VERMAG AUCH DER GEWICHTSVORTEIL DER FRANZÖSIN NICHT AUFZUWIEGEN. IHRE RADIKALE AUSRICHTUNG BRINGT DIE BEIDEN JEDOCH AUF EINEN NENNER – UND DIE PILOTEN UM IHREN VERSTAND.

TEXT STEFAN HELMREICH FOTOS ACHIM HARTMANN

Herzlich willkommen, verehrte Sportsfreunde, immer herein-spaziert und bitte direkt durchgehen zu den Fahrstühlen. Wo's hingehet? Ganz nach oben, aufs höchste Niveau. Ebenda spielt sich alles ab: die Emotionen sowieso, leider auch die Preise, seltenes Gejammer und nachher die Fahrdynamik.

Dingdong, da wären wir. Und ich denke, wir haben nicht zu viel versprochen: Die Aussichten sind bombastisch, relativ betrachtet aber auch etwas verzerrt.

Denn in derselben Liga spielen A110 R und GT4 RS nicht, so viel ist klar. 200 PS, 336 Kilo und 85 896 Euro betragen die Differenzen in den Kerngrößen, woraus sich eigentlich eine wacklige Vergleichsgrundlage ergäbe, würde sie durch die Gemeinsamkeit in den gehegten Absichten nicht zack geradegerückt.

Machen wir einander bekannt. In der blauen Ecke: die bis dato schärfste Französin unter der Sonne. Bis dato deshalb, weil sie drüben in Dieppe gerade an einer noch radikaleren Version feilen – obschon bereits die

R-Version alles andere als zimperlich geriet. Rund 40 Kilo haben sie dem A110 für die dritte Eskalationsstufe vom Leib geschabt, was insofern sensationsverdächtig ist, als das Basisauto eine der leichtesten Neuvorstellungen der jüngeren Geschichte ist.

Viel wegzulassen gab es nicht, weswegen man den Gewichtsvorteil aus Materialien mixen musste. Die 18 Zoll großen Scheibenräder verfügen über einen Kohlefaser-Stern, Fronthaube, Dach und Rückenpanzer wurden ebenfalls aus CFK gebakken, die Sitze sind zu Wannen aus... bingo, aus Kohlefaser degeneriert, die mit Alcantara-Pads gepolstert sind, aber nicht so wirklich polstern.

Die harte Linie beißt sich mit einigen Convenience-Überbleibseln: mit den elektrisch anklappbaren Außenspiegeln zum Beispiel oder ganz allgemein mit der Tatsache, dass der Innenraum für einen echten Ultra etwas zu zivil eingerichtet ist.

Klima, Navi, Displayinstrumente – alles ist Serie, alles unpassend. Bloß wer käme denn auf die Idee, einem Auto Inkonsequenz vorzuwerfen, das im Zeitalter der Adipositas mit

1095 Kilo auf der Waage steht? Randvollgetankt!

Mehr Masse, mehr Substanz

Sein Gegenüber läuft im Heimtrikot von Borussia Dortmund auf: der 718 Cayman GT4 RS, der exakt dieselben Prinzipien eine Größenordnung darüber verfolgt. Die dunklen Akzente auf seiner Karosserie sind also nicht die Schatten, die seine Modellzukunft vorauswirft, sondern abermals Kohlefaser. Die Fronthaube und die vorderen Radhäuser bestehen aus dem Superleicht-Werkstoff. Zusammen mit Dünnglasscheiben und – Zitat – „Leichtbau-Teppichen“ summieren sie sich zu einem Minus von 35 Kilo gegenüber dem Standard-GT4, was sich per Weissach-Paket noch mal steigern lässt. Für die Kleinigkeit von 12 602 Euro bekommt man neben Sichtcarbonteilen und einer Titan-Endrohrblende die Genehmigung, für weitere 14 875 Euro Magnesium-Räder zu ordern, die noch mal 10 Kilo abknapsen. Auf der Waage: 1431 Kilo.

Masse ist das eine, die Substanz das Mitentscheidende. Während die

Radikale Raffinesse

Dank ihres zarten Leergewichts genügen der Alpine kompaktklassische 300 PS, um in der Liga der Sportwagen mitzumischen. Die Reaktionen sind schärfer als die Anbindung per Gaspedal und Lenkung





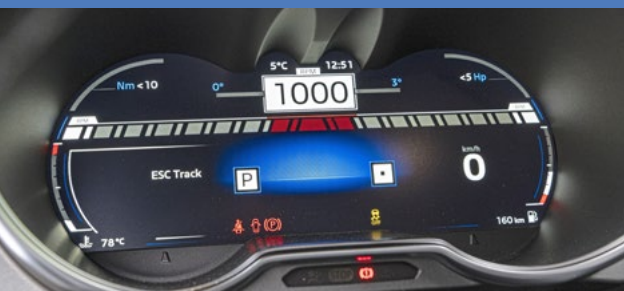
Franzosen den 1,8-Liter mit der Leistung des S-Modells in den R-Einsatz schicken, bekommt man im ersten Mittelmotor-RS seit den Sechzigern gleich die volle Dröhnung in den Nacken gesetzt. Vier Liter Hubraum und sechs Zylinder befeuern zwar auch den 420 PS starken GT4, hier formieren sie sich aber nicht aus einem modifizierten Carrera-Motor, nein, hier wütet das GT3-Herz höchstpersönlich.

Größe ist relativ

Jahrelang hat sich Porsche vor diesem Schritt geziert, mutmaßlich aus Gründen der modellpolitischen Hackordnung, schließlich ist es nicht im Sinne des Erfinders, dass der 718 dem Denkmal des Hauses ans Bein pinkelt. Und offen gesagt, die Sorge war und ist berechtigt. Zwar stehen dem Cayman agilisierende Gimmicks wie die Hinterachslenkung dienstgradmäßig nicht zu. Wegen der geringeren Reifen- und Spurbreiten ist das Gripniveau zudem nicht ganz so absurd wie jenes des Über-911, dafür ist etwas weniger Gewicht hier besser verteilt. Sein zweiter Vorteil gegenüber seinem Vorgesetzten – die schlanke Linie – schlägt heute jedoch ins Gegenteil um. Pardon, aber neben der zierlichen Mademoiselle wirkt der an sich so kompakte Porsche ziemlich korpulent. Vor allem weil – und das ist die große Sensation an der winzigen Alpine – man ihr Format nicht mit Lebensqualität bezahlen muss.

Sicher, Berührungsängste mit dem Beifahrer sind in dem schmalen Kabäuschen eher ungünstig, auch kann es bei zu schwingvollem Platznehmen vorkommen, dass der Bereich um den eigenen Hüftknochen wegen der unnachgiebigen Sitzwanzen abends in Wagenfarbe leuchtet. Der Einstieg selbst ist aber verblüffend barrierefrei. Im Gegensatz zu anderen Sportwägelchen dieser Größenordnung braucht es kein Limbo-Diplom, um hineinzugelangen, und für den Ausweg keine Rettungsschere. Kofferraum gibt's obendrein, einen flachen vorn, einen tieferen, dafür ziemlich schmalen hinten.

Alltagstauglichkeit wäre dennoch ein zu großes Wort für dieses kleine Praktikabilitäts-Faible. Hauptgrund? Das Fahrwerk. Es schärft die Tonalität der Rückmeldung und dreht damit den Charakter des A110 komplett auf links. In ihrer Ausgangsbasis



Weniger ist mehr

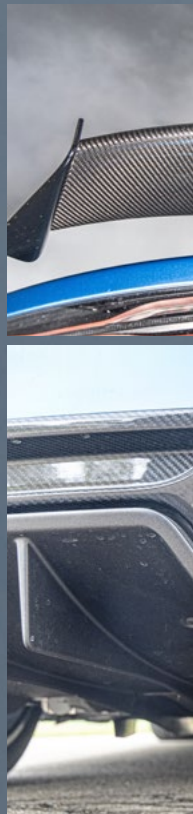
Leichtbaufeatures wie die maximal reduzierten Schalensitze kollidieren mit der Komplettausstattung; 18-Zöller mit CFK-Anteil; stimmige Displaydesigns, flinker Doppelkuppler mit Tastenpult



Leichtbau-Sensation

Alpine holt für die Version genauso viel Gewicht aus dem A110 wie Porsche aus dem deutlich üppigeren 718. Damit ist einiges gesagt





ist die Alpine das Ebenbild ihres Designs. Eine retroromantische Liebeserklärung an ihre Maman aus den Annalen. Charmant, lässig und umspielt von einem Handling, das je nach Gangart zwischen Sommerkleid und Rallye-Fieber schwankt.

Am R-Modell reduziert sich der Liebreiz auf die Kulleraugen, der gesamte Rest ist zu maximalem Ehrgeiz erstarrt. Die Tieferlegung um 10 Millimeter ist erst sichtbar, dann deutlich spürbar. Man sitzt Auge in Auge mit Radnaben von Lkw und praktisch mit den Hosen auf dem Boden. Bei höherem Tempo lassen sich noch

Nuancen von Federungskomfort erahnen, die Dämpfung jedoch ist ebenso statisch wie rigoros, versohlt mit Fahrbahnkontakt, gerbt einen in Rückmeldung.

Zug in den Zusammenhängen

Dito der Porsche. Sein PASM-Fahrwerk unterscheidet zwar zwei Härtegrade, allerdings darf man das Wort unterscheiden gern in Gänsefüßchen und Härte in Versalien setzen. Überhaupt bringt der 718 noch mehr Zug in die Zusammenhänge. Ein Faktor, der offensichtlichste: die Aerodynamik. Wie die Alpinisten hängen

Offensichtliche Konsequenz

Ein CFK-Rückenpanzer ersetzt die Heckscheibe. Nebeneffekt: auch der Innenspiegel konnte entfallen. Die Tricolore durfte bleiben. Diffusor und Heckflügel steigern den Abtrieb gegenüber der Ausgangsbasis und reduzieren gleichzeitig den Luftwiderstand

auch die Weissacher einen Heckflügel an Schwanenhälsa. Die bergen den Vorteil, dass der Anpresseneffekt, der sich in Form eines Unterdrucks unterhalb des Flügelprofils sammelt, nicht durch Stelzen unterbrochen wird, sich also vollflächig aufbauen und dadurch in seiner Wirkung verbreitern kann.

Die Parallelen im Prinzip stehen jedoch gewissen Differenzen im Ausmaß gegenüber. Und weil viel in diesem Bereich der Fahrphysik nun mal viel hilft, saugt sich der Cayman bei 200 bereits ungefähr so fest auf den Asphalt wie der A110 R erst bei über

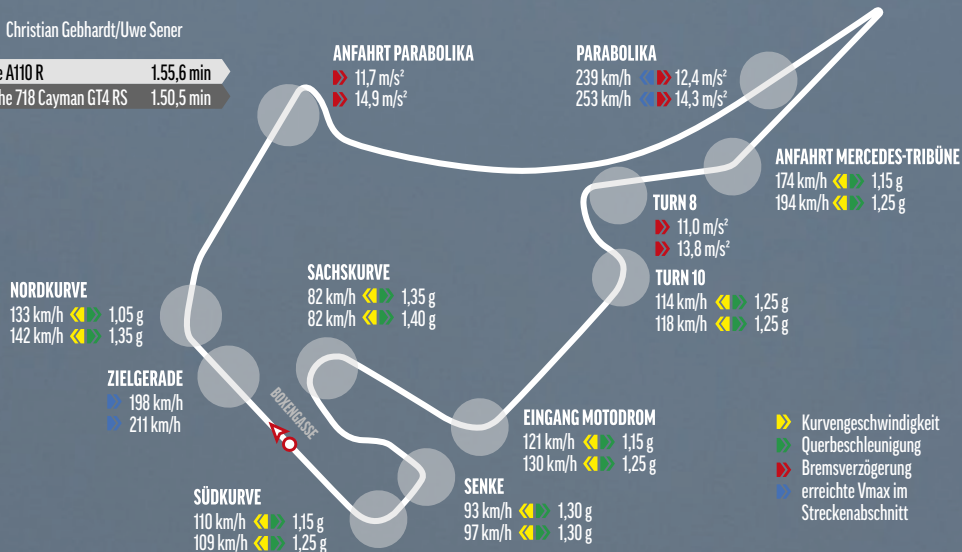




RUNDENZEIT HOCKENHEIMRING GP-Kurs

Christian Gebhardt/Uwe Sener

Alpine A110 R	1.55,6 min
Porsche 718 Cayman GT4 RS	1.50,5 min



Die Rundenzeiten wurden eigentlich auf der 3,0-km-Variante des Anneau du Rhin gefahren und bewertet. Aufgrund eines Fehlers im Messsystem sind bis auf die Rundenzeiten leider alle Daten verloren. Um die dynamischen Fähigkeiten der Kontrahenten darzustellen, sind hier die Werte aus vorherigen Tests auf dem Hockenheimring abgebildet.

250. Hinzu kommt diese herrliche Handfestigkeit, mit der einen der GT4 an sich fesselt – und letztlich an die Straße. Anders als die Alpine, die ihr reflexartiges Reaktionsvermögen mit einer etwas saloppen Anbindung von Lenkung und Gaspedal verwickelt, sind die Kennlinien im Porsche gespannt bis zu Gehnichts mehr.

Der Draht zu den Vorderrädern, die gesamte Kinematik, ja sogar die Rastung des PDK-Hebels in der Manuell-Gasse – alles ist so unglaublich definiert, so präzise, so bissig und damit ein so perfekter Rahmen für den motorischen Spannungsbogen,

Längs wie quer dynamisch

Wegen der effektiveren Launch-Control und des PS-Plus des 718 ist der Fisch geradeaus im Nu geputzt. Sinnbildend für die Konzepte ist aber eher der Slalom, in dem alle beide die Punkteobergrenze sprengen

der wie eine Bärenfalle um den Gasfuß schnappt. Der Respektabstand von 10 PS, den der GT4 RS zum GT3 wahrt, wird dadurch überkompensiert, dass er seine Einbaulage für ein Akustikinferno nutzt, wie es die Automobilwelt in dieser Unmittelbarkeit womöglich noch nie gesehen hat. Geschweige denn: gehört.

Sicher, auch im Elfer ist der Boxer überaus präsent, um es vorsichtig zu formulieren. Dem Cayman GT4 RS jedoch hat man die Ansangung des Aggregats in das Dreieck zwischen Seitenfenster und Dachschräge gelegt, sodass man – ohne zu übertrei-

ben – als Fahrer den Eindruck hat, als atme der Motor durch die eigenen Ohren ein. Untenrum hält sich die Dramatik noch in den Grenzen eines Porsche-Saugmotors, sobald Last und Drehzahl ein gar nicht allzu hohes Maß übersteigen, wird das Gebrüll zum Schulterpolster. Schnauben im Ansatz, Röcheln beim Loslegen, Röhren beim Durchziehen, Schmetterern beim Auspowern.

Ab 7000 wird die Inbrunst noch mal eine Idee heller im Ton, zwischen acht und neun mischt sich ein innerliches Beben hinzu, dem man eine gewisse Überanstrengung der



GT4 RS



Gebeine unterstellen würde, bliebe der Druck nicht bis zum letzten Zipfel des Drehzahlbandes so unfassbar eklatant.

Und das ist der Punkt: Das Spektakel wirkt in keinster Weise überzogen oder gar hochstilisiert. Im Gegenteil, Kraftfluss und Krawall eskalieren quasi parallel. Jedem Gasbefehl haftet der charakteristische Schnappatmer an, dann klickt's und klackert's in den Atemwegen, die Sportabgasanlage müht sich nach Kräften um einen bassigen Unterton, kann sich aber nur bis knapp über Standgas überhaupt Gehör verschaffen. Danach wird sie gnadenlos niedergeplärrt von der Tollwut eines Organs, das hochfiligran reagieren, einen im selben Moment aber mit exponentiell wachsender Brutalität durch den Schredder drehen kann.

Generell gilt: Je härter man den Cayman rannimmt, desto besser passen Soundtrack und Action zueinander. Dissonanzen entstehen allenfalls auf längeren Autobahnetappen, wenn man zwischen Getöse und Verkehrsfluss eingeklemmt wird und auf Dauer das durchaus schmerzhaft

te Gefühl bekommt, als würden einem bei jedem Lastanlegen kleine Presslufthämmerchen in die Gehörgänge gebohrt.

Leichtbau als Turbolader

Der Kraftfluss der Alpine wirkt danach jedenfalls wie ein Schaumbad. Auch sie kann knurren, frotzeln und durchaus laut werden, versprüht ihre Emotionen aber nicht mit der Fräsedüse. Statt sich Leistung mit Drehzahl vom Leib zu reißen, bekommt sie sie per Turbolader zugepustet. Leistungsentfaltung und Ansprechverhalten sind dementsprechend von fluffigerer Konsistenz, wirken aufgebauscht statt ausgehärtet, dafür türmt sich das Drehmoment zügiger zu voller Höhe auf.

So weit, so logisch. Erstaunlich ist aber, was das geringe Gewicht aus dem vergleichsweise konventionellen Motörchen macht. Nicht nur, dass die 300 PS in Relation zu dem – man kann's nicht oft genug schreiben – 1095 Kilo der spezifischen Leistung eines 585 PS starken AMG GT Coupé entsprechen, auch die konzeptbedingten Macken lösen sich im

Brutale Effektivität

Die Schalenitze können Schraubstock wie Stressless-Sessel. Auf Dauerspannung hingegen: das Hochdrehzahl-Herz, das den Cayman zur Furie verwandeln kann – akustisch wie fahrdynamisch.

Hand und Fuß

Die Magnesiumräder verbessern die Gewichtsbilanz des RS-Modells um weitere 10 Kilo. Dämpfer- und Auspufftaste ändern nur Nuancen





Windschatten der Leichtigkeit in Wohlgefallen auf. Dass der 1,8-Liter nicht zu den Flinkesten im Aufbau von Ladedruck gehört, wissen wir aus seiner früheren Liaison mit dem Renault Mégane R.S. In der Alpine jedoch ist jegliche Lethargie wie weggefegt. Nicht mal die geringe Verdichtung kann den Motor davon abhalten, mit der Französin tout de suite hinfortzuwirbeln. Ab gut 2000 Touren sprudelt Power dann sowieso aus allen Ritzen, wird von gurgeligem Röhren untermalt und von fetzigen Gangwechseln angestachelt, auch wenn der französische Doppelkuppler die Schnitte nicht ganz so akkurat setzt wie das Porsche-PDK.

Fessel-Spiele

Die kernigen Bedienkräfte spiegeln das Kurvenverhalten perfekt wider. Das Infotainment lässt sich aufpreisfrei abbestellen, sämtliche Audiofunktionen sind ohnehin obsolet

Brutale Effektivität

Bloß ist der Cayman am Ende einfach zu ausgebufft, um sich von der Quirligkeit der Alpine austanzen zu lassen. Dem theoretischen Vorteil geringerer Trägheit macht der 718 mit seiner kaltblütigen Launch-Control direkt den Garaus, sodass das Beschleunigungsduell bereits entschieden ist, bevor die Frenetik des stärkeren Motors überhaupt zum Tragen kommt. Und natürlich schlägt die Effektivität auch auf der Strecke zu.

Grundsätzlich gilt das Offensichtliche: je winkliger, desto Alpine. Mag sein, dass die A110 in der R-Fassung nicht mehr wie ein Frisbee um die Ecken schwirrt, einfach weil sie sich mit der steiferen Kinematik und dem Grip der Semislicks satter mit der Straße verspannt als das flatterhafte Standardmodell. Die neckische Grundtendenz – dieses Laissez-quer – ist innerhalb der geschärften Konturen aber immer noch präsent.

Soll sagen: Trotz der ausgeprägten Seriosität bleibt die Alpine ein Schnellfahr-Spielzeug, das direkter reagiert, bissiger der Linie folgt, sich mit höherer Körperspannung in die Fliehkraft schenkt, Lastwechselflirts gegenüber aber immer noch empfänglich ist. Ein Lupfer zur rechten Zeit, sofort huscht dieses Wackeln ins Gesäß, das sich insbesondere in den 180-Grad-Bögen des Anneau du Rhin als segensreich erweist – so viel steht fest, nur können wir diesmal bedauerlicherweise nicht deziert sagen inwieweit.

Neben dem mistigen Wetter, das uns in Rahmen einer Autobahnfahrt auch mal wieder die geringe Alltags-toleranz von Semislicks vor Augen führte, neigte diesmal auch die Mess-

Kunst und Krepel

Gurtband als Türöffner; GT3-Motor mit 500 statt 510 PS, aber ungebremster Drehfreude; anders als im Standard-GT4 ist der Doppelkuppler wie bei allen RS-Modellen Pflicht

Perfekte Grundlage

Wie der A110 steht der Cayman auf Michelin PS Cup 2. Der Semislick bildet die Basis für die überragende Querdynamik. Funfact: Die vorderen Reifen des 718 sind so breit wie die hinteren der Alpine