



C'era una volta l'auto sportiva. C'è ancora, e si chiama Alpine. Una sportiva pura. Compatta, bassa, leggera ed essenziale: aggettivi ormai desueti, nell'incerto e schizofrenico mondo dell'auto di oggi. In barba al quale, l'Alpine mantiene i caratteri distintivi del marchio, ereditati dalle gloriose antenate, per rivolgersi a chi mette ancora il piacere di guida al primo posto. Le Alpine sono progettate secondo il primo principio dell'auto sportiva, che postula come, per ottenere la massima sportività, perdere chili sia ancora più importante di guadagnare cavalli. Un'ovvia legge della fisica, di cui però oggi molti costruttori paiono essersi dimenticati. Non dalle parti di Dieppe, evidentemente, dove il rapporto peso/potenza rimane

La più estrema e performante delle Alpine è un'auto interamente votata alla sportività. Potente e leggera, con allestimenti racing e prestazioni da supercar, sa essere efficace sia in pista che su strada, e rappresenta già da nuova un oggetto da collezione

di CLAUDIO IVALDI

ancora la stella polare a livello progettuale. Questi concetti caratterizzano tutte le creature della rinascita Alpine degli ultimi anni, ma trovano la loro massima espressione nella nuova A110 R, dove "R" sta per "radicale". Ed è davvero una sportiva estrema, questa versione speciale pensata innanzitutto per la pista, ma perfettamente a proprio agio anche su strada. I tecnici Alpine sono intervenuti a tutti i livelli, anche grazie al know-how del marchio nel motorsport, per esaltarne al massimo la sportività. A partire dall'alleggerimento: grazie all'ampio uso della fibra di carbonio, all'esterno come all'interno e anche su particolari come i cerchi, il peso è sceso a 1082 kg, 34 in meno rispetto alla A110 S. Di carbonio sono il cofano

anteriore e il nuovo lunotto posteriore (che sostituisce il cristallo come copertura del vano motore, per il quale svolge anche funzioni di convogliamento aria), oltre alle varie appendici aerodinamiche. Mentre all'interno sono di carbonio i nuovi sedili anatomici monoscozza Sabelt Track. Mirati anche gli interventi volti a migliorare l'aerodinamica, con l'alettone posteriore con supporti a "collo di cigno", le nuove minigonne laterali e l'ampio diffusore posteriore. Alpine ci ha dato la possibilità di provare in anteprima questa nuova versione estrema in un test-drive dedicato. Saliamo, anzi "scendiamo" a bordo (la A110 R è stata ulteriormente ribassata rispetto alle altre versioni) e ci immergiamo in un ambiente prettamente

racing. Tutto l'interno è rivestito dalla microfibrina grigia sulla quale spiccano alcuni dettagli di colore rosso. Prendiamo posto sui sedili sportivi, ben contenitivi senza risultare scomodi, qualche attimo per prendere confidenza con le cinture a sei punti, e avviamo il motore. Il cuore della A110 R è un'unità di tipo tradizionale, endotermica pura e di cilindrata congrua (4 cilindri turbo 1800 cc), senza cadere in tentazioni di downsizing. Sprigiona 300 CV tonde, un dato notevole se rapportato al peso leggero dell'auto. La combo di questi due aspetti permette prestazioni da vera supercar, con 285 km/h e 3,9 secondi nell'accelerazione da 0 a 100 Km/h, valori analoghi a quelli di sportive da duecento cavalli in più: la A110 R, quindi, ha le carte





in regola per essere una vera "giant killer". Eppure, nei primi km che percorriamo in città, si mostra perfettamente a proprio agio anche nell'uso urbano: la posizione di guida è sportiva ma non affaticante, i comandi sono morbidi, il sound del motore è solo un piacevole sottofondo, le cambiate in modalità automatica sono fluide, e le sospensioni assorbono lo sconnesso meglio del previsto. La visibilità anteriore è ottima, mente quella posteriore è ovviamente penalizzata dall'assenza del lunotto di cristallo. Ma appena lasciata Milano alle spalle - non vedevamo l'ora! - possiamo iniziare ad assaporare la vera

essenza Alpine. Selezioniamo la modalità Sport e la musica cambia (in tutti i sensi) lo scarico schiarisce la voce e mostra i caratteristici gorgoglii in rilascio, lo sterzo diviene più diretto. Agendo sui paddle dietro al volante, utilizziamo il cambio in modalità manuale e per sottolinearlo il numero della marcia appare ingrandito sul display dietro al volante. L'accelerazione è impressionante e permette uno scatto immediato e degli allunghi notevoli. La caratteristica che più ci colpisce in assoluto è l'estrema confidenzialità della guida: da tempo non provavamo un'auto così sportiva in senso stretto, a eccezione





delle supercar più estreme. Sulla A110 R si sta davvero in basso, tanto che perfino le utilitarie attorno sembrano dei SUV, e si ha l'impressione di essere un tutt'uno con la strada. Lo sterzo è fantastico, permette di pennellare ogni traiettoria con la massima precisione e con estrema facilità, grazie anche alle semi-slick Michelin Pilot Sport Cup 2. Questa Alpine è efficacissima sul misto stretto, ma forse ancor di più sui curvoni ad ampio raggio del misto veloce, che si possono affrontare in scioltezza anche a velocità molto elevate. Le cambiate sono rapide ma mai brusche. In generale, la A110 R non è scorbutica, né impegnativa da guidare: asseconda ogni manovra del pilota e ha un assetto perfettamente piatto, come si conviene a una sportiva che strizza l'occhio alla pista.



In queste pagine, gli interni della A110 R sono ricchi di particolari di stampo prettamente racing, come le cinture a sei punti di attacco. I pannelli porta sono essenziali, e al posto delle maniglie vi sono delle cinghie, proprio come sulle auto da corsa.





Cristina Faienza.

Intervista a Cristina Faienza, Alpine Territory Manager Italia

Quali sono i programmi di Alpine per i prossimi anni?

A breve termine continuerà una moderata espansione dei numeri produttivi, che rimarranno però di nicchia (4-5 mila esemplari l'anno), per via della manifattura di Dieppe e per la volontà di preservare il valore dei modelli attuali. Proseguirà inoltre l'impegno nel Motorsport, in cui siamo ormai il riferimento per l'intero gruppo, anche per trasferire sulle auto stradali il know-how di innovazione tecnologica che viene dalle corse, come abitudine di Alpine.

Un marchio sportivo come Alpine, come si approccerà all'elettrico?

Sarà una sfida difficile quanto avvincente. Il nostro DNA sportivo, che è anche la nostra ricchezza, è fatto di caratteristiche come compattezza e leggerezza nel rapporto peso/potenza. Dovremo quindi creare una "sportività elettrica", tramite la quale trasferire i nostri valori fondanti su un'auto a zero emissioni, senza tradire la nostra identità. In ogni caso, il progetto

elettrico andrà ad affiancare la nostra produzione endotermica, che andrà avanti.

Quale significato ha la nuova A110 R per il marchio?

Tra i valori di Alpine c'è, da sempre, quello di superarsi, di andare oltre i limiti. Quest'auto rappresenta una sfida ingegneristica volta a creare la migliore Alpine endotermica di sempre, la più estrema e radicale, che possa dimostrare quanti margini di miglioramento ancora possiamo avere, anche nelle nostre caratteristiche tradizionali come la leggerezza e la sportività.

In quale modo Alpine cura il settore Heritage?

Il nostro passato è un valore fondamentale, per questo Alpine riconosce ufficialmente il C.R.A.G.I. (Club Renault Alpine Gordini Italia), un gruppo di appassionati competenti che può dare assistenza a vari livelli ai collezionisti di Alpine storiche. Ma in ottica futura ci piacerebbe creare qualche forma di aggregazione anche per i proprietari dei modelli attuali.



Inoltre, cosa assolutamente non scontata, ha una capacità di frenata efficacissima, grazie al peso ridotto e ai potenti freni, che oltretutto non risentono di affaticamento nell'uso intenso, in quanto migliorati nel sistema di raffreddamento. Infine c'è anche la modalità Track, che già dal nome dichiara la sua devozione alla pista: con cambiate ancora più veloci ed esclusivamente manuali, e con l'allentamento dei controlli elettronici (i più smalzati possono anche escluderli del tutto), tira fuori la natura racing della A 110 R, completandone la trasformazione in un'auto da corsa con le targhe. Peccato non averla guidata in pista, che rappresenta sicuramente il suo habitat naturale, per cui è stata concepita. Tuttavia, su strada la A110 R sa comportarsi come una piccola gt, riuscendo a tratti ad essere perfino confortevole, e comunque mai affaticante alla guida, come abbiamo sperimentato al termine di due ore di test-drive, congedandoci a malincuore perché è una di quelle auto da cui non si vorrebbe mai scendere. In conclusione, l'A110 R è l'auto ideale per chi ancora voglia provare emozioni di guida pura, in pista e su strada. Un'istant classic che rappresenta una delle massime (e temiamo ultime) espressioni di auto sportiva dura e pura: meglio quindi non farsela scappare.

SCHEDA TECNICA ALPINE A110 R

MOTORE POSTERIORE-CENTRALE, 4 CILINDRI TURBO 1798 CC
POTENZA MASSIMA 221 kW / 300 CV A 6300 GIRI/MIN
COPPIA MASSIMA 340 Nm da 2400 a 6000 giri/min
TRAZIONE posteriore
CAMBIO elettro-attuato doppia frizione a 7 rapporti
PNEUMATICI Semi-slick ant. 215 / 40 R18 - post. 245 / 40 R18
SOSPENSIONI ant. e post. a doppio triangolo
FRENI a disco sulle quattro ruote, anteriori ventilati
DIMENSIONI: lungh./larg./alt. 4250/1800/1250 mm
PESO 1082 kg in ordine di marcia
VELOCITÀ MASSIMA 285 km/h
ACCELERAZIONE 0-100 km/h in 3,9 sec
PREZZO 107.000 euro
