ADAC autotest

Alpine A290 GTS

Fünftürige Schrägheclimousine der Kleinwagenklasse (160 kW/218 PS)

Nach dem zweisitzigen A110, einem Mittelmotor-Sportcoupé mit Vierzylinder-Turbomotoren, präsentiert Alpine mit der A290 nun einen vollelektrischen Kleinwagen, der auf dem ebenfalls noch taufrischen Renault R5 E-Tech Electric basiert. Sehr viel weiter können die beiden Konzepte nicht entfernt sein. Sympathiepunkte kann der Franzose bereits beim ersten Anblick für sich verbuchen: Sah der R5 bereits betörend gut und sehr sportlich aus, kann die A290 mit den nochmals größeren Rädern, den rallyeartigen Zusatzleuchten in der Frontschürze und den ausgestellten Radläufen gefühlt vor Kraft kaum laufen. Unter der Haube des Testwagens steckt die aktuell stärkste Motorisierung, die es auf 160 kW/218 PS bringt. Die Fahrleistungen können die Erwartungen, die die dynamische Optik weckt, erfüllen. Aus dem Stand geht es in 6,4 s auf Tempo hundert und mit 170 km/h wird die Alpine im Gegensatz zum Technikspender R5 20 km/h später elektronisch eingebremst. Wichtiger ist allerdings das Fahrverhalten, denn der kleine Stromer ist vor allem für kurvige Landstraßen und nicht für schnelle Autobahnetappen gemacht. Das wäre ohnehin ein kurzes Vergnügen, denn die Reichweite von rund 300 km im ADAC Ecotest ist alles andere als langstreckentauglich. Zudem hat das knackige Fahrwerk den Fokus eindeutig auf der Fahrdynamik und verliert den Federungskomfort dabei etwas aus den Augen. Die Karosserie überzeugt mit guter Verarbeitung, eingängiger Bedienung und einem durchaus wertigen Interieur mit serienmäßiger Lederausstattung. Das Platzangebot im Fond fällt jedoch ebenso wie die Rundumsicht bescheiden aus. Für happige 44.700 Euro bekommt man mit der Alpine A290 GTS ein sehr schickes und exklusives Fahrspaßauto, für das man allerdings teils große Einschränkungen bei der Alltagstauglichkeit in Kauf nehmen muss. **Konkurrenten:** u. a. Abarth 600e, Alfa Romeo Junior Elettrica, Mini Cooper Electric.

⊕ **sehr gute Fahrleistungen, hervorragende Bremsanlage, sehr agile Fahreigenschaften, umfangreiche Serienausstattung, hohes Sicherheitsniveau**

⊖ **beengter Fond, schlechte Sicht nach hinten, mäßige Reichweite, keine separate Verstaumöglichkeit für Ladekabel, dürftiger Federungskomfort**

ADAC-Urteil

AUTOTEST	2,2
AUTOKOSTEN	k.A.

Zielgruppencheck

Familie	3,3
Stadtverkehr	3,0
Senioren	2,8
Langstrecke	3,2
Transport	3,8
Fahrspaß	1,4
Preis/Leistung	k.A

Ecotest ★★★★★

3,3 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,0 Verarbeitung

Im Kapitel Verarbeitung schneidet die Alpine A290 auch dank der Großserienfertigung - die A290 rollt ebenso wie der R5 E-Tech Electric in Douai (Frankreich) vom Band - ordentlich ab. Die Karosserie ist sauber verarbeitet - die Spaltmaße verlaufen schmal und gleichmäßig, die Anbauteile sind passgenau eingefügt und die Türen fallen auch bei geöffneter Seitenscheibe satt zu. Negativ aufgefallen sind uns hingegen der unaufgeräumte Motorraum, der zudem ohne Abdeckung auskommen muss, sowie das Kofferraumabteil. Neben der fehlenden Innenverkleidung im oberen Bereich trübt vor allem der billig und beding stabil wirkende Ladeboden den Qualitätseindruck. Beim Unterboden haben sich die Franzosen hingegen sichtbar Mühe gegeben - er ist vollständig und glattflächig verkleidet. Dass die Fronthaube ohne Gasdruckfeder auskommt, ist bei einem elektrischen Kleinwagen ohne Frunk zu verschmerzen. Im Vergleich zum Technikspender Renault R5 hat Alpine das Interieur aufgewertet. So sind die vorderen Türverkleidungen sowie der Mitteltunnel mit Leder bezogen statt mit schnödem Hartplastik verkleidet. Durch das großflächig eingesetzte Nappaleder an Sitzen, Türen, Mittelarmlehne und -konsole sowie Armaturenbrett wirkt der Innenraum für Kleinwagenverhältnisse geradezu nobel, wozu Applikationen in Chromoptik sowie die fingerabdruck- und kratzeranfälligen Pianolackflächen ebenso beitragen. Im unteren Bereich sowie an den Dachsäulen und den Sonnenblenden kommt jedoch ausschließlich harter Kunststoff zum Einsatz. Der dunkelgraue Dachhimmel mit seiner Karo-Steppung sieht schick aus, wirkt beim Anfassen jedoch nicht sonderlich wertig.

3,5 Alltagstauglichkeit

Die 52-kWh-Batterie (netto) kann serienmäßig mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) oder Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) geladen werden. Ein Ladekabel für die Haushaltssteckdose (Schuko) kostet Aufpreis, ein AC-Ladekabel mit Typ 2 Stecker ist dabei. Leider findet das Kabel weder unter der Fronthaube noch unter dem Ladeboden Platz, weshalb es im Kofferraum untergebracht werden muss und dort unnötig Stauraum kostet.Das Laden über die Haushaltssteckdose dauert bei 10 A (2,3 kW) etwa 26 Stunden und ergibt wenig Sinn, zumal in diesem Fall die Ladeverluste höher ausfallen als beim Laden mit 11 kW. An einer geeigneten Wallbox benötigt die A290 für die Volllladung 5,5 Stunden (bei 11 kW). Deutlich schneller geht es mit Gleichstrom über CCS; die Ladung von 10 auf 80 Prozent dauert unter idealen Bedingungen rund 30 Minuten. Beim Testwagen liegt die Ladeleistung bei bis zu 101 kW, womit er die Herstellerangabe von 100 kW ziemlich genau trifft. Ab einem Ladezustand von circa 20 Prozent fällt die Leistung allmählich ab, bei 80 Prozent SoC liegen immerhin noch 40 kW an. Bei tiefen Temperaturen sorgt die serienmäßige Akkukonditionierung dafür, dass der Ladestopp nicht zu lange dauert. Allerdings muss man dafür eine Schnellladestation im Navigationssystem auswählen, eine wünschenswerte manuelle Vorklimatisierung ist leider nicht möglich. Eine für die Langstrecke unersetzliche Laderoutenplanung ist Bestandteil des serienmäßigen Navigationssystems. Praktisch und schick: Eine LED-Ladeanzeige auf der Motorhaube in Form eines stilisierten "A" (für Alpine) informiert den Fahrer bei Annäherung an das Fahrzeug grob über den Ladestand. Die Außenlänge von vier Metern ist für die Stadt sehr praktisch, der Wendekreis von 10,5 m erfreulich klein. Die maximale Zuladung beträgt im Falle des Testwagens 440 kg - das reicht locker für vier Personen samt deren Gepäck.

⊕ In Verbindung mit einem entsprechenden Adapter ist Vehicle-to-Load (V2L) mit bis zu 3,7 kW möglich. Zudem soll der Stromer in Kombination mit einer bidirektionalen Wallbox zukünftig als Heimspeicher fungieren und Vehicle-to-Home (V2H) mit bis zu 11 kW unterstützen können.

⊖ Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs eine Reichweite von lediglich rund 300 km. Bei Innerorts-Fahrten oder bei sehr ruhiger Fahrweise außerorts (möglichst unter 120 km/h) sind auch Reichweiten von mehr als 350 km möglich. Bei flotten Autobahnfahrten und/oder niedrigen Temperaturen kommt man allerdings kaum mehr als 200 km weit. Ein Reifenpannenset ist serienmäßig an Bord, für ein Not- oder gar Ersatzrad fehlt allerdings der erforderliche Stauraum. Leider sind auch keine pannensicheren Reifen erhältlich. Im Gegensatz zum Renault R5 sind für die Alpine A290 keine Anhänge- und Stützlasten zulässig. Auch auf dem Dach dürfen keine Lasten transportiert werden.

3,5 Licht und Sicht

Die Enden des Kleinwagens kann man zwar nicht direkt einsehen, aber aufgrund der überschaubaren und kantigen Karosserie gut abschätzen. Die ADAC Rundumsichtmessung fällt schlecht aus, was vorrangig an der schlechten Sicht durch das Heckfenster liegt. Die hohen und nicht versenk- oder klappbaren Fondkopfstützen schränken den Blick durch die Heckscheibe stark ein, weshalb das Rückwärtsfahren ohne die serienmäßige Rückfahrkamera einem Blindflug gleichkommen würde. Auch die breiten C-Säulen schränken den Blick nach schräg hinten deutlich ein. Die Sicht auf den umliegenden Verkehr ist dank der E-Auto-typisch erhöhten Sitzposition gut. Die Außenspiegel sind groß genug und bieten eine gute Sicht nach hinten, allerdings verfügt keiner der beiden über einen asphärischen Bereich, um das Blickfeld nach schräg hinten zu erweitern. Ein automatisch abblendender Innenspiegel ist Serie, für die Außenspiegel gibt es diese Funktion nicht. Hilfreich beim Rangieren sind neben der Rückfahrkamera die Parksensoren rundum, einen Parkassistenten gibt es im Driving-Paket für 800 Euro. Ein 360-Grad-Kamerasystem ist nicht erhältlich, aufgrund der kompakten Abmessungen aber auch verzichtbar. Die LED-Scheinwerfer sind stets serienmäßig an Bord. Neben einem Lichtsensor wartet die Alpine zudem mit einem statischen Fernlichtassistenten auf - das war es allerdings auch in puncto Lichtassistenz. Abbiege- oder gar Kurvenlicht sind ebenso wenig erhältlich wie eine Scheinwerferreinigungsanlage oder eine automatische Leuchtweitenregulierung. Gerade letztere wäre wichtig, um eine Blendung anderer Verkehrsteilnehmer bei beladenem Fahrzeug zu verhindern. Immerhin kann man den Franzosen zugutehalten, dass sie für die Verstellmöglichkeit eine separate Taste verbauen und die Funktion nicht wie manch anderer Hersteller im Fahrzeugmenü verstecken.

2,7 Ein-/Ausstieg

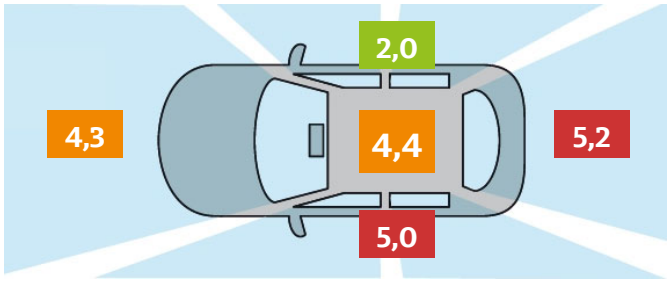
Das Ein- und Aussteigen gelingt recht bequem, auch wenn die Schweller schlanker ausfallen dürften und das Armaturenbrett weit in den Innenraum ragt. Die Sitzfläche befindet sich 50 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt) und ist damit nicht sonderlich weit unten. Die Türen öffnen weit und geben für Kleinwagenverhältnisse angemessen große Türausschnitte frei. Selbst an Steigungen werden die Türen dabei sicher offengehalten - vorn in drei und hinten in zwei Positionen. Während vorn das weit in den Innenraum ragende Armaturenbrett stört, fällt im Fond der beengte Fußbereich negativ auf. Praktisch: Dank der Elektro-Plattform gibt es im Fond keinen Mitteltunnel, der den Fußraum einengt.

⊖ Die Alpine ist stets mit einem schlüsselloses Zugangs- und Startsystem ausgestattet. Das Fahrzeug entriegelt schon bei

Das Bild zeigt es überdeutlich: Die Kopfstützen sind voll im Sichtfeld. Dazu kommen die breiten C-Säulen. Parksensoren und die Kamera helfen beim Rangieren, das Abbiegen aber wird zum Blindflug.

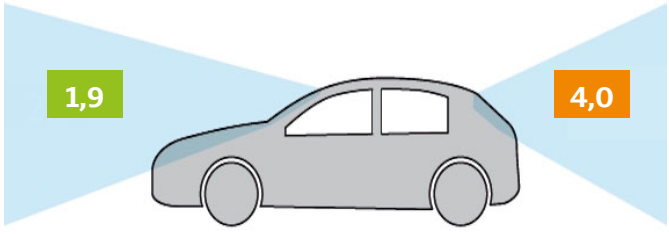
Rundumsicht

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.



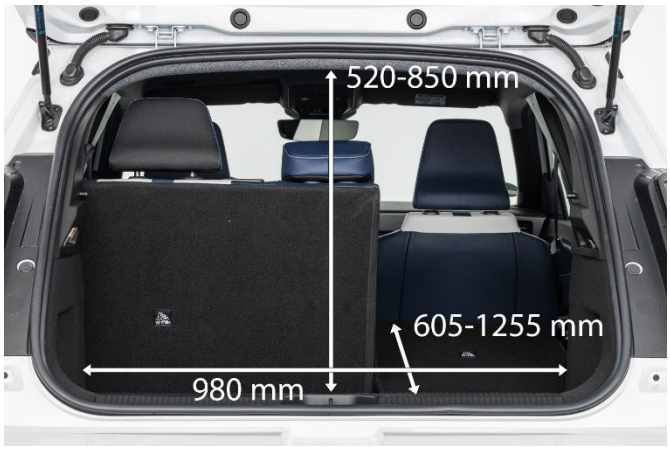
Annäherung mit der Keycard und verriegelt automatisch wieder beim Entfernen ohne Zutun des Fahrers. Allerdings gibt es keine Sensoren an den Türgriffen, um das Fahrzeug auch per Berührung der Sensorflächen zu verriegeln. Das ist unpraktisch, da insbesondere das automatische Verriegeln im Alltag unpassend sein kann. Hinzu kommt, dass das System nicht ausreichend gegen Missbrauch geschützt ist - das Fahrzeug kann über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Der Bewegungssensor im Schlüssel zur Signalunterbrechung bietet zu wenig Sicherheit. Weiterführende Informationen gibt es unter

© ADAC e.V.

www.adac.de/keyless. Am Dachhimmel finden sich keine Haltegriffe, die besonders beim Aussteigen hilfreich sein können.

3,6 Kofferraum-Volumen

Der Kofferraum der Alpine A290 fällt größer aus als erwartet und liegt auf dem Niveau des Opel Corsa Electric, der jedoch knapp 15 Zentimeter länger ist. Unter der Laderaumabdeckung passen 255 l hinein. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 285 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu fünf Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), lassen sich bis zu 580 l verstauen. Unter Ausnutzung des verfügbaren Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 905 l Volumen vorhanden. Weiteren Stauraum unter dem Ladeboden hat der Stromer leider nicht zu bieten.



Das Kofferraumvolumen der Alpine A290 beträgt 255 Liter unter der Abdeckung, erweiterbar auf 285 Liter bis zum Dach und maximal 905 Liter bei voller Ausnutzung des Raums hinter den Vordersitzen.

3,9 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich manuell leicht öffnen und schließen, die Griffleiste an der Innenseite der Klappe ist praktisch. Personen bis zu einer Größe von gut 1,85 m müssen sich um ihren Kopf keine Sorgen machen, da die Klappe weit genug nach oben schwingt. Die Ladekante liegt mit 79 cm ziemlich hoch über der Straße, zudem muss man beim Ausladen eine 23 cm hohe Stufe zwischen Ladeboden und Ladekante überwinden.

⊖ Die Ausleuchtung des Ladeabteils mit nur einer schwach leuchtenden Halogenlampe ist zu gering. Zudem ist die Nutzbarkeit des Kofferraums eingeschränkt, da bei umgeklappter Rücksitzlehne zwei unterschiedliche Bodenniveaus mit einer deutlichen Stufe entstehen. Eine 12-V-Steckdose sucht man im Gepäckabteil vergeblich.

Der Kofferraumdeckel klappt weit nach oben, geöffnet wie geschlossen wird per Muskelkraft. Unpraktisch: Die Ladekante liegt 79 cm hoch, zusätzlich hat man innen eine 23-cm-Stufe.

3,0 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen; eine Durchladeeinrichtung in der Mitte der Lehne für lange Gegenstände gibt es nicht. Das Umklappen der Rücksitzlehne gelingt aus dem Fahrzeuginnenraum oder alternativ vom Kofferraum aus problemlos.

⊖ Beim Zurückklappen der Lehnen besteht die Gefahr, die seitlichen Sicherheitsgurte einzuklemmen. Staufächer für kleine Gegenstände sind im Kofferraum nicht vorhanden, auch unter dem Ladeboden findet sich kein weiterer Stauraum. Da die Alpine zudem keinen Stauraum unter der Fronthaube (Frunk) besitzt, muss man das Typ-2-Ladekabel im Gepäckraum unterbringen, wo es Stauraum kostet und bei voller Beladung unter Umständen schlecht zu erreichen ist.

© ADAC e.V.

2,9 INNENRAUM

2,7 Bedienung

Das Cockpit hat die Alpine A290 weitgehend vom Renault R5 übernommen. Die Änderungen umfassen im Wesentlichen das Layout des digitalen Kombiinstruments sowie die neu gestaltete Mittelkonsole. Hier haben die Alpine-Designer die Tasten für die Auswahl der Fahrstufe platziert, während der R5 hierfür einen Lenkstockhebel besitzt. Dominiert wird das Cockpit von den beiden Bildschirmen für das Kombiinstrument und das berührungsempfindliche Zentraldisplay. Letzteres beherbergt die meisten Fahrzeugfunktionen und punktet mit schnellen Reaktionen und ordentlicher Erreichbarkeit, auch weil es dem Fahrer zugeneigt ist. Der Umfang des Fahrzeugmenüs ufert erfreulicherweise nicht aus, die Struktur erschließt sich nach kurzer Eingewöhnung. Allerdings fallen die Touchflächen vergleichsweise klein aus, was besonders auf schlechten Fahrbahnen mitunter zu Fehlbedienungen führt. Zudem vermissen wir Drehregler zum Zoomen/Scrollen und für die Lautstärkeregelung. Dafür müssen zwei Knöpfe oben auf dem Displayrahmen herhalten. Das ist ebenso wenig intuitiv wie die zwischen den beiden Displays angebrachte Taste, um die Fahrbereitschaft herzustellen bzw. zu beenden - zumal es bei vielen aktuellen E-Autos genügt, dafür das Bremspedal zu betätigen. Am unteren Rand des Touchscreens sind die wesentlichen Klimafunktionen dauerhaft eingeblendet, womit wir heutzutage bereits zufrieden wären. Dennoch spendieren die Franzosen dem R5 eine separate Klimabedieneinheit - das verdient ausdrücklich Lob und steigert die Bedienfreundlichkeit nachhaltig. Auch der Warnblinker ist unterhalb dieser Leiste als konventionelle Taste ausgeführt und lässt sich im Gegensatz zu einer berührungsempfindlichen Touchfläche selbst in Eile sicher bedienen. An anderer Stelle zeigt sich Renault ebenfalls erfreulich "altmodisch" und verbaut für die Anpassung von Außenspiegel und Lenkrad normale Tasten. Das

Das Cockpit der Alpine A290 adaptiert im Wesentlichen das Layout des Renault R5, wobei sich Änderungen beim digitalen Kombiinstrument und der neu gestalteten Mittelkonsole mit den Fahrstufen-Tasten ergeben. Andere Bedieneinheiten (Klima, Spiegel, Lenkradtasten) sind bekannt.

Multifunktionslenkrad lässt sich trotz der Touch-Optik problemlos bedienen und verzichtet auf unpräzise Wischgesten. Die Assistenzsysteme lassen sich nach dem persönlichen Geschmack konfigurieren und diese Einstellung durch zweimaliges Betätigen der Assistenzsystem-Taste in der Schalterleiste links vom Lenkrad aufrufen. Auch die gut erreichbaren USB-Anschlüsse sowie die offene induktive Ladeschale für das Smartphone sind im Alltag hilfreich.

⊖ Rechts hinter dem Lenkrad befindet sich der Renault-typische Bediensatellit, der außerhalb des Sichtfelds liegt und mit dem man sich erst vertraut machen muss. Der hintere Türgriff ist unauffällig auf Höhe der Seitenscheibe untergebracht, dort aber von kleineren Kindern schlecht zu erreichen.

1,9 Multimedia/Konnektivität

⊕ Das serienmäßige Infotainmentsystem umfasst u. a. ein Radio samt digitalem Radioempfang (DAB+), Bluetooth-Freisprecheinrichtung und -Audiostreaming, induktive Ladeschale, zwei USB-C-Anschlüsse vorn sowie Smartphone-Integration per Apple CarPlay und Android Auto (kabellos). Die Sprachsteuerung geschieht über den Google Assistant. Sie arbeitet schnell, versteht natürliche Sprache und kann sowohl Fahrzeugfunktionen (z. B. Klimatisierung) als auch das Infotainment (z. B. Navigationsziele, Radiosender) steuern. Das Navigationssystem basiert auf Google Maps und bietet für den Stromer eine Laderoutenplanung. Das optionale Soundsystem von Devialet mit neun Lautsprechern liefert einen gehobenen Klang. Hinsichtlich der Personalisierung können vollwertige Nutzerprofile mit Passwortschutz angelegt werden, welche auf den Google Account des Nutzers zugreifen. Das Löschen von privaten Daten wie z. B. Navigationszielen ist möglich; darüber hinaus gibt es differenzierte Einstellungen für die Privatsphäre. Zudem lassen sich mittels der Smartphone-App Fahrzeuginformationen abrufen und einige Fahrzeugfunktionen (u. a. Vorklimatisierung, Ladevorgang, Öffnen/Schließen) steuern. Via Over-The-Air-Updates (OTA) kann das Fahrzeug auf dem aktuellsten Softwarestand gehalten werden.

2,2 Raumangebot vorn

⊕ Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Körpergröße von über 1,95 m zurückschieben, was für einen Kleinwagen ein sehr guter Wert ist. Die Kopffreiheit würde sogar für Menschen bis zu einer Körpergröße von zwei Metern ausreichen. Das Raumgefühl wird durch den dunklen Dachhimmel und die hohe Seitenlinie beeinträchtigt. Nachts lässt die serienmäßige Ambientebeleuchtung den Innenraum etwas großzügiger wirken.

4,1 Raumangebot hinten

⊖ Selbst für einen Kleinwagen fällt das Raumangebot im Fond - speziell die Beinfreiheit - knapp aus. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, können dahinter lediglich 1,80 m große Personen sitzen. Erschwerend kommt hinzu, dass sich die Füße aufgrund des hohen Fahrzeugbodens - darunter befindet sich der Akku - nicht unter die Vordersitze schieben lassen. Die Kopffreiheit hinten würde wegen des geraden Dachverlaufs immerhin für 1,85 m große Mitfahrer ausreichen. Das Raumgefühl ist recht beengt, was durch die auf Kopfhöhe verlaufenden C-Säulen verstärkt wird. Für zwei erwachsene Personen ist der Fond ausreichend breit - bei drei geht es sehr beengt zu.

Dass der A290 nur ein Kleinwagen ist, merkt man spätestens am Platzangebot hinten: Oberhalb von 1,80 m Körpergröße wird es eng, besonders die Beinfreiheit ist limitiert. Zudem passen die Füße aufgrund des hohen Fahrzeugbodens nicht mehr unter die Vordersitze.

4,5 Innenraum-Variabilität

⊖ Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich wie in dieser Klasse üblich auf das geteilte Umklappen der Rücksitzlehnen. Vorn wie hinten fällt das Angebot an Ablagen überschaubar aus. Negativ fallen hierbei vor allem die fehlenden Becherhalter und die Türfächer auf, die in der ersten Reihe klein geraten sind und in der zweiten Reihe gänzlich fehlen. Immerhin gibt es in der Mittelkonsole ein gut erreichbares Ablagefach für das Smartphone samt induktiver Ladefläche sowie ein geschlossenes Fach unter der Mittelarmlehne. Für die Fondinsassen bietet der Kleinwagen lediglich zwei geschlossene Lehnentaschen - Türfächer, Becherhalter oder Jackenhalter sucht man hier vergebens.

3,3 KOMFORT

3,7 Federung

Alpine spendiert der A290 eine für einen Kleinwagen ungewohnt aufwendige Fahrwerkskonstruktion. Vorn sind die üblichen McPherson-Federbeine verbaut, an der Hinterachse kommt jedoch statt einer Verbundlenkerachse eine hochwertige Mehrlenkerkonstruktion zum Einsatz. Der Federungskomfort fällt aufgrund der sportlich-straffen Abstimmung dennoch nur mäßig aus. Vor allem innerorts ist die Karosserie auf schlechten Straßen ordentlich in Bewegung - die 19-Zoll-Niederquerschnittsreifen tragen ihren Teil zum staksigen Federungsverhalten bei. Außerorts bessert sich das Komfortempfinden nur marginal, auch hier neigt der Stromer zum Kopieren der Fahrbahn und kann tiefere Bodenwellen aufgrund der straffen Fahrwerksauslegung nur bedingt verarbeiten. Auch auf der Autobahn kommt der Aufbau lediglich auf nahezu ebener Fahrbahn zur Ruhe, hier wirkt sich der Kleinwagen-typisch kürzere Radstand negativ aus und führt zu ausgeprägteren Bewegungen um die Querachse. Geschwindigkeitshügel quittiert die A290 mit kräftigen Vertikalbeschleunigungen, hier zeigt das Fahrwerk mit vergleichsweise kurzen Federwegen ein begrenztes Schluckvermögen. Alles in allem fällt der gebotene Federungskomfort gerade noch akzeptabel aus, für die Langstrecke ist der Stromer aufgrund der überschaubaren Reichweite aber ohnehin nicht gemacht.

© ADAC e.V.

3,3 Sitze

Zu unserer Überraschung unterscheiden sich die Vordersitze der Alpine abgesehen von der serienmäßigen Lederpolsterung nur marginal von den R5-Sitzen. Da der Basissitz bereits kräftig konturiert ist und somit guten Seitenhalt bietet, lässt sich diese Entscheidung jedoch durchaus nachvollziehen. Das Gestühl überzeugt mit einer bequemen Polsterung und ist ausreichend groß geschnitten. Die Verstellmöglichkeiten fallen hingegen überschaubar aus: Die Sitze lassen sich in Längsrichtung und Höhe verstellen, zudem kann die Lehnenneigung in Stufen angepasst werden. Darüber hinaus besitzen beiden Sitze eine elektrische Zwei-Wege-Lordosenstütze. Die Sitzposition kann jedoch nicht vollauf überzeugen, was vorrangig an den nach vorn ragenden Kopfstützen liegt, die bei steil eingestellter Lehne zu einer unbequemen Kopfposition führen können. Die Kopfstützen lassen sich zwar in der Höhe, nicht aber in Längsrichtung verstellen. Positiv fallen uns die starre Mittelarmlehne und die gepolsterte Armauflage in der Türtafel auf, wohingegen wir eine Gurthöhenverstellung vermissen.

⊖ Die Rückbank ist ordentlich konturiert und durchaus bequem, allerdings gibt es weder eine Mittelarmlehne noch gepolsterte Armauflagen in den Türen. Bei Erwachsenen fällt der Kniewinkel sehr spitz aus, wodurch die Sitzfläche kaum Oberschenkelauflage bietet - die Sitzposition ist dadurch unbequem.

2,9 Innengeräusch

Im Vergleich zum R5 E-Tech Electric, der mit einem für Kleinwagenverhältnisse bemerkenswert niedrigen Innengeräuschniveau positiv auffiel, geht es in der Alpine etwas lauter zu. Auch ohne die beiden auswählbaren Klangkulissen, die über die Lautsprecher einen künstlichen Motorsound einspielen, ist der E-Motor insbesondere bei starker Beschleunigung sowie Rekuperation dezent zu hören. Die Abrollgeräusche der Sportreifen sind ebenso deutlicher zu vernehmen wie aufgewirbelter Kiesel in den Radläufen. Letztlich fallen auch die Windgeräusche einen Tick stärker aus, die für den leicht erhöhten Innengeräuschpegel von 68,2 dB(A) - Renault R5: 67,1 dB(A) - bei 130 km/h mitverantwortlich sind.

2,9 Klimatisierung

⊕ Die Alpine ist mit einer Wärmepumpe sowie einer Einzonen-Klimaautomatik ausgestattet, deren Intensität sich in drei Stufen einstellen lässt. Die Standklimatisierung ist, wie bei E-Autos typisch, ebenfalls Serie - sie erlaubt das Vorkonditionieren über das Fahrzeugmenü oder die Smartphone-App. Für die kalte Jahreszeit spendieren die Franzosen beheizbare Vordersitze sowie eine Lenkradheizung. Getönte Scheiben ab der B-Säule sind ebenfalls serienmäßig an Bord.

⊖ Alle Lüftungsdüsen müssen ohne Drehrädchen auskommen, d. h. Luftmenge und Strömungsrichtung lassen sich nicht unabhängig voneinander einstellen. Die Fondinsassen sind nicht nur aufgrund des beengten Platzangebots Mitfahrer zweiter Klasse, ihnen werden zudem separate Luftausströmer vorenthalten - sogar die unter den Vordersitzen.

1,0 MOTOR/ANTRIEB

1,0 Fahrleistungen

⊕ Mit 1,5 t bringt die Alpine für einen Kleinwagen ganz schön viel Gewicht auf die Waage, dennoch hat der 160 kW/218 PS leistende E-Motor wenig Mühe und sorgt für sportliche Fahrleistungen. Alpine gibt den Standardsprint aus dem Stand auf 100 km/h mit 6,4 s an, die Höchstgeschwindigkeit wird bei 170 km/h elektronisch abgeregelt - damit toppt er den aktuell stärksten Renault R5 (8,0 s und 150 km/h) deutlich. Den simulierten Überholvorgang von 60 auf 100 km/h erledigt der Franzose in flotten 3,2 s, von 80 auf 120 km/h vergehen lediglich 4,2 s.

1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ In puncto Laufkultur sowie Leistungsentfaltung ist der Elektromotor einem Verbrenner prinzipbedingt überlegen, sodass auch die Alpine A290 einen sehr guten Antriebskomfort bietet. Vibrationen seitens des E-Motors sind nicht zu spüren.

Der Motor hält sich beim Anfahren aus Gründen des Bauteilschutzes noch etwas zurück, beschleunigt aber anschließend vehement und gibt seine Leistung linear und bestens dosierbar ab.

1,1 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Elektromotor ist an ein Eingang-Getriebe gekoppelt, sodass es keine Schaltvorgänge gibt - das bringt hinsichtlich Schaltkomfort die Bestnote. Auch das Rangieren und Anfahren gelingt - typisch für E-Autos - tadellos. Im Gegensatz zum Renault R5, der lediglich zwei Rekuperationsstufen (Fahrstufe "D" und "B") besitzt, verfügt die Alpine über vier Einstellmöglichkeiten zwischen Freilauf und starkem Rekuperieren - die A290 merkt sich die letzte Einstellung beim Abstellen des Motors . Die Auswahl der Rekuperationsstärke erfolgt über einen blauen Drehregler im Lenkrad, der Assoziationen an die Formel 1 erzeugen soll, in der Alpine teilnimmt. Einen "One-Pedal-Modus", bei der Stromer im Schubbetrieb bis in den Stillstand verzögern würde, hat der Kleinwagen nicht zu bieten. Anders als der R5, der über einen Getriebewählhebel in Form eines Lenkstockhebels verfügt, erfolgt die Auswahl der Fahrstufe mittels Tasten ("D", "R" und "N") auf der Mittelkonsole. Rangieren und Anfahren gelingen ebenfalls tadellos. Eine Autohold-Funktion ist Serie, die Funktion lässt sich bequem per Tastendruck ein- und ausschalten.

1,9 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 Fahrstabilität

Die Traktion des Fronttrieblers kommt schnell an die Grenzen, sofern man die Leistung des kräftigen E-Antriebs voll ausschöpft. Es zeigt sich mal wieder, dass bei E-Autos - und gerade bei leistungsstarken - der Heck- dem Frontantrieb vorzuziehen ist.

⊕ Bereits der agile R5 konnte in diesem Kapitel mit einer ausgesprochen guten Fahrdynamik und Agilität überzeugen. Die Alpine kann hier noch eine Schippe drauflegen und nochmals besser Fahrdynamikwerte auf den Asphalt der Teststrecke in Penzing brennen. Das Handling ist dank der sportlicheren Bereifung und der strafferen Fahrwerksabstimmung spürbar direkter. Die Alpine reagiert sehr spontan auf Lenkbefehle und lässt sich bemerkenswert flott durch Kurven scheuchen. Dabei verhält sie sich lange neutral, ehe sie über die Vorderräder schiebt und damit Geschwindigkeit abbaut. Wie bereits der R5 quittiert auch die A290 Lastwechsel mit einem recht kräftig nach außen drängenden Heck, das vom elektronischen Stabilitätsprogramm vergleichsweise spät wieder eingefangen wird - für die sportliche Alpine ist diese fahraktive Auslegung aber durchaus passend. Insgesamt bietet der kleine Elektrosportler großen Fahrspaß, der lediglich durch die deutlich spürbare Rücknahme der Leistung bei eingeschlagenen Vorderrädern geschmälert wird - aus engen Kurven beschleunigt der Stromer trotz durchgetretenem Fahrpedal nur verhalten. Im ADAC Ausweichtest liefert die Alpine dann auch eine tolle Vorstellung ab: Bei einem abrupten Lenkmanöver verhält sich die A290 dank des hohen Gripniveaus der Sportreifen sehr neutral und folgt präzise den Lenkbefehlen des Fahrers - ein ESP-Eingriff ist kaum zu spüren. Versucht man den Franzosen mit kleineren Lenkwinkeln möglichst schnell durch die Ausweichgasse zu dirigieren, wird man mit guter Rückmeldung, hoher Agilität und einem verlässlichen Fahrverhalten belohnt. Der Geradeauslauf gibt wenig Grund zur Klage, was angesichts der Breitreifen und der sportlichen Fahrwerksauslegung nicht unbedingt zu erwarten war.

2,0 Lenkung

⊕ Die Lenkung hinterlässt einen guten Eindruck. Sie punktet mit einem transparenten Lenkgefühl, das den Fahrer zuverlässig über das Gripniveau der Vorderräder informiert. Die erforderliche Lenkkraft fällt dabei nicht zu hoch aus - wer es straffer möchte, kann die Lenkung im Sport-Modus etwas "schwerer" machen. Zudem glänzt sie mit einer sehr guten Präzision und einem nahezu verzögerungsfreien Umsetzen des Lenkbefehls, woran die Sportbereifung mit 40er-Querschnitt sowie die dynamische Fahrwerksauslegung einen nicht unerheblichen Teil beitragen. Die Zentrierung ist deutlich ausgeprägt, was trotz des direkten Ansprechens aus der Nulllage heraus einen guten Geradeauslauf ermöglicht.

⊖ Bei vollem Leistungseinsatz zerren die 300 Newtonmeter des kräftigen E-Motors spürbar an den Vorderrädern, was sich in störenden Lenkungseinflüssen äußert.

© ADAC e.V.

1,7 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht die A290 bereits nach 33,0 m (Durchschnitt aus zehn Einzelmessungen) - ein bemerkenswert guter Wert. Die Brembo-Bremsanlage mit Scheiben rundum sorgt auch unter hoher Belastung für konstant gute Verzögerung. Die Dosierbarkeit der Bremse ist ebenfalls hervorragend- hier haben die Alpine-Entwickler ganze Arbeit geleistet: Das Pedalgefühl ist straff und der Druckpunkt ist klar definiert. Zudem ist der Übergang von der Rekuperation zur mechanischen Bremse gut gelungen (Blending).

2,2 SICHERHEIT

1,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Die Alpine besitzt für einen Kleinwagen bereits ab Werk bemerkenswert viele Assistenzsysteme. So verfügt sie neben dem Notbremssystem samt Kollisions- und Abstandswarner auch über einen Kreuzungs- und Spurhalteassistenten sowie eine adaptive Geschwindigkeitsregelung - für letztere muss man beispielsweise selbst in einem mehr als 100.000 Euro teuren BMW i7 Aufpreis zahlen. Gegen Aufpreis bietet der Stromer zudem einen Spurwechselwarner samt Querverkehrerkennung und Ausstiegswarnung sowie einen teilautonomen Autobahnassistenten, der das Fahrzeug in der Mitte der Fahrspur hält und die von der Verkehrszeichenerkennung erfassten Tempolimits nach Bestätigung des Fahrers in die Geschwindigkeitsregelung übernimmt. Bei einer Vollbremsung blinken die Bremslichter in hoher Frequenz, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen. Im Stillstand wird anschließend die Warnblinkanlage aktiviert. Ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem ist serienmäßig an Bord.

2,7 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm erreicht der Renault R5 E-Tech Electric, der mit der Alpine A290 technisch weitgehend identisch ist, 80 Prozent der möglichen Punkte im Bereich des Insassenschutzes (Test 12/2024). Insgesamt fährt der Kleinwagen ein Vier-Sterne-Ergebnis ein. Dass der Renault den fünften Stern verpasst, kann auch an der Airbag-Ausstattung liegen, die lediglich das Mindestmaß umfasst. Die Franzosen belassen es bei Front- und Seitenairbags für die Insassen vorn sowie von vorn nach hinten reichende Kopfairbags. Knieairbags, einen Zentralairbag oder Seitenairbags für die Mitfahrer hinten sind für den R5 wie auch für die Alpine nicht zu haben. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis rund 1,95 m Größe Schutz, hinten reichen sie bis

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

ESP	Serie
Abstandswarnung	Serie
Kollisionswarnung	Serie
City-Notbremssystem	Serie
Vorausschauendes Notbrems-system	Serie
Vorausschauender Kreu-zungsassistent	Serie
Vorausschauendes Fußgän-ger-Notbremssystem	Serie
Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Option
Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
Tempomat	nicht erhältlich
Abstandsregeltempomat	Serie
Autobahn-/Stauassistent	Option
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Spurassistent	Serie
Totwinkelassistent	Option
Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
Ausweichassistent	Option
Notfallassistent	Serie
Ausstiegswarnung	Option
Müdigkeitswarner	Serie
Head-up-Display	nicht erhältlich
Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

© ADAC e.V. | Seite 9

zu einer Größe von knapp 1,75 m. Da der Abstand zum Dachhimmel gering ausfällt, können sie dennoch einen ausreichenden Schutz bieten. Vorn und hinten außen werden die Insassen akustisch ermahnt, sich anzugurten. Überdies verfügt die A290 über die gesetzlich vorgeschriebene eCall-Funktion, die bei einem Unfall automatisch eine Verbindung zur Rettungsleitstelle herstellt. Der Fahrer kann die Verbindung auch durch Betätigung der SOS-Taste starten.

⊖ Das Warndreieck und der Verbandkasten sind unterhalb des Kofferraumbodens untergebracht und damit nicht jederzeit griffbereit. Ein Kofferraumtrennnetz ist nicht verfügbar, zudem gibt es nur zwei Verzurrösen im Heckbereich, mit denen sich keine ausreichende Ladungssicherung realisieren lässt.

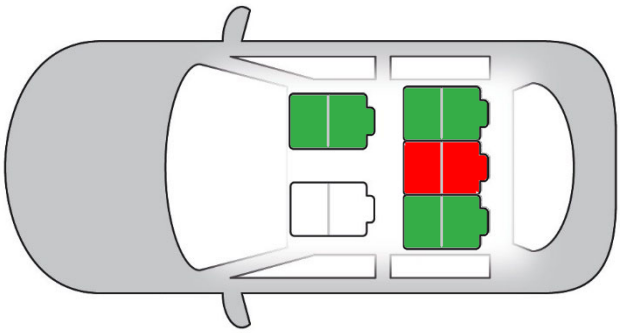
2,3 Kindersicherheit

⊕ Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm erreichen der Renault R5 und somit auch die Alpine A290 80 Prozent der möglichen Punkte im Kapitel Kindersicherheit. Gemäß Bedienungsanleitung dürfen auf dem Beifahrersitz sowie den äußeren Fondsitzen universelle Kindersitze aller Altersgruppen zum Einsatz kommen. Dort stehen neben den Gurten auch Isofix-Halterungen mit i-Size-Freigabe zur Verfügung. Auch hohe Kindersitze lassen sich problemlos montieren, Gurtgeometrie und -anlenkepunkte geben ebenfalls keinen Grund zur Klage. Nutzt man auf den Außenplätzen im Fond eine platzeinnehmende Babyschale mit Basis und Stützfuß, so lassen sich die Vordersitze nicht mehr ganz nach hinten verschieben - daher ist eine Sitz- und Montageprobe vor dem Kauf ratsam. Der Beifahrerairbag lässt sich per Drehschalter rechts am Armaturenbrett deaktivieren.

⊖ Der mittlere Fondsitz ist laut Hersteller nicht für die Montage eines Kindersitzes zugelassen, allerdings würde auch die begrenzte Innenbreite dem gegenüberstehen. Die Fondtüren verfügen über eine Kindersicherung, die Betätigung per Kipphebel lässt sich allerdings auch vom Nachwuchs "kinderleicht" bedienen.

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)

2,7 Fußgängerschutz

Der Renault R5 und damit auch die Alpine A290 bieten einen zufriedenstellenden Fußgängerschutz - Hauptkritikpunkt beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm ist die hohe Verletzungsgefahr im Bereich der A-Säulen. Abgesehen davon ist die Front weitgehend entschärft, so dass es am Ende zu 76 Prozent der erzielbaren Punkte reicht. Der Franzose ist in allen Ausstattungsvarianten mit einem Notbremsassistenten ausgestattet, der auch Passanten, Rad- und Motorradfahrer erkennt.

1,4 UMWELT/ECOTEST

0,9 Verbrauch/CO2

⊕ Im Elektrozyklus des Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 19,6 kWh/100 km ermittelt. Der Wert fällt für einen Kleinwagen ziemlich hoch aus. Die Verbrauchsangaben beinhalten auch die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 16 A; um die 52-kWh-Batterie (netto) einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 58,5 kWh benötigt. Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des Ecotest zugrunde, ergibt sich eine Reichweite von rund 300 km. Aus den 19,6 kWh/100 km errechnet sich eine CO2-Bilanz von 98 g/km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, veröffentlicht 11/2020, gültig für das Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO2-Bereich des Ecotest sehr gute 51 Punkte. Der Verbrauch inklusive Ladeverluste liegt innerorts bei etwa 14 kWh, außerorts bei etwa 21 und auf der Autobahn bei rund 24 kWh/100 km. Der Kleinwagen ist in der Stadt am sparsamsten unterwegs, dort sind Reichweiten von mehr als 350 km möglich. Der Verbrauch auf der Autobahn ist vergleichsweise hoch, hier wirkt sich die nur mäßige Aerodynamik und die breite Sportbreifung negativ aus. Positiv ist die serienmäßige Wärmepumpe, die besonders bei tiefen

© ADAC e.V.

Temperaturen dafür sorgt, dass der Energieaufwand für die Heizung nicht allzu hoch ausfällt.

1,9 Schadstoffe

⊕ Direkt am Auto entstehen zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden wie auch die CO2-Emissionen durch die Stromproduktion dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs - egal welche Antriebsform. Mit einem Stromverbrauch von 19,6 kWh/100 km sind beispielsweise NOx-Emissionen von 80 mg/km verbunden - dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass die Alpine A290 GTS im Bereich Schadstoffe 41 von 50 Punkten erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. In der Summe steht der Franzose aber ausgezeichnet da und erzielt insgesamt 92 Punkte, wofür es die Maximalausbeute von fünf Sternen gibt.

k.A. AUTOKOSTEN

k.A. Monatliche Gesamtkosten

Der Einstieg in die A290-Modellreihe beginnt bei 38.700 Euro. Dafür erhält man einen 52-kWh-Akku sowie einen 130 kW/177 PS starken E-Motor. Der Testwagen hat hingegen den mit 160 kW/218 PS aktuell stärksten E-Motor zwischen den Vorderrädern und kostet in der GTS-Ausführung stolze 44.700 Euro. Viel Geld, dafür entschädigt die Alpine A290 GTS mit Exklusivität, tollem Design und einer umfangreichen Komfort- und Sicherheitsausstattung. Navigationssystem, Klimaautomatik, Ledersitze, Sitz- und Lenkradheizung oder adaptive Geschwindigkeitsregelung - all diese Annehmlichkeiten sind serienmäßig an Bord. Die Unterhaltskosten sind relativ günstig, auch weil für E-Autos aktuell keine Kfz-Steuer anfällt. Auch die Ausgaben für die Wartungen sollten überschaubar ausfallen, denn es gibt deutlich weniger mechanische Teile als bei einem Verbrenner und keine Ölwechsel. Einzig die Aufwendungen für die Vorderreifen können teuer werden, wenn man häufig das abrupt einsetzende und durchaus stattliche Drehmoment des Motors abruft. Zur Inspektion soll der Stromer laut Herstellervorgabe alle zwölf Monate oder 30.000 km - je nach dem, was zuerst eintritt. Bei einem elektrischen Kleinwagen ist von ersterem auszugehen. Der größte Posten der monatlichen Kosten ist der Wertverlust. Dieser lässt sich mangels ausreichender Erfahrungswerte nur bedingt berechnen. Maßgeblich hängt er von der Haltbarkeit der Batterie ab. Alpine gibt auf das Auto und den elektrischen Antriebsstrang eine dreijährige Garantie bis 100.000 km, auf die Batterie die üblichen acht Jahre bis 160.000 km.

DIE MOTORVARIANTEN
in der preisgünstigsten Modellversion

© ADAC e.V.

Typ	A290 GT	A290 GT Performance	A290 GTS
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5
Leistung [kW (PS)]	130 (177)	160 (218)	160 (218)
Max. Drehmoment [Nm]	285	300	300
0-100 km/h [s]	7,4	6,4	6,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	160	170	170
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	15,8 kWh E	16,5 kWh E	16,5 kWh E
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	0	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/21/18	15/21/18	15/21/18
Steuer pro Jahr [Euro]	56	56	56
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	38.700	41.900	45.600

Aufbau

ST	= Stufenheck	KT	= Kleintransporter	KB	= Kombi		
SR	= Schrägheck	HKB	= Hochdachkombi	GR	= Van		
CP	= Coupe	TR	= Transporter	GE	= Geländewagen		
C	= Cabriolet	BU	= Bus	PK	= Pick-Up		
RO	= Roadster	SUV	= Sport Utility Vehicle				

Versicherung

KH	= KFZ-Haftpfl.
VK	= Vollkasko
TK	= Teilkasko

Kraftstoff

N	= Normalbenzin	FG	= Flüssiggas
S	= Superbenzin	G	= Erdgas
SP	= SuperPlus	E	= Strom
D	= Diesel		

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [kWh/100 km pro t]*	13,0
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	3,0
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	169/384/599
• Dachlast/Anhängelast [kg]	-/-
Benötigte Verkehrsfläche [m²]	7,29
Herstellungsland	Frankreich
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	47,7
Emissionen CO_2-Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	96

* Basis Ecotest-Verbrauch
** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA
Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.
Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	160 kW(218 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	78 kW
maximales Drehmoment	300 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	19,6 kWh/100km/298 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	55,2 kWh/52 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	58,5 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km/70 %

REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	ja
Stufen / Einstellung	4/Drehknopf Lenkrad

KLIMATISIERUNG

Wärmepumpe (Serie / Option / nein)	Serie
Klimatisierung im Innenraum einschränkbar (z.B. nur Fahrer)	nein
Standklimatisierung	ja
Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung	ja/ja

WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie	15 - 45 % (SoC wählbar)
2. Warnung	5 %
Leistungsreduzierung	ja
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

LADEN

einstellbarer Ladestopp	ja
regelbare Ladeleistung	nein
Position der Ladeklappe	Fahrerseite Kotflügel
Entriegelung Ladekabel	Taste Ladeklappe

LADEKABEL	ANSCHLUSS	SERIE / OPTION
Schuko	einphasig, 230 V, 10 A	Option
Typ2	dreiphasig, 230 V, 16 A	Serie

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/nein
Anzeige momentane Ladeleistung	ja (kW)
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja (LED an Ladebuchse)

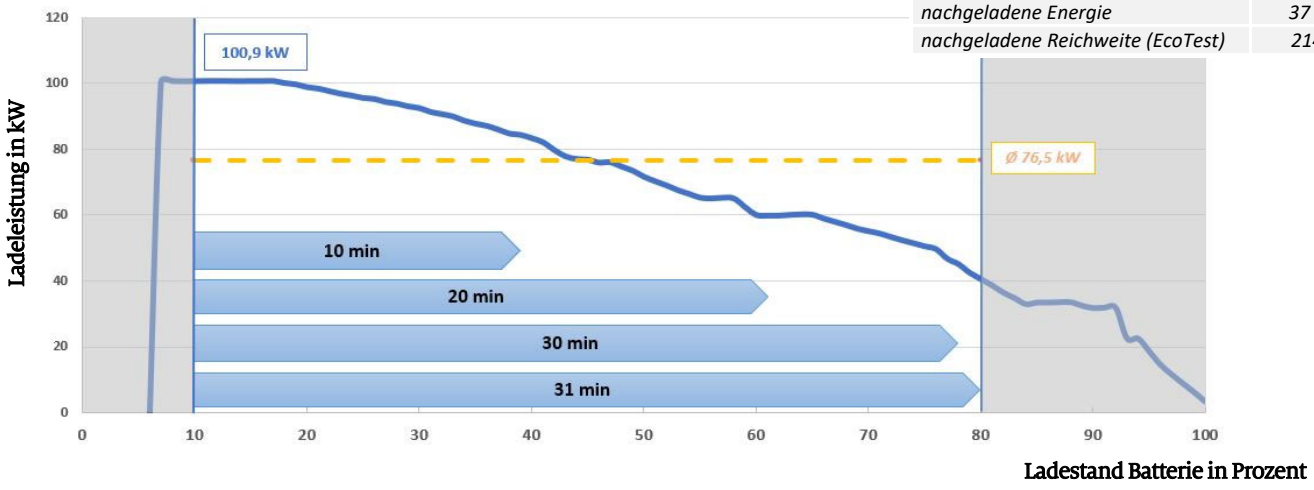
LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	45 - 25,5 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	45 - 8 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC				
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	14,5 - 5,5 h
DC Schnell	CCS	Serie		bis zu 100 kW	31 min*

*10 bis 80 %

LADEKURVE DC

Ladevorgang 10 - 80 %	
Ø Ladeleistung	*76,5 kW*
Ladedauer	*00:31:00*
nachgeladene Energie	*37 kWh*
nachgeladene Reichweite (EcoTest)	*214 km*



NACHGELADENE REICHWEITE

Nachgeladen in	kWh	Reichweite	SOC
10 min	*15,2 kWh*	*87 km*	*39%*
20 min	*27,1 kWh*	*155 km*	*61%*
30 min	*36,1 kWh*	*207 km*	*78%*

ADAC-Messung kursiv

HERSTELLERANGABEN

Fremderregter Synchronmotor vorn	
Leistung	160 kW/218 PS
Maximales Drehmoment	300 Nm
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	1-Gang-Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	170 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,4 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	16,5 kWh
CO_2-Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c_w-Wert	-
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	225/40 R 19
Länge/Breite/Höhe	3.997/1.823/1.512 mm
Leergewicht/Zuladung	1.479/471 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	326/1.106 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-/- kg
Stützlast/Dachlast	-/- kg
Batteriekapazität (brutto)	52 kWh
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre / 100.000 km
Produktion	Frankreich, Douai

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,2 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	33 m
Reifengröße Testwagen	225/40 R19 93Y
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Sport S 5
Wendekreis links/rechts	10,4 m
Ecotest-Verbrauch	19,6 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	-
CO_2-Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 98 g/km)
Reichweite	295 km
Innengeräusch 130 km/h	68,2 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.025 mm
Leergewicht/Zuladung	1.510/440 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	255/580/905 l

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 15.01.2025
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	47.150 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.000 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 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 CO_2-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO_2-Emissionen auch die CO_2-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

Alpine A290 GTS

TECHNIK (° im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/-/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	800 Euro° (Paket)°
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	400 Euro° (Paket)

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	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	Zubehör
Metalliclackierung (schwarz)	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten) **2,2**

AUTOKOSTEN **k.A.**

KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	**3,3**
Verarbeitung	3,0
Alltagstauglichkeit	3,5
Licht und Sicht	3,5
Ein-/Ausstieg	2,7
Kofferraum-Volumen	3,6
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,9
Kofferraum-Variabilität	3,0
Innenraum	**2,9**
Bedienung	2,7
Multimedia/Konnektivität	1,9
Raumangebot vorn	2,2
Raumangebot hinten	4,1
Innenraum-Variabilität	4,5
Komfort	**3,3**
Federung	3,7
Sitze	3,3
Innengeräusch	2,9
Klimatisierung	2,9

KATEGORIE	NOTE
Motor/Antrieb	**1,0**
Fahrleistungen	1,0
Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,0
Schaltung/Getriebe	1,1
Fahreigenschaften	**1,9**
Fahrstabilität	2,1
Lenkung	2,0
Bremse	1,7
Sicherheit	**2,2**
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,4
Passive Sicherheit - Insassen	2,7
Kindersicherheit	2,3
Fußgängerschutz	2,7
Umwelt/EcoTest	**1,4**
Verbrauch/CO2	0,9
Schadstoffe	1,9

Stand: Juni 2025
Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner

© ADAC e.V.