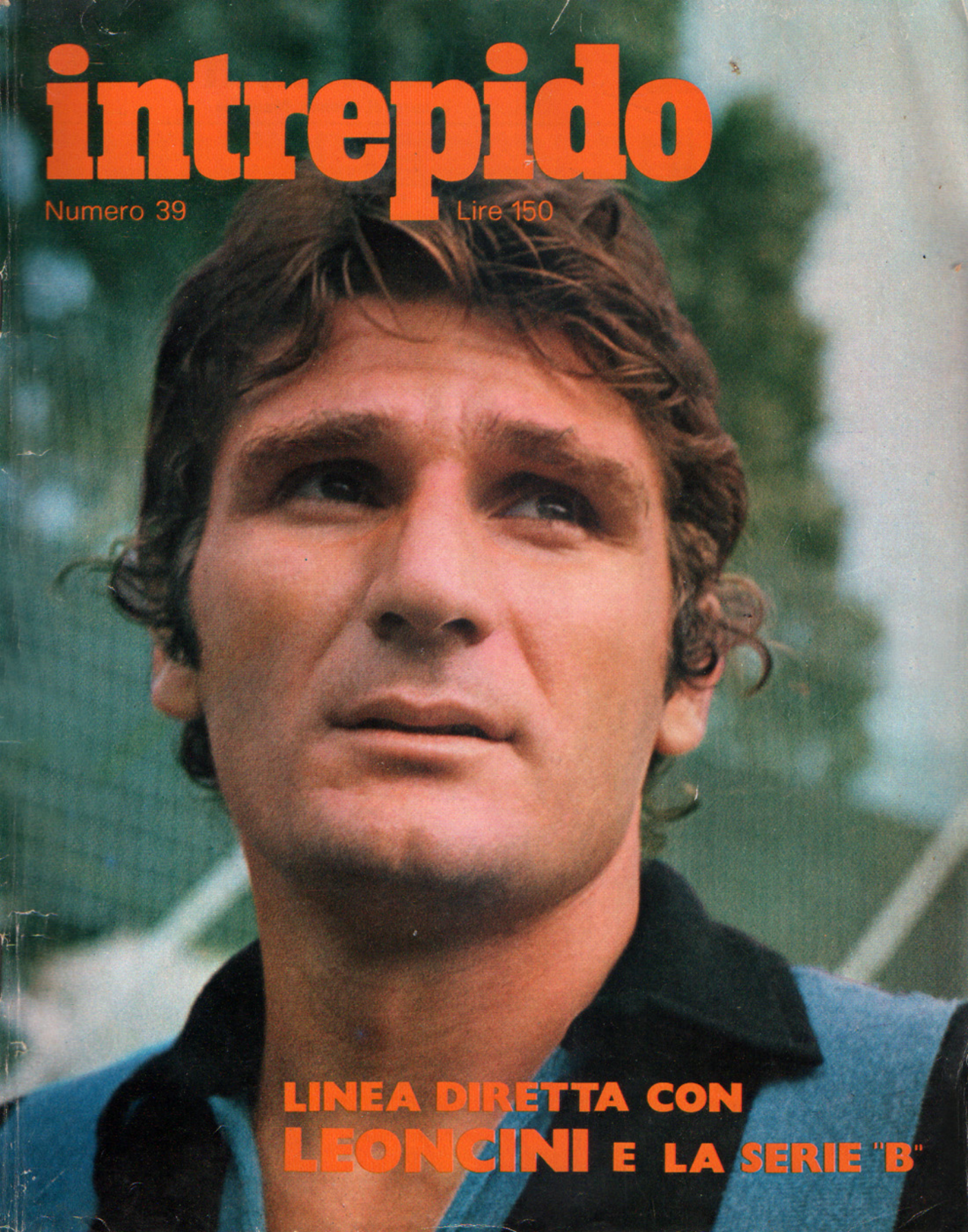


intrepido

Numero 39

Lire 150



**LINEA DIRETTA CON
LEONCINI E LA SERIE "B"**

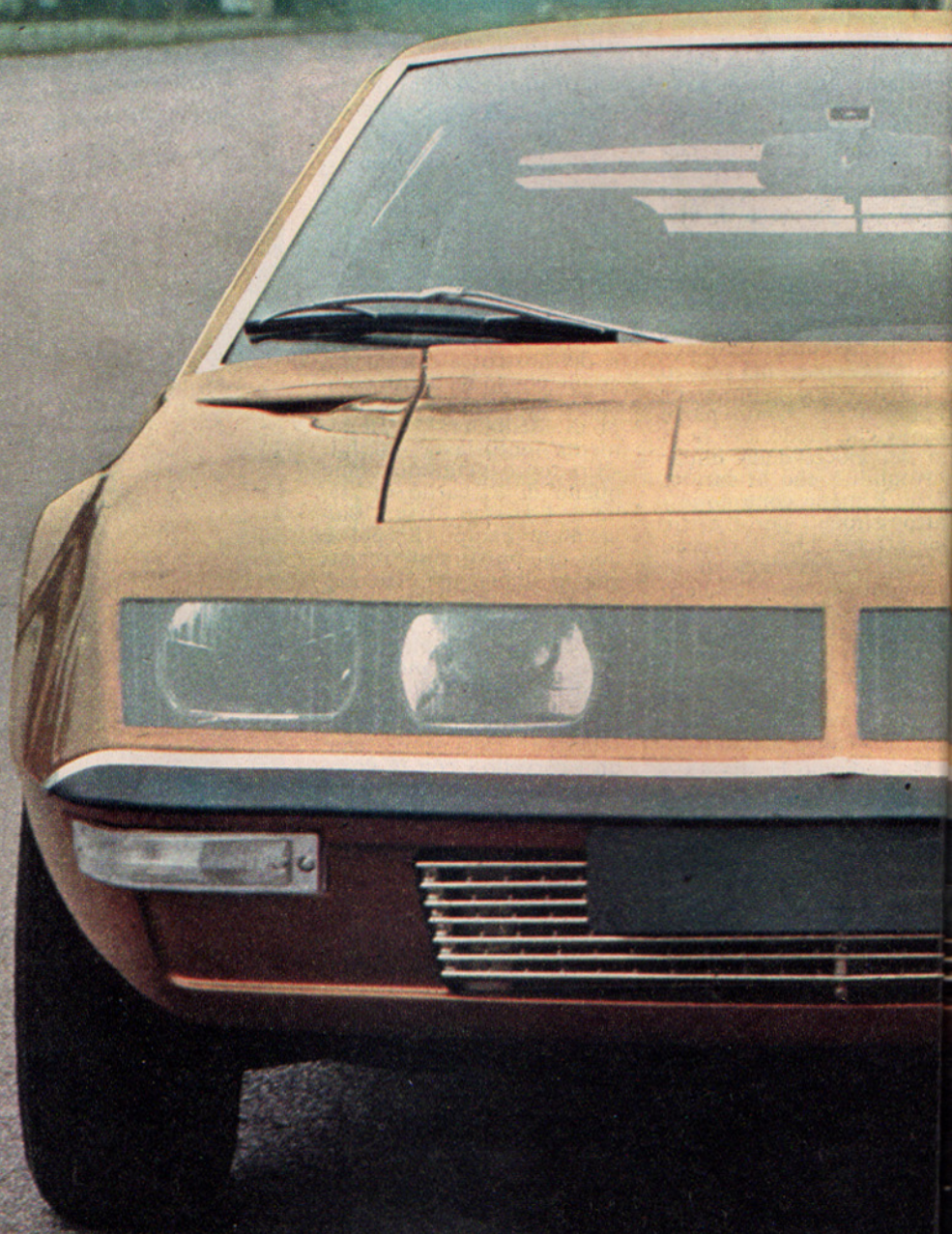
**TRECENTO
ALL'ORA**



di Mario Poltronieri

L'ALPINE ANTI PORSHE

La Renault Alpine A 310 è l'arma assoluta della marca francese, che ha nel suo gruppo la piccola e famosa fabbrica della berlinetta dominatrice dei Rally, per fare concorrenza alla Porsche nel settore della gran turismo di lusso e di media cilindrata.





Con soli 1600 cc. e 125 CV Din, la Alpine A 310 supera i 210 orari effettivi, grazie, soprattutto, alle pregevoli soluzioni aerodinamiche adottate dagli esperti della marca, in collaborazione con il direttore del centro stile Renault, Beligond.

Conservando lo schema tecnico della berlinetta A 110 Tour de France, con chassis a trave centrale d'acciaio, carrozzeria di plastica e motore posteriore longitudinale a sbalzo, la A 310 (con passo allungato) può ospitare sino a quattro persone.

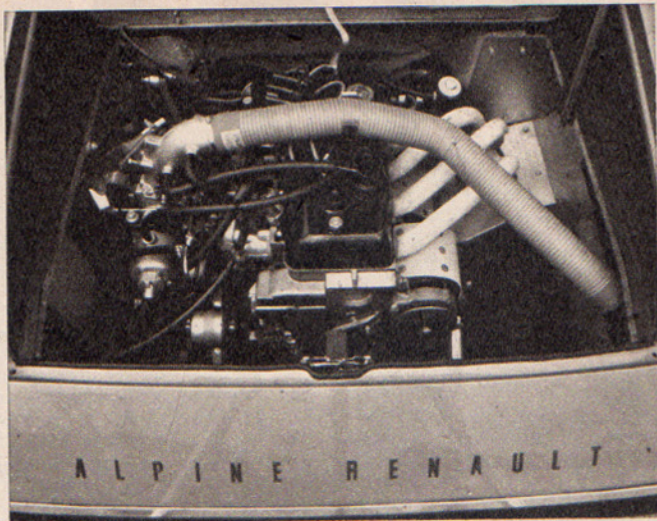


Presentata l'8 marzo 1971 in Francia, ma commercializzata sul territorio nazionale un anno dopo, la Renault Alpine A 310 - che ora giunge in Italia - è una vettura importante, nel programma della piccola marca di Jean Rédélé, inserita nel gruppo della Régie Nationale delle Fabbriche Renault.

La marca Alpine nacque nel 1952 per iniziativa di Rédélé, figlio di un commissionario Renault a Dieppe e corridore della marca francese con la 4 Cavalli, ben noto anche in Italia come partecipante assiduo alla Mille Miglia con le piccole cilindrate. La prima Alpine era un

prototipo con meccanica Renault 4 CV e la carrozzeria disegnata da Michelotti e carrozzata da Alemanno. Presentato nel 1954 come modello di piccola serie, costruito a Thiron, Gardais, vinse la Mille Miglia nel 1955 per la sua categoria. Con la collaborazione di Amedeo Gordini, famoso costruttore sportivo francese, e della Renault, l'impresa di Rédélé si è andata sviluppando commercialmente, tanto che dalle 113 vetture prodotte nel 1965 si è passati ad oltre 1200 nel 1972. Con un finanziamento accordato dall'Istituto Francese dello Sviluppo Industriale, l'Alpine ha costruito a Dieppe una nuova fabbrica per la produzione della A 310, che è il primo deciso impegno della marca, che passa così dalla produzione di piccola serie sportiva, alla produzione per il mercato normale delle gran turismo, sia pure di lusso. Con la A 310 infatti, Alpine e Renault si propongono di fare concorrenza diretta alla Porsche 911, anch'essa macchina da oltre 210 orari, ma rimanendo fedeli alla propria filosofia costruttiva, con motori di piccola cilindrata (la Alpine è una 1600 cmc., mentre la Porsche, in questi ultimi anni, è salita dai 2000 cmc. ai 2700 cmc. della nuova 911 presentata al Salone di Francoforte).

Lo schema tecnico dell'Alpine prevede, come sempre, uno chassis a trave centrale d'acciaio, incorporato in una carrozzeria di resina poliestere stratificata, il tutto con una meccanica base (motore e cambio) derivato dalla produzione di serie Renault, con gruppo motopropulsore montato posteriormente, a sbalzo, cioè dietro l'asse delle ruote posteriori. Una scelta tecnica che - in questo periodo di trazioni anteriori o di motori trasversali posteriori-centrali potrebbe apparire superata, ma che l'esperienza della marca ha portato ad un grado di messa a punto, specie nelle sospensioni, molto redditizio e tale da accettare qualsiasi confronto. La A 310, progettata in 3 anni e collaudata per 18



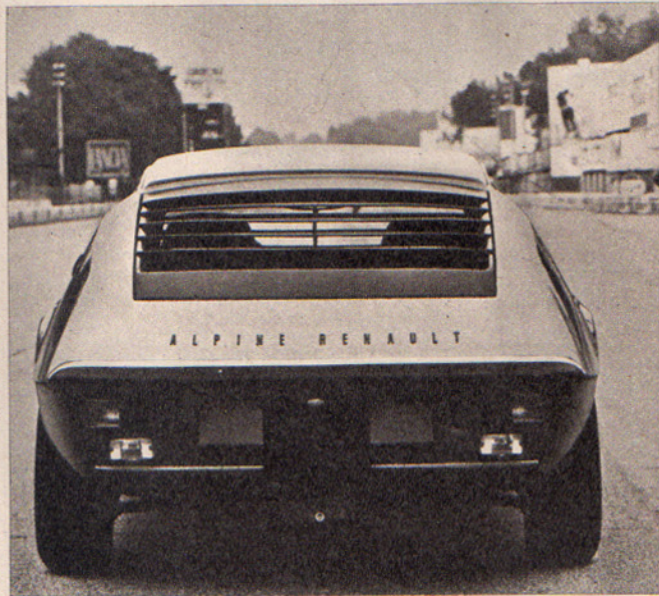
Nell'attesa di versioni della A 310 con motori più potenti, in studio al reparto corse dell'Alpine a Dieppe, la vettura monta un motore derivato R 16 TS con cilindrata portata da 1565 a 1605 cc. La potenza, con l'alimentazione ad iniezione elettronica, è di 125 CV Din a 6.000 giri; non eccezionale, ma buona.

mesi, ricalca questo schema, con una carrozzeria più ampia di quella della berlinetta da corsa tipo Tour de France che gli appassionati ben conoscono per essere la maggior protagonista dei rally di questi ultimi anni, avendo tra l'altro vinto Montecarlo '71 e '73. Il passo della A 310 è di 227 cm. contro i 210 della sportiva, siglata anche A 110, ed ha una lunghezza di 418 cm. contro 385. Per dare spazio ai due occupanti dei posti posteriori il padiglione è quasi orizzontale, ben raccordato all'originale posteriore con ampia superficie vetrata.

Nell'attesa di motori più grossi e potenti (in sviluppo al reparto corse dell'Alpine) il gruppo motopropulsore è derivato dal Renault 4 cilindri della R 16 TS, con cilindrata aumentata da 1565 cmc. a 1605 cmc. e con alimentazione ad iniezione elettronica, come sulla berlinetta da corsa. La potenza è di 125 CV Din a 6000 giri. Buona, ma non eccezionale in rapporto alle prestazioni richieste da una vettura classificata da « oltre 200 all'ora ». A garantire queste prestazioni (oltre 210 effettivi) è intervenuta l'abilità dei tecnici dell'Alpine, reputati nel mondo come i più esperti nella profilatura aerodinamica delle auto: sono loro che - in collabora-

zione con lo stilista del centro Renault, Beligond, - hanno studiato le migliori soluzioni aerodinamiche. Originale la batteria di sei fari anteriori, « annegati » nella linea deportante del cofano, soluzione adottata anche dalla Citroën SM. L'accelerazione con partenza da fermo ed uso del cambio è di 16" sui 400 metri e di 29" sul chilometro: un dato pari a quello della Porsche 911 T, della VW-Porsche 914/6 e della Capri RS 2600, tutte vetture di maggiori cilindrata e potenza. Le sospensioni sono a 4 ruote indipendenti, registrabili tipo corsa, con 4 freni a disco, di cui i due anteriori ventilati con fori radiali e servoassistiti. Il peso è contenuto in 930 kg. Il prezzo (ahimé) è di 6 milioni 350 mila lire.

Mario Poltronieri



Nella foto sopra: il posteriore della nuova A 310. Nella foto sotto si vede lo schema fondamentale della meccanica.

