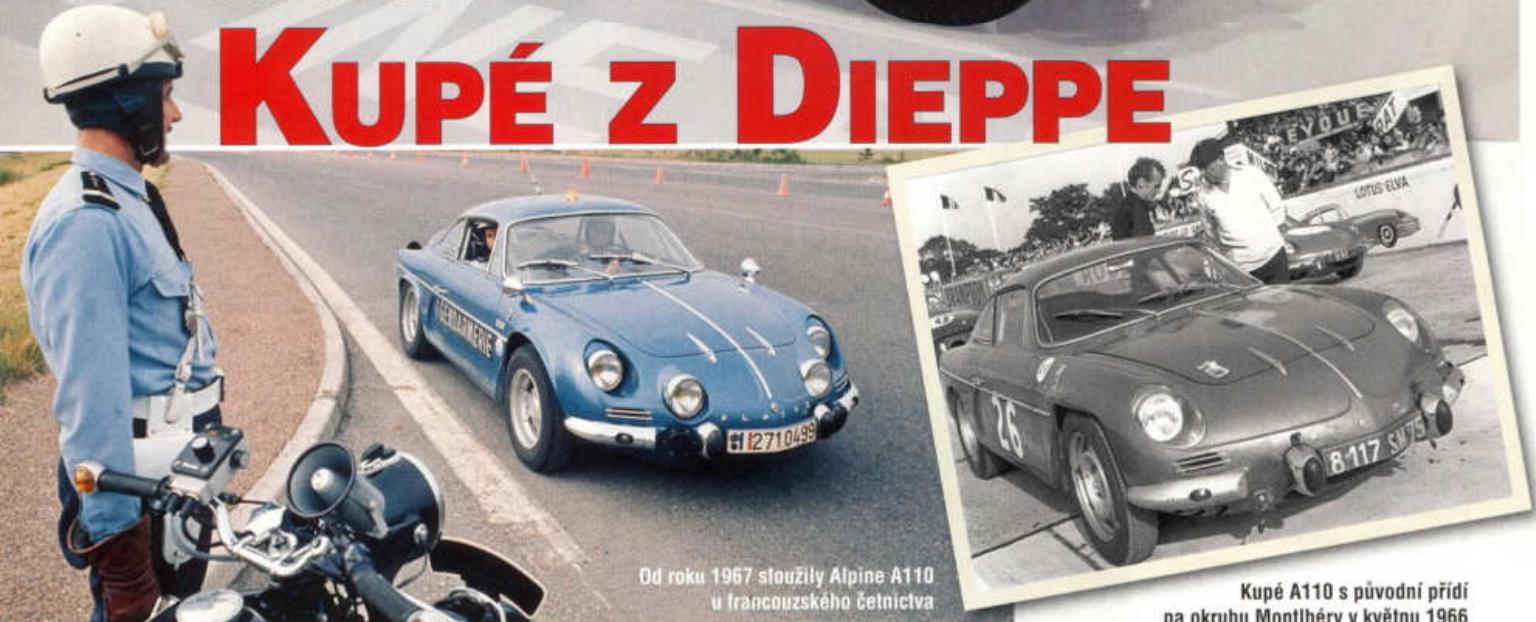




Foto Jan Tuček

Alpine A110 v prvním provedení na letošní výstavě Rétromobile

KUPÉ Z DIEPPE



Od roku 1967 sloužily Alpine A110 u francouzského četnicstva

Kupé A110 s původní přídí na okruhu Montlhéry v květnu 1966

JAN TUČEK

Otcem sportovních automobilů Alpine byl Jean Rédélé (1922 – 2007), syn zástupce Renaultu z přístavního města Dieppe na břehu La Manche. Počátkem padesátých let začal po závodních tratích prohánět vozy Renault 4 CV s motorem vzadu, brzy se pustil i do stavby vlastních sportovních kupé. V létě 1955 představil kupé A106 s laminátovou karoserií na upraveném podvozku R4 CV, které v malých počtech vyráběl ve spolupráci s karosárnou Chappe ze Saint-Mauru. V roce 1959 následovaly vozy druhé generace s označením A108, jež dostaly podvozek s páteřovým rámem tvořeným ocelovou rourou kruhového průřezu. Na podzim 1960 bylo na Pařížském autosalonu představeno kupé A108 s oblou přídí a označením Berline Tour de France. Bylo předchůdcem legendární stodesítky...

Padesátiny letos oslaví francouzská ikona mezi sportovními vozy, hbité dvoumístné kupé Alpine A110...

Alpine A110 se veřejnosti představila na Pařížském autosalonu v říjnu 1962. Měla zaoblenou přídí velmi podobnou své předchůdkyni, lišila se většími bočními okny a nově tvarovanou zadní laminátovou karoserii. Za zadní nápravu dostala nový čtyřválec OHV 956 cm³ s pětkrát uloženým klikovým hřidelem z Renaultu 8, jenž debutoval v červnu 1962. V úpravě pro kupé dával 44k DIN (32kW)/5200 min⁻¹ a spolu se čtyřstupňovou převodovkou uděloval vozu s pohotovostní hmotností necelých 600kg rychlosť 170km/h. Kupé mělo páteřový rám a nezávislé zavěšení všech čtyř kol vpředu na dvojicích trojúhelníkových ramen, vzadu na výkyvných polonápravách doplněných podélnými rameny, pérovaní obstarávaly vinu-

té pružiny. Brzdy byly stejně jako u R8 na všech čtyřech kolech kotoučové, řízení hřebenové. Chladič byl vzadu za motorem, palivová nádrž v přidi měla objem 32l, později 38l. Při rozvoru náprav 2100mm a rozchodu kol 1250/1220mm byla A110 dlouhá 3850mm, široká 1460mm a vysoká jen 1130mm. Na podzim 1964 se základním motorem pro A110 stal čtyřválec 1108 cm³ o výkonu 58k (43kW); milovníci ostřejšího svezení mohli objednat motor 1108 cm³ naladěný na 77k (57kW). S ním alpinka jezdila přes 190km/h. V září 1965 byla představena A110 1300, vybavená čtyřválcem z R8 Gordini zvětšeným na 1296cm³, jenž dával výkon 102k (75kW). Ta už dokázala překonat hranici 200km/h a jako první dostala přídavné otvory pro vstup vzduchu pod světlomety. V říjnu 1966 debutovalo kupé A110 1500 s motorem 1470 cm³ z Renaultu 16, vyladěným na 78k (57kW). Stejný motor, ale otočený



Kupé A110 1300 G s předními ukazateli směru z NSU (1971)



Volant a přístrojová deska A110 1600 S



Modelovým rokem 1976 skončila kariéra kupé A110 1300

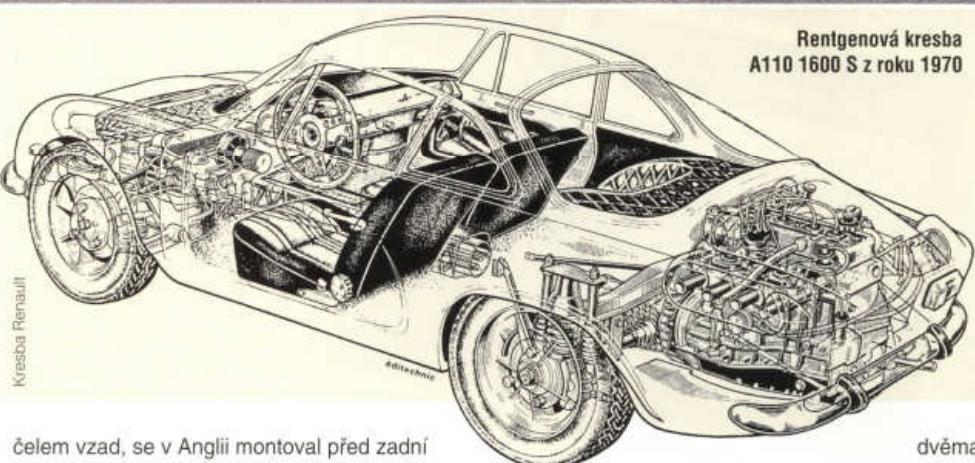
Foto Renault

Kupé A110 1600 SX už bez otvorů pod světlomety (1977)



Foto Renault

Rentgenová kresba A110 1600 S z roku 1970



Kresba Renault

čelem vzad, se v Anglii montoval před zadní nápravu vozu Lotus Europe. V kupé A110 byl samozřejmě za zadní nápravou, jeho rozměry si však vyžádaly přemístění chladicího dopředu. Velkého úspěchu se tento model nedočkal, za necelé dva roky se prodaly jen čtyři desítka exemplářů, z nichž některé jezdily u dopravní služby francouzského čet-

nictva. Většina zákazníků volila v sezóně 1967 mezi modely A110 1300 G a 1300 S. První poháněl motor 1255 cm³ o výkonu 90 k (66 kW) z R8 Gordini 1300, druhý již zmíněný čtyřválec 1296 cm³ vydělený na 110 k (81 kW). Oba motory doplňovala pětistupňo-

vá převodovka. Pro ostré sportovní nasazení byl určen model GTH s motorem 1149 cm³, který ladič Marc Mignot obdařil výkonem 93 k (68 kW).

Od roku 1967 se kupé A110 kromě Dieppe montovala i v pobočném závodě v Thiron-Gardais nedaleko Chartres. Téměř hotové vozy s nalakovanou karoserií vybavenou elektroinstalací a čalouněním pak putovaly do Dieppe k montáži poháněcího ústrojí a dokončení. Byl to jeden z důsledků dohody, kterou Jean Rédélé uzavřel s automobilkou Renault. Na přidi Alpine se objevil známý kosočtverec a Renault je přijal do své distribuční a servisní sítě. Mimochodem, tehdejší obchodní ředitel Renaultu bydlel právě v Thiron-Gardais a dokonce tam i starostoval; Jean Rédélé tím zároveň řešil situaci, kdy staré provozy v Dieppe už nestačily a výstava nového závodu v průmyslové zóně na okraji města se teprve chystala. Odstartovala v létě 1968 a výroba se do nových hal přesunula v roce 1969.

Na podzim 1968 dostaly vozy Alpine A110 novou tvář; kromě hlavních světlometů, nyní většího průměru 180 mm, měly blíže ke středu vozu do přídě zasazený dva dálkové světlomety. Lem výrezu zadního blatníku si vynutil zkrácení okrasné lišty na boku vozu, za příplatek byla trináctipalcová litá kola. Novinkou modelového roku 1969 byla A110 1600 s motorem z R16 TS, čtyřválcem 1565 cm³ o výkonu 92 k (68 kW). O rok později následovala verze 1600S se

dvěma dvojitými karburátory Weber, zvýšeným stupněm komprese a výkonem 122 k (90 kW). Kupé s pětistupňovou převodovkou dosahovalo rychlosti 215 km/h. Nejdostupnější alpinkou se v téže době stala A110 1300 85 s motorem 1289 cm³ o výkonu 72 k (53 kW) z Renaultu 12 TS.

V březnu 1971 mělo v Ženevě premiéru

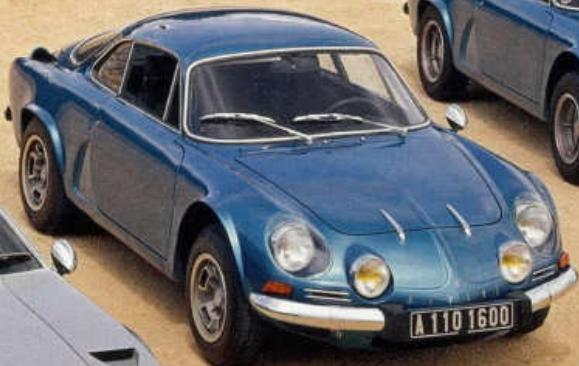
>>>

ALPINE (RENAULT) A110 ■

Modely Alpine 1976;
zleva A310, A110 1600 SX a 1300



Foto Renault



Jedno z posledních kupé A110 1600 SX
na výstavě Rétromobile 2012 ▼



Foto Jan Tuček



Ove Andersson
si jede pro vítězství
v Rallye Monte Carlo 1971

nové 2+2místné kupé Alpine A310; klasická A110 se ovšem vyroběla dále. Produkce kulminovala v roce 1972, kdy z celkového počtu 1481 vyrobených vozů bylo 589 typu A310 a 892 typu A110, z toho 511 modelu 1600 a 381 modelu 1300. Špičku nabídky tvořila A110 1600S s motorem 1605 cm³ o výkonu 126 k (93 kW), od jara 1973 pak model 1600SC s tímtéž motorem, ale zadními trojúhelníkovými závěsy převzatými z typu A310. Varianta se vstřikováním paliva nesla označení 1600SI. Soukromým jezdciům továrna nabízela nabroušenou A110 1600S skupiny 4 s motorem 1596 cm³, vyladěným na 155 k (114 kW). V září 1973 Renault koupil většinový podíl a převzal kontrolu nad firmou z Dieppe. V továrně v Thiron-Gardais se záhy místo alpinek začaly vyrábět sekáčky na trávu. V sezóně 1973 vládl tovární tým vozů



Úspěšný závodník
Jean Vinatier, člen oficiálního týmu Alpine

Alpine-Renault A110 1800 světovým soutěžím a získal titul mistra světa mezi značkami. Evropský titul vybojovaly vozy z Dieppe už o dva roky dříve. K nejlepším závodníkům patřili Andruet, Vinatier (vítěz

Rallye Vltava 1968), Larrousse (později šéf týmu F1), Piot, Orsini, Andersson (vítěz Rallye Monte Carlo 1971), Thérier, Darniche a mnozí další. U nás s alpinkou úspěšně jezdil Vladimír Hubáček. Vozy A110 se objevily také na okruzích.

Od září 1975 se vedle modelu 1300 vyráběla už jen A110 1600SX, vybavená čtyřválcem 1647 cm³ o výkonu 95 k (70 kW), převzatým z R16 TX. V létě 1976 zmizela z ceníku levnější třináctistovka, model 1600SX pokračoval dál. Nyní už bez otvorů pod světlomety, zato s novými litými koly ve tvaru cívek magnetofonu. Poslední Alpine A110 1600SX opustila výrobní linku koncem července 1977. Údaje o počtech vyrobených vozů se v závislosti na pramenech poněkud různí, celkem jich v letech 1962 až 1977 ve Francii vzniklo asi osm tisíc. Dalších několik tisíc vzešlo z licenční výroby a montáže v zahraničí. V Brazílii jako Interlagos (Willys-Overland), ve Španělsku u firmy

FASA a v Mexiku pod označením Dinalpin. Koncem sedesátých let bylo několik desítek vozů A110 s přídí původního tvaru se dvěma světlometry smontováno i v bulharském Plovdivu pod značkou Bulgaralpine. ■