

L'ALPINE A 290 GTS, LA RENAULT 5 E-TECH 100% ELECTRIQUE EN TENUE DE SPORT !

écrit par Luc Vandersleyen



A la fin du mois d'août dernier (2025) nous avons **essayé pour vous la Renault 5 E-Tech** qui est une **très belle réussite**. Aujourd'hui, nous vous présentons **l'ALPINE A290 GTS**, en quelque sorte une **version sportive de la 5 E-Tech**. Rappelons en 2 mots que la **RENAULT 5** est arrivée **sur le marché en 1972** et que dès **1976** est apparue une **version sportive Alpine** après la création de « Renault Sport » en 1975. Ces **versions Alpine** ont évolué et ont été **vendues jusqu'en 1985**. Notre **ALPINE A290 GTS** reprend toute la **base technique de la 5 E-Tech**, y compris la **carrosserie 5 portes** et n'est **produite qu'en version 100% électrique**. Cependant, comme par le passé, la **carrosserie** est **fortement modifiée**, un **moteur électrique plus puissant** est repris des Mégane et Scénic, **les freins** sont ceux de **l'Alpine A110** -qui fête cette année ses 70 ans-. Bien sûr, le châssis a été revu complètement, mais **on a gardé la plateforme, AmpR Small**, la **grosse batterie de 52 kWh** et le **train arrière multibras** de la 5 E-Tech. Le **moteur** est **proposé en 2 niveaux de puissance : 180 ch ou 218 ch** et **l'autonomie** devrait arriver à quelques **380 km**. Et avec **1.554 kg** à vide cette petite sportive est **plus lourde** que les **Alpine thermiques**, mais passe pour être **légère** dans le monde des **petites sportives électriques** !







PRESENTATION DE NOTRE ALPINE A290 GTS 100% ELECTRIQUE DE 218 ch :

Certes, pour faire de la 5 E-Tech une petite sportive, il a non seulement fallu, comme on l'a vu ci-dessus, mettre un **moteur plus puissant** et on est passé, ici, de 150 à 218 ch, mais il a fallu, aussi, **revoir tout le châssis**. Ainsi, outre **l'essieu arrière multibras** de la 5, les ingénieurs ont **élargi les voies de quelques 60 mm**, réduit la garde au sol et revu la **raideur des silent blocs**. De plus, un **nouveau berceau** a été créé à l'avant pour pouvoir recevoir le moteur plus gros et plus lourd. Ils ont, aussi, fait en sorte que la masse soit le plus centrée possible. Bien sûr, les **barres antiroulis** sont aussi **plus rigides** et les **amortisseurs** sont **équipés de butées hydrauliques en compression**. Evidemment, la **carrosserie** est plus sportive, **plus large et plus basse** avec de **grandes jantes Snowflake de 19 pouces**, chaussées d'excellents pneus Michelin Pilot Sport 5S en 225/40. Le design de la carrosserie, ici en

Gris Tornado Mat, n'est pas en reste pour avoir une expression musclée. Les **ailes** sont **plus larges** et les **jupes latérales plus marquées**. De plus, il y a un jonc de toit en bleu anodisé, une antenne requin noire et les logos d'ailes, le tour de caisse et les ailes noir laqué. Pour avoir une **efficacité maximale**, la **prise d'air du bouclier** a été modelé pour créer un **rideau d'air bénéfique**. On retrouve, aussi, plusieurs détails qui rappellent les anciennes Renault 5 Alpine comme des stries sur les flancs qui ressemblent aux entrées d'air latérales de la 5 Turbo, mais, aussi un **hommage aux rallyes des années '70 avec des croix sur les phares**. Ils rappellent le ruban adhésif que l'on mettait sur les phares pour les protéger des projections de pierrailles. Ainsi transformée, les **performances** sont **excellentes** avec un **0 à 100 km/h en 6,4 secondes** et une **vitesse maxi de 170 km/h**.







Du côté mécanique, nous disposons d'un **moteur électrique synchrone** à rotor à excitation externe, donc, sans aimants permanents, et, de ce fait, sans l'emploi de terres rares, de

218 ch avec un couple de 300 Nm. La batterie, de type NMC (Nickel-Manganèse-Cobalt) a une capacité **de 52 kWh** sous une tension de 400V. Comme le 5 E-Tech, il y a une recharge bidirectionnelle (V2L). La recharge **en AC** se fait par un **chargeur embarqué de 11 kW triphasé** et **en DC**, on peut charger avec une puissance de recharge de **150 kW** et cette **recharge de 20 à 80% se fait en 28 minutes.**

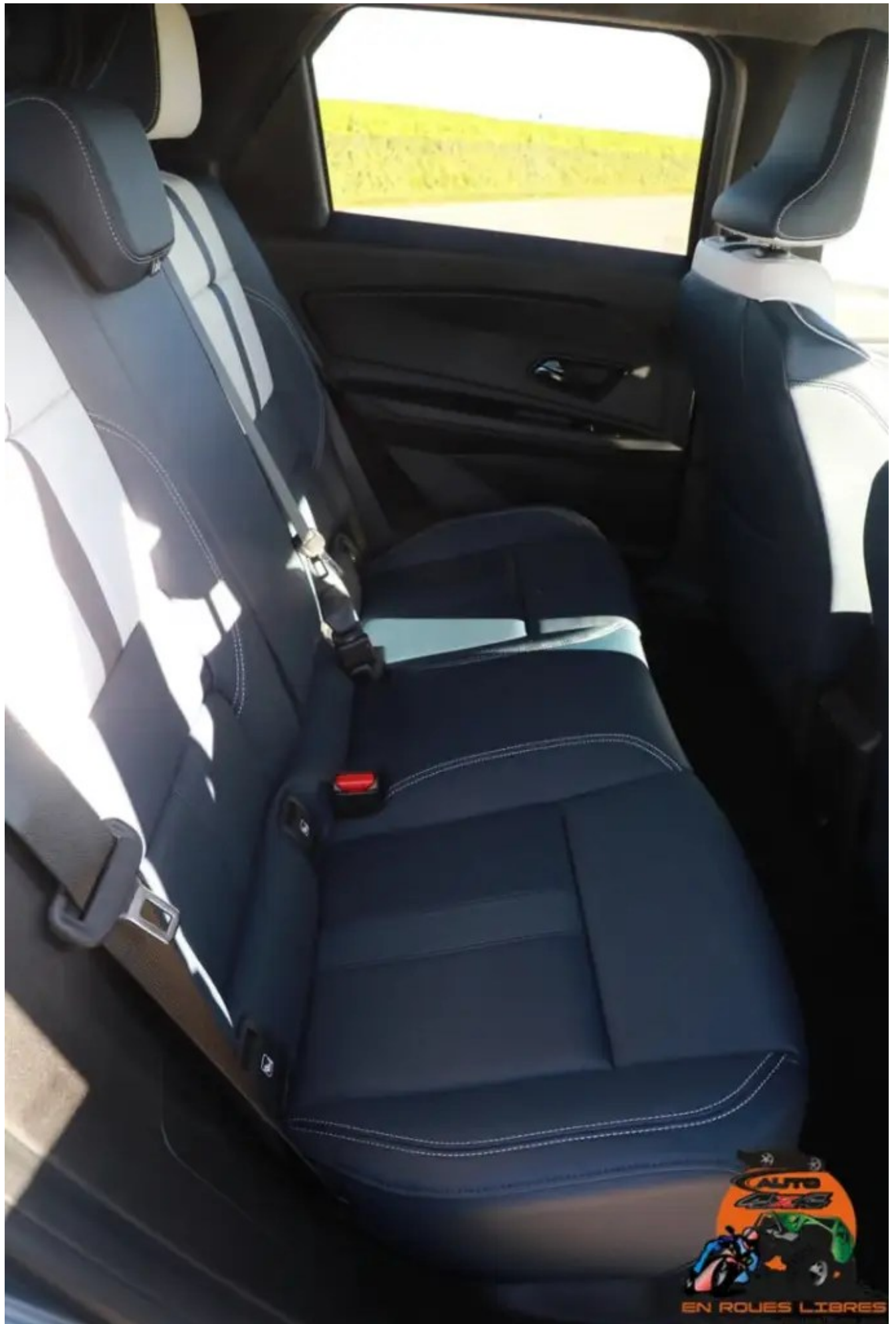
L'**habitacle** est plus **sportif** que celui de la 5 E-Tech, mais le **tableau de bord avec ses 2 écrans** est **très semblable**. Le graphisme de ces derniers est, ici, spécifique. **Pour les vitesses**, le constructeur a repris les **3 boutons D, N et R** sur la **console centrale**, qui rappellent ceux de l'**Alpine A110**. Le volant sport tombe bien en main et outre les boutons habituels, nous trouvons une **touche OV** (pour « Over-take ») **de couleur rouge**, qui permet de **libérer le couple d'un coup**, et donc, d'avoir toute la puissance disponible. Il y a aussi un bouton qui donne accès aux **différents modes : Save, Normal, Sport et Perso**. En plus, un petit **bouton bleu RCH** permet, sur 3 niveaux, de **régler le freinage régénératif**. Les **sièges avant soutiennent parfaitement** et bien installés nous faisons, vraiment, corps avec la voiture tandis que le confort est d'un excellent niveau. **A l'arrière**, on retrouve les **places un peu étriquées de la 5 E-Tech**. En plus le **coffre** n'est pas très grand non plus avec ses **326 litres**.

















EN ROUTE AVEC NOTRE ALPINE A290 GTS

100% ELECTRIQUE DE 218 ch :

Dès les premiers kilomètres, on est **surpris du niveau de confort**, bien que la **suspension** soit **plus ferme** que sur la 5. Elle **filtre** parfaitement **les inégalités du revêtement** routier malgré les jantes de 19 pouces. La **direction**, assez **directe**, est **très précise**. De plus, le couple arrive très progressivement sur le train avant afin d'éviter tout patinage des roues. Bien sûr, pour cela, il profite du « **Alpine Torque Precontrol** » et d'un **différentiel piloté électroniquement** par une action ciblée sur les freins afin d'éviter une accélération trop brutale. La qualité du **freinage** est aussi **exemplaire** et on ne sent jamais la transition entre le freinage régénératif et le freinage hydraulique. Les **accélérations** sont **dynamiques** et les **reprises** sont **immédiates**. Le **châssis** est vraiment **bien calibré** et cette Alpine se révèle être **très agile**. On peut avec elle entrer très vite dans les virages et profiter de **l'excellente motricité** pour en ressortir et attaquer vivement la courbe suivante. On note aussi que **l'arrière se place parfaitement avec**, parfois, **une légère mobilité**. Il est évident que cette **petite sportive électrique** **préfèrera les petites routes sinueuses** plutôt que les autoroutes. **En ville**, elle se montre aussi, **très polyvalente** avec une belle agilité, un bon dynamisme et dispose d'une grande facilité à manœuvrer.







LA CONSOMMATION ET LE PRIX DE NOTRE ALPINE A290 GTS 100% ELECTRIQUE DE 218 ch :

Au cours de notre semaine d'essai nous avons consommé **18,8 kWh/100 km**. Notre **autonomie** est passé au fil des recharge de **281 à 305 km**. Le constructeur annonce 380 km. Cependant les températures étaient comprises entre 7 et 15°... Nous avons, donc, une **autonomie** réelle de **270 km**. Ce qui est un peu juste pour une petite sportive. Bien sûr, il faut qu'elle reste la plus légère possible. En plus, il faut garder présent à l'esprit que cette Alpine est **construite entièrement en Europe**. En ce qui concerne son prix, **notre ALPINE A290 GTS 100% ELECTRIQUE de 218 ch valait 45.000,00 Euros**.

Bien sûr, il y avait quelques options :

- Pack Driving : 800,00 E

- Adaptateur V2L (Vehicle to Load): 200,00 E
- Etriers de freins avant monobloc Brembo à pistons – Bleu Alpine : 400,00 E
- Centre de volant Alpine Bleu : 100,00 E
- Centre de roue avec logo Alpine sur fond Bleu : 160,00 E
- Câble de recharge Mode 2 : 400,00 E
- Jantes 19 pouces SNOWFLAKE-Diamantée : 450,00 E
- Sellerie cuir nappa étendu Deep Blue/Evee Grey : 0
- Teinte Gris Tornade Mat/ Pavillon Noir Profond : 900,00 E
- Contribution environnementale : 10,00 E

Soit un total de 3.420,00 Euros. Notre véhicule d'essai valait, donc, 48.420,00 Euros.





LES TAXES :

	Bruxelles	Wallonie	Flandre
Taxe de mise en circulation	74,29€	114,59€	0,00€
Taxe de circulation annuelle	102,96€	102,96€	0,00€
Eco malus	/	0€	/

[illegible]

Luc VANDERSLEYEN

Mise en page : Nicolas Vandersleyen