

PIEL

Hubraum oder Turbo? Transaxle-Bauweise oder Motor im Heck? Blech-Body oder Kunststoffkleid? Der sehr deutsche Porsche 944 und die sehr französische Alpine V6 Turbo setzen auf völlig unterschiedliche Technologien. Aber gibt es auch Gemeinsamkeiten?



Alpine V6 Turbo

Eckdaten Sechszylinder-V-Motor, 2458 cm³, 185 PS, 1140 kg, 250 km/h, 1984 bis 1991

Preis 17 000 Euro (guter Zustand)

Charakter Dank Kunststoffkarosserie sehr leichter und sehr gut abgestimmter Grand Tourisme. Exotisch, wenig bekannt und häufig unterschätzt



Porsche 944 S2

Eckdaten Vierzyl.-Reihenmotor, 2990 cm³, 211 PS, 1340 kg, 240 km/h, 1981 bis 1991

Preis 17 000 Euro (guter Zustand)

Charakter Geräumiger und gefälliger Sportwagen, leicht zu fahren und zu kontrollieren. Galt lange als der Günstige für Porsche-Einsteiger





Vorsichtig schiebt sich die rote Nase einer Alpine V6 Turbo aus einer kleinen Seitenstraße im Stuttgarter Osten. Das Gaspedal leistet starken Widerstand und lässt sich zunächst schlecht dosieren, auch sonst verlangt der Umstieg auf den französischen Youngtimer-Sportwagen ein paar Minuten der Eingewöhnung. Im Heck der Alpine arbeitet spürbar der 2,5-Liter-PRV-Motor und sendet ein gleichmäßiges tieffrequentes Dröhnen in den Fahrerraum. An den ersten Ampeln im Stuttgarter Stadtverkehr haben wir die Gelegenheit, den 2+2-Sitzer ein bisschen auf uns wirken zu lassen. Die Sitzposition ist tief, und die

schmalen Ledersitze scheinen den Fahrer regelrecht zu umklammern. Wohin man auch sieht, trifft der Blick schwarzen Kunststoff.

Vor dem Lenkrad ragt das Instrumentenbrett, wie nachträglich aufgesetzt, etwa zehn Zentimeter in den Innenraum. Es erinnert ein wenig an das Cockpit des technisch verwandten DeLorean. Zwischen den gelb beleuchteten Rundinstrumenten befinden sich eine Ladedruckanzeige sowie das digitale Display des Bordcomputers, das während unserer Fahrt zur Fotolocation eher widersprüchliche Angaben zum Tankfüllstand und der Reichweite anzeigt. Besonders Klang-Connaissseure unter den Sportwagenfahrern kommen im V6 Turbo auf ihre Kosten, und das nicht nur wegen des

Sachliches und aufgeräumtes **Cockpit**. Das Zündschloss ist übrigens nicht wie bei allen Elferrn auf der linken Seite, sondern rechts vom Lenkrad. Unter der großen Heckscheibe befindet sich ein **Kofferraum** mit recht gutem Platzangebot. Der Dreiliter-Vierzylinder hängt mit leichter Seitenneigung nach rechts in seinen Motorlagern

DATEN & FAKTEN Porsche 944 S2 (1990)

Motor Typ M44.41, wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, vorn längs, Bohrung x Hub 104 x 88 mm, Hubraum 2990 mm, Leistung 211 PS bei 5800/min, Drehm. 280 Nm bei 4100/min, Verdichtung 10,9:1, vier Ventile pro Brennraum, betätigt über zwei obenliegende Zahnriemengetriebene Nockenwellen und Tassenstößel mit hydr. Ventil-

spielausgleich, zwei Ausgleichswellen, Motorblock und Zylinderkopf aus Leichtmetall, fünf Kurbelwellenlager, Einspritzung Bosch Motronic M2.1, digitale Motorelektronik, G-Kat, Ölinhalt 7 Liter

Kraftübertragung Fünfgang-Schaltgetriebe (an der Hinterachse mit Differenzial verblockt), Hinterradantrieb

Karosserie und Fahrwerk Selbsttragende Stahlblechkarosserie, vorn Federbeine und Querlenker, hinten Einzelradaufhängung mit Schräglenkern und querliegenden Drehstabfedern, v. u. h. Teleskopd., Stabilisatoren, Servo-Zahnstangenlenkung, Scheibenbremsen, ABS, Felgen 7/8 J x 16, Reifen v. 205/55 ZR 16, h. 245/45 ZR 16

Maße und Gewicht Radstand 2400 mm, L x B x H 4230 x 1735 x 1275, Spur 1475/1450 mm, Gewicht 1340 kg, Tank 80 Liter

Fahrleistungen und Verbrauch Vmax 240 km/h, 0-100 km/h in 7,1 s, Verbrauch 9,1 l/100 km

Bauzeit und Stückzahl 1981 bis 1991 (ges. Baureihe): 163 303 Ex.

DATEN & FAKTEN Alpine V6 Turbo (1991)

Motor Typ Z7U-730, wassergekühlter Sechszylinder-V-Motor (90°), hinten längs, Bohrung x Hub 91 x 63 mm, Hubraum 2458 cm³, Leistung 185 PS bei 5500/min, Drehmoment 292 Nm bei 2250/min, Verdichtung 8:1, zwei Ventile pro Brennraum, v-förmig angeordnet, betätigt über eine obenliegende kettengetriebene Nockenwelle je

Zylinderbank und Kipphebel, Motorblock und Zylinderköpfe aus Leichtmetall, nasse Zylinderlaufbuchsen, vierfach gelagerte Kurbelwelle, elektron. Benzineinspritzung A.E.I. Renix, kontaktlose Zündung, Single-Abgasturbolader Garrett T3, Ladeluftkühler, G-Kat, Ölinhalt 7,0 Liter
Kraftübertragung Fünfgang-Schaltgetriebe, Hinterradantrieb

Karosserie und Fahrwerk Selbsttragende Karosserie aus glasfaserverstärktem Polyester und Zentralrahmenchassis, Einzelradaufh. v. u. h. mit Doppel-Dreiecksquerlenkern, Schraubenfedern, Teleskopdämpfern, Stabis, Zahnstangenlenkung, Servo-Scheibenbremsen, Felgen 6 J/8,5 J x 15, Reifen v. 195/50 VR 15, h. 255/45 VR 15

Maße und Gewicht Radstand 2340 mm, L x B x H 4330 x 1755 x 1195 mm, Spur 1495/1460 mm, Gewicht 1140 kg, Tank 73 Liter

Fahrleistungen und Verbrauch Vmax 250 km/h, 0-100 km/h in 7,0 s, Verbrauch 9,0 l/100 km

Bauzeit und Stückzahl V6 GT & Turbo 1984 bis 1991: 6738 Expl.

Bewährt: Der **2,5-Liter-PRV-Motor** stammt aus dem Renault 25. Das Cockpit ist gespickt mit interessanten **Details:** Neben der Ladedruckanzeige und dem Bordcomputer fällt vor allem der **Equalizer** in der Mittelkonsole ins Auge. Die serienmäßigen 15-Zoll-Räder besitzen eine seltene Sondergröße

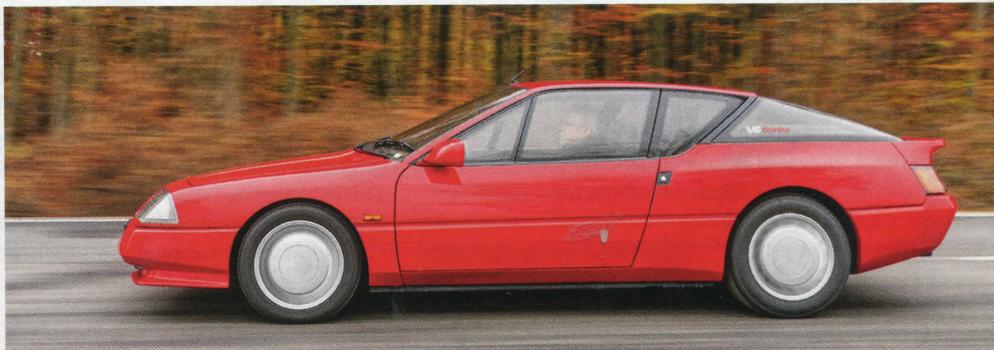
Motorsounds: Den meisten Platz in der Mittelkonsole nimmt ein manueller Equalizer ein, an dem sich mithilfe kleiner Schieberegler der Radioklang abmischen lässt. Interessante Prioritätensetzung.

Fein abgestimmt

Auf der Landstraße erleben wir zum ersten Mal den Turbo in Aktion. Wenn die Drehzahl nach oben klettert, passiert zunächst nicht viel, denn das Turboloch ist deutlich ausgeprägt. Doch ab etwa 3000/min klatscht der Schub wie ein Karnickelfangschlag von hinten in den Nacken. Begleitet von Bauchkribbeln und hochgezogenen Mundwinkeln beim Piloten galoppiert die Alpine vorwärts, als gäbe es heute Freisprint an der Stammtanke. Das macht

riesigen Spaß, und wir versuchen immer wieder diesen Turboschub zu provozieren. Das Handling ist dabei gutmütig, straff und präzise. Dank des Gewichtsvorteils durch die glasfaserverstärkte Polyesterkarosserie und des V6, der mittig auf der Hinterachse sitzt, sowie der präzisen Lenkung lässt es sich hervorragend mit der Alpine durch die Kurven wieseln. Einzig und allein der hohe Widerstand des Gaspedals wirkt als schwerfälliges Element dagegen.

An der Fotolocation angekommen, treffen wir auf den Porsche 944. Der Zuffenhausener ist ein spätes S2-Modell von 1990 und mit dem Dreiliter-Vierzylinder mit 211 PS ausgestattet. Bei seiner Einführung 1988 war dieser Motor weltweit der größte Vierzylinder in einem Serien-Pkw. Und dieser



Schnittig, sportlich, schnell: Alpine und Porsche machen zusammen eine hervorragende Figur



begrüßt uns mit dem lauten, basslastigen Knurren seiner nachgerüsteten Don-Silencioso-Auspuffanlage. Der gut gepflegte Lack in Alpinweiß leuchtet sogar noch in der dichten Nebelsuppe, die an diesem Tag am Rande der Schwäbischen Alb über die Felder wabert. Innen wurde er herausgeputzt: Alle Kunststoffflächen glänzen, die Sitze sind in hervorragendem Zustand, und man sieht dem 944 sein Alter von knapp 20 Jahren und die Laufleistung von fast 225 000 Kilometern nicht im Geringsten an.

Dank der etwas steileren Windschutzscheibe genießen Fahrer und Beifahrer deutlich mehr Platz als in der Alpine. Im Fahrersitz hat man das Gefühl, in einer Kuhle zu versinken, eine tiefe Ausformung, die Geborgenheit gibt. Als Transaxle-Porsche hat der 944, wie auch der 924 und 968, sein Zündschloss auf der rechten Seite, denn ursprünglich wurden die Baureihen von Porsche für VW entwickelt und sollten zunächst auch als VW vermarktet werden. Viele Komponenten teilt sich der 944 mit Großserienautos aus dem VW-Konzern. Zum Beispiel stammen Querlenker und Lenkung aus dem Golf und die Bremssättel aus dem Audi 100.

Besonders sportlich ist hingegen die Position des Fünfgang-Schaltgetriebes: Dieses ist mit dem Hinterachsdifferenzial verblockt. Vom Motor verläuft eine 20 Millimeter dicke, gelenklose Antriebswelle nach hinten und überträgt die Kraft der Kurbelwelle ins Getriebe. Dank dieser Transaxle genannten Bauweise besitzt der 944 ein ausgewogenes Gewichtsverhältnis von 48:52.

Gleichmäßig und ausgewogen

Und von dieser Ausgewogenheit profitiert das Fahrverhalten. In Kurven fühlt sich der 944 herrlich neutral an: kein Schieben über die Vorderachse, kein Ausbrechen des Hinterteils. Der Dreiliter-Vierzylinder eignet sich sowohl zum entspannten Reisen als auch zum Gasgeben. Dann treiben ihn

die 211 PS gleichmäßig und zügig vorwärts. So zügig, dass schon nach 7,1 Sekunden Tempo 100 erreicht ist. Doch der Porsche verhält sich selbst bei hohen Geschwindigkeiten zivilisiert, als säße Papa auf dem Beifahrersitz, um aufzupassen, dass man es nicht übertreibt. Er macht es einem leicht, Kurven schnell zu durchteilen, verzeiht vieles und vermittelt zu jeder Zeit Sicherheit.

Durch die Auspuffanlage klingt er deutlich martialischer, als er müsste: rau und bedrohlich wie ein ungezähmtes Biest. Doch das knurrige Motorengeräusch wirkt innen ganz fern. Dank zweier Ausgleichswellen im Motor, die von einem zusätzlichen Zahnriemen angetrieben werden, spürt man noch nicht einmal Vibrationen im Innenraum. Er wirkt modern, seiner Zeit ein Stück voraus. Ist der 944 wirklich schon ein Youngtimer?

Zuverlässigkeit und Emotionen

Im Vergleich dazu wirkt die Alpine ungestüm und unperfekt, was durchaus Charme besitzt. Innen 80er-Jahre-Feeling, außen schnittiger Sportwagen, den längst nicht jeder sofort erkennt, technisch toll abgestimmt und ein Spaßgarant. Kleine Unzulänglichkeiten wie die mäßig zuverlässige Reichweitenanzeige oder die nicht ganz intuitiven elektrischen Türöffner innen lächelt man einfach weg.

Der Porsche überzeugt durch Langlebigkeit und tolle Fahreigenschaften. Er ist aber mehr Vernunftlösung als Abenteuer, wenn man vor der Wahl steht, welchen Youngtimer-Sportwagen man sich zulegen soll. Er ist wohl weniger was für Individualisten. Alpine und Porsche verfolgten mit dem V6 Turbo und dem 944 technisch zwei völlig unterschiedliche Strategien, buhlten aber um dieselbe Kundengruppe und setzten auf bewährte Großserientechnik von Renault und VW. Die größte Gemeinsamkeit ist allerdings, dass beide Autos beim Fahren einfach glücklich machen. ■



YOUNGTIMER-Redakteur Daniel Endreß

Fazit

Die Alpine hat so viele interessante Details, die mein Herz für **Exoten** einfach höher schlagen lassen. Und mit dem **Turbo** kann man eine Menge Spaß haben. Im Porsche fühle ich mich sofort **heimisch**, vor allem weil er angenehm geräumig ist. Dennoch reizt mich eher das Abenteuer mit der Alpine.

KAUFBERATUNG PORSCHÉ 944

Die Technik eines 944 gilt als weitgehend problemfrei und sehr langlebig. Rost ist ebenfalls kein großes Thema. Gepflegt sollten die Autos sein: Unfallschäden, schlechte Umbauten und Wartungstau sind die größten Feinde.

- | | |
|-------------------------------|------------------------|
| ★★★★★ Alltagstauglichkeit | ★★★★★ Unterhaltskosten |
| ★★★★★ Ersatzteillage | ★★★★★ Verfügbarkeit |
| ★★★★★ Reparaturfreundlichkeit | ★★★★★ Nachfrage |

KAROSSERIE-CHECK

Gravierende Rostschäden sind beim Porsche 944 nicht zu befürchten, dennoch sollte man die **Bodengruppe** im Bereich der Hinterachsaufnahmen (wo Kraftstoff- und Benzinleitungen verlaufen) checken. Eventuell das Lüftungsgitter in der B-Säule entfernen und hinter das Seitenteil schauen. Unbedingt sollte man auf Unfallschäden sowie auf schlechte Karosseriereparaturen oder Umbauten achten. Das Instrumentenbrett ist bis 1985 **rissgefährdet**, bei hoher Sonneneinstrahlung reißen aber auch die neuen Abdeckungen.

TECHNIK-CHECK

Die Motoren erreichen hohe Laufleistungen, allerdings kann es an der Stirnseite zu **Ölverlust** an den Dichtungen/Simmerringen kommen. Darauf achten, wie alt die eingebaute Wasserpumpe ist (teure Reparatur). Schwächen der Vierventiler: Die Gleitschienen des Kettenspanners und Nockenwellenritzel können verschlissen sein. Sollte noch die originale **Kupplung** mit Gummitorsionsdämpfer (Gummipuck) verbaut sein, kann das spröde Gummi brechen (sehr teuer).

PREISE

Bei Einführung 1981 **Porsche 944** 39 800 DM
 Bei Produktionsende 1991 **Porsche 944 S2** 81 055 DM
Classic-Analytics-Preis 2019 (Zustand 2/4) 25 000 / 8600 Euro
Versicherung (Haftpflicht/Vollkasko)* 103,06 / 482,85 Euro

SPEZIALISTEN & CLUBS

Reiner Telkamp, Maybachstraße 20a, 71634 Ludwigsburg, Telefon: 071 41/865 83 52, www.reiner-telkamp.de
924 - 944 - 968 IG, Köthener Straße 12, 21339 Lüneburg, E-Mail: info@924-944-968ig.de, www.924-944-968ig.de
Porsche Classic, Telefon: 07 11/91 12 75 10, www.porsche.com/germany/accessoiresandservices/classic

ERSATZTEILE

Porsche hat noch viele Neuteile für den **Transaxle-Sportler** auf Lager – allerdings häufig zu gesalzenen Preisen. Mit gebrauchten Parts kann man viel **sparen**. Die anfälligen Instrumentenbretter der ersten Serie sind aber praktisch kaum ersetzbar.

SCHWACHPUNKTE

- | | |
|------------------------------|----------------------------------|
| 1 Bereich Hinterachsaufnahme | 6 Kupplung (Gummipuck) |
| 2 Unfallschäden/Umbauten | 7 Ölverlust Motorstirnseite |
| 3 Tragelenk Vorderachse | 8 Kraftstoffleitungen |
| 4 Verklebung Heckscheibe | 9 Instrumentenbretter (1. Serie) |
| 5 Gummischläuche (Motorraum) | 10 verschlissene Sitze |



KAUFBERATUNG ALPINE V6 GT/TURBO

Die späten Alpine-Typen A500 bis 502 bestechen durch beachtliche Karosserieperfektion. Das Chassis ist teilverzinkt und gegen Rost geschützt, die Polyesterkarosserie zeigt sich sehr alterungsbeständig.

- | | |
|-------------------------------|------------------------|
| ★★★★★ Alltagstauglichkeit | ★★★★★ Unterhaltskosten |
| ★★★★★ Ersatzteillage | ★★★★★ Verfügbarkeit |
| ★★★★★ Reparaturfreundlichkeit | ★★★★★ Nachfrage |

KAROSSERIE-CHECK

Die Polyesterkarosserie ist am Unterboden und an den Stehblechen von Kofferraum und Motorraum in die Ausleger des Zentralrohrrahmens **einlaminiert**, diese Verbindungen können altern und rissig werden. Risse bilden sich sehr selten auch im Bereich der A- und B-Säule an den Scheibenpfosten. Der **größtenteils verzinkte** Rahmenträger ist gut konserviert, Rost kommt nicht häufig vor. Der Lack zeigt sich gerade mit zunehmendem Alter oft matt, und es kommt zu Klarlackabplatzern und UV-Schäden.

TECHNIK-CHECK

Der Europa-V6 von Peugeot, Renault, Volvo (PRV) ist solide konstruiert und in allen Bauteilen üppig dimensioniert. Er hat zwar einen ungewöhnlichen Zylinderwinkel von 90 Grad, setzt aber auf Kette statt auf Zahnriemen. In der Regel verursachen sie keine Probleme, leiden aber unter **zeitweisem Ölverlust** und generell hohem Ölverbrauch. Mehr Ärger als der Motor machen die Nebenaggregate, Turbolader und Auspuffkrümmer sind manchmal defekt.

PREISE

Bei Einführung 1985 **Renault Alpine V6 GT** 52 000 DM
 Bei Produktionsende 1991 **Renault Alpine V6 Turbo** 72 500 DM
Classic-Analytics-Preis 2019 (Zustand 2/4) 37 000 / 15 000 Euro
Versicherung (Haftpflicht/Vollkasko)* 103,06 / 331,94 Euro

SPEZIALISTEN & CLUBS

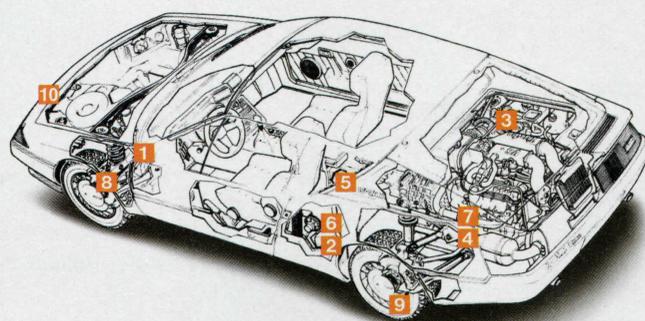
Reß Motorsport, Raiffeisenstraße 11, 97618 Wülfershausen a. d. Saale, Telefon: 097 62/458, www.ress-motorsport.de
RACI, virtueller Alpine-Club, Fr.-Ebert-Str. 51, 63512 Hainburg, E-Mail: info@renault-alpine.com, www.renault-alpine.com
Autohaus Kern, Ottobeurer Straße 36, 87733 Markt Rettenbach, Telefon: 083 92/274, www.kern-tuning.de

ERSATZTEILE

Da sich Alpine bei vielen **technischen** Komponenten am Renault-Großserienregal bedient hat, gibt es noch viele Ersatzteile. Für Teilebeschaffung, **Karosserie-Ersatz** und Reparaturen hat sich eine aktive, hilfsbereite Community gebildet.

SCHWACHPUNKTE

- | | |
|-----------------------------|--|
| 1 Risse in der Karosserie | 6 Rost am Rahmenträger |
| 2 schadhafte Laminierpunkte | 7 gerissene Auspuffkrümmer |
| 3 Elektrik/Nebenaggregate | 8 Tragelenke/Fahrwerksbuchsen |
| 4 defekte Turbolader | 9 Originalität (bes. Räder und Reifen) |
| 5 defekte Gummidichtungen | 10 Lackmängel |



* Quelle: OCC, Jahresprämie, Auto in Zustand 2, mit Garage, jährliche Fahrleistung 5000 km