

Alpine A290 GTS trifft Renault 5 GTE

# Forsche Fünfer-Forschung

Stromer gegen Saugbenziner, **Neuzeit gegen Achtziger**, GTS gegen GTE:  
**automobile Ahnenforschung** der französischen Art mit **schwerem Kult-Potenzial**.

Von Enrico Falchetto mit Fotos von Robert May

**R**enault hört und liest es nicht so gern, doch die Alpine A290 ist nichts anderes als die Sport-Version des neuen R5 – der konnte ja bei uns im letzten Heft den Vergleichstest der coolen Retro-Zwerge gegen Mini Cooper SE und Abarth 500e für sich entscheiden. Ein reiner Elektriker ist auch die forsche Alpine, bei identischem Akku steigt die Leistung des Fronttrieblers hier auf 177 bzw. 218 PS. Zum Test bei uns trat die stärkere Variante an, und das in Top-Ausstattung. Als GTS traf sie dabei einen GTE, und zwar für einen Generationen-Vergleich – wobei das E vor vier Jahrzehnten nicht für Elektro stand, sondern für Einspritzung. Doch der Reihe nach.

1972 feiert die erste Generation des Renault 5 Premiere – und der „Spatz aus Paris“ mausert sich rasch zum Publikumsliebling.

Der französische Kleinwagen bringt eine selbsttragende Karosserie, als eines der ersten Autos trägt er statt klassischer Stoßstangen Kunststoff-Schürzen, dazu ist er günstig, geräumig sowie komfortabel. Und als Pechak natürlich ein echter Frauenheld. Damit mehr Männer auf den R5 abfahren, wird 1975 eine 95 PS starke Sport-Version unter dem Label Alpine aufgelegt, die dynamische Dependance Dieppe spielt da schon seit drei Jahren unter der Regie der Régie Renault. Anfang der 80er wird der alpine Fünfer per Turbo auf 108 PS gedopt – seinerzeit eine Sensation im Segment. Im Herbst 1984 ist es dann endlich Zeit für einen Nachfolger, die neue Generation des Renault 5, auch „Super-cinq“ genannt, hat der italienische Zeichen-Meister Marcello Gandini entworfen – Heckleuchten in den C-Säulen sind vielleicht



das Charakteristikum beim „kleinen Freund“, wie er im deutschsprachigen Raum vermarktet wird.

Eine Sport-Version lässt nicht lange auf sich warten: Der innen wie außen auf Krawall gebürstete R5 GT Turbo debütiert bereits 1985, dank 115 PS durchbricht er als erster Kleinwagen die 200 km/h-Schallmauer. Thermisch freilich ist der Vergaser-Vierzehnhunderter kritisch, das bessert sich etwas im Herbst 1987 mit dem Facelift samt Leistungs-Upgrade auf 120 PS – und zu diesem Zeitpunkt bekommt der GT Turbo auch den optisch wie preislich identischen Bruder GTE zur Seite gestellt: ohne Aufladung und deutlich schwächer, aber dank Einspritzung und mehr Hubraum feiner zu fahren sowie zuverlässiger und langlebiger. Auf den Vorreiter-Märkten in Sachen Katalysator-Pflicht ist der giftige und durstige Turbo Geschichte, so auch hierzulande. Bei unseren nördlichen Nachbarn wird er nur noch auf Sonderbestellung geliefert – und damit das E an Zugkraft gewinnt, bekommt das deutsche „Playmate des Jahres“ gar einen GTE geschenkt. Genau so promotet man ein saubereres und politisch korrekteres Modell!

**Geradezu überwältigt vom flotten Fünfer** ist das Stuttgarter Fachmagazin „auto motor und sport“, wie man in der Ausgabe 21 vom 10. Oktober 1987 nachlesen kann. Überzeugen kann schon mal der Motor: spontanes Ansprechen, gut am Gas hängend, forscher Antritt von unten, kontinuierliche Kraftentfaltung, hohe Drehfreude – was will man mehr? Gegenüber dem GT Turbo verliert der GTE zwar fast zwei Sekunden im Sprint auf 100, beim Zwischenspur von 40 auf 100 liegen die beiden aber fast gleichauf. Der Einspritzer ist obendrein kultivierter, drei Liter sparsamer und lässt sich schaltfauler fahren. Apropos Schaltung: „knackig und leichtgängig“ liest man hier. Dazu gefallen Sitze wie Sitzposition. Und auch das Fahrwerk, es entspricht mit der breiteren Verbundlenker-Hinterachse und der Fünf-Millimeter-Tieferlegung dem des Turbo-Bruders, ist komfortabel genug und gutmütig, selbst bei Lastwech-

seln. Tadellose Bremsen, es sind Scheiben rundum, sowie eine präzise und nicht zu schwergängige Lenkung runden den positiven Gesamteindruck ab. Kritikpunkte laut ams: Stuckern auf Autobahn-Querfugen und „ausreichende“ Verarbeitung.

Jetzt will es aber ihr Autor hier selbst wissen – vor allem, ob ihn der flotte „kleine Freund“ ähnlich flasht wie vor drei Jahrzehnten als damals günstiger Gebraucher. Einen GTE heute zu finden, ist freilich schwer. Und so führt uns die Suche am Ende in den oberösterreichischen Bezirk Braunau, in Mauerkirchen hat die Familie Landerdinger zusätzlich zum Renault-Markenbetrieb ein liebevolles Museum für Modelle mit dem Rhombus etabliert. Hier treffen wir ein gut erhaltenes Modell aus 1989 in „Gordini“-Blau. Angereist sind wir wie erwähnt mit der modernen Reinkarnation des Themas, also mit der brandneuen Alpine A290. Die erste Gegenüberstellung schockiert: Der Top-5er von heute sieht neben den GTE aus den 80ern aus wie ein SUV – da passen die als sportlicher Aufputz gedachten schwarzen Radhaus-Verbreiterungen perfekt ins Bild. Der Vergleich in nackten Zahlen: Länge plus 40 Zentimeter, Breite plus 23 Zentimeter, Höhe plus 14,5 Zentimeter.

**Natürlich schiebt der neue „Kleine“** aus Frankreich motiviert an, doch der Unterschied zum zivilen Renault 5 wirkt wenig dramatisch. Richtig bissig wird der Stromer nur, wenn man die knallrote Boost-Taste am Volant drückt – der Zehn-Sekunden-Schub ist dann wirklich fein, allerdings muss der Knopf die ganze Zeit über gedrückt gehalten werden, was doch mehr stört, als man glaubt. Generell gilt: Vor allem bei Nässe kann die Traktion des Fronttrieblers an ihre Grenzen stoßen. Die feine Lenkung hat die Alpine-Version von der Bau-Basis geerbt, das Fahrwerk ist aber spürbar straffer – das Handling also noch einen Tick agiler. Verkniffen hat sich Alpine einen künstlichen Klang, der Verbrenner imitiert, also kann man sich echte Musik aus den wunderbaren HiFi-Lautsprechern der jungen französischen Marke Devialet reinziehen. Die sind bei ►

**Kinder! Wie die Zeit vergeht! Der Renault 5 – hier in der heißen Alpine-Ausgabe, zu erkennen etwa an den aufgesetzten X-förmigen Tagfahrlichtern – hat über vier Jahrzehnte ziemlich Speck angesetzt. Der R5 GTE, die Sport-Version aus den 80ern, trug auch außerhalb Frankreichs immer gelbe Nebelscheinwerfer. „Gordini-Blau“ kostete seinerzeit umgerechnet 200 Euro extra, das Perlmutterweiß des Neuwagens kommt aktuell auf 900 Euro – beim Oldie gab es diese Farbe auch schon, und zwar für rund 350 Euro**



Die Gewichtsverteilung lautet beim alten R5 auf 62,7:37,2 – raten Sie mal, zugunsten welcher Achse. Dem Fotomodell hier fehlt der prominente GTE-Schriftzug an der Flanke, die Türgriff-Mulden erweisen sich damals wie heute als Fingernägel-Mörder



der Topausstattung GTS serienmäßig, knabbern dem Kofferraum aber 26 Liter weg, Subwoofer sei „Dank“. Ein Reiseauto ist unser A290 also nicht, trotz feiner Akustik. Das liegt vor allem an der Reichweite des Elektroantriebs. Bei tiefen Temperaturen kommt man mit Mühe in die Nähe von 250 Kilometern – und der Akku beim Laden nie so richtig auf „Touren“. Die versprochenen 100 kWh Gleichstrom haben wir jedenfalls nie erreicht, auch nicht ansatz-

weise. Immerhin organisiert das feine Google-Navigationssystem die Lade-Logistik bei aktiver Routenführung.

Und die hat uns wie erwähnt in den Bezirk Braunau geführt, wo wir jetzt von der Alpine A290 in den Renault 5 GTE umsteigen. Erste Überraschung: Das Raumgefühl ist um nichts schlechter, durch die größere Frontscheibe sieht man dazu besser auf Ampeln, wenn man an der Kreuzung in Pole Position wartet. Und die erste Startreihe

#### DATEN & FAKTEN

	Renault 5 GTE	Alpine A290 GTS
Neupreis in €	€ 14.460,- (1988)	€ 41.800,-*
Marktwert heute** in €	ca. € 9000,-	-
Hubraum in ccm	1721	-
Zylinder/Ventile	4/8	-
PS/kW bei U/min	95/69 bei 5250	218/160
Nm bei U/min	140 bei 3000	300
Getriebe	5-Gang, manuell	Eingang-Aut.
Antrieb	Vorderrad	Vorderrad
Bremsen v/h	Scheiben (v bel.)	Scheiben (bel.)
Reifendimension	195/55 R 13	225/40 R 19
L/B/H in mm	3592/1596/1367	3997/1823/1512
Radstand in mm	2407	2534
Leergewicht in kg	870	1492
Wendekreis in m	10,2	10,2
Sitze	5	5
Kofferraum in l	233–917	300–1080
Tankinhalt in l/ Akku in kWh	50/-	-/52
0–100 km/h in sec	9,3	6,4
Spitze in km/h	180	170
Verbrauch*** lt. Werk	6,0/7,7/10,0	16,5
Bauzeit dieses Modells	9/1987–8/1991****	seit 12/2024
Stückzahl dieses Modells	k. A.****	-

\*Importeurs-Förderung bereits abgezogen (Basispreis mit 177 PS bzw. 285 Nm ab 36.000 Euro) \*\*guter Zustand, laut Classic Analytics  
 \*\*\*in Liter laut DIN 90/120/Stadt (Renault) bzw. in kWh Mix laut WLTP (Alpine) \*\*\*\*nur GTE (dazu ca. 160.000 GT Turbo von 1985–1990)



Mit Ausnahme der fehlenden Ladedruckanzeige im Drehzahlmesser entspricht das GTE-Cockpit dem des giftigeren GT Turbo, es gibt also das gleiche griffige Dreispeichen-Lenkrad – und auch ein gelochtes Gaspedal. Überraschend fein: die Sitzposition



Hartplastik wird beim A290 GTS durch Leder-Einlagen aufgelockert. Volant-Check: Über den blauen Drehregler stellt man die Rekuperation ein, der rote Knopf aktiviert den Extra-Boost, das blaue Alpine Logo im Epizentrum kostet 100 Euro extra

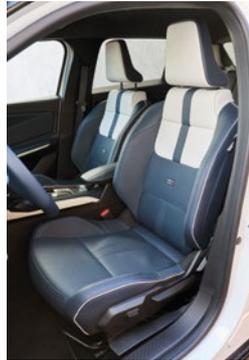
Dank geschickt platzierter Akkus ist die Gewichtsverteilung bei der Alpine A290 mit 57:43 deutlich ausgewogener. Accessoire-Check: Die französische Flagge oben auf der C-Säule kostet 50 Euro, blaue Bremssättel kommen auf 400 Euro



ist einem dank agilem Handling und bulligem Motor nur selten zu nehmen. Tatsächlich top: die Sitzposition. Ein dezenter Sportauspuff sorgt beim flotten Fünfer der Familie Landerdinger für gepflegte Sound-Untermalung, die Schaltung ist selbst nach 115.000 gefahrenen Kilometern so knackig wie am ersten Tag. Und wir haben schon fast vergessen, wie toll es ist, einen feinen Saugmotor aus der leistbaren Liga zu bewegen – auch deshalb wirkt der GTE attraktiver als der gehypte und divenhafte Bruder GT Turbo, zumal

in einer Zeit, in der gefühlt schon jeder Kleinwagen aufgeladen wird. Oder eben elektrisch motiviert, was in Sachen Druck ungleich mehr hergibt, am Ende des Tages aber auch deutlich steriler wirkt. Die Zeitreise für die Ahnenforschung in Sachen flotter Fünfer hat also gutgetan. Nostalgie & Wehmut ließen aber den schon vor Jahren getätigten Biss in den Allerwertesten aufleben: Auch wenn er jung war und das Geld brauchte – seinen Le Mans-blauen GTE hätte Ihr Autor nie hergeben dürfen. ■

Feiner Seitenhalt und dabei dennoch genug Komfort am GTE-Gestühl, mit dem Facelift 1987 zog ein neuer Bezugsstoff ein. Ordentlicher Lateral-Support auch in der gallischen Gegenwart, am feinen Nappaleder des GTS rutscht man freilich etwas mehr



Die Drucktasten für die Richtungswahl an der Mittelkonsole erinnern an den flachen Alpine-Bruder A110, die „blind“ bedienbare Lenkstockhebel-Lösung der Bau-Basis ist freilich praktischer. Knackig und leichtgängig präsentiert sich die manuelle Schaltung beim GTE, im Paket gegen rund 440 Euro gab es damals elektrische Fensterheber plus Zentralverriegelung mit Infrator-Fernbedienung, aka PLIP

Von Werk aus rollte der GTE auf fischen silbernen Fünfspeichen-Rädern, das weiße Schuhwerk hier stammt aus dem Zubehör. So oder so ist die exotische Reifendimension heute nur mehr schwer zu finden, bei Michelin kostet der Gummi rund 600 Euro – pro Stück! Den kleinen Dachspoiler bekam das R5-Topmodell mit der Modellpflege im Herbst 1987, zu haben war es immer nur dreitürig. Den aktuellen Renault-„Kleinwagen“ gibt es nur mit fünf Türen, 19 Zoll sind obligatorisch, das viereckige „Ironic“-Design im Bild kostet freilich extra

