

revue du sport automobile

echappement

AVRIL 1971 - N° 30 - France 4,00 F -

Bel. 40 FB - Suisse 4,00 FS - Lux. 40 FL - Esp. 55 Pes.

**NEIGE ET GLACE EN CITROEN MASERATI
BUFFALO VW RITTER KIT-KART 350
MIGAUT RACONTE SA TEMPORADA BRESILIENNE**



C'EST LA NOUVELLE

E

lle s'est fait attendre, mais avouons-le, il y a de quoi ne pas être déçu. Franchement, quand nous sommes arrivés à Dieppe, nous nous demandions vraiment à quoi elle pouvait ressembler. C'était une 2 + 2 mais sinon... Une grosse berlinette ? Moteur central ? Un concert de louanges entourait la voiture, chacun essayant de définir exactement son impression.

C'est curieux car cette Grand Tourisme (nous avons enfin, nous, Français, notre véritable Grand Tourisme) ressemblait de l'avant à... de l'arrière à... et puis non, rien à faire, elle était beaucoup mieux réussie. Les stylistes de la société Alpine ont fait du beau travail : c'est à la fois un proto, un coupé confortable, bref elle est parfaite.

Les ingénieurs et bien sûr Jean Rédélé travaillent dessus depuis environ quatre ans. C'est l'enfant chéri de la maison. Rédélé et ses collaborateurs se plaçaient, tels des peintres, devant la maquette en plâtre, puis méditaient des heures sur l'opportunité de modifier tel ou tel détail.

La mécanique était toute trouvée, celle de l'Alpine 1 600 S, et il y a quatre mois les premiers essais commencèrent sur le prototype, tandis que MM. Foulon et Brusseau, les spécialistes des protos, montaient le second. Au volant, Mauro Bianchi, essayeur et metteur au point. Pas question évidemment de dévoiler les formes harmonieuses du bolide et loin des regards indiscrets, les premiers tours de roue se firent à la fois sur le circuit privé de M. Bardinon, sur la piste d'essais Renault et sur les routes normandes... entre minuit et cinq heures du matin. Le moteur est placé à l'arrière mais ce n'est pas une berlinette !... Neutre, désespérément neutre, l'équilibre idéal pour sa vocation première : le Tourisme pour les Grands. Son prix, 40 000 F, la réserve bien sûr à une clientèle relativement fortunée mais ils ne seront pas déçus. Des sièges très enveloppants, très hauts servant d'appui-tête, un tableau de bord très sobre, des commandes à portée de la main, les six phares à iode s'allument avec le petit doigt. Les passagers ne seront pas non plus gênés : ce n'est pas immense à l'arrière mais c'est suffisant et même confortable. Quand donc la verrons-nous en compétition ? Hélas, pas de si tôt ! La commercialisation devrait débuter au mois d'octobre et il y aura beaucoup de commandes à honorer (il y en a déjà).

Disons donc que ce genre de voiture correspondrait parfaitement à une épreuve comme le tour de France Automobile... avec pour concurrentes les Porsche et les nouvelles Ford GT 70.

Si cela peut vous consoler, le pot d'échappement, lui aussi totalement inédit, émet une sonorité... de rêve.

Un bon conseil, ne vous contentez pas de ces photos, excellentes au demeurant, allez la contempler au Salon de Genève.

ALPINE

CARACTERISTIQUES

MOTEUR :

Celui de l'Alpine 1 600 S.
1565 cc : quatre cylindres verticaux en ligne, placé à l'arrière derrière l'essieu.

TRANSMISSION

Embrayage monodisque à sec.
Boîte à cinq rapports tous synchronisés.

CHASSIS-CARROSSERIE

Châssis poutre en acier. Carrosserie en polyester stratifié.

SUSPENSION

Triangles superposés, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques hydrauliques, barre stabilisatrice avant et arrière.

FREINS

Disques sur les quatre roues. Diamètre avant : 228 mm. Diamètre arrière : 254 mm.

DIMENSIONS

Longueur : 4,18 m
Largeur : 1,64 m
Hauteur : 1,15 m
Empattement : 2,27 m
Voie avant : 1,405 m
Voie arrière : 1,410 m

PNEUS

Avant : 165 x 13 HR
Arrière : 185 x 13 HR

POIDS

840 kg à vide
1 250 kg en charge

CAPACITES

Réservoir essence : 58 litres
Refroidissement : 9 litres

PERFORMANCES

Environ 215 km/h.

