Traction Arrière

In het modellenprogramma van Renault neemt de Alpine A 310 een uitzonderlijke plaats in. Behalve de 5 Turbo wordt immers geen Renault meer gemaakt met achterwielaandrijving. Ric van Kempen legt uit waarom die oplossing van de Alpine de juiste was.

Van huis uit zijn Alpines geen Renaults, net zomin als Ferrari's Fiat genoemd mogen worden. De integratie is bij het Franse staatsbedrijf echter al wat verder dan bij genoemde Italianen, waardoor de aanduiding Renault Alpine momenteel de juiste is. In de wandeling zal men echter vaak de voorkeur geven aan Alpine, een begrip dat voor liefhebbers van sportwagens geen nadere uitleg behoeft. Wie herinnert zich immers niet de A 110, dat kleine, lage scheurijzer, dat tweemaal zegevierde in de Rallye Monte Carlo? [1]) Met het uiterlijk van die - meestal in Frans raceblauw uitgevoerde - wagen heeft de nieuwe A 310 niet zoveel meer gemeen. De A 110 was ruig, miste een vloeiende lijn en deed geen enkele poging om ook nog mooi te zijn. Juist daarom sprak en spreekt hij zovelen aan. Met de A 310 richt de fabriek zich niet alleen naar de technische eisen die aan een ontwerp gesteld worden, maar wordt ook wel degelijk rekening gehouden met de smaak van het publiek. Vooral dat laatste blijkt bij een eerste kennismaking al geslaagd te zijn. Weinig auto's worden zo nagewezen als juist deze Alpine, zelden zijn de bewonderende blikken zo royaal.

Koets

De carrosserie, die in polyester is uitgevoerd, mag dan ook zonder meer geslaagd genoemd worden. Dat is een knap stuk tekenwerk, want de opstelling van de motor àchter de achteras is stylistisch de minst gemakkelijke. Toch is de wagen „en profil" zeer evenwichtig van vorm en lijn. En daarbij hebben de ontwerpers niet verzuimd gebruik te maken van de ruimtevoordelen die een dergelijke opstelling voor het interieur biedt. Behalve de twee voorstoelen, die royaal plaats bieden aan volwassenen, zijn er achterin nog twee kinderzitjes gecreëerd, waardoor de wagen een echte 2 + 2 wordt. Tot een jaar of tien gaan ze prima achterin. Voor een vakantie met het gezin treedt echter een bagageprobleem op, omdat de ruimte die daarvoor in de neus van de auto is gemaakt wat klein is. Een middelgrote koffer of twee soepele tassen zal men er in kwijt kunnen, maar dan houdt het ook op. Wie elke kubieke centimeter benut heeft, moet hopen dat hij niet belaagd wordt door een lekke band, want dan beginnen de ruimteproblemen pas echt. In de motorruimte staat namelijk een minireservewiel, dat met behulp van een elektrisch pompje opgeblazen wordt. De ruimte van dat miniwiel is echter onvoldoende voor het vervoer van de lekke band, zodat dan de bagageruimte voorin leeggemaakt moet worden. U begrijpt het probleem; je moet òf de bagage, òf de lekke band, òf de kinderen langs de route achterlaten . . .

Inrichting

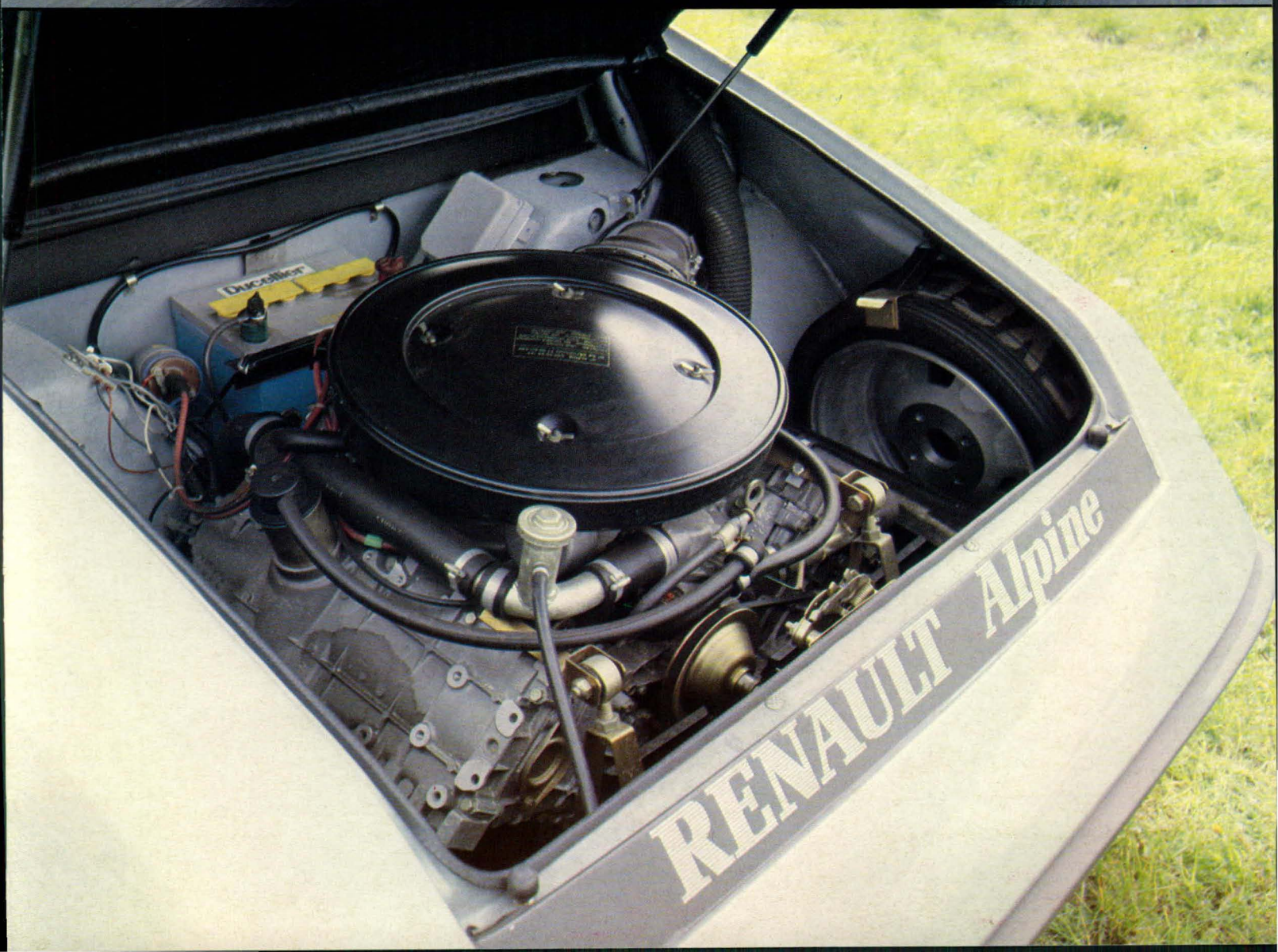
Zoals op de foto's te zien is, was onze wagen uitgevoerd in een fraaie metallic kleur, die in het boekje „Gris Galaxie" heet. Daarbij hoort een interieurafwerking in antraciet, voorzien van een lichtrode streep. Een demonstratie van goede smaak waaraan veel automobielfabrikanten een voorbeeld zouden kunnen nemen. Zo'n detail als een fel rood beklede „hemel" aan de binnenkant van het dak getuigt van durf van de couturiers van Alpine. Die fraaie interieurstijl wordt ook gevonden in het dashboard, waar de diverse klokken met fel rode cijfertjes zijn uitgevoerd. De rest is zwart, of wat de omranding betreft, in antraciet uitgevoerd. Het kleine stuurwiel met lederen rand zit iets uit het midden van de chauffeursstoel, maar dat is niet hinderlijk. De pook zit net daar waar je hand terecht komt als je het stuur loslaat, pedalen en voetsteun hebben ook de juiste plaats gekregen. Vanuit het interieur heeft de bestuurder een behoorlijk uitzicht naar voren en opzij, waarbij alleen de midden op de voorruit geplakte spiegel irriteert. Persoonlijk zou ik die er onmiddellijk uit slopen, en een rechter buitenspiegel laten monteren. Zoals het uitzicht naar achteren nu is, wordt juist zo'n tweede buitenspiegel node gemist. De voorstoelen zijn goed verstelbaar, met als extra snufje een instelbare lendesteun. Lange mensen merken dat de hoofdruimte niet overdreven is, maar met het achterover stellen van de rugleuning kan dat euveltje opgevangen worden. Alleen bij het uitstappen blijft het oppassen geblazen, omdat men gemakkelijk het hoofd stoot tegen de lage dakrand.

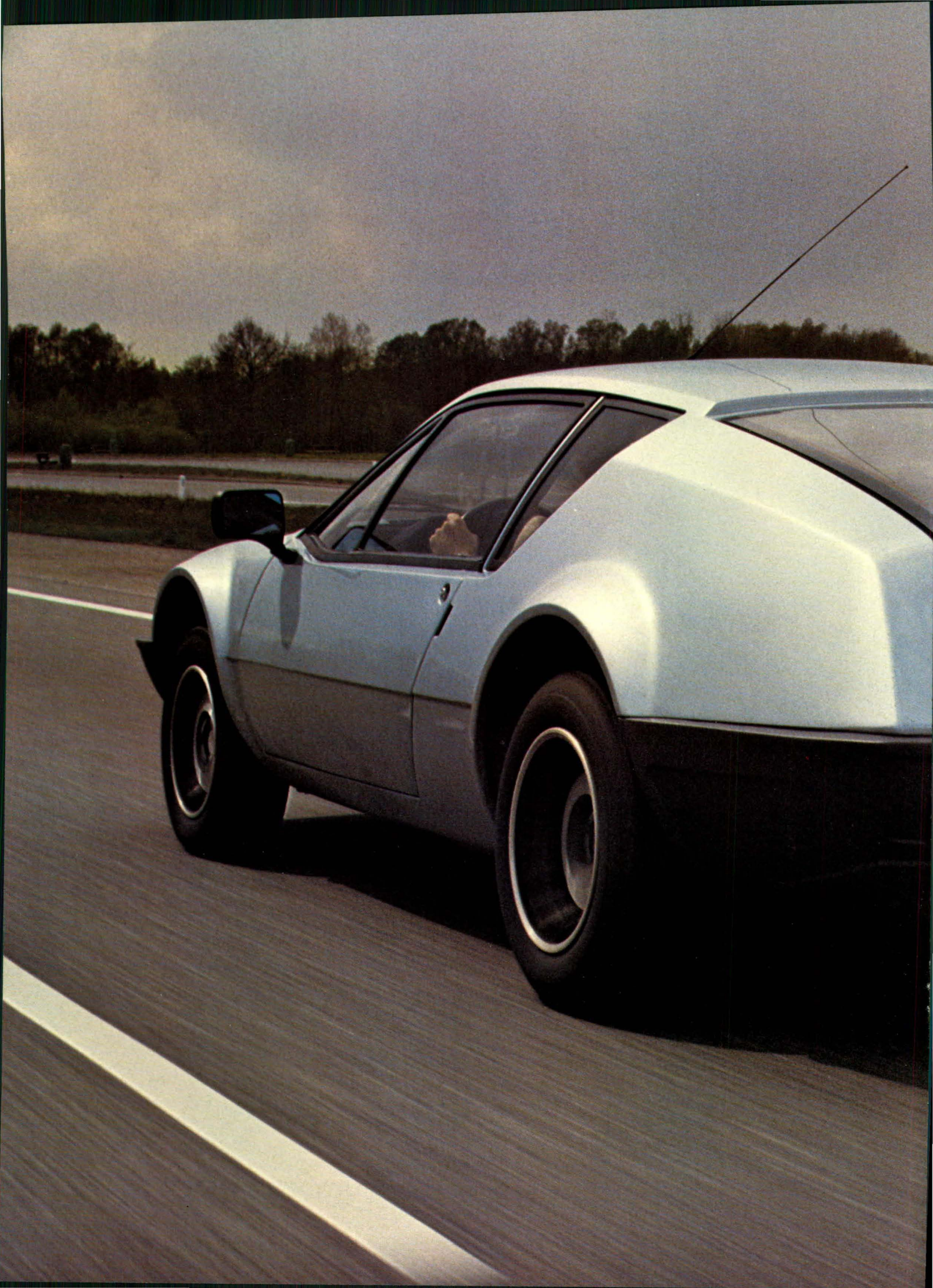
Mechaniek

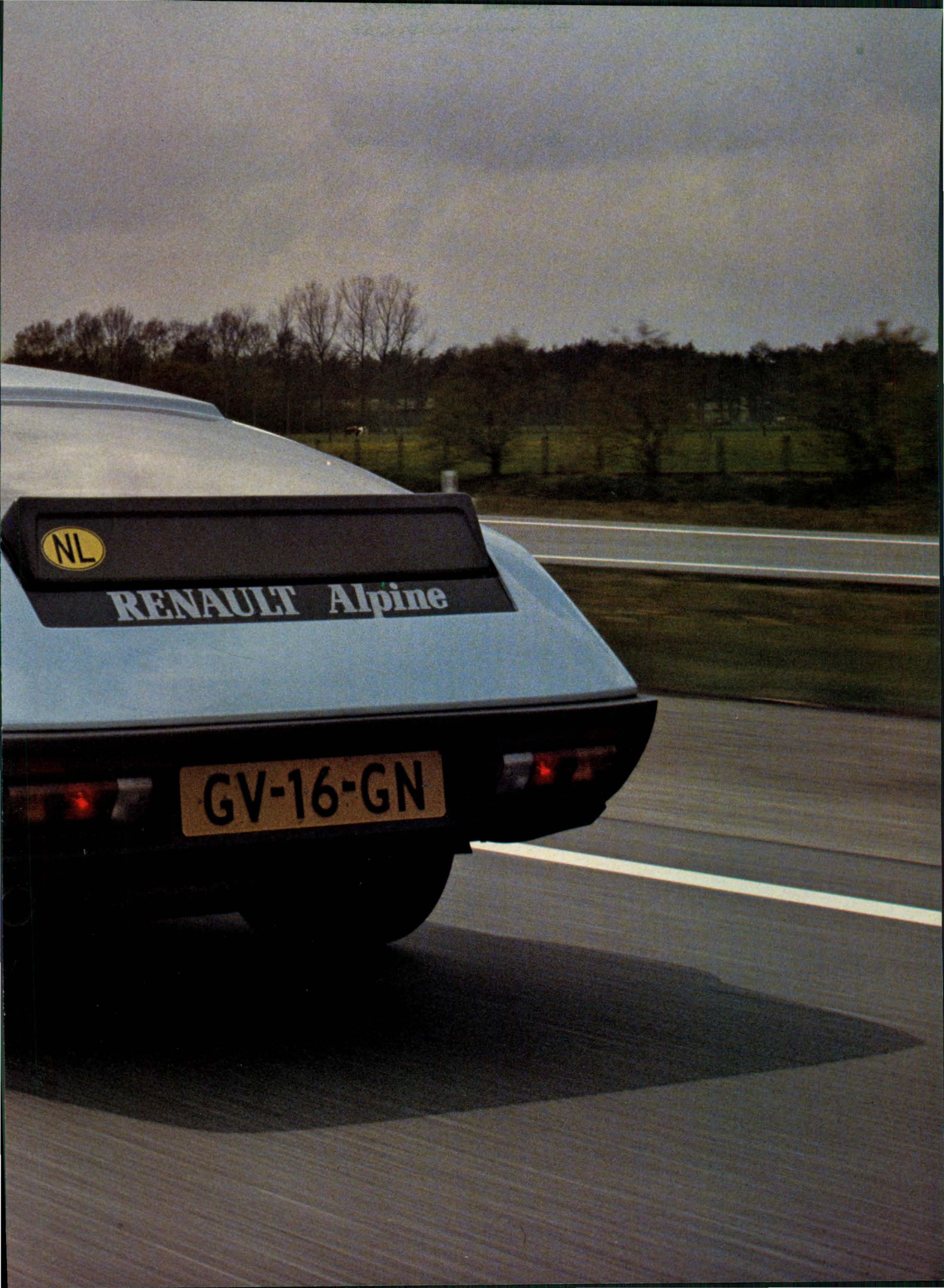
Van achteren naar voren kijkend valt allereerst de forse motor op, die tussen achteras en nummerplaat een plekje heeft gekregen. Onder de omhoogklappende achterruit zit nog een tweede klep die meescharniert, en waaronder de motor schuil gaat. Langs deze weg is de krachtbron (dezelfde als in de 30TX staat) goed te bereiken. Zoals al gezegd vinden we daar ook het reservewiel. Door een wat verhoogde compressieverhouding [2]) presteert deze V6 meer dan die welke in de 30 staat, maar de carburatie is wat minder luxueus uitgevoerd. Waarom

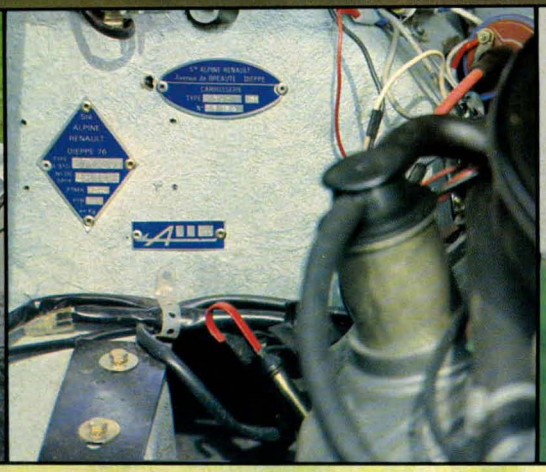
[1]) *In 1971 met Ove Andersson en David Stone, in 1973 met Jean-Claude Andruet en „Biche".*
[2]) *Bij de 30TX: 9,2 op 1; bij de A 310: 10,1 op 1.*

GV-16-GN


Ducellier
RENAULT Alpine



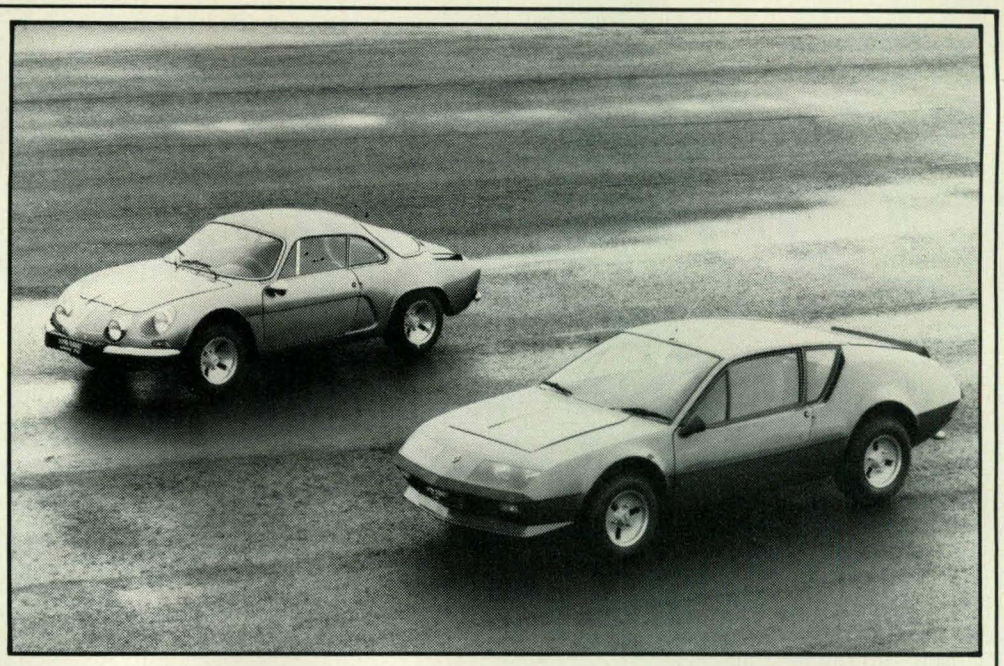

NL
RENAULT Alpine
GV-16-GN



GV-16-GN

Alpine

Traction Arrière



De A110 is ruig, met de A310 wordt wel degelijk rekening gehouden met de wensen van het publiek.

wordt de eigenaar van zo'n keurige automobiel op pad gestuurd met een K-Jetronic van Bosch, terwijl de Alpine bezitter het met één enkele en één dubbele carburateur voor zijn zescilinder moet doen? Onbegrijpelijk.
Voor de achteras steekt nog een stuk van de versnellingsbak uit, wat de ruimte op de achterbank in de breedte wat beperkt. Direct uit die bak loopt de verbinding naar de pook, waarvan dus een vlekkeloze werking verwacht mag worden. Aan de voorzijde vinden we slechts de tandheugel stuurinrichting, de wielophanging [3]) en een kunststof benzinetank. Plus natuurlijk de bagageruimte, die via een knop in het afsluitbare dashboardkastje bediend wordt. Wielen en remmen zijn gelijk aan die van de Renault 5 Turbo, de achterwielophanging is ook van dat model overgenomen. [4])

Prestaties

Het is moeilijk om 't sober te houden in dit en het volgende hoofdstukje. Gelukkig hoeft dat ook niet. Want wàt gaat dit ding ervandoor. Door het grote gewicht op de achterwielen zullen die niet snel doorslaan, maar als de koppeling eenmaal zijn volledige aangrijping heeft en de motor op toeren is, lijkt de hel los te breken. De trekkracht is onderin niet formidabel, en dat is ook de reden dat wij graag injectie op deze wagen gezien hadden. Maar als de drie venturi's open staan en de motor komt in het juiste toerengebied, dan moet je de teller goed in de gaten houden. Het ding giert van vier- naar zesduizend toeren, en valt na het schakelen nooit verder terug dan tot zo'n vierduizend tpm. Hoe hoger men komt, hoe kleiner de tussenstappen overigens worden. Weet je de Alpine in die hoge toerentallen te houden, dan is het een beestachtig scheurijzer. De motor pakt onmiddellijk op en levert een fenomenale trekkracht. Zo'n acht seconden tot de honderd mag best heel rap genoemd worden. Wie zo met de wagen rijdt moet wel goed uitkijken, want mede-weggebruikers en politie weten het tempo van de Alpine dan niet altijd te waarderen. Wie lang met zijn rijbewijs wil doen, moet deze genoegens noodgedwongen buiten onze landsgrenzen proeven.
Bij een wat rustiger rijstijl vallen toch ook een paar dingen op. Ten eerste het beperkte motorgeluid, dat in het interieur doordringt. Het is dan echt rustig aan boord. Het tweede punt dat bij rustig kruisen naar voren komt, is de niet zo soepele aanpak van de motor als die weinig toeren draait. Het is natuurlijk niet exact te voorspellen, maar òf een andere kleptiming, òf een goed inspuitingssysteem zou daaraan nog wel wat kunnen verbeteren.
We memoreerden al dat de bak goed gespatieerd is, vermeld moet nog worden dat het schakelen niet zo direct verloopt als men misschien verwachten zou. Enige aanpassing van de kant van de bestuurder is op dit punt dus gewenst. De koppeling grijpt goed aan, wat belangrijk is bij een dergelijke auto. De achterwielen slaan ook bij de snelste start immers bijna niet door.

Op de weg

Niet alleen door de felle motor is het rijden met de Alpine een groot genoegen. Ook het weg- en stuurgedrag vraagt om bijna erotische beschrijvingen, wil men de wagen eer aan doen. Neem het stuur. Goed geplaatst, lekker leer, duidelijk en direct. Rij rustig met de A 310 en je voelt via tintelend kleine signalen elke oneffenheid in de weg. Ga op het gas staan en sleur de wagen een bochtige weg over; hij zal je tonen wat jij kunt. Achter dit stuur kan geen „slager" voor chirurg doorgaan, maar wie het in z'n vingers heeft kan zonder drama messcherp sturen. Elke bocht-inzet vindt precies daar plaats waar je hem hebben wilt, elke gedachte van de bestuurder lijkt ongemerkt door de Alpine vertaald te worden in minutieuze correcties. Wordt de grens van de adhesie bereikt, dan speelt de zware achterkant natuurlijk een grote rol. Teveel gas in een snelle bocht dwingt de neus naar buiten, maar in het stuur voel je dan al het protest van de voorbanden. Te wild gas loslaten zal de achterkant doen wegbreken, maar correctie blijkt dan kinderspel te zijn. Op een natte of gladde weg (wat een tractie!) zien we hetzelfde gedrag, waarbij de achterzijde ook nog door teveel gas uit kan breken. Voor de echte stuurmannen een eigenschap die ideaal autorijden mogelijk maakt. Een voetje gas om de kont de hoek om te slingeren en een halve slag aan het stuur om de zaak weer in 't gareel te krijgen. De Alpine beantwoordt al je onvervulde wensen.
Om de hoogst illegale gemiddelden die deze auto mogelijk maakt terug te brengen naar de nationale limieten, zijn uitstekende remmen voorhanden. De pedaaldruk is zo gekozen dat je goed kunt voelen wat zich onder de auto afspeelt en toch niet té veel kracht hoeft te zetten. De stabiliteit onder het remmen is zo goed als je zou verwachten. Voor een optimale koersstabiliteit is de opstelling met motor achterin namelijk niet ideaal. Veel van de koersvastheid van deze Alpine komt dan ook voort uit aerodynamische hulpmiddelen zoals spoilers.
Daarom blijft oplettendheid geboden bij het inhalen van vrachtwagens of windstoten van opzij. Maar wie wil er bij zulk genoegen niet een beetje oppassend zijn?

5000

Van deze auto, die vorig jaar aanzienlijk werd verbeterd [5]), zijn inmiddels zo'n vijfduizend exemplaren verkocht. Geen groot aantal voor een merk als Renault, wel voor een echte sportwagen.
Want daarover hoeft geen misverstand te bestaan; wie rustig rondtoert in deze Alpine, geniet al van een echte auto. En wie het gaspedaal tegen de plank trapt, wordt ondubbelzinnig beloond voor zijn investering [6]). Want in elk opzicht bewijst deze Renault Alpine A 310 V6 dat autorijden nog een zinneprikkelende ervaring kan zijn. Door zijn uiterlijk, zijn interieur en zijn motor. En door zijn achterwielaandrijving.

---

[3]) *Voorwielophanging bestaande uit twee ongelijke triangels, met daarop een gecombineerde schokdemper-veerunit. Dempers van het merk De Carbon. Stabilisator.*
[4]) *Achterwielophanging identiek aan die van de 5 Turbo. Breed aangrijpende triangels, afgeveerd door een gecombineerde schokdemper-veerunit. Stabilisator.*
[5]) *Verbeteringen t.o.v. vorige model:*
Elektronische ontsteking zonder contactpunten.
Versnellingsbakhuis (achterste deel) van de 30 TX.
Remsysteem identiek aan 5 Turbo
Voorwielophanging aangepast aan remsysteem
Velgen van 5 Turbo
Michelin TRX banden standaard
Bumpers en spatschermen
Elektronische snelheidsmeter en oliepeilmeter.
[6]) *f 57.700,–*