l'auto-journal

HOMME N°1 N°4 - 1er MARS 1972 - PRIX : 3,50 F.

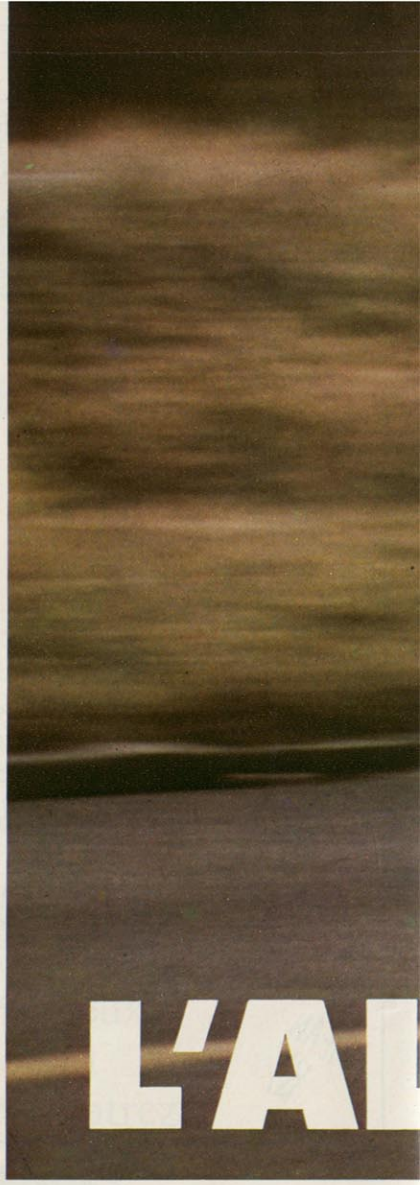
PARAIT LE 1er ET LE 15 DU MOIS

banc d'essai complet RENAULT 5 L/4 CV et TL/5 CV

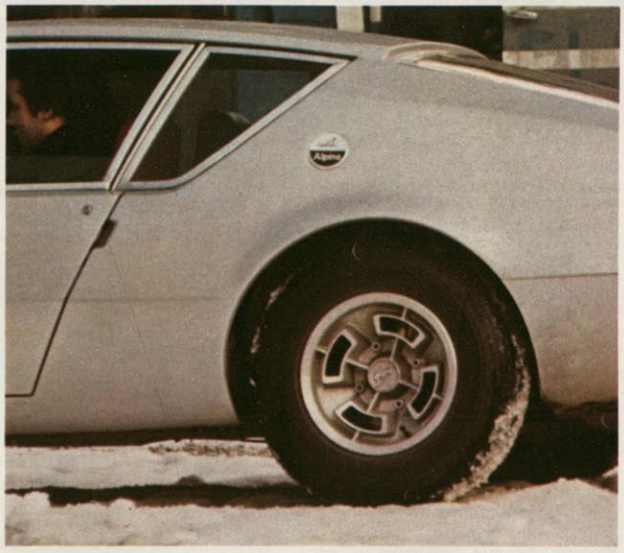
Belgique : 35 FB
Suisse : 3 FS
Italie : 350 L
Espagne : 45 P
Maroc : 3,67 DH
Tunisie : 350 Mm
Algérie : 3,50 DA
Canada : 75 C

j'ai conduit l'Alpine A 310

j'ai conduit

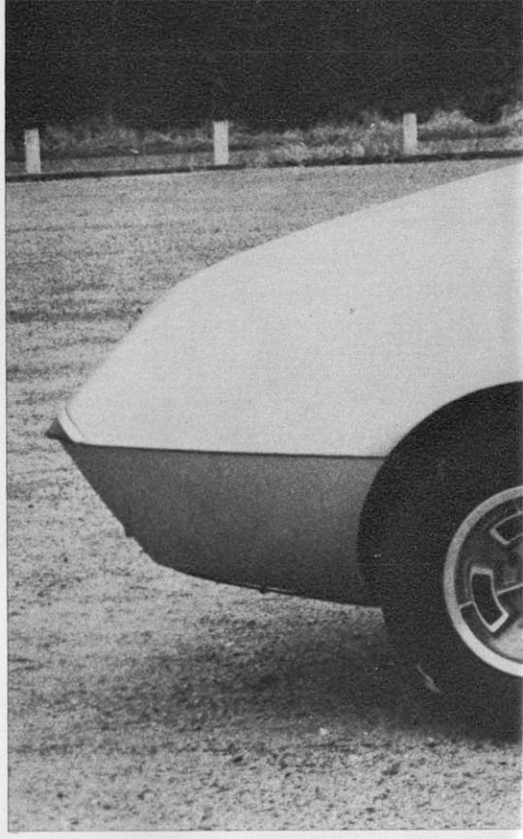


PINE A 310



A Dieppe, Alpine compense le faux pas de Monte-Carlo par la sortie effective de la A 310. Du même coup, la marque satellite de Renault n'est plus cantonnée dans la fabrication de berlinettes très sportives pour aborder le marché de la « Grand Tourisme » presque aussi rapide, mais surtout plus confortable. Alpine se civilise, et soigne sa ligne. Ce premier contact avec la A 310 fait oublier les longs mois d'attente depuis sa présentation. Monsieur Jean Redélé peut espérer des beaux jours pour son enfant.

ALPINE A 310



■ Lorsque, fin janvier, Alpine nous proposa enfin le prêt de sa nouvelle A 310, nous avons longuement hésité car, en cette saison, comment être sûr de pouvoir essayer valablement une voiture qui dépasse 200 km/h ? Finalement, le temps trop incertain fit la décision, le banc d'essai complet est reporté aux beaux jours. Toutefois, nous avons pu conduire cette Alphine Renault dont la production est en bonne voie et qui est commercialisée.

La A 310 conserve l'architecture traditionnelle chez Alpine qui reste très attachée à la solution du moteur arrière en porte-à-faux. Les résultats en compétition sont là pour attester l'intérêt de cette disposition : Jean Rédélé ne serait pas fâché de prouver aux techniciens de Renault qu'ils ont enterré un peu vite le moteur arrière. La nouvelle voiture repose sur un robuste châssis à poutre centrale tubulaire qui paraît remarquablement étudié, alliant la légèreté à une rigidité totale. Bien entendu, les quatre roues sont indépendantes, suspendues sur des ressorts hélicoïdaux. Les deux trains sont solidement entretoisés et complétés par des barres de torsion. La direction très directe est à crémaillère, tandis que le freinage est confié à quatre disques assistés dont deux ventilés à l'avant. Le moteur est un bloc R 16 en alliage léger dérivé de celui de la R 12 Gordini. Grâce à un suralésage d'un millimètre, la cylindrée est portée à 1 605 cm3. Avec une compression assez élevée de 10,5, on obtient la puissance réelle de 125 ch DIN à 6 250 tr/mn. L'arbre à cames est un spécial Alpine, les soupapes sont agrandies et la tubulure d'échappement très directe vient de chez Autobleu. L'alimentation est assurée par deux gros carburateurs Weber double corps horizontaux.

La boîte de vitesses est à cinq rapports synchronisés et, comme on le sait, elle a causé quelques soucis dans les rallies. La cinquième plutôt longue donne 35,6 km/h par 1 000 tr/mn. Les roues en alliage léger, de grande largeur et du diamètre 13, sont montées avec des pneus de 165 à l'avant et 185 à l'arrière.

Comme toutes les Alpine, la A 310 dispose d'une carrosserie en polyester stratifié, très bien profilée, dont la hauteur hors-tout ne dépasse pas 1,15 mètre. Il s'agit d'une 2 + 2 places, les petits sièges baquet arrière situés de part et d'autre de la protubérance de la boîte de vitesses. Les sièges avant, fort bien dessinés, sont confortables et la place disponible est finalement suffisante. Cependant, le volant devrait être réglable, ce qui permettrait entre autres une meilleure accessibilité. La visibilité est très bonne vers l'avant, médiocre vers l'arrière, surtout pour les manœuvres de stationnement. Les essuie-glace sont très mal étudiés, la surface de balayage étant insuffisante vers le haut. Mais, le principal reproche que l'on puisse faire à cette très jolie carrosserie est l'absence complète de coffre à bagages. Le compartiment avant est entièrement occupé par la roue de secours, le réservoir d'essence de sécurité en plastique d'une bonne contenance de 60 litres, le radiateur et d'autres équipements comme le servofrein, sans oublier les six phares à iode qui transforment la nuit en jour. Il serait préférable de proposer une version deux places avec une surface de chargement arrière, comme la Porsche. En ordre de marche, le poids total de la A. 310 ne dépasse pas 825 kg.

La piste de Montlhéry étant mouillée, voire légèrement enneigée, nous n'avons pu contrôler les performances mais, sur l'autoroute Paris-Lyon, l'aiguille du compte-tours atteint 6 000 tr/mn en cinquième, ce qui donne une vitesse de plus de 210 km/h. Le compteur à peu près juste ne dépasse guère la zone des 220 km/h. L'allure de pointe est atteinte rapidement et l'Alpine conserve facilement sa lancée, ignorant pratiquement les côtes. Les accélérations sont extrêmement brillantes pour la cylindrée réduite et les cinq rapports de la boîte de vitesses exploitent au mieux, avec une belle continuité, les possibilités du moteur. Le levier central est fort bien placé, mais on peut lui reprocher en conduite très rapide, une grille incertaine ainsi qu'une synchronisation lente quand elle ne devient pas plutôt défectueuse. Toutefois, les passages cinquième-quatrième se font très rapidement. Nous savons que la boîte Renault préoccupe beaucoup Alpine et que des améliorations sont en cours.

Dans l'ensemble, les consommations sont très basses par rapport aux performances. En effet, sur un parcours varié, moitié sur autoroute, de 500 km, nous avons mesuré 13,2 litres aux 100 km, à la moyenne générale de 166,5 km/h. Ce circuit comprenait notre habituelle étape Avallon-A 6, jonction de Fontainebleau, de 162 km qui a été couverte par temps sec en 53 mn, à la moyenne de 183,3 km/h. A cette allure record, la consommation a été de 13,5 litres. En conduite moins rapide, il est donc aisé de maintenir la consommation entre 10 et 11 litres. Ces résultats sont dus à l'aérodynamisme et à la cinquième vitesse, mais aussi à la souplesse du moteur : en ville, la A 310, quand les carburateurs sont bien réglés, se conduit très facilement, à 40 km/h en quatrième par exemple. En revanche, la pédale d'embrayage est trop ferme.

Vitesse élevée, peu de consommation, mais que donne la sécurité ? La tenue de route, que nous savions très bonne, nous a surpris par ses étonnantes qualités. L'adhérence des roues motrices et la stabilité à grande vitesse sont hors de pair. La pluie et le vent latéral sont pratiquement sans effet, ce qui est tout de même assez rare. En virages, la voiture tourne bien à plat sans se coucher ni jamais dériver, même de l'avant. La direction très directe est aussi d'une extrême précision, ce qui permet un contrôle au centimètre. Malheureusement, le diamètre de braquage est un peu élevé, ce qui enlève de la maniabilité.

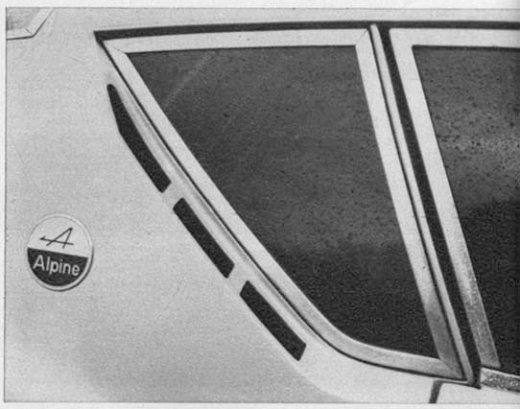
Le freinage lui aussi est largement à la hauteur des performances et les ralentissements s'opèrent en douceur grâce à l'assistance mais aussi extrêmement rapidement. Aucune prédominance n'apparaît ni sur l'avant, ni sur l'arrière et nous n'avons jamais pu bloquer une roue ou même être obligé de corriger le moindre déport. N'ayant pas fait de montagne, la résistance à l'échauffement n'a pu être éprouvée, mais des ralentissements répétés sur autoroute n'ont pas permis de déceler de baisses d'efficacité notables à chaud. Les freins ventilés et les jantes en alliage évacuent bien les calories.

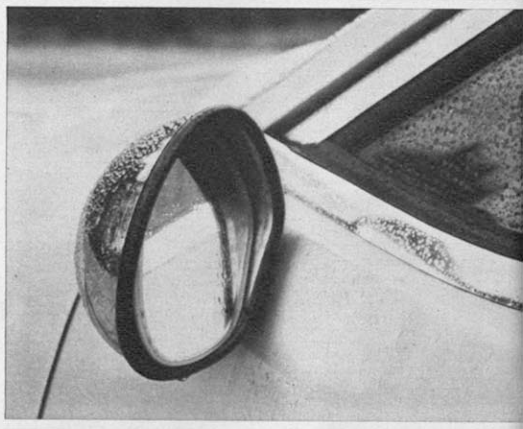
Le tableau de bord est complet avec, cependant, des cadres de vitesse et de compte-tours insuffisamment lisibles. Ce tableau comprend, en outre, un manomètre d'huile, une jauge à essence, une montre et deux thermomètres d'eau et d'huile. La commande d'essuie-glace-lave-glace électrique est au volant, ainsi que la manette d'éclairage actionnant aussi de puissants avertisseurs. Les glaces électriques sont en série, ce qui n'est nullement incompatible avec une voiture de sport. La climatisation est complète et on peut obtenir en option un pare-brise chauffant électriquement.

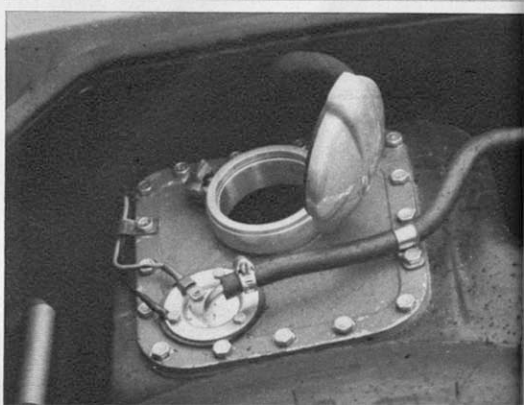
Les points forts de l'Alpine sont très importants puisque la tenue de route, digne de tous les éloges, est complétée par un freinage remarquable et des performances élevées. De même, la consommation est fort raisonnable. Les seules réserves portent donc sur la boite de vitesses, la surface des essuie-glace et l'absence de coffre. Sur des bases aussi solides, il ne fait pas de doute qu'à Dieppe, on ne parvienne bientôt à proposer une sportive française de classe internationale.

Bernard CARAT

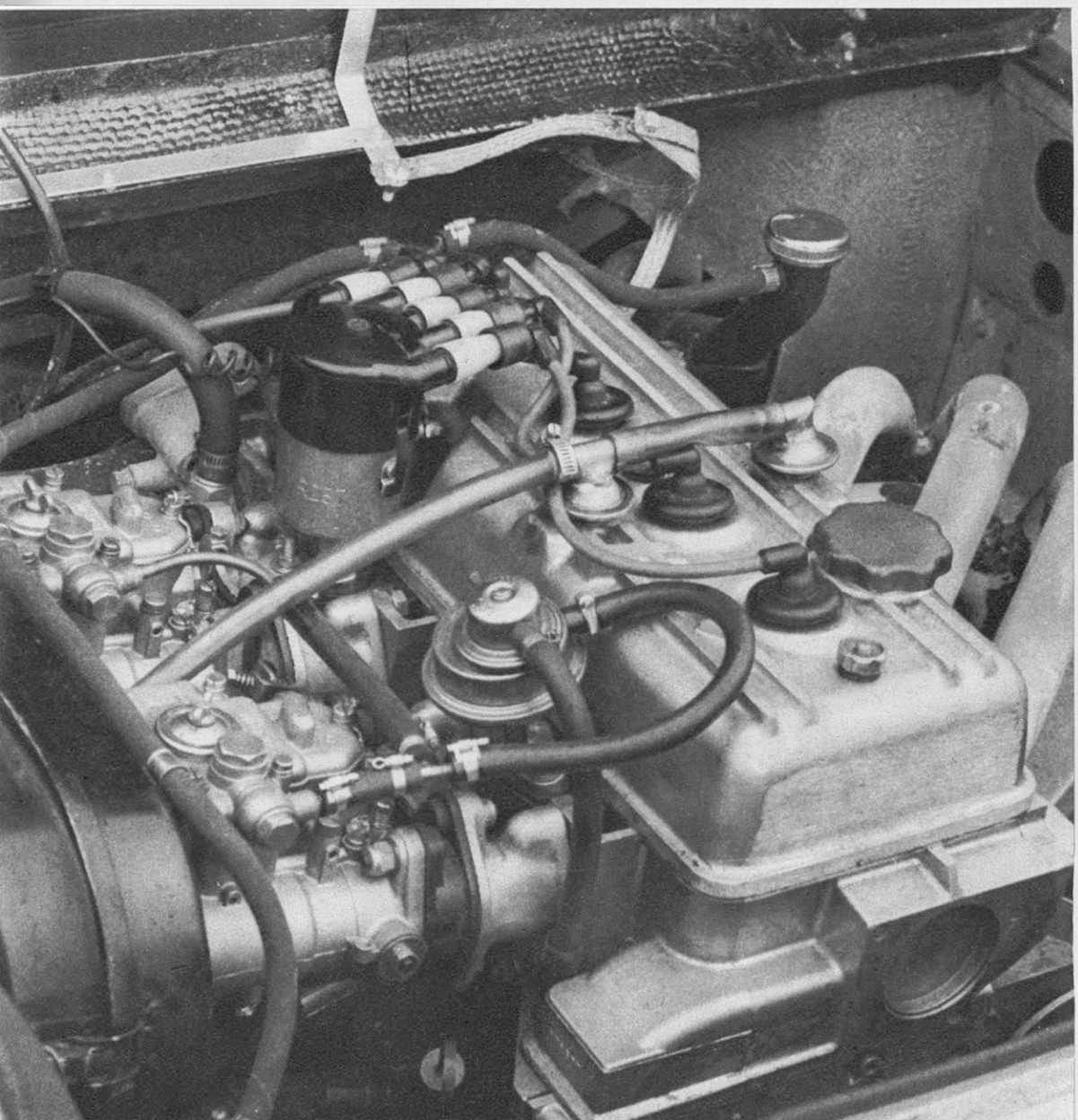
à Dieppe es







t née la Grand tourisme française



CARACTERISTIQUES

MOTEUR : 9 CV. 1 605 cm3. Quatre cyl. (78 mm × 84 mm), monté longitudinalement en porte-à-faux de l'essieu AR. Refroidissement par liquide. Radiateur placé à l'avant. Deux ventilateurs électriques. Alimentation par deux carburateurs double corps horizontaux. Réservoir : 60 litres. Alternateur 40 A. Soupapes en tête en V. Arbre à cames latéral entrainé par chaine double. Puissance maxi : 125 ch DIN à 6 250 tr/mn (140 ch SAE). Couple maxi : 16 mkg DIN à 5 000 tr/mn. Rapport volumétrique : 10,25 : 1.

TRANSMISSION : roues arrière motrices. Boite de vitesses à cinq rapports synchronisés. Levier au plancher.

CHASSIS SUSPENSION : châssis poutre en acier. Caisse en polyester stratifié avec arceau de sécurité intégré. Suspension avant à roues indépendantes par triangles superposés avec ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques. Barre antiroulis. Suspension arrière à roues indépendantes par triangles superposés, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques. Barre antiroulis.

DIRECTION : à crémaillère. Nombre de tours de volant : 2 1/2.

FREINS : à disque ventilé à l'avant, à disque simple à l'arrière. Double circuit et dispositif d'assistance. Frein à main mécanique sur les roues arrière.

PNEUMATIQUES : AV 165 × 13 - AR : 185 × 13.

CARROSSERIE : poids : 825 kg (330 kg à l'AV et 495 kg à l'AR). Long. : 4,18 m ; larg. : 1,62 m ; haut. : 1,15 m. Prix : 45 200 F.

En haut à gauche, les entrées d'aération d'un compartiment moteur ; au milieu, le très efficace rétroviseur extérieur profilé et en bas, le bouchon de remplissage d'essence dans le compartiment avant. Ci-contre, le moteur Renault 12 Gordini est très accessible.