



## Alpine A110

### De legende is terug

Autotest | In 2017 keerde Alpine na een afwezigheid van ruim twintig jaar terug op de markt. De legendarische merknaam, de gewaagde vormgeving en de bijzondere uitvoeringen waarin het nieuwe model van Alpine zich presenteerde, waren welhaast een garantie voor succes. Nu is de Alpine A110 er ook in alledaagse uitvoeringen. Geeft dat nog steeds reden tot euforie?

Bij de (her)introduktie van het nieuwe model, was de Alpine A110 alleen leverbaar in de "Première Edition". Voortaan is de A110 er als "Pure" en "Légende". Bovendien is er meer keuze in kleuren. Zo is de demo uitgevoerd in de nieuwe kleur "Bleu Abysse".

Eén van de zaken die opvalt bij de eerste kennismaking met de A110, is dat de auto in het echt veel beter tot zijn recht komt dan op de foto. De nieuwe kleur maakt het fotograferen iets makkelijker. Nog steeds geldt dat de A110 er op de foto klein en aandoenlijk uitziet, terwijl de auto in het echt een schoonheid is die juist respect afdwingt.

"Als het oordeel van een testverslag afhangt van de duur van de lach op het gezicht van de testrijder, dan scoort de Alpine A110 100%"

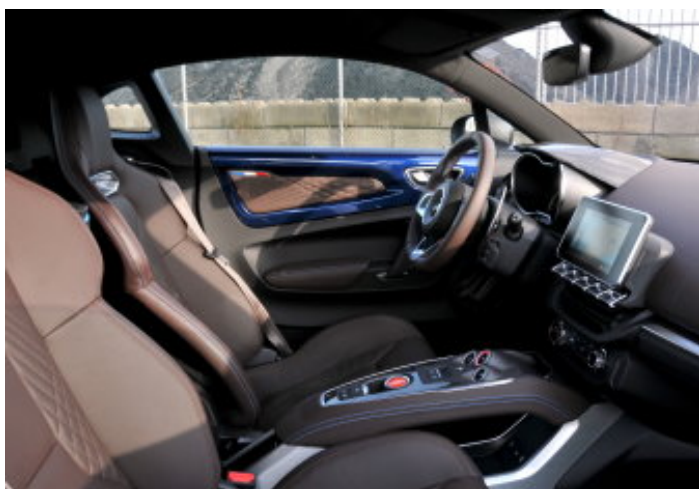


### Ruimte en uitrusting

Het exterieur loopt bijna natuurlijk over in het interieur omdat binnenin een deel van het plaatwerk zichtbaar is. Dat is deels gedaan om gewicht te besparen en deels omdat het er fraai uitziet. Hoe klein en laag de A110 is, wordt nog eens pijnlijk duidelijk met de lage instap en de diepe zit. Gezien vanuit de A110 lijkt een doorsnee hatchback een logge SUV, lijkt een SUV wel een vrachtwagen en zijn van een daadwerkelijke vrachtwagen alleen de wielen

zichtbaar. Kortom: dit is een lage auto!

Vanwege de vlakliggende achterraut en de lage daklijn is het zicht naar achteren matig. Ook de buitenspiegels zijn iets aan de kleine kant, maar verder is het zicht juist bovengemiddeld goed voor een coupé, want sommige concurrenten zijn zo onoverzichtelijk dat ze alleen daarom al spannend zijn om te rijden.



De opzet van het interieur is op de eerste plaats sportief, maar tegelijkertijd is duidelijk dat de A110 bedoeld is voor dagelijks gebruik. De kuipstoelen bieden volop zijdelingse steun, maar zijn niet zo hard dat het oncomfortabel wordt op langere ritten. Bovendien is de A110 niet alleen ontworpen voor kleine Fransoosjes: ook een uit de kluiten gewassen Hollander zit prima. De bergruimte in het interieur is minimaal: er is geen dashboardkastje en er zijn geen deurvakken. Optioneel is een hangende "bak" leverbaar, waarmee tussen beide voorstoelen enige ruimte ontstaat voor een zonnebril en enkele paperassen. De A110 heeft twee bagageruimtes: één achterin en één voorin. Ze bieden ieder net voldoende ruimte voor een kleine trolley.

Op het eerste gezicht lijkt de A110 een spartaanse sportwagen, maar de hier gereden "Légende"-uitvoering biedt wel degelijk de nodige luxe. Om de diverse voorzieningen te kunnen gebruiken is het aanvankelijk even zoeken naar de juiste knop, hendel of (USB)-aansluiting, maar uiteindelijk heeft Alpine steeds slimme oplossingen gevonden zonder afbreuk te doen aan de lichtgewicht bouw van de

auto. Alleen de keuze voor tuimelschakelaars onder het centrale beeldscherm zijn puur gekozen omdat het sportief staat.

En als het over het centrale beeldscherm gaat: Alpine monteert een veel simpeler audio-, communicatie- en navigatiesysteem dan in de auto's van moederbedrijf Renault is te vinden. Zelfs de "arme tak" van Renault, Dacia, is op dit gebied beter bedeed. Op de luidsprekers prijkt de naam Focal, maar het geluid is zo schraal dat het een wonder is dat deze specialist hiermee geassocieerd wil worden.



De afwerking en materiaalkeuze in het interieur zijn uitstekend, hierin is juist wél de expertise van het grote moederbedrijf terug te vinden. Alpine geeft daarom nooit de indruk van een kleine autofabrikant die een eerste probeersel op de markt brengt. De fraaie vormgeving, de mooie materialen, de prettige zit en het geborgen gevoel maken het interieur van de A110 uiteindelijk tot een bijzonder prettige plek om te vertoeven. Zelfs zonder te rijden is dit al een fijne auto!

## Aandrijving

De opletende lezer weet het al: omdat de A110 twee bagageruimtes heeft, moet er iets bijzonders aan de hand zijn met de aandrijving. Of dit is een elektrische auto waarbij de motor nauwelijks ruimte in beslag neemt, of de motor is in het midden geplaatst. Dat laatste is het geval bij de A110: voor maximale wendbaarheid en optimale gewichtsverdeling is gekozen voor een middenmotor. Achter de

voorstoelen, maar voor de achteras, is een 1.8 liter viercilinder turbomotor te vinden die 252 pk / 320 Nm levert. Dit vermogen wordt via een 7-traps automatische versnellingsbak met dubbele koppeling op de achterwielen overgebracht.

Met een druk op de startknop komt de A110 met een bescheiden grom tot leven. Wanneer rustig wordt gereden, is dit een uiterst handelbare auto die absoluut niet uitdaagt. De automaat maakt het rijden makkelijk en ondanks het feit dat de motor luttele centimeters achter de stoelen staat, hijgt de krachtbron absoluut niet in de rug (zoals bij veel andere auto's met middenmotor wel het geval is). Sterker nog: de A110 is relatief stil, want ook geluiden van de banden en windruis zijn uiterst bescheiden. Samen met het lage toerental op de snelweg is de A110 daarom nauwelijks vermoeiend op de lange afstand. Reken op een praktijkverbruik van 6,7 liter per 100 km.



Maar... activeer de sport-modus en dit brave coupeetje toont zich van een heel andere kant! De reactie op het gaspedaal is nu fel, de besturing direct en die ene uitlaatpijp brult voor twee. Nu is het kietelen van het gaspedaal al voldoende voor een instant lancering. Daarbij reageert de motor niet alleen agressiever dan in de standaard-modus, het vermogen is veel sneller voorhanden. De sprint vanuit stilstand naar 100 km/u kost een luttele 4,5 seconden en daarmee geeft de A110 niet alleen een gevoel van snelheid, maar is dit ook daadwerkelijk een snelle auto.

Tegelijkertijd is merkbaar dat de achterwielen het vermogen perfect kunnen verwerken. Vierwielaandrijving is absoluut niet nodig om het vermogen onder controle te kunnen houden. De automaat, die eerst zo netjes schakelde tijdens een kalme rit, wisselt nu razendsnel van verzet en doet dat zoveel sneller dan een coureur, dat direct duidelijk is waarom Alpine kiest voor een automaat in plaats van een puurdere handbak. Alhoewel het mogelijk is om zelf sequentieel te schakelen, voelt de elektronica de bestuurder zo goed aan, dat deze mogelijkheid tijdens de proefrit zelden is gebruikt. Wanneer het gaspedaal wordt losgelaten, klinken heerlijke knallen uit de uitlaat om de sensatie nog verder te vergroten.

De testauto is voorzien van de optionele "high performance" remmen. Net zoals bij veel andere sportwagens geldt dat daarmee het uithoudingsvermogen op het circuit sterk toeneemt, maar het gevoel in het rempedaal veel minder is. Alleen voor wie vaak en intensief racet is dit daarom een zinvolle optie. De gewone remmen zijn bij gewoon gebruik prettiger.

## Weggedrag

Wat de A110 uniek maakt is niet het sprintvermogen, maar de puurheid. Moderne sportwagens hebben vaak zoveel vermogen, dat het alleen nog controleerbaar is met de inzet van heel veel elektronica. De A110 levert precies het vermogen dat de overbrenging en het onderstel kunnen verwerken. Daarom wordt het karakter van de auto niet bepaald door de elektronica, maar is de bestuurder de baas.





Ook het onderstel is mechanisch en eerlijk. Hier geen instelbare dempers of andere kunstmatige systemen, maar een stug onderstel dat net voldoende comfort laat voor dagelijks gebruik. De A110 heeft stuurbekrachtiging, maar deze is zo terughoudend dat de bestuurder er weinig anders van merkt dan dat de auto "precies goed" stuurt. Ook opvallend: terwijl veel sportwagens een onhandig grote draaicirkel hebben, is de A110 even wendbaar als een doorsnee hatchback.

Wanneer sportief wordt gereden, is merkbaar waarom Alpine koos voor een middenmotor. Omdat het gewicht centraal is geplaatst, verandert de A110 veel makkelijker van koers en reageert de auto veel alerter op de besturing. Tegelijkertijd is een middenmotor niet zaligmakend: bij een stuurfout gaat de auto logischerwijs ook sneller in de fout en is er dus minder tijd voor een correctie. Een middenmotor is zeker geen garantie voor een betere wegligging, maar wél voor een directere besturing en een levendiger weggedrag. Bovendien heeft Alpine ervoor gezorgd dat de grenzen heel ver liggen. Ook deze rijk aangeklede "Lègende" voelt lichtvoetig en communiceert perfect met de bestuurder, die daardoor als vanzelf aanvoelt waartoe de auto in staat is. Dat is in de praktijk heel veel. Zoveel dat de openbare weg of het lef van de bestuurder in de regel ophoudt voordat de capaciteiten van de auto dat doen.

Toch is het niet nodig om altijd voluit te gaan. De heerlijke cabine, het perfecte weggedrag en de

levendige motor geven ook heel veel plezier wanneer simpelweg met de verkeersstroom wordt meegereden. Als het oordeel van een testverslag afhangt van de duur van de lach op het gezicht van de testrijder, dan scoort de Alpine A110 100%.



## Conclusie

Het sportwagenmerk Alpine keert na jaren van afwezigheid terug. Het is daarom verleidelijk om te verhalen over de historie van het merk. Ook is het makkelijk om een lang betoog te houden over de techniek, maar na een testrit blijkt dat dat allemaal van ondergeschikt belang is. De rijeigenschappen, daar draait het om bij de Alpine A110!

Moderne sportwagens leveren vaak zulke enorme vermogens, dat ze dat vervolgens alleen met heel veel elektronica kunnen omzetten in (veilige) prestaties. Indrukwekkende cijfers doen het immers goed in de folder. Alpine kiest een andere opzet: het gaat niet om de specificaties, maar om het resultaat. Dankzij lichtgewicht bouw worden met relatief weinig vermogen uitmuntende prestaties neergezet. Vervolgens kiest Alpine voor een middenmotor en volstaat een minimum aan elektronica. Dat maakt de A110 puur en eerlijk en dat geeft in de praktijk meer rijplezier. Kortom: de legende is terug van weggeweest! ■

## Specificaties

### Alpine A110 Legende

#### Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	418 x 180 x 125 cm
Wielbasis	242 cm
Gewicht	1.123 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	45 l
Bagageruimte	96/100 l
Bandenmaat	205/40R18

#### Motor en prestaties



Motorinhoud	1798 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	252 pk @ 6000 tpm
Koppel	320 Nm @ 2000 tpm
Aandrijving	achterwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	4,5 sec.
Topsnelheid	250 km/u
Verbruik gemiddeld	6,1 l / 100 km
Verbruik stad	8,2 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5 l / 100 km
CO2 uitstoot	141 gr. / km

#### Prijs

Prijs	€ 67.600,-
Prijs instapmodel	€ 64.300,-