

Alpine A110 - Sensacyjny powrót

Autor: AgaeM

Przyzwyczajaliśmy się do tego, że na odbiór niektórych samochodów trzeba trochę poczekać, ale nigdy nie czekaliśmy tak długo jak na nową Alpine A110. Ostatni egzemplarz opuścił linię montażową w Dieppe w 1977 roku. Później były modele A310, A610. Ostatni model noszący nazwę Alpine zjechał z taśmy w 1995 roku. A kolei pojawiły się na niej R5 Turbo, Renault Spider, Clio V6 i wreszcie fabryka w Dieppe stała się siedzibą Renault Sport.

W 2012 roku ogłoszono rozpoczęcie prac nad przywróceniem marki Alpine i nad nowym modelem. Wkrótce przedstawiono prototypy, a w Genewie 2017 roku debiutowało współczesne Alpine A110, mimo wcześniejszych zapowiedzi, wywołując sensację w świecie motoryzacyjnym. Na początku grudnia, kiedy AutoRok był już w drukarni, odbywały się pierwsze jazdy tym autem i mniej więcej w tym samym czasie zapowiedziano sprzedaż w Europie.

Bez wątpienia ogromną zaletą współczesnego modelu jest jego wygląd, za który odpowiedzialny był dyrektor marki Antony Vallain. Skopiowanie designu legendarnej Alpiny wydawało się jedynym właściwym wyjściem. Zmieniono natomiast rozmiary i proporcje nadwozia. Długość wynosi 418 cm, szerokość 180, wysokość 125 cm, zaś rozstaw osi 242 cm. Dla porównania wcześniejsza 110-ka 385x155x112 cm, rozstaw osi 211 cm, więc jest teraz znacznie szersza. Przy starej wygląda jak napompowana. Mimo to jest lekka. Dzięki aluminiowemu nadwoziu (nitowane i spawane) i układowi jezdnemu wykonanemu z aluminium auto waży zaledwie ok 1100 kg. Może nie jest to poziom dawnego modelu (ok 730 kg), ale w porównaniu z innymi autami sportowymi to waga piórkowa. Zarówno z przodu jak i z tyłu zastosowano podwójne poprzeczne wahacze i silne hamulce z dużymi tarczami (320 mm).

Kokpit uszyto na miarę dwóch wysportowanych osób. Za nim znajduje się silnik R4-1.8 o mocy 252 KM i momencie obrotowym 320 Nm. Napęd poprzez 7-biegową zautomatyzowaną, 2-sprzęgłową przekładnię płynie wyłącznie na tylne koła o rozmiarze 235/40-18. Przednie są mniejsze: 205/40-18. Za silnikiem, jak również pod przednią maską znajdują się luki bagażowe po 100 litrów. Niskie położenie najcięższego zespołu (napędowego) blisko środka pojazdu zaowocowało równym rozłożeniem masy na obie osie 44/56% i w efekcie neutralnym prowadzeniem się auta w zakrętach. 4,4 kg przypadające na 1 KM gwarantuje doskonałe przyspieszenia (4,5 s do 100 km/h) oraz – także dzięki współczynnikowi Cx (0,32) – wysoką prędkość maksymalną elektronicznie ograniczoną do 250 km/h. Średnie zużycie paliwa producent określił na 6,2 l/100 km, ale jeśli ktoś będzie cisnął, z pewnością osiągnie dwukrotnie większy wynik. Kierowca ma do wyboru jeden z trzech trybów jazdy (Normal, Sport, Track), zmieniające ustawienia silnika, skrzyni biegów, układu kierowniczego, systemu ESC oraz dźwięku wydobywającego się z układu wydechowego.

Wojciech Sierpowski

Galeria zdjęć