

<http://ellesquatre.free.fr>



RENAULT



direction des
relations extérieures

La nouvelle ALPINE RENAULT n'aura pas de nom de baptême ! Mais un numéro

Sa petite sœur aînée, la plus connue et de loin la plus diffusée des ALPINE s'appelle : " TOUR DE FRANCE ". Qui se souvient que la Berlinette puisqu'il s'agit d'elle, se prénomme " TOUR DE FRANCE " ? Seuls, quelques spécialistes, sans doute.

La raison en est, qu'ALPINE RENAULT s'attache à sortir le modèle qui répond très précisément à un type, à un genre particulier.

— Que peut-on attendre d'une Berlinette ?

Une voiture, petite, très maniable, vivante, très sportive :

c'est la BERLINETTE

Notre modèle s'identifie tellement à sa fonction, à sa définition que le nom de baptême s'efface devant le type d'appellation.

Nous avons tout mis en œuvre pour qu'il en soit de même avec la nouvelle ALPINE RENAULT et que dans l'esprit de tous elle soit :

un COUPÉ 2 + 2

Bien des noms ont été avancés : des noms patronymiques, évocation des ALPES, ville ou village : VALBERG par exemple ou BOLLÈNE, un col où les Berlinettes s'illustrèrent, mais tous les cols des ALPES ont été le théâtre d'exploits ALPINE ! une grande victoire aussi ; dans ce cas la plus éclatante : " MONTE-CARLO "...

Finalement, selon une tendance qui se généralise, c'est le numéro d'étude,

A 310

qui désignera la voiture, alors que, pour tous, ce sera un Coupé 2 + 2.

Qu'attend-on d'un Coupé 2 + 2 ?

Une voiture à deux faces : brillante, sportive, cossue pour deux, habitable, confortable, sûre pour quatre ; deux faces qui se superposent...

De toute façon dans les deux cas, il fallait qu'elle fut racée.

Esthétique et fonction.

La ligne a été étudiée par M. BELIGOND au Centre de Style de la Régie Renault, puis longuement travaillée à DIEPPE et en soufflerie. L'esthétique doit aller de pair avec la fonction ; nous avons une réputation à défendre sur le plan de l'efficacité de nos modèles : des performances très élevées pour une puissance moyenne. Pour ce faire, deux domaines à travailler : aérodynamisme et poids.

L'étude aérodynamique a été minutieusement menée et aucune concession sur ce point n'a été faite à la facilité. Nos techniciens dans cette spécialité ont acquis une solide expérience en menant l'évolution des Prototypes Circuit. Beaucoup se souviennent encore des Protos M 65 qui roulaient dans la ligne droite du MANS à 265 km/h avec un moteur de 1500 cm³ et 145 ch et qui bouclaient un tour à plus de 200 km/h de moyenne.

Quant au poids, ALPINE est restée fidèle à la technique du Polyester stratifié qui, à solidité égale, garantit un poids très inférieur. Des références, établies maintenant sur plusieurs milliers de coques en Stratifié de notre fabrication, attestent le coefficient exceptionnel de résistance aux chocs de ces carrosseries.

Cette carrosserie est intimement scellée à un châssis poutre rigide et simple qui a fait ses preuves sur les Berlinettes "TOUR DE FRANCE". La partie centrale de ce châssis est constituée par un tube de forte section. A ses extrémités sont soudés, à l'avant, un berceau en tube rectangulaire recevant l'ensemble du train avant et, à l'arrière, un caisson réalisé en tôle pliée supportant les éléments mécaniques et la suspension.

Le dernier point qui a influencé l'étude des lignes de ce Coupé, c'est le souci de créer un modèle qui doit durer : la Berlinette a été dessinée il y a 12 ans. Elle a subi quelques retouches de détail, mais c'est la même ligne qui séduit encore une clientèle assez nombreuse pour que nous n'ayons à son égard aucun souci commercial, et que sa fabrication soit encore programmée sur plusieurs années.

C'est pourquoi nous avons voulu une ligne moderne bien sûr, mais harmonieuse, fonctionnelle et raisonnablement agressive.

Pour 2 — Brillante, sportive, cossue.

Bien que s'adressant à une clientèle beaucoup plus large, le Coupé 2 + 2 conservera les qualités routières qui font le succès de la Berlinette. Le compromis entre habitabilité et maniabilité nous a conduit à retenir la formule du "tout arrière", moteur en porte à faux. C'est aussi une technique que nous connaissons à fond, puisque, depuis la naissance de la marque, toutes les ALPINE sont sorties avec cette disposition.

Elle présente l'avantage incontestable de mieux exploiter la puissance du moteur grâce à une meilleure "motricité". Lors du dernier rallye de MONTE-CARLO, les supputations qui ont été faites entre les possibilités des différents mo-

dèles réputés, de conceptions différentes de nos concurrents, confirment bien la valeur de ce choix.

Les réserves qui sont faites par certains à propos de cette formule, quant à la stabilité en ligne droite et en grande courbe, ont été prises au sérieux et, là aussi, une étude très approfondie a été menée par nos ingénieurs. Sur ce plan, les solutions retenues sont encore directement dérivées de la Compétition, puisque les suspensions adoptées sont largement extrapolées du Proto M 65.

Ainsi, les suspensions avant et arrière sont constituées de triangles superposés, de combinés ressorts/amortisseurs et barres antiroulis.

Les possibilités de réglages des géométries sont multiples et faciles, aussi bien sur le train avant que sur le train arrière. Comme pour une Monoplace, elles permettent d'adapter la voiture aux divers comportements recherchés en fonction de son utilisation.

Le moteur choisi est dérivé de celui de la RE-NAULT 16 TS (type 807) ; nous avons également une large connaissance de cet organe, puisqu'il équipe depuis deux ans les Berlinettes 1 600 S. Il a prouvé durant toute la saison sportive dernière son brio et son endurance ; il vient de démontrer encore avec éclat ses qualités au RALLYE de MONTE-CARLO, prouvant ainsi qu'un moteur de grande série bien conçu pouvait permettre des dérivés sportifs habilement traités dont la fiabilité et le rendement n'avaient rien à envier aux qualités des moteurs nés spécialement pour la haute performance.

En outre, ce moteur léger et très compact dont le centre de gravité dans la voiture est proche de l'axe des roues arrière, se prête très bien aux exigences de sa disposition en porte à faux.

Les essuie-glaces à deux vitesses sont dotés de balais antidécollement.

Le tableau de bord absolument complet est parfaitement lisible derrière un agréable volant cuir.

La sellerie est traitée en matériaux nobles : drap de qualité ou cuir.

Les lève-glaces électriques sont très rapides.

L'éclairage, composé de 6 projecteurs à iode, a fait l'objet d'une étude spéciale de CIBIÉ. Ces 6 projecteurs ont des fonctions spécialisées : 2 "code" à iode, 2 "route" à iode, 2 "longues portées" à iode. L'installation est intégrée dans la calandre avant, derrière un bandeau de verre triplex. La solution des projecteurs

escamotables n'a pu être retenue, compte tenu de la perte aérodynamique sensible occasionnée par ce dispositif en conduite de nuit ; l'installation est complétée par deux phares de recul.

Ainsi, à côté de la Berlinette du client sportif, amoureux de l'Automobile, ALPINE RENAULT propose dorénavant un modèle plus complet, brillant, confortable et aussi racé.

Mais aucune des qualités traditionnelles d'ALPINE n'a été abandonnée, en particulier la facilité d'entretien par l'utilisation judicieuse d'éléments RENAULT de série.

La commercialisation de l'ALPINE RENAULT A 310 sera, comme celle de la Berlinette assurée par le Réseau RENAULT.

caractéristiques de l'Alpine Renault A 310

Puissance fiscale : 9 CV.

Architecture : Propulsion arrière. Moteur en porte-à-faux sur le train arrière.

Structure : Carrosserie en Polyester Stratifié avec arceau de sécurité intégré, scellé à un châssis poutre en acier.

CARROSSERIE

Poids.

A vide en ordre de marche :	825 kg
dont sur l'avant	40 %
sur l'arrière	60 %

Dimensions.

Longueur hors tout	4,18 m
Largeur hors tout	1,62 m
Hauteur à vide	1,15 m
Porte-à-faux avant	0,91 m
Porte-à-faux arrière	1,00 m
Empattement	2,27 m
Voie avant	1,405 m
Voie arrière	1,410 m
Garde au sol	0,153 m

MOTEUR

Dérivé de celui de la **Renault 16 TS** (type 807), à quatre temps, quatre cylindres verticaux en ligne.

Vilebrequin à cinq paliers ; portées traitées par trempe haute fréquence et galetées.

Arbre à cames latéral entraîné par chaîne double à rouleaux.

Soupapes en tête de très grand diamètre, 42 mm pour l'admission et 35,5 mm pour l'échappement, inclinées en "V", commandées par poussoirs, tiges et culbuteurs.

Culasse en alliage d'aluminium avec chambres de combustion à haute turbulence.

Chemises de cylindre humides et amovibles en fonte centrifugée.

Bloc-cylindres en aluminium coulé sous pression.

Graissage sous pression par pompe à rotor excentré et refroidisseur d'huile largement dimensionné.

Refroidissement par liquide avec circuit hermétique comportant pompe, thermostat et vase d'expansion à niveau visible.

Radiateur en aluminium placé à l'avant comportant deux ventilateurs électriques à fonctionnement intermittent commandé par thermocontact.

Alésage, course 78 mm × 84 mm

Cylindrée 1605 cm³

Rapport volumétrique 10,25 à 1

Puissance 140 ch SAE à 6 250 tr/mn

Couple maximum 15 m.kg SAE à 5 000 tr/mn

Distribution.

Avance ouverture admission 40°

Retard fermeture admission 72°

Avance ouverture échappement 72°

Retard fermeture échappement 40°

Levée des soupapes d'admission et d'échappement 9,6 mm

Jeu à froid des culbuteurs :

admission	0,20 mm
échappement	0,30 mm
Ordre d'allumage	1 - 3 - 4 - 2
Avance initiale à l'allumage	0 + 1°
Bougies	14 mm (culot long) MARCHAL H 32 RG CHAMPION N 62 R

Rapport de démultiplication de chaque rapport :

1 ^{re}	: 3,61
2 ^e	: 2,33
3 ^e	: 1,61
4 ^e	: 1,21
5 ^e	: 1,03
Marche arrière	: 3,08

Vitesse en 5^e à 1000 tr/mn 35,66 km/h

Transmission aux roues arrière par deux arbres comportant chacun deux joints homocinétiques.

Carburateurs.

Deux double corps horizontaux, diamètre 45 mm
WEBER type 45 D C O E à starter manuel montés sur brides souples.

Filtre à air sec à cartouche.

EMBRAYAGE

Monodisque sec - mécanisme à diaphragme.

Diamètre extérieur 215 mm

Butée à billes guidée et autocentreuse.

Commande hydraulique.

BOITE DE VITESSES

Dérivée de la boîte Renault type 364/365.

Cinq rapports synchronisés.

Carter en alliage d'aluminium commun à la boîte de vitesses et à l'ensemble du différentiel et couple conique à taille hypoïde.

Rapport de démultiplication du couple conique : 3,27/1.

SUSPENSION

Avant :

Roues indépendantes par triangles superposés, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques placés au-dessus du triangle supérieur.

Débattement 180 mm

Barre antiroulis.

Arrière :

Roues indépendantes par triangles superposés, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques.

Débattement 179 mm

Barre antiroulis.

DIRECTION

A crémaillère

Nombre de tours de volant : 2,5

Démultiplication totale : 0,405

Arbre de direction à cardan.

Diamètre de braquage entre trottoirs 10,25 m

FREINS

A disques ventilés à l'avant, simple à l'arrière.
Commande hydraulique à double circuit assisté par Master-Vac.

Diamètre des disques avant : 228 mm

Diamètre des disques arrière : 254 mm

Diamètre du maître-cylindre : 20,6 mm

Diamètre des cylindres récepteurs :

avant : 54 mm

arrière : 45 mm

Frein à main à commande mécanique agissant sur les roues arrière.

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

Tension 12 Volts

Alternateur 40 Ampères

Batterie 45 Ampères/heure

ROUES ET PNEUMATIQUES

Roues en alliage léger 6" 1/2 × 13

Pneumatiques : avant 165 × 13

arrière 185 × 13

CAPACITÉS

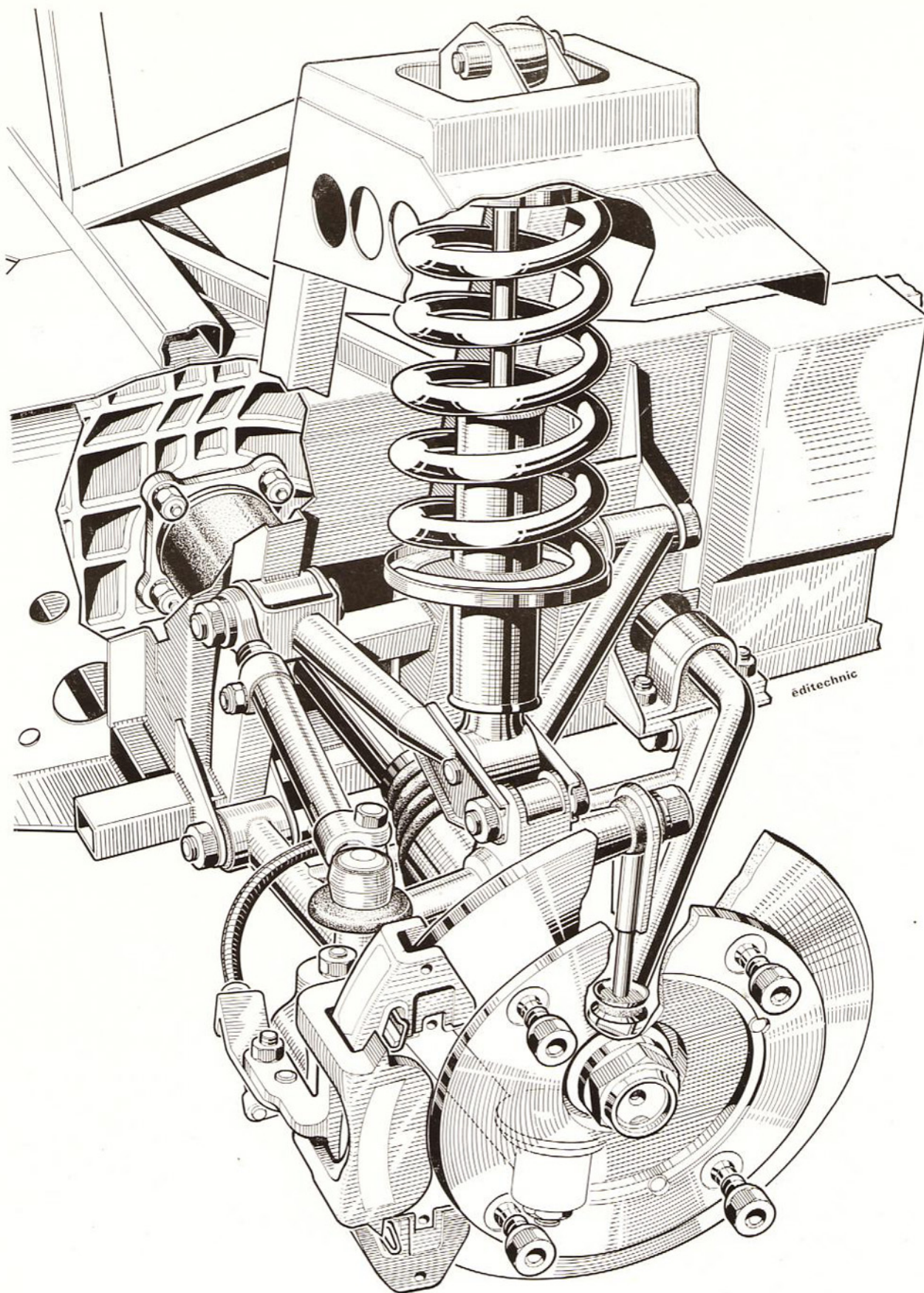
Réservoir de carburant du type sécurité en "Manolène" d'une contenance de 60 litres.

Huile moteur : 4,3 litres

Circuit de refroidissement : 9 litres

PERFORMANCES

Vitesse maximale 212/215 km/h

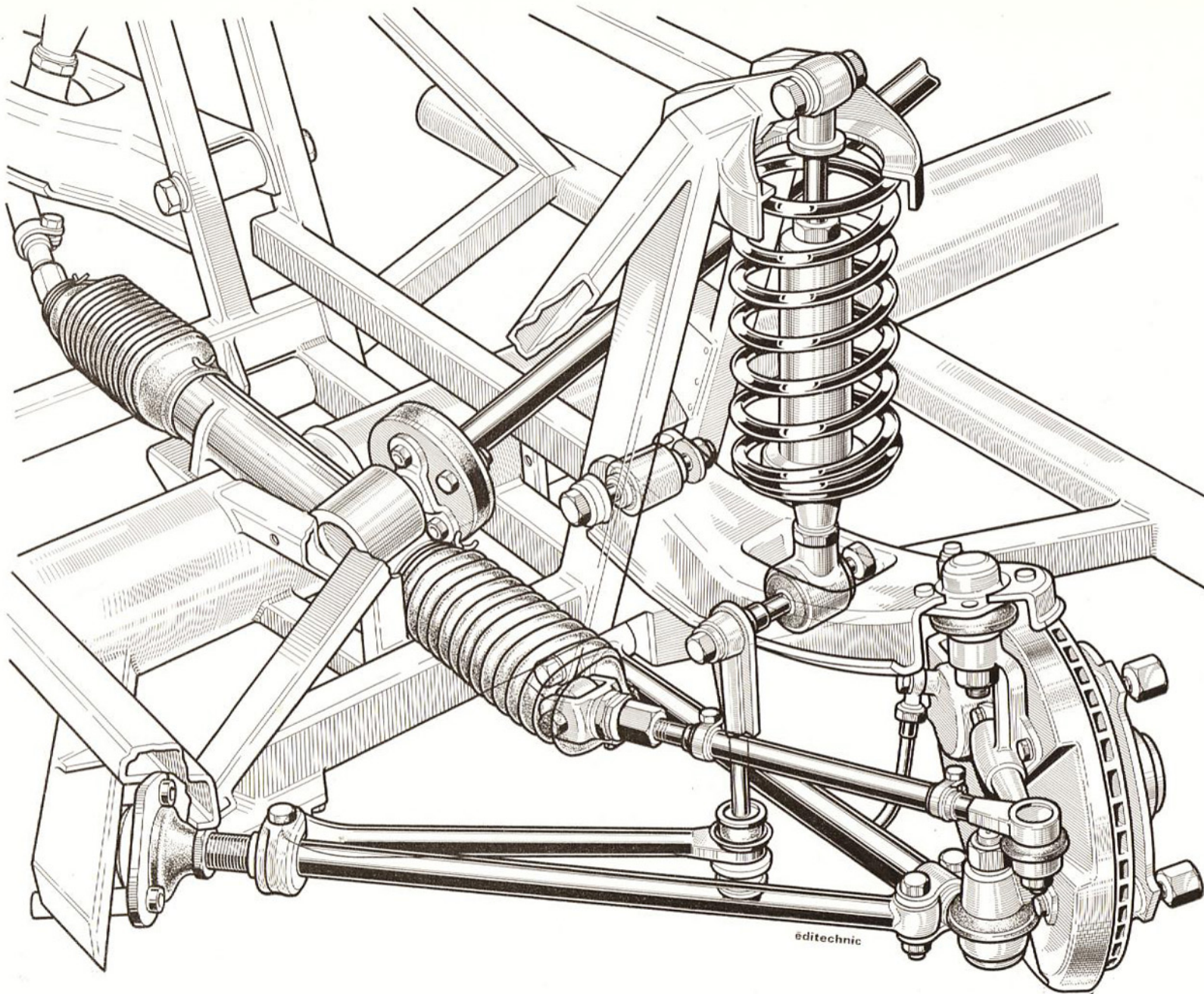


RENAULT  direction des relations extérieures

ALPINE RENAULT A 310

suspension arrière

<http://ellesquatre.free.fr>



RENAULT  direction des
relations extérieures

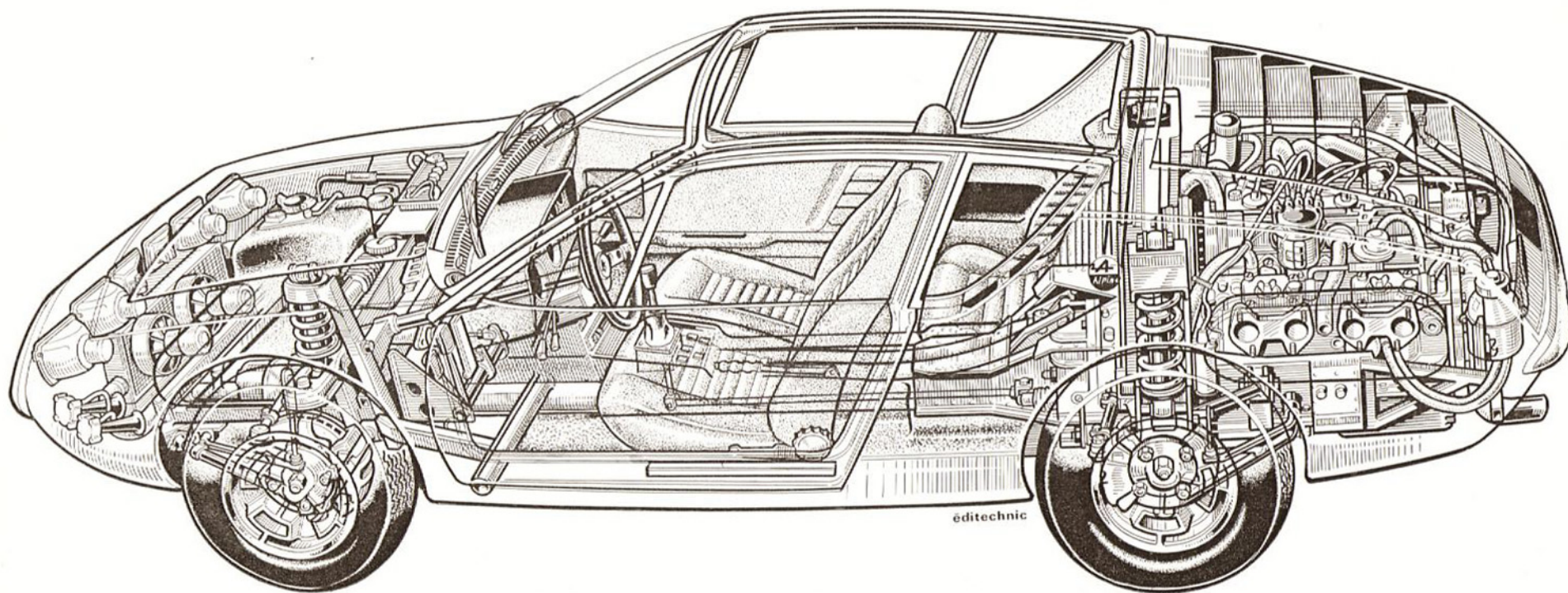
ALPINE RENAULT A 310

suspension avant

<http://ellesquatre.free.fr>

70471085

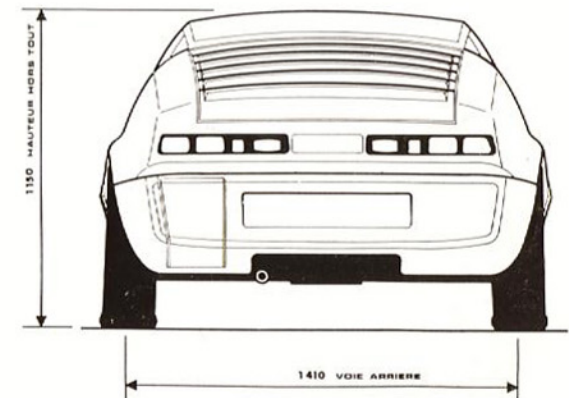
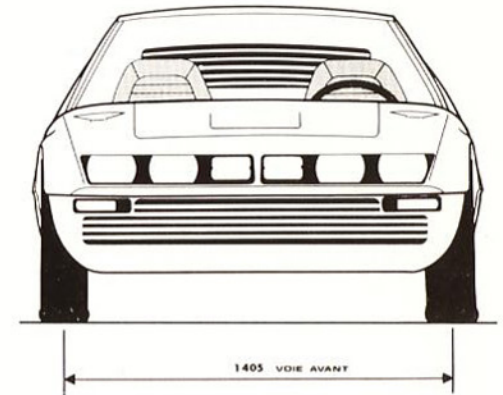
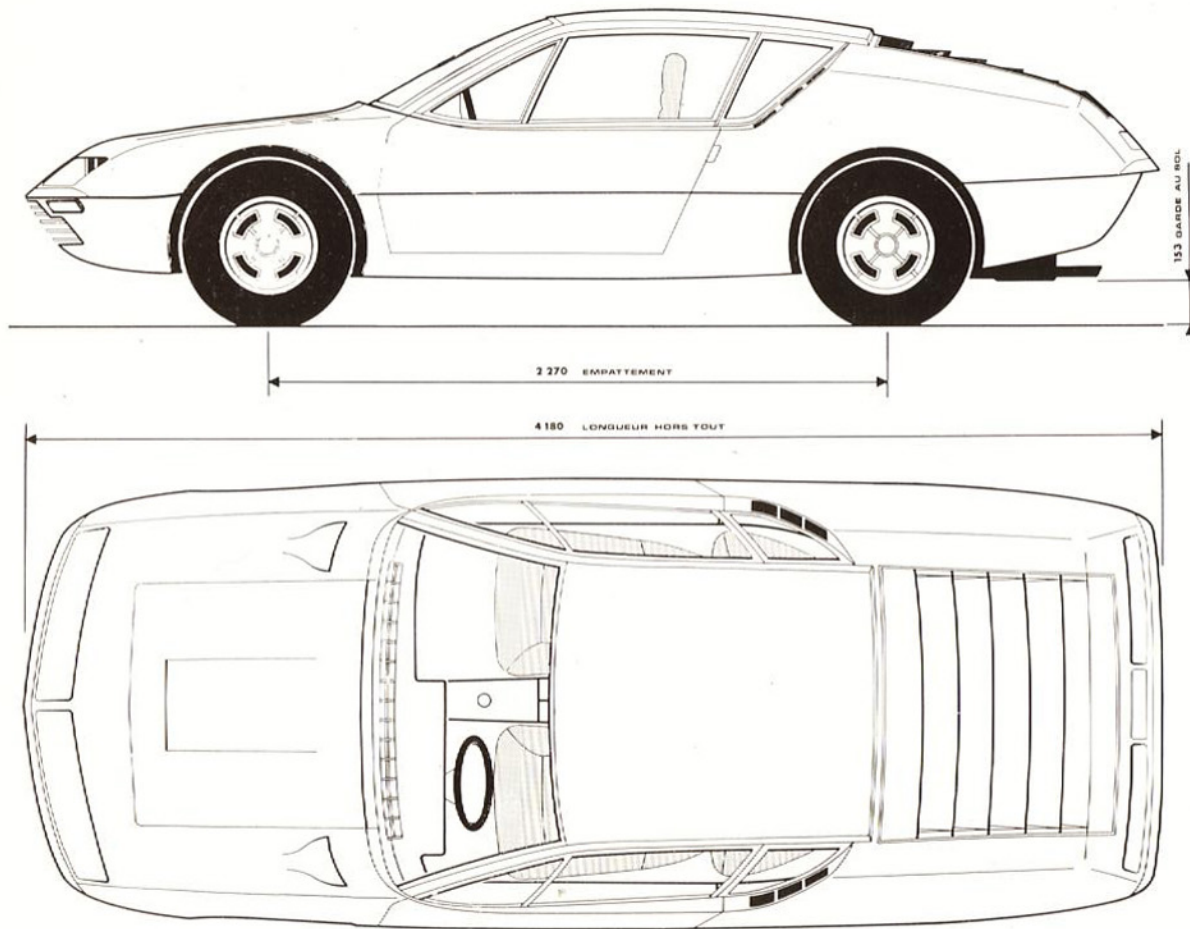
<http://ellesquatre.free.fr>

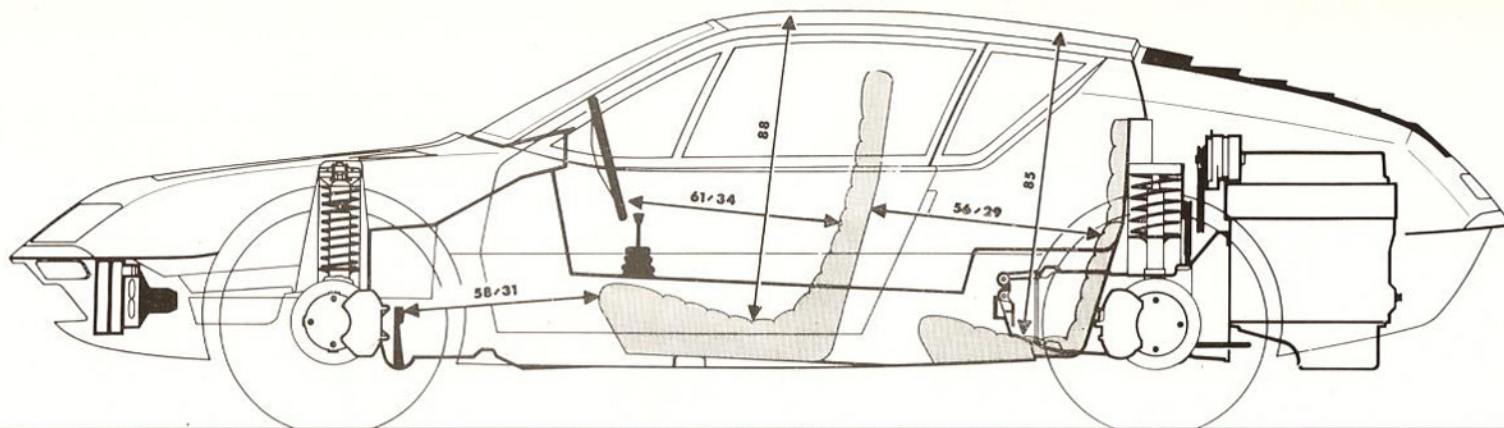


RENAULT  direction des
relations extérieures

ALPINE RENAULT A 310

70471084





<http://ellesquatrec.free.fr>

