

Priznam, da obožujem športne avtomobile. Za alpine A 310 sem čakal do tridelet na dvanajst. Od osmih zlatih je bila pred boksom strnjena vrsta testnikov. In

FRANCOSKI PORSCHÉ

Ročno delo »made in France« – Videz, zmogljivosti in cena jamčijo za ekskluzivnost – Toda: kdo sploh hoče tak avtomobil?



ker je Montlhéry precej kratko dirkališče, sem ukradel dva kroga: namesto predpisanih dveh sem prevozil štiri.

Zdaj mislim, da alpine A 310 ne bi hotel imeti. Ta avto je igračka, zelo draga igračka! Ampak v njej skoraj ni moč sedeti! In ob soncu je kot v pečli! In vzmeti vas zabijajo v strop! In volan se vam pulli iz rok! In nikoli ne veste, kaj je za vami! In merilnikov ne vidite! In prtljage ne smete imeti! In zadek hudičev opletal in zaviranje je tvegano! In... no, zdaj veste že (skoraj) vse o tem avtu! Kar vesel sem bil, ko sem spet zlezal iz njega.

Alpine renault A 310 V 6 je renault le zaradi Renaultovega motorja in zaradi roke, ki jo drži ta tovarna nad tovarnico Alpine – ta pa je skrita v Dlepeju, na severu Francije, in naredi pri avtu vse ostalo. Kdor hoče kupiti alpine renault, mora čakati nanj enako dolgo kot bi kupoval rolls-royce – kajti vsak A 310 je ročno delo in za vsakega posebej porabijo najmanj 500 delovnih ur.

RECEPT ZA VSTOPANJE

A 310 V6 slovi tudi kot »francoski porsche« – pač zato, ker je po duši športnik, ker je stlačen ob tla, ker je skoraj prav tako drag in ker zna dobro drveti. Ampak vozil sem že vse porscheje in vem, da je

alpine bolj »francoski« kot »porsche«.

Alpinina karoserija je nasajena na cevno ogrodje, sicer je pa v celem iz plastike in zelo pri tleh. Naj se (dvoja) vrata odpirajo še tako na široko, tu se zdaj ne da več dosti narediti. Najhuje, kar se vam lahko zgodi, je, da je bil voznik pred vami nenormalno majhen in je sedež povlekel naprej. Zdjaj ne morete v avto, da bi ga odrinili, drsni mehanizem pa samih rok ne uboga, saj je narejen v Franciji, kjer so navajeni, da se vedno kaj zatika. Zaležejo udarci s kladivom.

Na način »najprej zadnjica, potem noga« v alpine kar pozabite! Najbolje je, če vsak izumi svojim telesnim meram primeren recept za vstopanje in ga – kot pilot – check listo – ponavlja toliko časa, da

ga povsem obvlada. Pa tudi, ko sem bil že v avtu, težav še ni bilo konec. Čeprav je zadnja klopa le simbolična (njeno nastlonjalo skriva čisto majhen prtljažni prostorček), je ravno toliko v napoto, da prednjih sedežev ni moč odriniti dovolj daleč. Ali pa so pedala preblizu voznika? Desna noga je v resni stiski: oprta ob pedal za plin se gnete med volan in sredinsko konzolo z radiom in raznimi stikali. Ta avto je narejen za voznike, ki merijo manj kot 170 centimetrov!

Drugače je z rokama: majhen, z usnjem preoblečen obroček volana jima ugaja in tudi kratka prestavna ročica je ravno prav daleč. Žal se izkaže, da so njeni gibi prav nešportno dolgi in da je zaradi tretje prestave potrebno nagniti celo telo – seveda vstran, kajti tak glavjo je strehal

ALPINE RENAULT A 310 V6

Tako »zapakiran« ne vidim nikamor drugam kot naprej. Stransko ogledalo je prepričilo, zadnja strešna opornika sta prerobata, zadnja šipa pa je že sama po sebi majhna in preveč položna, a pogled skozi nož zmanjšuje še »repek« nad zadnjim pokrovom. Pozneje preberem, da ogrevanja te šipe niti za doplačilo ni – pa je vidljivost v dežju ali snegu grozljivo slaba.

Torej bom hitrejši od drugih in bom gledal le predse.

UGLAJENI ŽREBCI

Motor steče kot bi poganjal izmuzino in ne cestni dirkalnik. Saj je jasno, zakaj! Presadili so ga iz renaulta 30 TS, torej je takšen kot v peugotu 604 ali v velikem volvu: s šestimi valji, V-oblike. Za alpine so mu zvišali kompresijsko razmerje, dodali še en (enojni) uplinjač, priredili polnjenje in izpuh in zvišali vrtljaje. Zaradi tega ni skoraj nič izgubil na značilni prožnosti in mirnem teku, dobil je pa polnih 150 KM, ki jih voznik za volanom temeljito občuti. Vedeti morate, da je motor zdaleč najboljši del tega avtomobila in da se alpine le na njegov račun približa enejšim porschejem. Merilnika vrtljajev in hitrosti sta sicer prav nesmiselno vgrajena (v njihju vidim dosti boljše samaga sebe kot pa kazalca in številke), ampak to sem pa le ugotovil, da se do 2500 vrtljajev v minuti ne zgodi nič posebnega. Šele potem alpine poskoči, pomiga z zadkom in pritisne voznika ob (kvalitetno) naslonjalo.

Speljevanje zahteva torej malce več vrtljajev, ob pravem trenutku pa odločni nogi na pedalih za plin in sklopko. To govorim za lepo vreme, ko je asfalt suh. Kajti alpine je zares poskočen avto in na mokrem bi se na takšen manevar odzval s koraki valčka.

Bo kar držalo, kar pravi tovarna: po manj kot osmih sekundah sem drvel s hitrostjo 100 km na uro in prej kot v pol minute je kazalec na merilniku hitrosti preskočil številko 180. Rdeča polje za vrtljaje se začne pri številki 8000, ampak motorja pretiravanje prav nič ne moti. V drugo prestavo sem pretaknil pri 65. v tretjo pri 110 in v četrto pri 165 km na uro. Potem je bil prvi ovinek in sem takoj spoznal, da so zavore dosti manj prepričljive od motorja. Avto je silil naprej v levo, ko sém ga umiril in pritisnil znova, pa v desno. Takšne reči si velja zapomniti, pa čeprav drvite po skoraj praznem dirkališču – brez pešcev in s travnatim pasom za ustavljanje ob straneh.



Za zelo hitro vožnjo zahteva A 310 veliko vaje. Motor je težak in, ker je povsem v zadku, je težnostno razmerje na moč neugodno: prednji in zadnji konec predstavljajo številke (v odstotkih) 33,8 : 66,2. Kdor količjak ve o fiziki, ve tudi, kaj ga čaka. Zadek neusmiljeno silil navzven in najhuje, kar lahko storite, je, da sredi ovin-

ka popustite plin, ali celo zavrete. Gledali boste natančno v smer, odkoder ste ravnokar prišli! In zelo vedelo možnosti je, da boste to počeli iz jarka...

Tole je res: na suhem vozišču (in samo na takšnem sem imel alpine možnost preskusi) ta avto zelo dobro klobuje hitrosti in

ovinkom obenem. Voznik se mora pač sprijazniti s tem, da bi bilo popuščanje plina samomorilsko početje in da avto vse čas vijugarja po malem drsi. Le, če mu greben zraste daleč čez glavo, bo zašel v težave. Zadek spodnese iznada, to pa zahteva enako naglo sukanje volana. To ni težko, ker je volan dovolj neposreden, je pa vprašanje, če bi vsakdo tako hitro ukrepal. Kritično spodnašanje sem povzročil namenoma – večkrat zapored in to na ovinkih, ki so dovolj na široko obrobjeni z (ravnim) travnikom, zato vem, da je alpine moč srečno zvoziiti celo tedaj, ko je avto že povsem poprek čez cesto. Ampak, kot rečeno, na suhem! Za mokro cesto ne dam roke v ogenj.

Na srečo je na Montiheryju za tako divji avto dovolj ravnine, da sem (po merilniku v avtu, ne po natančnih merilnih) drvel z njim nekaj več kot 220 km na uro in me je bilo medtem – sredi močno nagnjenega ovinka, ki je tako oblikovan, da voznik lahko izpusti volan – tudi majčkeno strah. Vožnja

Srečno 1979

tovarna avtomobilov
CIMOS

CITROËN

skozí tisti ovinek je podobna letenju, ali pa vsaj vožnji po strmem klancu navzdol, ki se potem ostro in na dolgo zavija nazaj proti nebu. Tako drviš naravnost v zakrivljen beton in ne veš, ne kje si ne kdaj bo proga spet ravna...

Alpine je športni avto, zato je v nogah trd in surov. Takšen ovinek in sredobežna sila v njem ga še močnejše pritisneta ob tla, da postanejo sunki s sedeža in volana povsem neznosni. Ker proga ni povsem gladka, je alpine uporno poskakovala čez asfaltno šive in grozila, da bi ušla iz smeri. In prav tam sem spoznal, da ta avto ni za gubaste ceste. Gladek asfalt mu pa dobro leži!

SVET TIŠINE

Truč v avtu je nekaj za moč relativnega: od dragocenih limuzin zahtevajo, da motorja sploh ni slišati, alpine renault, v katerem je – ob polnem plinu – radio bolje ugasiti, pa prodajajo z reklamo: »Doživljajte svet v tišini in pri 220 kilometrih na uro!«

Nekaj je res: alpine renault je kljub vsemu razmeroma tih avto-



mobil – tišji od podobno vznemirljivih športnikov, tišji celo od markikatere limuzine. Čisto tih, jasno, pa ni! Kljub temu je moč takoj vedeti, da je motor v zadku zelo kultiviran.

Ampak v ta »svet tišine« meste vzeti s seboj samo punco – vitko,

ne preveč visoko in pripravljeno na razburjive trenutke. Vzeti smete tudi ščetko za zobe in ne preveč obložen sendvič. Psa in kovčke pustite doma. A 310 ima celo za zasilno rezervno kolo komaj še dovolj prostora. In dokler niste zanesljivo v njem ali iz njega, nikar ne hitite. Lahko bi si razbil glavo, komolec, kolenó.



V nosu: prtljažnik za tlažbo



Razpolovljena in neuporabna klopa



Prednja sedeža na vso moč pomagata k boljšemu počutju, zaležeta pa ne prav dosti: A 310 je celo za športni kupe preveč utešenjen.

TEHNIŠKI PODATKI

Motor: štiritaktni – šestvaljni – V oblike (90°) – nameščen vzdolžno za zadnjo premo – vrtna in gib 88x73 mm – gibna prostornina 2664 kubikov – kompresija 10,1:1 – največja moč 150 KM (110 kW) – DIN pri 6000/min – največji navor 20,8 kpm (204 Nm) pri 3500/min – glavna gred v 4 letajih – po ena odmična gred v vsaki glavi (veriga) – viseči ventili – mazanje pod pritiskom, oljni filter v glavnem toku – padotočni uplinjač solex 34 TBIA in padotočni register-ski uplinjač solex 35 CEEI – mehanska črpalka za gorivo – vodno hlajenje s ventilatorjem – termostatom in črpalnikom – akumulator 12 V, 50 Ah – alternator 600

Prenos moči: motor spredaj poganja zadnji kolesi – enokoltna suha sklopka – štiritopenjski sinhronizirani menjalnik – platišča iz lahke kovine 7x13 – gume spredaj 185/70 VR 13, zadaj 205/70 VR 13 (michelin)

Volan in obesa: kupe 2+2 – dvojna vrata – plastična karoserija na cevnem jeklenem okvirju – prednji in zadnji kolesi na posamičnih obesah, dvojna prečna vodila, vijajne vzmeti, stabilizator, teleskopski blažilniki – dvokrožni zavorni sistem, kolutne zavore ob vseh štirih kolesih, servo – mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med sedežema – volan z zobato letvljivo, 3,7 zavrtljajva od ene do druge skrajne točke

Mere in teže: dolžina 4,180 m – širina 1,640 m – višina 1,150 m – medosna razdalja 2,270 m – kolotek spredaj 1,404 m, zadaj 1,430 m – rajdni krog 10,2 m – teža praznega vozila 1020 kg – dovoljena obtežba 320 kg – dovoljena skupna teža 1340 kg – prtljažnik 75 litrov (tovarna) – posoda za gorivo 55 l **Zmogljivosti** (tovarniški podatki): največja hitrost 225 km na uro – pospeški od 0 do 100 km na uro: 7,8 s – poraba goriva: 9,2 litra na 100 km (pri 120 km na uro)

Alpine renault A 310 V6 je športnik od vrha do tal. Tega ni moč zanikati. Namenjen je mladencem in večnim playboyem, ki so med vožnjo na tesnem pripravljene potpeti, zato da potem smehljaje izstopijo pred kdo ve katerim casinojem. Alpine renault je torej prijetna igračka za tiste, ki se igrač ne naveličajo. Malce prav je imel tudi novinarski kolega, ki je menil – čes, ne bi smel vsakdo sestti v takšen avto, saj tale alpine je nevarno hiteri!

Saj res ne more vsakdo vanj – A 310 V je le za tiste, ki zmorejo podpisati ček za okroglih 83.000 francoskih frankov. To je pa po naše 350.000 dinarjev, brez carine in brez davkov.

Dragocena igračka, torej!