

**EUROPE
AUTO**

LE PÉRIODIQUE AUTOMOBILE EUROPÉEN

14^e ANNEE • AVRIL 71
N° 49 NOUVELLE SERIE

4F

NUMERO SPECIAL

guide

pour

**Renault
ou Fiat?**

**Citroën ou
Mercedes?**

l'achat

d'une

**Peugeot
ou
Chrysler?**

**Opel
ou
Ford?**

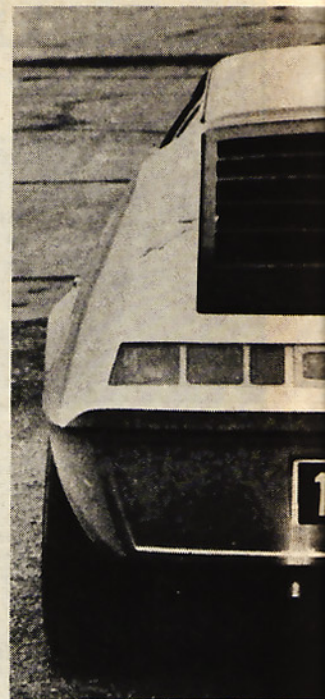
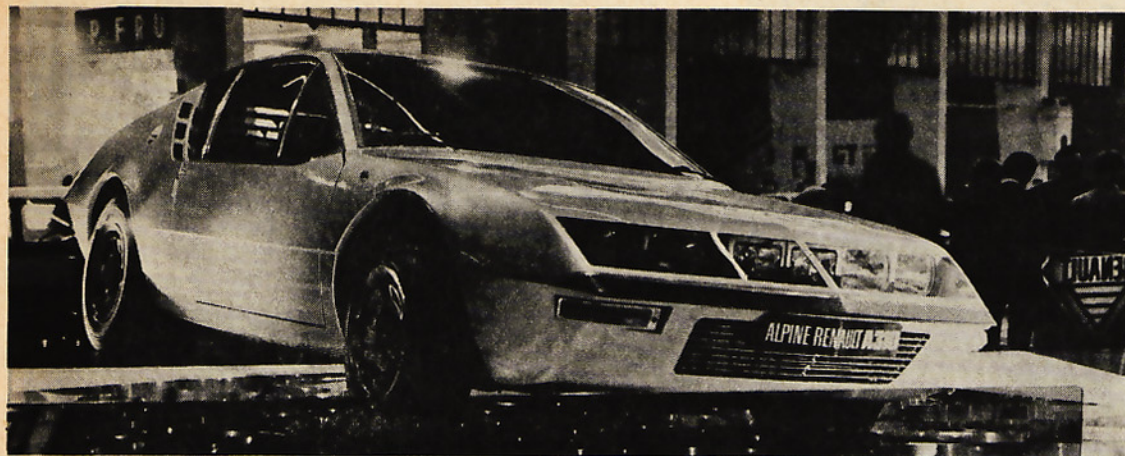
voiture

**dans
ce même
numéro**

Essai international 504 carburateur
injection
Diesel

Tout sur la nouvelle Alpine

www.A310L4.com



ALPINE RENAULT A 310

215 km/h, de la race et du tonus

L'anti-Citroën SM ? Non car si l'Alpine A 310 s'inscrit comme une concurrente dangereuse, elle semble s'orienter vers une autre clientèle. La menace est plutôt pour Porsche, Porsche que l'on retrouve à tous les stades chez Alpine. Sur les routes, sur les circuits, dans tous les rallyes, dans tous les championnats nationaux et internationaux. C'est le duel perpétuel. Après la compétition c'est vers le même acheteur que les deux firmes se tournent : l' amateur de grand tourisme à prédominance sportive.

Le magnifique effort accompli par l'équipe de Jean Rédélé méritait et réclamait un prolongement commercial tangible. Cette A 310 qui reçoit tant de la compétition pourra à son tour lui donner beaucoup. Son appellation fait un peu trop ordinaire et un nom plus flatteur aurait pu lui être donné. Le plus judicieux aurait pu être Monte Carlo pour commémorer le triple succès de 1971, mais Chrysler France a déjà cette dénomination (héritage de Simca, Aronde Monte Carlo).

Du proto M 65 à la A 310

La A 310 se présente sous l'aspect d'un coupé 2 + 2 places. La ligne a été étudiée par M. Beligond au Centre de style de la Régie Renault, puis longuement travaillée à Dieppe et en soufflerie. Deux critères impératifs figuraient dans le cahier des charges : l'aérodynamisme et le poids. Dans ces deux domaines le résultat est remarquable puisque l'on obtient la même vitesse de pointe que sur la berlinette 1600 S pour 2 chevaux de plus seulement avec un écart de poids de 145 kg. L'aérodynamisme offre donc un excellent CX (coefficient de pénétration), que laisse apparaître la pureté du dessin. La ligne est moderne bien sûr (certains semblent retrouver le style de

Giugiaro ; il est vrai que le nouveau grand maître carrossier italien aura profondément « marqué » son époque), mais harmonieuse, fonctionnelle et raisonnablement agressive. La partie frontale est éclairée par une « vitrine » qui rassemble six projecteurs à iode mis au point par Cibiel (2 « code », 2 « route » et 2 longue portée). 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.

Quant au poids, Alpine est restée fidèle à la technique du polyester stratifié qui, à solidité égale accuse un poids très inférieur. 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.

Suspension : technique des monoplaces

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 a conduit les techniciens d'Alpine Renault à retenir la formule du « tout arrière », moteur en porte à faux. C'est d'ailleurs une technique très bien maîtrisée par le constructeur de voitures bleues puisque depuis la naissance de la marque, toutes les Alpine sont sorties avec cette disposition.

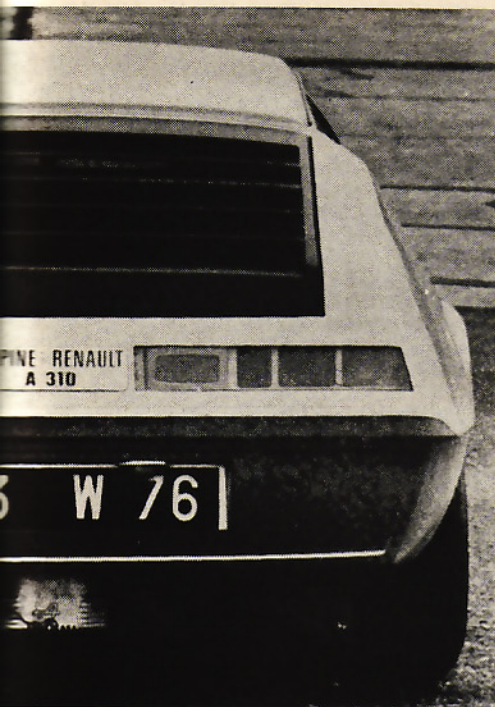
Les réserves qui sont faites à propos de cette formule, quant à la stabilité en ligne

droite et en grande courbe, ont été prises au sérieux et, là aussi, une étude très approfondie a été menée par les 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 (en coordination avec les ingénieurs des amortisseurs Allinquant). Nous nous souvenons encore des Protos M 65 qui roulaient dans la ligne droite du Mans à 265 km/h avec un moteur de 1 500 cm³ (146 ch) et qui bouclaient un tour à plus de 200 km/h de moyenne. 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.

Mécanique : une grande fiabilité

Le moteur choisi est dérivé de celui de la Renault 16 TS (type 807) ; c'est une vieille connaissance puisqu'il équipe depuis deux ans les berlinettes 1600 S ; il a prouvé durant toute la saison sportive dernière son brio et son endurance ; il vient encore de montrer 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 freins largement dimensionnés sont à disque sur les 4 roues, disques ventilés à l'avant ; deux circuits indépendants assurent la sécurité du système, un servofrein agrémente la commande.

L'intérieur est luxueusement traité, sièges baquets sculptés équipés d'appuie-tête incorporés. 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 portières sont pourvues de lève-glaces électriques très rapides.

Dans l'attente d'un six cylindres

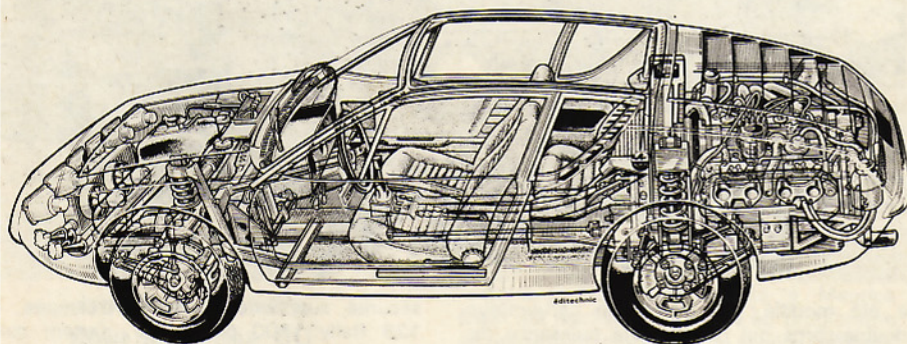
Une cylindrée plus conséquente aurait sans doute été la bienvenue, malheureusement elle n'existe pas encore à la Régie (il faudra attendre le V6 étudié en collaboration avec Peugeot). Les qualités de la A310 auraient pu trouver là un moyen « d'expression » plus en rapport avec leur niveau. Il convient pourtant d'apprécier les grandes possibilités offertes par le groupe de la R16TS. De plus une cylindrée plus élevée changerait l'orientation première.

Les premiers modèles de démonstration arriveront fin mai chez les concessionnaires, premières livraisons après les vacances. Alpine prévoit un contingent d'environ 500 unités d'ici fin 1971. Le programme de 1972 laisse espérer 300 voitures par mois (berlinettes et coupés). Prix de vente : 41 800 F.

La cylindrée de base est de 1 605 cm³ pour une puissance de 140 ch (SAE) qui autorise une vitesse de pointe de 212/215 km/h. Une version plus poussée développant 175 ch (SAE) est prévue pour entraîner la voiture à 230 km/h.

La boîte de vitesses est une boîte Renault 5 vitesses synchronisées. La possibilité d'option boîte automatique est d'ores et déjà étudiée pour l'avenir.

FICHE TECHNIQUE



CARROSSERIE : Coupé 2 + 2 places ; 2 portes ; long. : 4,18 m ; larg. : 1,62 m ; haut. : 1,15 m ; empattement : 2,27 m ; voie AV : 1,405 m ; voie AR : 1,410 m ; garde au sol 0,153 m ; réservoir d'essence : 60 litres.

TRANSMISSION : aux roues AR motrices ; embrayage monodisque à sec ; boîte 5 vitesses, levier au plancher.

DIRECTION : à crémaillère, rayon de braquage : 5,13 m.

FREINAGE : à disque sur les 4 roues ; ventilés à l'AV ; commande hydraulique à double circuit assisté par Master-Vac.

SUSPENSION : AV : roues indépendantes ; triangles superposés ; ressorts hélicoïdaux ; barre antiroulis ; amortisseurs hydrauliques télescopiques. AR : roues indépendantes ; triangles superposés ; ressorts hélicoïdaux ; barre antiroulis ; amortisseurs hydrauliques télescopiques.

MOTEUR : à l'arrière ; 4 cylindres en ligne ; 1 605 cm³ ; alésage-course : 78/84 mm ; 9 CV fiscaux ; 140 ch (SAE) à 6 250 tr/mn ; couple maxi : 15 mkg à 5 000 tr/mn ; refroidissement par eau ; alimentation par 2 carburateurs double corps.

**n'étouffez plus
dans votre
voiture**

**Tournez le bouton
du conditionneur
d'air automobile**

CHAUSSON

EN VILLE, les longues attentes dans les embouteillages, vous fatiguent et vous énervent.

SUR ROUTE la chaleur insupportable diminue la rapidité de vos réflexes.

NE SOYEZ PLUS VICTIME DE LA CHALEUR

AVEC le conditionneur d'air CHAUSSON, vous roulez détendu, vitres fermées, dans une atmosphère de fraîcheur et de silence, à l'abri de la chaleur, du bruit et des fumées nocives.

LE CONDITIONNEUR d'air automobile CHAUSSON, c'est le confort et la sécurité.

Pour tous renseignements, découpez et renvoyez ce bon ou votre carte de visite, ou consultez votre garagiste.

CHAUSSON



Adressez ce bon à CHAUSSON
CONDITIONNEMENT D'AIR
AUTOMOBILE

13, rue Henri-Barbusse
92-Gennevilliers

Tél. : (1) 733.22.60 et 793.58.20

Vous recevrez en retour notre documentation. **Cela à titre gratuit, sans aucun engagement de votre part.**

Nom

Profession

Adresse

Marque et type de votre véhicule

SEDIP

E. A. 4.