

## Alpine A110 - Bądź częścią legendy

Autor: Wojciech Sierpowski  
Zmieniony 19.07.2018.

Na początku lat 70 udałem się na Stadion Dziesięciolecia w Warszawie, by zobaczyć start do zlotu gwiazdzistego rajdu Monte Carlo. Wśród kilkudziesięciu aut uwagę zwracały błękitne Renault Alpine A110. Wyróżniały się swoją rozplaszczoną sylwetką, nisko leżącą nad podłożem, szeroko rozstawionymi kołami i wybałuszonymi reflektorami. A110 była prawdziwym dziełem sztuki wywodzącym się z projektów włoskiego stylisty &ndash; Giovanni Michelotti.

Nie miała spoilerów, ani wielkich wlotów powietrza, właściwie żadnych ozdób nadwozia. A jednak, ani jej poprzednicy A106 i A108, ani następcy A310, A610 nie wpisali się tak mocno w historię motoryzacji, i w pamięć ludzką jak legendarna A110. Miała jednak to coś, czego brakuje wielu autom &ndash; była urokliwa, wręcz czarująca swoją niewinnością. Cała masa osób (autor również) żyła w przekonaniu, że Alpine wróci i to w jedynej możliwej postaci &ndash; lustrzanego odbicia. Doświadczenia innych producentów, którzy zdecydowali się na reinkarnację legend wskazywały, że współczesne odzwierciedlenie takiego pojazdu musi być naturalne, pod względem wizualnym trzymać się DNA swojego protoplasty. Oczywiście dzisiaj nikt nie chciałby zapłacić za samochód odznaczający się cechami charakterystycznymi dla minionej epoki. Teraz oczekujemy bezpieczeństwa, niezawodności, i mimo wszystko wygody, z czym wiąże się choćby większa ilość miejsca.

Przy 2-miejscowym wnętrzu o to nie trudno. Drzwi o długości 130 cm zapowiadają, że nawet wysocy będą się tu czuli swobodnie. Po tym jak wsiadając upadniemy na fotel, pocujemy się jak w sporym, ale krojonym na miarę sportowca kokpicie. Burty drzwi są wysokie, przednia szyba wysunięta daleko do przodu. Siedzimy nisko i tak jakby przesunięci do tyłu. Stąd dziwny efekt na niektórych zdjęciach &ndash; nie widać kierowcy. Mając wzrost 184 cm natychmiast znalazłem swoją pozycję za kierownicą &ndash; czego nie mogę doszukać się w większości wozów 2-miejscowych, bo uniemożliwia to przegroda za fotelami. Nogi też da się wygodnie wyciągnąć. Kierowcę i pasażera oddziela 2-piętrowa konsola. Przewidziano też dobre miejsce na wsunięcie telefonu, czego nie udało się wygospodarować w niektórych autach. Wyposażenie jest rzeczowe, i jak to zwykle dziś bywa obejmuje całą masę systemów wspomagających włącznie z telemetrią. Mnie akurat interesowało czy da się to wszystko powyłączać, by poczuć Alpine. Na szczęście oprócz programu Normal, przewidziano opcję Sport, a nawet Track. Ta ostatnia spełnia moje oczekiwania, ale oczywiście na co dzień byłaby nieco stresująca. Jeżdżąc po mieście wystarczy pierwszy z wymienionych programów. Wszak preferujemy samochody ciche i oszczędne (średnie zużycie paliwa ok 7 l/100 km). Z pewnością w wyciszeniu wnętrza pomocna okazała się szyba znajdująca się tuż za fotelami, oddzielająca wnętrze od komory silnikowej.

Konstruktorzy walczyli o jak najmniejszą masę pojazdu. Stąd całe nadwozie jest aluminiowe i relatywnie lekkie. Dzięki temu do uzyskania dobrych osiągnięć wystarczyła kompaktowa jednostka napędowa. Jak zwykle największe wrażenie robi przyspieszenie. Ważące 1100 kg auto wyposażone w silnik R4-1.8 Turbo o mocy 252 KM sprintuje do setki w 4,5 sekundy. Na suchym asfalcie Alpine jeździ jak po szynach. Na śliskiej nawierzchni (przy włączonym programie Track) doskonale da się regulować gazem zachowanie samochodu i przy tym mało jest kręcenia kierownicą. Pod tym względem nowe A110 zasadniczo różni się od swojej poprzedniczki i modelu R8 na którym bazowała. Tamte auta woziły silnik z tyłu i były mocno nadsterowne. Zimą lubiły pojechać tyłem do przodu. Obecna A110 po odjęciu gazu natychmiast kończy niebezpieczną zabawę z prawami fizyki i powraca do pierwotnego szyku. Centralne osadzenie silnika, a co

za tym idzie prawie równe dociążenie osi (44:56) zapewniło wysoki stopień neutralności. Rzadko zmuszani jesteśmy do głębokiej kontry, tak jak działa się to w tylnosilnikowych wozach.

Kierownica bardzo dobrze przekazuje to co dzieje się z przednimi kołami, a niebieski pasek na jej obwodzie teoretycznie ułatwia orientację co do położenia kół. W praktyce wzrok i tak kierujemy na drogę więc nie mamy czasu analizować pozycji kierownicy. Po włączeniu programu Sport (lub Track) rozlegają się rasowe dźwięki silnika i wydechu nie warte zagłuszania ich sprzętem audio. Każdej zmianie biegów towarzyszą lekko przytłumione strzały, a po puszczeniu gazu słychać jak &lsquo;śmieje&rsquo; się turbosprężarka (zawór upustowy). Jak przystało na przekładnię 2-sprzęgłową, zmiany przełożeń (7) odbywają się płynnie, praktycznie bez przerywania dopływu mocy. W programie Track biegi musimy przełączać manualnie, łopatkami przy kierownicy, ale nie stanowi to problemu. Hamulce mają odpowiednio duże tarcze, silne zaciski i dobrze dobraną możliwość ich dozowania. Krótko mówiąc, bardzo szybko nabieramy pewności za kierownicą.

W sumie Alpine A110, tak jak jej poprzedniczka, okazuje się autem dynamicznym, zwinnym, sprawiającym dużo radości podczas jazdy, a nawet podczas ... spoglądania na jej piękną sylwetkę. Koszt oglądania własnej Alpiny A110 nie jest jednak mały (od 234 tys. zł).

Wojciech Sierpowski

fot. A.Różycki i WS

Galeria zdjęć