



Alpine A110 Pure

Zweitüriges Coupe der Mittelklasse (185 kW / 252 PS)

Effizienz ist das Schlagwort der Stunde beim Automobil. Selbst starke Motoren in Sportwagen werden hybridisiert, damit trotz hoher Leistung zumindest auf dem Papier ein möglichst niedriger Verbrauch steht. Renault geht bei der Neuinterpretation der legendären Alpine traditionsbewusst einen anderen Weg. In einem leichten und kleinen Sportwagen reicht auch ein verhältnismäßig schwacher Motor für sehr sportliche Fahrleistungen bei annehmbarem Verbrauch. Im ADAC Ecotest braucht die kleine Französin 7,2 Liter Super pro 100 Kilometer, bei Bedarf drückt sie der nur 1,8 Liter große Turbobenziner aus dem Stand aber in 4,5 Sekunden auf Landstraßentempo. Dabei zündet er ein akustisches Feuerwerk, das für den geneigten Hörer eine einzige Eloge auf den fremdgezündeten, zwangsbeatmeten Viertakt-Hubkolbenmotor ist.

Besonders viel Verzicht muss man an Bord des genau 1.115 Kilogramm schweren Testwagens aber nicht üben, denn sogar eine Klimaautomatik ist an Bord. Zudem sind auch Kopfsteinpflaster und andere Widrigkeiten für den erstaunlich fein anfedernden Mittelmotorsportler kein Problem. Das Doppelkupplungsgetriebe beherrscht je nach Fahrstil und -modus alle Facetten vom unmerklich-geschmeidigen Gangwechsel bis zum gnadenlosen Durchladen der sieben Fahrstufen. Die alternativlosen Vollschalensitze der Pure-Version sind passgenau, lassen sich aber - außer in Längsposition - nur mit Werkzeugeinsatz verstellen.

Das dicke Ende kommt zum Schluss, das gilt auch bei der schlanken Französin aus Dieppe: Unter 55.300 Euro wird man nicht Eigentümer einer Alpine A110 Pure, zudem bietet die Aufpreisliste schon noch das ein oder andere fahrdynamische Schmankerl. Die Wartezeiten sind derzeit außerdem lang, entsprechend teuer werden selbst Gebrauchtfahrzeuge gehandelt. **Konkurrenten:** u.a. Alfa Romeo 4C, Porsche Cayman.

⊕ **kräftige Bremsanlage, hoher Fahrspaß, Leichtbaukonzept**

⊖ **kaum Stauraum, keinerlei aktive Assistenzfunktionen, nur zwei Airbags**

ADAC-Urteil

AUTOTEST 3,2

AUTOKOSTEN 3,3

Zielgruppencheck

	Familie	4,9
	Stadtverkehr	3,3
	Senioren	4,3
	Langstrecke	3,7
	Transport	5,3
	Fahrspaß	1,1
	Preis/Leistung	3,2

EcoTest ★★☆☆☆

3,8 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,1 Verarbeitung

⊕ Renault steht als Großserienhersteller hinter Alpine und sorgt dafür, dass die Leichtbau-Karosserie des Zweisitzers sorgfältig zusammengefügt wird. Im Innenraum dominieren zwar harte Oberflächen, vor allem die teilweise in Wagenfarbe lackierten Türverkleidungen mit Einsätzen von gestepptem Leder sorgen aber dennoch für ein hochwertiges Ambiente. So richtig mithalten mit anderen Fahrzeugen der Preisklasse kann die Alpine aber nicht, dafür müsste beispielsweise der ein oder andere Kunststoffgrat sorgfältiger entfernt werden.

⊖ Der Motor samt für den Sportfahrer interessanterem Ölpeilstab ist wegen der Mittelmotor-Bauweise nicht besonders leicht zu erreichen. Immerhin ist es aber möglich und in der Bedienungsanleitung ist genau beschrieben, wie man die Heckscheibe aufstellt und die Motorabdeckung entfernt. Ein paar Minuten Zeit muss man sich dafür allerdings schon nehmen.

4,1 Alltagstauglichkeit

Was will man erwarten? Der einzige Punkt, an dem der Sportler im Vergleich zu anderen aktuellen Autos ziemlich alltagstauglich ist, bezieht sich auf Länge und Breite: Mit 4,2 Metern Länge und selbst inklusive Außenspiegeln unter zwei Metern Breite kommt die Alpine in der Stadt gut durch, zumal der Wendekreis von 11,5 Metern noch im Rahmen bleibt.

⊕ Der in die Tankklappe integrierte Verschluss des Tankstutzens erspart einem das Abschrauben des Deckels.

⊖ Dachträger? Anhängerkupplung? Schnödes Vokabular, mit dem sich ein Leichtbau-Zweisitzer aus Prinzip nicht

auseinandersetzt. Dank des angesichts der möglichen Längsdynamik vertretbaren Ecotest-Kraftstoffkonsums von 7,2 Litern Super auf 100 Kilometer kommt man trotz des kleinen Tanks (Leichtbau!) von mickrigen 45 Litern durchaus um die 625 Kilometer weit, bevor man tanken muss. Der Testwagen wiegt vollgetankt 1.115 Kilogramm, die erlaubte Zuladung beträgt dann noch 245 Kilogramm. Das sollte für zwei Personen und Gepäck reichen, zumal es ab einem gewissen Körperrumfang schwierig bis unmöglich wird, eine Alpine A110 als Fortbewegungsmittel zu nutzen.

3,4 Licht und Sicht

⊕ Die serienmäßigen LED-Scheinwerfer sind gut, auch wenn es gerade in Sachen Homogenität bessere am Markt gibt. Der Innenspiegel blendet gegen Aufpreis automatisch ab. Die flache Karosserie sorgt für einen guten Blick auf niedrige Hindernisse rundum.

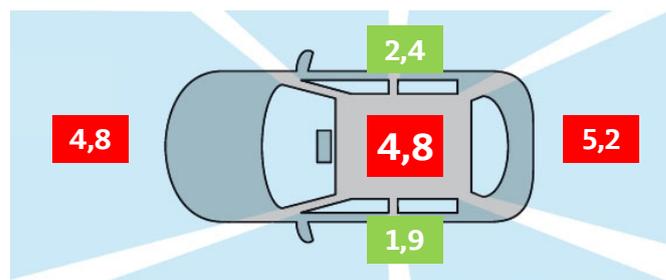
⊖ Um die Übersichtlichkeit ist es in der französischen Flunder schlecht bestellt. Durch die schmalen Fensterausschnitte und vorbei an den vor allem hinten



Die Übersichtlichkeit leidet aufgrund der kleinen, schmalen Fensterflächen.

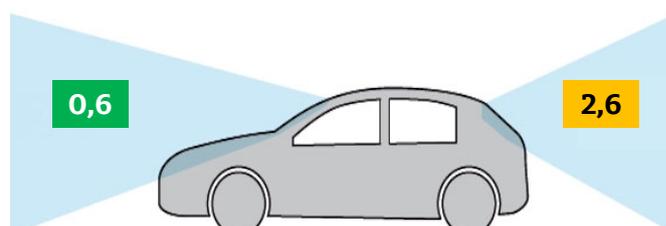
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



üppigen Dachsäulen blickt man nur auf einen Teil des Verkehrsgeschehens.

Mit eingeschalteter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion

3,4 Ein-/Ausstieg

Die von vielen Renault-Modellen bekannte Schlüsselkarte hat Alpine gekonnt aufgepeppt, denn hier steckt sie in einem relativ hochwertigen Etui, das die Lage der Fernbedienungs-Knöpfe aufgeprägt hat. So kommt man als Alpine-Fahrer nie in die Verlegenheit, mit der schnöden Kunststoff-Karte gesehen zu werden.

4,8 Kofferraum-Volumen

⊖ "Kofferraum" ist ein großes Wort für die beiden Fächer, die sich bei der Konstruktion der Alpine ergeben haben. Hinter dem Motor können im besten Fall 80 Liter Gepäck verschwinden, unter die vordere Haube passen 90 Liter.

4,7 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊖ Großes Gepäck kann man eh nicht mitnehmen, die winzige Öffnung des hinteren Stauraums macht das Beladen dort noch dazu schwierig. Man muss sein Reisegepäck von oben in die Karosserie einfädeln und es dazu vom Boden aus 82 Zentimeter weit anheben. Vorn geht es besser, da die Haube das komplette rechteckige Fach mit den Maßen 55 auf 75 Zentimeter freigibt.

4,9 Kofferraum-Variabilität

⊖ Man muss mit den Gegebenheiten der Staufächer leben, will sagen: Den Kofferräumen lässt sich keinerlei Art von Variabilität abringen.

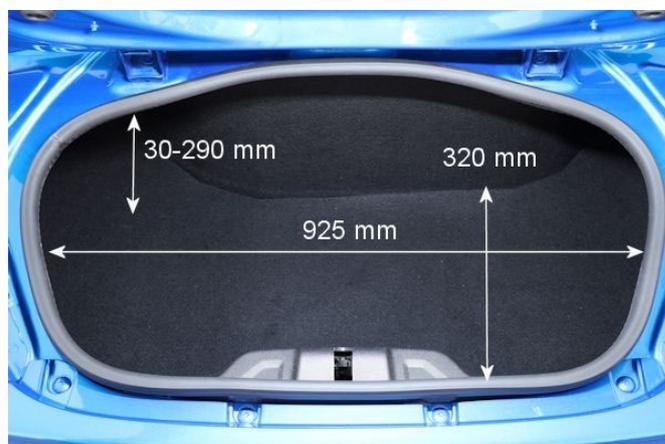
2,9 INNENRAUM

2,5 Bedienung

⊕ So extravagant der kleine Sportler auch daherkommt, im Innenraum findet man sich schnell zurecht. Vor allem, wenn man schon einmal einen aktuellen Renault bewegt und sich deshalb schon mit dem Multimedia-Bediensatelliten am Lenkstock auseinandergesetzt hat, ist die Bedienung problemlos. Am meisten Eingewöhnung fordert da noch die Getriebebedienung, die über drei Tasten auf der Mittelkonsole läuft. D, N und R stehen hier für die wichtigsten Grundfunktionen des Doppelkupplungsgetriebes, P lässt sich

deaktiviert, so kann man beim Abschleppen keinen Fahrtrichtungswechsel anzeigen.

⊖ Die Fahrersitzschale ist sehr niedrig montiert: Im mittleren der drei für die Höheneinstellung verfügbaren Montagelöcher liegt die Sitzfläche nur 30 Zentimeter über der Straße. Auch die Sitzwangen stehen beim Ein- und Aussteigen im Weg. Durch die nicht allzu kleinen Türausschnitte kommt man im Vergleich zu anderen Sportwagen tatsächlich noch mit einem vertretbaren Ausmaß an Verrenkungen in die französische Flunder.



Einen Koffer wird man im "Kofferraum" der Alpine nur schwerlich unterbringen können. Selbst beim Wochenende zu zweit ist in Sachen Gepäck Verzicht angesagt.

durch langen Druck auf N einlegen - wieder eine Taste und damit sicherlich ein paar Gramm Gewicht eingespart.

⊖ Der teils sehr konsequente Leichtbau an der Alpine hat an einer falschen Stelle Halt gemacht: Das Infotainmentsystem hätte es wirklich nicht gebraucht. In Auflösung, Darstellung und Rechnerperformance nicht auf der Höhe der Zeit, macht spätestens die teils äußerst umständliche und wenig intuitive Menüführung klar, dass man sich in einer Alpine auf das Fahren zu konzentrieren hat. Einzig die aufpreispflichtigen

"Alpine Telematics" geben dem Bildschirm in der Mitte einen echten Sinn, kann man sich doch so die Vitalfunktionen des Motors in Form von allerhand Drücken und Temperaturen anzeigen lassen.

2,4 Multimedia/Konnektivität

⊕ Auch wenn es bei der Alpine nicht primär um Smartphone-Kopplung und ähnliches geht, kommt man mit ihr doch ganz gut durch den digitalen Alltag. Zwar gibt es kein Carplay oder Android Auto, aber zumindest die von Bosch entworfene Smartphone-Umgebung "myspin", die einige Apps für Unterhaltung, Kommunikation und Navigation über das Auto erlebbar macht. Ein eigenes Navigationsgerät hat die Alpine auch an Bord - dieses ist allerdings recht altbacken. Für Musikfreunde ist bei Bedarf gesorgt, denn das optionale Soundsystem von Focal gefällt im Testwagen mit erstaunlich gutem Klang. Speisen lassen sich die Lautsprecher per



Die Verarbeitungsqualität im Innenraum ist gut, die Materialanmutung mit "spartanisch sportlich" artgerecht. Die Bedienung ist weitgehend funktionell, lediglich das Infotainment-System kann mit seiner umständlichen Menüstruktur nicht überzeugen.

analogem und digitalem Radio, USB-Anschluss, Bluetooth, Klinkenstecker oder auch SD-Karte.

3,4 Raumangebot vorn

Nur knapp 1,25 Meter ist die Alpine hoch - dass Personen bis etwa 1,90 Meter darin Platz finden, erwartet man nicht sofort. Freilich ist drinnen kein Tanzsaal zu erwarten, die Alpine

schmiegt sich ziemlich eng um die Insassen. Klaustrophobisch veranlagt sollte man nicht gerade sein.

4,5 Innenraum-Variabilität

⊖ Wie beim Kofferraum ist auch im Innenraum das Thema Variabilität und Ablagen eines, bei dem der Alpine-Fahrer lieber schnell auf andere Eigenschaften des Fahrzeugs hinweist. Vom fehlenden Handschuhfach redet man nur gern als Beweis für den Verzicht im Sinne des Leichtbaus. Zumindest ist unter dem brückenartigen Mittelunnel ein gummierter Platz für das Handy. Der Becherhalter zwischen den beiden Sitzen geht

mangels Tiefe eher als Karikatur durch: Hier möchte niemand seinen Kaffee platzieren. Am praktischsten ist eigentlich das Netz, das sich an der Rückwand hinter den Sitzen spannt. Schlüssel und Geldbeutel sind darin sicher untergebracht. Dass hier bisher die Türfächer keine Erwähnung fanden, hat einen einfachen Grund: Es gibt keine.

3,4 KOMFORT

3,4 Federung

Sportwagen sind im Allgemeinen keine Sänften und sollen durch ein besonders straffes Fahrwerk zum Beispiel eine gute Abstützung in Kurven und ein direktes Einlenken bieten. Mit sinkendem Fahrzeuggewicht und in dessen Folge kleineren Rädern und Bremsen (Stichwort ungefederte Massen) kann man als Hersteller aber verhältnismäßig weich abgestimmte

Federn und Dämpfer verbauen. In der Alpine spürt man diesen Vorteil, denn mit ihr rollt man verhältnismäßig sensibel über Querfugen, Gullideckel und ähnliches. Auch Kopfsteinpflaster sorgt nicht für losgerüttelte Plomben, sondern ist locker zu ertragen.

3,3 Sitze

Die Sitze im Testwagen machen klar, warum es sich hier um eine Alpine in der Ausstattungslinie Pure handelt. Anders als die Alpine Légende trägt die Alpine Pure keine sechsfach

einstellbaren Komfortsitze, die gegen Aufpreis sogar noch beheizbar sind. Im Testwagen sind starre Rennschalensitze verbaut, von denen jeder nur knapp über 14 Kilogramm wiegt. Für

dieses Gewicht wurde die Verstellbarkeit per Hebel geopfert. Man kann zwar Sitzhöhe und -neigung immer noch einstellen, dafür ist aber Werkzeug erforderlich und es stehen jeweils nur drei verschiedene Stufen zur Wahl. Wahrscheinlich wird der frischgebackene Alpine-Besitzer den Fahrersitz einmalig

justieren und das Auto anschließend sowieso eher nicht im Carsharing anbieten.

Hat man denn endgültig Platz genommen auf den von Sabelt zugelieferten Schalen, genießt man erstklassige Unterstützung von Rücken und Beinen, so soll es sein.

3,7 Innengeräusch

So wirklich leise ist es nicht an Bord der kleinen Französin. Auch wenn der Motor sich im Teillastbetrieb und außerhalb von Sport- oder Track-Modus langstreckentauglich zurück hält, ist er eben immer noch direkt hinter den Insassen montiert. Auch die Abrollgeräusche sind präsent. Windgeräusche fallen dagegen in der Geräuschkulisse kaum auf, die Alpine soll

laut Hersteller auch eine besonders ausgefeilte Aerodynamik bieten, alleine schon, um das leichte Auto bei hohen Geschwindigkeiten noch sicher auf der Bahn zu halten. Insgesamt ergibt sich bei der Messung des Innengeräuschpegels ein Wert von 70,7 dB(A) bei 130 km/h.

3,6 Klimatisierung

Leichtbau hin oder her, auch und gerade in einem Sportwagen muss man einen kühlen Kopf bewahren. Deshalb tut Renault gut daran, der Alpine serienmäßig eine Klimaautomatik zu spendieren, wenn es auch keine zwei getrennten Temperaturzonen für die beiden Passagiere gibt. Für verstellbare

Luftausströmer anstelle der fixen Gitter im mittleren Bereich des Armaturenbretts war auch kein Budget mehr frei, diese hätte man aber gerade an heißen Tagen noch gerne gehabt.

1,3 MOTOR/ANTRIEB

0,8 Fahrleistungen

⊕ Über 252 PS aus einem Vierzylinder-Turbo mit 1,8 Litern Hubraum lächeln heutzutage die meisten sportlichen Autos. Aber nur bis es dann ernst wird und die Alpine in 4,5 Sekunden von 0 auf 100 km/h hechtet. Zum Vergleich: Ein BMW M2 braucht dafür schon 370 PS. Auch die ADAC Messungen zeugen

von der längsdynamischen Kompetenz der Alpine, denn in 2,6 Sekunden drückt der Motor den Testwagen von 60 auf 100 km/h. Auch der Durchzug von 15 auf 30 km/h, wichtig beim Einfädeln in der Stadt, liegt auf höchstem Niveau.

1,6 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Vibrationen produziert der Vierzylinder im üblichen Maß, die besondere Motorlage quer vor der Hinterachse sorgt aber für ein paar Besonderheiten. Beim Anlassen schüttelt der Motor das Fahrzeug und damit die Insassen merklich, während der Fahrt aber ist er angenehm entkoppelt von Lenkung und Pedalerie.

Brummen oder Dröhnen im Sinne von ungewünschten Geräuscheffekten kennt die Alpine nicht, quasi alle Motorgeräusche von Ansaugschnorcheln über Schubumluftventilschnaufen bis Laderpfeifen sind aber gut zu hören - so wie es der Käufer erwartet.

1,7 Schaltung/Getriebe

⊕ Die Alpine kommt ausschließlich mit einem Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe, ein Handschalter ist nicht im Angebot. Darüber müssen sich auch eingefleischte Fans des manuellen Schaltvorgangs aber nicht lange ärgern, denn das Automatikgetriebe macht seine Sache mustergültig. Vom gefühlvollen Kriechen über geschmeidige, dennoch blitzschnelle Gangwechsel bei entspannten Beschleunigungsmanövern bis hin zu bewusst harten Schaltschlägen unter Volllast im Sport-Modus - das Getriebe hat fast immer die

richtige Strategie zur Hand. Lediglich könnte es außerhalb der beiden Modi Sport und Track nach einer Beschleunigung schneller einen höheren Gang wählen. Im Track-Modus muss man manuell per (leider) feststehenden Schaltwippen durch die Getriebewellen flippern, hier hält die Alpine die Gänge konsequent.

Im siebten Gang bei 130 km/h rotiert die Kurbelwelle mit 2.900 Umdrehungen pro Minute.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,6 Fahrstabilität

Die Alpine ist vorn wie hinten mit einer Doppel-Querlenkerachse gesegnet, welche eine präzise Radführung mit definierter oder gar unterdrückter Sturzverstellung beim Ein- und Ausfedern ermöglicht. Nicht umsonst ist die eher teure und raumgreifende Bauform Mittel der Wahl im Motorsport. Die Alpine ergänzt diese Zutat um einen Mittelmotor, der fahrdynamisch deutliche Vorteile bietet: Das schwerste Bauteil ist in der Nähe des Schwerpunkts, was die Trägheit des Autos beim Einlenken reduziert. Zudem ist eine relativ ausgewogene Achslastverteilung möglich, wenn auch die Alpine hier mit 44 Prozent vorn zu 56 Prozent hinten nicht perfekt ausbalanciert wurde. Da das Mehrgewicht auf der Hinterachse lastet, ist die unausgewogene Achslastverteilung aber kein wirklicher Nachteil, da sie der Traktion entgegenkommt und gleichzeitig die Vorderachse zugunsten eines agilen Einlenkens leichter ist.

Resultat all der Mühe ist ein spielerisches Handling und ein trotz der eher schmalen Bereifung (205 vorn, 235 hinten) quasi untersteuerfreies Einlenken und richtig viel Traktion am Kurvenausgang - obwohl Renault keine Differentialsperre verbaut. Gewicht und schmale Reifen sorgen auch dafür, dass Spurrinnen (anders als bei vielen ähnlich leistungsstarken Fahrzeugen) wenig Einfluss auf die Fahrtrichtung nehmen. Dabei hilft auch die zumindest im Vergleich zu anderen Sportwagen eher weiche Abstimmung von Federn und Dämpfern, die merkliche Karosseriebewegungen zulässt.

⊖ Die Leichtfüßigkeit ist aus Sportfahrsicht hervorragend, bei hohem Tempo auf der Autobahn wirkt die Alpine aber nervös.

1,9 Lenkung

⊕ Die Lenkung ist für manchen erst ungewohnt leichtgängig, damit passt sie aber zum leichten Vorderwagen. Sie setzt Lenkbefehle zielgenau um, vor allem spürt man durch die klare, aber nicht übertriebene Rückmeldung auch präzise, wie es um die Straßenoberfläche steht. Die Zentrierung ist okay,

andere Autos halten die Lenkung aber nachdrücklicher in der Mitte. Geschmacksfrage, für entspannte Autobahnetappen hilft eine deutliche Mittenstellung aber zweifelsohne. Die Lenkung ist direkt übersetzt, lediglich 2,2 Lenkradumdrehungen reichen von Anschlag zu Anschlag.

1,9 Bremse

⊕ Die Performance der Bremsanlage ist eines Sportwagens würdig. Die optionale "Hochleistungsbremsanlage" des Testwagens mit 320 mm großen Compound-Bremsscheiben

(Serie: 296 mm) bringt die Alpine aus 100 km/h nach 33,7 Metern zum Stehen. Das Bremsgefühl ist tadellos, Fading trat im Test nie auf.

4,3 SICHERHEIT

4,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊖ Die Schattenseite des leichtbaugetriebenen Weglassens: Es fehlen Fahrassistenzsysteme. Genauer gesagt, hat die Alpine eigentlich keine. Wohlwollend kann man den serienmäßigen Tempomaten samt Geschwindigkeitsbegrenzer hinzu zählen.

4,3 Passive Sicherheit - Insassen

Ein Crashtest wurde mit der neuen Alpine noch nicht durchgeführt. Die Kopfstützen schützen Personen bis 1,78 Meter wirkungsvoll.

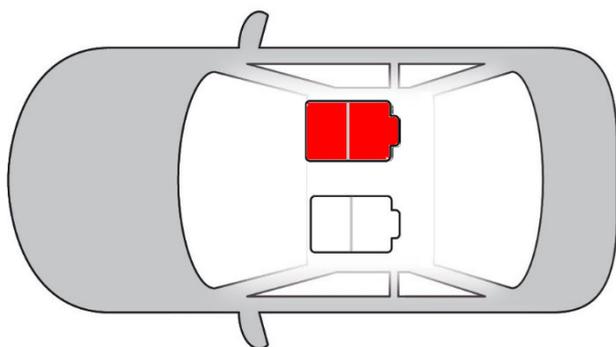
⊖ Es sind lediglich zwei Frontairbags verbaut, weitere Airbags stehen nicht zur Verfügung. Warndreieck und Verbandkasten sind in einer Tasche verstaut und im Kofferraum untergebracht. Wenn man diesen voll belädt, kommt man unter Umständen nicht mehr an die Tasche heran. Besser wäre die Unterbringung in einem eigenen Fach, beispielsweise an der Innenseite der Heckklappe.

5,0 Kindersicherheit

⊖ In der Alpine Pure ist kein Kindersitz erlaubt. Nur in der Légende-Ausstattung mit den verstellbaren Sitzen darf man einen Kindersitz montieren, den Beifahrerairbag kann man per Schalter deaktivieren.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

3,0 Fußgängerschutz

⊕ Die Karosserie ist weitgehend glattflächig gestaltet. Zudem ist unter der vorderen Haube kein Motor, der das Verletzungsrisiko für Fußgänger bei einem Unfall erhöhen würde. Durch die kurze Haube kann der Kopf eines erfassten

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	nicht erhältlich
	City-Notbremssystem	nicht erhältlich
	vorausschauendes Notbremssystem	nicht erhältlich
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	nicht erhältlich
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	nicht erhältlich
	Spurassistent	nicht erhältlich
	Totwinkelassistent	nicht erhältlich
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	nicht erhältlich
	Head-Up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

Fußgängers aber schon auf den Frontscheibenrahmen treffen, welcher sich bei jedem Fahrzeug äußerst unnachgiebig erweist.

3,4 UMWELT/ECOTEST

4,2 Verbrauch/CO₂

⊖ Eine CO₂-Bilanz im ADAC Ecotest von 195 g/km ist nicht besonders niedrig, damit einher geht ein Verbrauch von 7,2 Litern pro 100 Kilometer. Angesichts der möglichen Fahrleistungen ist dieses Ergebnis aller Ehren wert, erneut ein Beispiel für die Vorteile des Leichtbaus. Von den 60 erreichbaren Zählern im CO₂-Kapitel des Ecotest erzielt die Alpine 18. Die Verbräuche im Einzelnen: Stadt 8,2 Liter, Überland 6,0 Liter und auf der Autobahn 8,3 Liter auf 100 Kilometer.

2,5 Schadstoffe

⊕ Der Partikelfilter im Abgasstrang des direkteinspritzenden Turbobenziners leistet ganze Arbeit. In keinem Teil des ADAC Ecotest steigen die Partikelemissionen über Gebühr an. Dass die Alpine dennoch nicht die vollen 50 Punkte ergattert, liegt am erhöhten CO-Ausstoß bei Vollast - hier fettet die Einspritzung wohl stark an, um die Verbrennungs-

3,3 AUTOKOSTEN

3,3 Monatliche Gesamtkosten

Die Alpine A110 ist kein billiges Auto. Mindestens 55.300 Euro kostet der Einstieg in die die A110 Pure, der Testwagen kostet samt größerer Felgen und Bremsen sowie ein paar Kleinigkeiten schon über 63.000 Euro.

Verbrauch

Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

Stadt-Kurzstrecke	8,2	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	6,0	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	8,3	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	7,2	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

temperaturen zu senken. So bleiben noch 35 Punkte in diesem Kapitel. Die insgesamt erreichten 53 Punkte genügen für drei Sterne im ADAC Ecotest.

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-TEMP (WLTP), OPF	
Hubraum	1.798 ccm
Leistung	185 kW/252 PS bei 6.000 1/min
Maximales Drehmoment	320 Nm bei 2.000 1/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	4,5 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP/NEFZ)	6,9/6,4 l
CO ₂ -Ausstoß (WLTP/NEFZ)	156/144 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	n.b.
Reifengröße (Serie vo./hi.)	205/45 R17/235/45 R17
Länge/Breite/Höhe	4.180/1.798/1.252 mm
Leergewicht/Zuladung	1.173/192 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	196/- l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	-
Tankinhalt	45 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre / 100.000 km/n.b.
Produktion	Frankreich, Dieppe

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	2,6 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.900 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,7 m
Reifengröße Testwagen	205/40 ZR18 86Y/235/40 ZR18 95Y
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Sport 4;
Wendekreis links/rechts	11,5 m
EcoTest-Verbrauch	7,2 l/100km
Stadt/Land/BAB	8,2/6,0/8,3 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	165 g/km (WTW* 195 g/km)
Reichweite	625 km
Innengeräusch 130 km/h	70,7 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.995 mm
Leergewicht/Zuladung	1.115/245 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	170/170/170 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	147 Euro	Werkstattkosten	117 Euro
Fixkosten	191 Euro	Wertverlust	490 Euro
Monatliche Gesamtkosten	945 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	158 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/30/25		
Basispreis A110 Pure	55.300 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 01.02.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	63.661 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.959 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.2.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. ¹ Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	-
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	744 Euro
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	1.190 Euro° (Paket)
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	nicht erhältlich
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	-
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	-
Spurassistent	-
Spurwechselassistent	-

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	500 Euro° (Paket)/-
Sitzheizung vorn/hinten	-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	nur mit Werkzeug
Rücksitzlehne umklappbar	nicht erhältlich

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	ab 833 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

3,2

AUTOKOSTEN

3,3

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,8	Motor/Antrieb	1,3
Verarbeitung	2,1	Fahrleistungen	0,8
Alltagstauglichkeit	4,1	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,6
Licht und Sicht	3,4	Schaltung/Getriebe	1,7
Ein-/Ausstieg	3,4	Fahreigenschaften	2,2
Kofferraum-Volumen	4,8	Fahrstabilität	2,6
Kofferraum-Nutzbarkeit	4,7	Lenkung	1,9
Kofferraum-Variabilität	4,9	Bremse	1,9
Innenraum	2,9	Sicherheit	4,3
Bedienung	2,5	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	4,2
Multimedia/Konnektivität	2,4	Passive Sicherheit - Insassen	4,3
Raumangebot vorn	3,4	Kindersicherheit	5,0
Raumangebot hinten	0,0	Fußgängerschutz	3,0
Innenraum-Variabilität	4,5	Umwelt/EcoTest	3,4
Komfort	3,4	Verbrauch/CO2	4,2
Federung	3,4	Schadstoffe	2,5
Sitze	3,3		
Innengeräusch	3,7		
Klimatisierung	3,6		

Stand: September 2019
Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.