

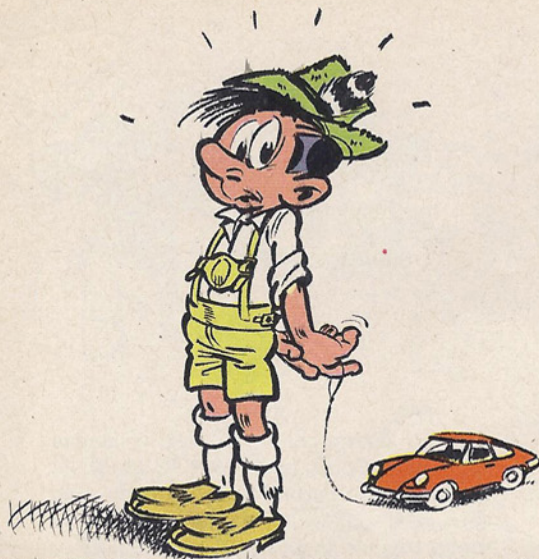
SERAIT-CE
UNE ABBAYE
DE LA TRAPPE?

SPiROU

POSTER
ET DOSSIER "COURSE"
● LA FERRARI
DE JACKY ICKX ■

OUI,
DE L'ATTRAPE-
NIGAUD!
HÔHÔ!





LE DÉFI DE MARIANNE

L'ANTI-PORSCHE FRANÇAISE ATTAQUE À 215. AVEC UN PROFIL À DAMNER UN CARROSSIER ITALIEN. ELLE EST NÉE À DIEPPE, DANS LES ATELIERS DU BRISEUR DE RECORDS JEAN REDELÉ. LA TRIPLE VICTOIRE D'ALPINE À MONTE-CARLO LUI SERVIRA-T-ELLE DE FÉTICHE ?

PORTRAIT-ROBOT A-310

LA BASE.

Coupé 2 + 2 tout-à-l'arrière avec moteur en porte-à-faux derrière les roues motrices. Moteur 4 cylindres 1605 cm³ dérivé du Renault 16 TS. Vilebrequin 5 paliers. Refroidissement par eau. Radiateur alu à ventilateurs électriques. Deux carburateurs Weber double corps. Puissance : 140 CV SAE à 6.250 tours-minute. Boîte à 5 vitesses (5^e = 35,6 km.-h. aux 1.000 tours).

SIGNES PARTICULIERS.

Châssis-squelette indépendant à poutre centrale formant Y aux deux bouts. Coque moulée en polyester stratifié, typique à la construction Alpine. Deux trains à suspensions indépendantes symétriques (triangles transversaux et boudins). Freins à disque ventilés avant. Direction à crémaillère directe (2,5 tours de volant). Poids : 825 kg. Longueur : 4,18 m. Empattement : 2,27 m.

SIGNES DE CHARME.

Ligne aérodynamique ultra-moderne. Nez vitré abritant 6 phares alignés. Poupe à persiennes type Miura. Sièges avant « avion ». Tableau de bord métal poli à console centrale avec tous les instruments classiques. Petit volant de cuir rembourré... Et une vitesse de 215 km.-h. pour taquiner les Porsche !



ALPINE A

Enfin une super-sportive française !

S'il est un homme en France capable de relever l'arrogant défi Porsche, c'est bien Jean Redélé ! Dynamique « patron » de l'usine Alpine à Dieppe, il fut le seul à défendre le drapeau bleu-blanc-rouge dans le grand cirque de la course. Ses berlinettes Alpine sont des « bêtes à rallye » redoutées des Porsche et ses protos à moteur central combattirent aux 24 Heures du Mans avec férocité... La retentissante victoire au dernier rallye de Monte-Carlo devant la meute des Porsche et des Lancia fit sauter quelques bouchons de champagne dans les chaumières de France !

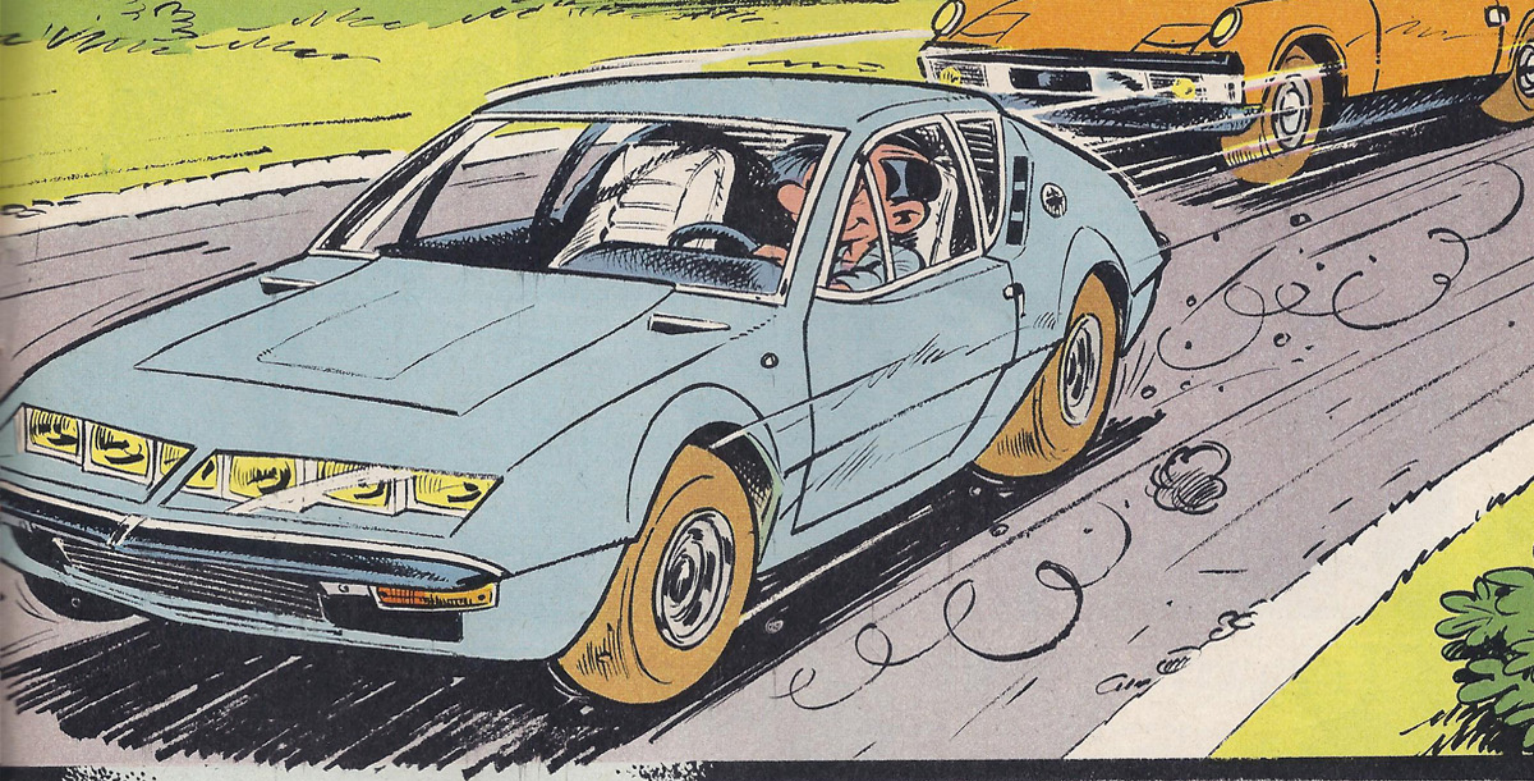
Seulement voilà : ce bel héroïsme ne fut jamais récompensé commercialement... Sur les routes des vacances, les roadsters british, les spiders italiens et les arrogantes Porsche font la loi. Les petites berlinettes Alpine, très chères, inconfortables et de ligne périmée, sont aussi rares que des okapis.

Mais cela va changer ! La gloire des circuits va enfin porter ses fruits, l'Alpine A-310 va redonner à Marianne le beau joujou-à-piloter dont elle rêve depuis si longtemps...

Monsieur Alpine dit non au moteur au milieu !

Porsche, champion du tout-à-l'arrière, a adopté le « moteur au milieu » avec ses 914. Matra joue le même jeu. C'est la solution séduisante entre toutes... Avec un moteur en position centrale-arrière, on obtient une répartition des poids parfaite. Stabilité, tenue de cap et agilité sont exceptionnelles sur une voiture de ce type. Alors ? Eh bien, Monsieur Alpine dit non ! Il voulait créer une authentique 4 places où les places arrière ne sont pas des niches de cul-de-jatte.

Techniquement, est-ce une déception ? Un compromis comme il y en a trop ? Jean Redélé s'en défend avec énergie... Il sait très bien qu'une « tout-à-l'arrière » souffre d'une irrépressible tendance survireuse et d'une louvoyante sensibilité au vent latéral. Mais il a étudié ses trains avant et arrière avec grand soin : les quatre roues indépendances guidées symétriquement corrigent le désé-



310 CONTRE PORSCHE

équilibre, tandis que le cockpit avancé (voyez comme le museau de la A-310 est trépané !) assure, malgré tout, une belle répartition des masses. Et c'est heureux, car il y a de la cavalerie sous le capot de poupe... L'excellent moteur Renault 16 TS de 1605 cm³ respire à pleins poumons avec ses deux carburateurs Weber double corps. 140 CV SAE à 6.250 tours, ce n'est pas du jeu de petite fille, ça ! D'autant plus qu'on nous promet déjà une version « spéciale » de 155 CV SAE, qui atteindra les 230 km-h.

Pour tenir tout cela sur la route, on dispose d'une direction à crémaillère très précise (2,5 tours de volant), et les freins à double circuit (servo) comportent des disques ventilés à l'avant. La boîte à 5 vitesses promet bien du plaisir, surtout avec une 5^e longue taillée pour le grand fond sur autoroute !

Une coque sculptée par le vent ?

Oui. Monsieur Alpine préfère le verdict du labo aérodynamique aux ukases de la mode. La vitesse atteinte avec un moteur plutôt modeste le prouve... Mais comme ce qui est techniquement juste est souvent naturellement beau, l'Alpine A-310 est une des plus belles voitures du moment ! Et bourrée d'idées à faire rêver un maître italien. Voyez ces surfaces planes, ce museau vitré abritant la batterie de phares, cette poupe avec sa vitre à persiennes... C'est du grand style !

Ce magistral coup de crayon, Jean Redélé l'a concrétisé avec une technique qu'il possède à fond : la coque moulée en deux coquilles de plastique armé (fibres de verre et polyester) et le tout est monté sur le typique châssis à poutre centrale réputé pour sa parfaite rigidité.

Franchement, c'est un beau morceau, cette nouvelle Alpine. Et je connais quelques Porscheistes fanatiques qui se sentent gagnés par le doute... Pourtant je me pose une question. Porsche a réussi des cabriolets Targa exceptionnels : le sorcier de Dieppe ne jouera-t-il pas la même carte ? On a beau être raisonnable, les cheveux au vent, ça reste toujours passionnant.

STARTER.

