

RENAULT ALPINE A110

# Bastano 252 Cv? Allora provateli con 1.000 Kg!

Testata in pista la replica della berlinetta francese degli Anni '60, vincitrice di un Campionato del Mondo Rally. Stile e carattere di allora, ma con la tecnologia di oggi

Testo di Maurizio Gussoni



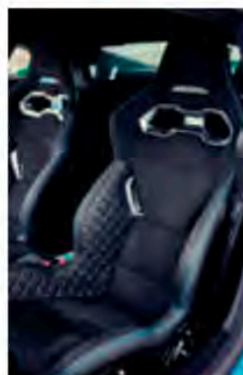
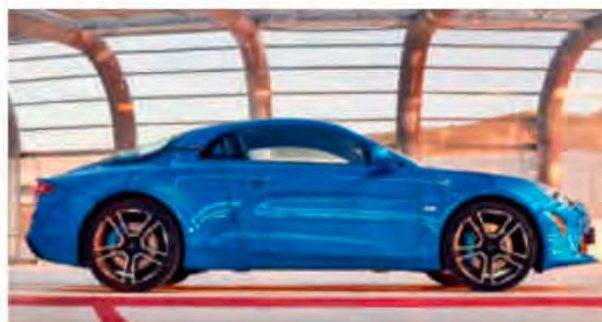
Il mito è inossidabile da decenni, anzi è in crescita. Le prove? Le valutazioni sul mercato delle auto d'epoca, ormai quasi da supercar di gran nome. Parliamo di una modenese dal sangue blu degli Anni '50/'60? Oppure di una tedesca partitita a Zuffenhausen? No, questa volta tocca alla Regie Renault che ha lanciato sul mercato la riedizione della mitica Alpine A110, quella berlinetta supersportiva nata nel 1962

che diede tanto filo da torcere sui terreni di gara, vincendo anche un Campionato del Mondo Rally. Fedele alla tradizione, la nuova A110 si presenta con una linea che rispecchia in tutto quella della progenitrice, a partire da frontale che è praticamente identico. Non manca, però, tutta la modernità dei nostri tempi. Il motore è un di 1.8 Turbo a benzina, quattro cilindri, 16 valvole, 252 Cv, collocato in posizione centrale. Il

cambio è un Getrag a doppia frizione a 7 marce, l'impianto frenante è Brembo e la massa è di soli 1.080 Kg con ripartizione dei pesi a favore del retrotreno (44% ant, 56% post). Il telaio è scatolato e la scocca interamente in alluminio. Soluzioni di livello che consentono un rapporto peso/potenza degno di una blasonata GT: 4,4 Kg/Cv. In più la certissima ricerca aerodinamica che, con l'ausilio del fondo piatto, ha fatto spuntare un CX di 0,32.

## LA PICCOLA "BOMBA" CHE STUPÌ IL MONDO

La Alpine fu fondata da Jean Rédélé nel '55 a Dieppe e, in un secondo tempo, fu assorbita da Renault. La A110 fu il modello più celebre: una berlinetta da 595 Kg con carrozzeria in fibra di vetro, lunga solo 3,85 m e con il motore posteriore a sbalzo. Le cilindrata delle vetture stradali furono di 1.0, 1.3 e 1.6 Lt, con potenze fino a 148 Cv. In gara fu usato anche un 1.8 Lt. La A110 nel '71 vinse il Rally di Montecarlo e nel '73 fu Campione del Mondo Rally. Oggi un esemplare può anche spuntare 100.000 Euro, nonostante la produzione di oltre 8.000 esemplari.



In alto, i raffinati interni sportivi della A110. Al centro e in basso, la linea che richiama in pieno la progenitrice. Sopra, i comandi del cambio Getrag a doppia frizione. A sinistra, i sedili corsaioli a guscio Sabelt previsti come optional



Una supersportiva "due posti secchi" con sedili corsaioli Sabelt che raggiunge i 250 all'ora (autolimitati) e scatta da 0 a 100 in 4,5 secondi. Ma anche un'auto ben rifinita e con elevate dotazioni (di serie o a richiesta), quelle che oggi vengono intese come necessarie, come gli interni in pelle, il climatizzatore, la retrocamera, lo schermo LCD, il GPS e l'impianto HI-FI di qualità superiore.

Abbiamo provato la A110 ad Aix en Provence, sia su strada che in pista. Ottima l'accelerazione, progressiva ma che fa guadagnare velocità molto rapidamente, senza i vuoti ai bassi regimi tipici dei propulsori con il turbo. Solo un limitato calo di potenza nei pressi del fuorigiri, dove però la centralina taglia la potenza con decisione per preservare l'incolumità delle valvole dall'esuberanza del pilota. Fantastica la maneggevolezza, favorita dal peso piuma della vettura, ed elevatissima la tenuta di strada, ma con un comportamento non neutro. Infatti l'Alpine mostra subito il suo amore per il sovrasterzo: impegnando la curva con la classica frenata prima del punto di corda e poi accelerando con decisione, il posteriore prova a ribellarsi e tenta di mettersi di traverso. Il rimedio non può che essere quello di intervenire con un rapido controsterzo, ma ben calibrato per non sbandare in senso opposto. Oppure quello di non toccare il pulsante sul volante che abbatte i controlli di stabilità e godersi un salutare passeggio su qualche lungomare. Ottimo anche l'assetto dell'anteriore alle velocità più elevate. Alpine A110 è offerta a partire da 53.000 Euro. Non si tratta di quisquiglie, certo. Ma è una somma che si attesta intorno alla metà delle versioni base di qualche sportiva teutonica. Ed un quarto di quelle di casa nostra. Con le quali il confronto non regge, ma una vettura come la Alpine A110, agile, leggera come una piuma e con un carattere nervosetto, sulle strade di oggi ben difficilmente potrà mangiare la polvere. ■

## IN BREVE

MOTORE:	1.8 turbo
DIMENSIONI:	lunghezza: 4.180, larghezza: 1.798, altezza: 1.252 mm
CAMBIO:	Getrag a doppia frizione
VELOCITÀ:	250 Km/h
PREZZO:	da 53.000 euro