



Fotos: Stefan Schmid

Klein und ein bisschen gemein. Die Alpine A290 weckt in der Tat Erinnerungen an die gute alte Zeit. Toll gemacht.

# Alltag oder Rennstrecke?

Vor sechs Jahren hauchte Renault der Sportmarke Alpine neues Leben ein. Mit der Alpine A290 folgt jetzt der nächste Schritt: ein Angriff im Elektro-Kleinwagensegment.

**Im Renault-Kosmos herrscht** eine klare Hackordnung: Der Renault R5 ist der charmante Sunnyboy, die Alpine A290 seine Krawallschwester. Der eine jagt Herzen, die andere lieber Kurven. Dass die beiden technisch eng verwandt sind, mag man auf den ersten Blick wenig glauben.

## Breite Schultern

Alpines Interpretation des R5 wurde nicht nur weiblich, sie bekam auch alles verpasst, was schnell, krawallig und nach Rennstrecke aussieht. Breitere Reifen? Check. Markante Schwelger? Klar. Spätestens an den exzentrischen Kreuzscheinwerfern scheiden sich aber die Geister: Die einen sehen darin ein mutiges Designelement, die anderen ein optisches Verbrechen. Unstrittig ist, dass sie die sportlichen Ambitionen der A290 unterstreichen.

Die Vorderbremsen hat man sich vom Sportwagen A110 geliehen, wie die Knöpfe zur Fahrmodi-Wahl in der Mittelkonsole. Die Sitze, sportlich geformt und mit hochwertigen Bezügen versehen, bieten guten Seitenhalt und sind auch für lange Strecken gemacht. Aluminium-Akzente und strukturierte Oberflächen setzen weitere

Akzente im Interieur, ohne aufdringlich zu sein. Wenig auffällig ist auch das Infotainment-System, ein Serienbauteil von Renault.

Am Lenkrad thront, knallrot und unübersehbar, der „OV-Knopf“. Der Überhol-Boost katapultiert Fahrzeug samt Insassen bei Betätigung nach vorne. Das optische Kontrastprogramm bildet ein grüner Drehknopf, der die Rekuperation regelt. Auch hier gilt: Rennsport-Assoziationen sind ausdrücklich erwünscht.

Und eigentlich gehört Alpine genau dorthin – auf die Rennstrecke. Renaults Tuning-Schmiede genießt

schließlich einen exzellenten Ruf unter Motorsport-Enthusiasten. Leichtbau, Mittelmotor, und ab geht's – das war das Erfolgsrezept der Vergangenheit. Jetzt versucht man, diese Philosophie von Leichtigkeit und Präzision ins Elektrozeitalter zu transferieren.

Auf den kurvigen Landstraßen gelingt das der Gym-Athletin A290 erstaunlich gut. Leichtfüßig räubert sie durchs mallorquinische Hinterland. Mit einem 52-kWh-Akku bringt die A290 knapp 1,5 Tonnen auf die Waage – die man ihr aber kaum anmerkt. Die kolportierten 380 Kilometer Reichweite sind in der Praxis deutlich weniger.



Bei den „Ch'tis“ in Nordfrankreich läuft die Alpine A290 vom Band.



1 Kommandozone der Alpine A290. Sitzposition? Check. 2 Platzangebot hinten? Im Vergleich zum einzigen echten Konkurrenten, dem Abarth 500e: Doppel-Check. 3 Rote Tasten haben Hochkonjunktur: Alpine A290, Hyundai Ioniq 5 N ...

Die Dämpfer leisten ganze Arbeit und bügeln auch schlechte Straßen glatt. Anders als beim R5 gibt's hier einen hydraulischen Bump-Stop, der perfekt zwischen Komfort und Rennsport balanciert.

Je nach Ausstattung sind es 177 oder 218 PS. Für welche Variante man sich entscheidet, ist am Ende des Tages eine Frage von Software und Kostendruck. Die stärkere Version ist mindestens an den „GT Performance“ gekoppelt. Start: bei 35.210 Euro.

In den Ausstattungen GT Premium und GTS versucht ein Soundverstärker, glaubhaft zu vermitteln, dass der Klang vom Motor käme. Im Sport-Modus noch intensiver. Und während die A290 mit ihrem Soundtrack glänzt, beweist sie dennoch Elektrokompetenz. Bidirektionales Laden? Check.

Die A290 ist der Startschuss für den Plan, die Alpine-DNA ins E-Zeitalter zu katapultieren. Dass ausgerechnet der kultige Renault R5 als Basis erhalten muss, ist kein Zufall. Er soll zeigen, ob

die Alpine-Philosophie „Rennsport und Rasanze“ auch außerhalb der Motorsport-Bubble ankommt – oder ob das am Mainstream vorbeirutscht.

Ein Bremsklotz? Der Preis. Mit dem Einstieg bei 32.521 Euro wird die Krallschwester zum Luxusgut. Ebenso wie ein identisch teurer Abarth 500e oder ein Cupra Born. Viel Geld für Autos, die laut „Kurvenspaß“ schreien – aber genau darin könnte der Reiz liegen. Schließlich war rebellisch schon immer etwas teurer. *Stefan Schmid*

Anzeige

# VMF – IN ZUKUNFT BESTENS FAHREN.

GEMEINSAM STARK AM MARKT!

## WANDEL DURCH KNOW-HOW & RICHTIGE TOOLS



Künstliche Intelligenz findet immer mehr Einzug in die Fuhrpark- und Mobilitätsbranche. Noch gibt es allerdings viele Unklarheiten und Fragen.

Mobilitätsdienstleister sind bereits jetzt auf diesem Gebiet Expertinnen und Experten. Die Mitglieder des VMF helfen, den Fuhrpark in die Zukunft zu begleiten. Die Möglichkeiten im Bereich Künstliche Intelligenz für das Fuhrparkmanagement sind umfassend: von intelligenter Routenoptimierung über das Wartungs- und Schadenmanagement bis hin zur nachhaltigen Verbesserung des Fuhrparks.

Der VMF und seine Mitglieder unterstützen bei der Transformation mit Know-how und den richtigen Tools. Gemeinsam beschreiten wir den Weg in die Zukunft.