

---

## Renault schickt Alpine an die Ladesäule

Von Walther Wuttke, cén

Gerade acht Jahre nach dem Neustart dreht Renault bei seiner Sportwagenschmiede Alpine den Zündschlüssel auf Stopp und schickt den Zweisitzer an die Ladesäule. Der für das Jahr 2026 geplante Nachfolger des A110 kommt als vollelektrischer Sportler auf die Straße. Gleichzeitig wird die Modellpalette bis dahin auf drei elektrische Modelle angewachsen sein.

Neben dem Klassiker sind für das kommende Jahr ein Kompaktwagen auf Basis des wiederbelebten, elektrisch angetriebenen R5 und für 2025 ein „Crossover GT“ geplant, der auf einer Konzern-Plattform aufbaut, aber, so Entwicklungschef Olivier Guinrand, „ein vollkommen eigenständiges Modell sein wird, von dem es keine Renault-Version geben wird.“

Entwickelt werden die neuen Modelle im Alpine-Entwicklungszentrum in Les Ulis in der Nähe von Paris. 200 Experten bereiten die Marke auf die elektrische Zukunft vor und stehen dabei vor allem bei der Elektrifizierung des A110 vor besonderen Herausforderungen. „Wir wollen unbedingt die typische Alpine-DNA erhalten“, erklärt Olivier Guinrand. Deshalb verzichten die Ingenieure darauf, die elektrische Plattform des Mégane eTech zu übernehmen. „Dadurch würden wir die für den A110 typische Bodenfreiheit verzichten. Das Fahrzeug würde dann zu hochstehen“, erklärt Guinrand. Deshalb wurde der Energiespeicher (62 kWh) geteilt, sodass sich vier Module unter der Fronthaube befinden und acht im Heck.

Die Kraftübertragung des aktuell 178 kW starken Antriebs übernimmt ein von Alpine entwickeltes Zwei-Gang-Getriebe. In 4,5 Sekunden beschleunigt der elektrische A110 – Stand heute – in 4,5 Sekunden auf 100 km/h, und bei 250 km/h ist die Höchstgeschwindigkeit erreicht. Aktuell bringt der Zweisitzer 1378 Kilo auf die Waage, doch die Ingenieure sind optimistisch, das Gewicht bis zur Serienproduktion auf 1320 Kilogramm zu senken. Der Verbrenner-A110 wiegt 1120 Kilo und ist je nach Variante maximal 260 km/h bis 280 km/h schnell.

Bei der Gewichtsverteilung hilft die Aufteilung der Batterie. Mit einem Verhältnis von 42 Prozent vorne und 58 Prozent hinten, entspricht der elektrische A110 fast den Werten des Verbrenner-Modells (43/57). Als Reichweite geben die Ingenieure in Les Ulis vorläufig 420 Kilometer an, die sich allerdings auf der Autobahn bei 120 km/h auf 260 Kilometer reduziert. Zum Vergleich: Die Verbrenner-Version kommt mit einer Tankfüllung 550 Kilometer weit.

Während der elektrische A110 erst in drei Jahren vorgestellt wird, kommt wahrscheinlich im kommenden Jahr ein A110 mit offenem Dach auf den Markt. „Viele Kunden fragen immer wieder nach einem offenen A110, und mit dem Targa-Dach reagieren wir auf diese Wünsche“, erklärt ein Renault-Sprecher. Die beiden Hälften des Dachs lassen sich einfach entfernen und in den beiden Kofferabteilen unterbringen. Zurzeit läuft die Homologation für die Frischluft-Variante.

Gebaut wird der A110 im kleinsten Renault-Werk in Dieppe, wo die Geschichte der Marke 1955 begann. Damals entwickelte Jean Rédélé seinen ersten Sportwagen. Später wurde die Marke von Renault übernommen. 1973 feierte Alpine mit dem Gewinn der Rallye-Markenweltmeisterschaft den ersten großen Erfolg, den Tausende Alpine-Fans am 19. und 21. Mai ein Wochenende lang in Dieppe feiern werden.

Im kommenden Jahr wird die Fabrik für die elektrische Zukunft vorbereitet, und dann werden in den Hallen neben dem A110-Nachfolger auch der kompakte Alpine auf Basis des R5 entstehen. „Unsere Version wird sich deutlich unterscheiden, und die typischen Alpine-Eigenschaften besitzen“, erklärt Dany Defontaine, Pressesprecher der Fabrik in Dieppe. Ob der elektrische „Crossover GT“ ebenfalls in Dieppe gebaut wird, ist noch nicht entschieden.

---

Aktuell werden die A110-Versionen mehr oder weniger in Handarbeit montiert, unterstützt von fünf Robotern. Jeden Tag verlassen so zwischen 18 und 20 Coupés die Fertigung. Diese Zahl wird sich, wenn die elektrische Zukunft in der nach dem Alpine-Gründer Rédélé benannte Fabrik einzieht, deutlich ändern müssen. (cen/Walther Wuttke)

---

## Bilder zum Artikel



Alpine eternité.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Alpine



Alpine Targa.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Walther Wuttke



Alpine Targa.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Walther Wuttke



Alpine Targa.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Walther Wuttke



Alpine: die Batterie.

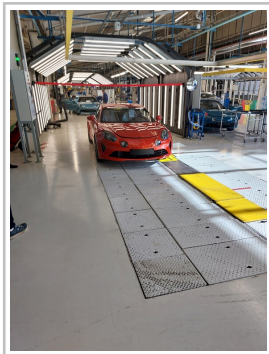
Foto: Autoren-Union Mobilität/Walther Wuttke

---



Alpine: die Batterie.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Walther Wuttke



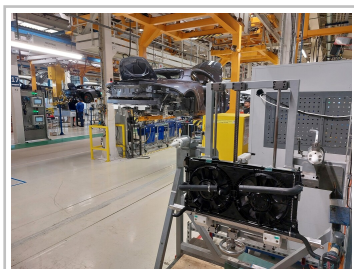
Alpine: die Fabrik in Dieppe.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Walther Wuttke



Alpine: die Fabrik in Dieppe.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Walther Wuttke



Alpine: die Fabrik in Dieppe.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Walther Wuttke



Alpine: die Fabrik in Dieppe.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Walther Wuttke

---