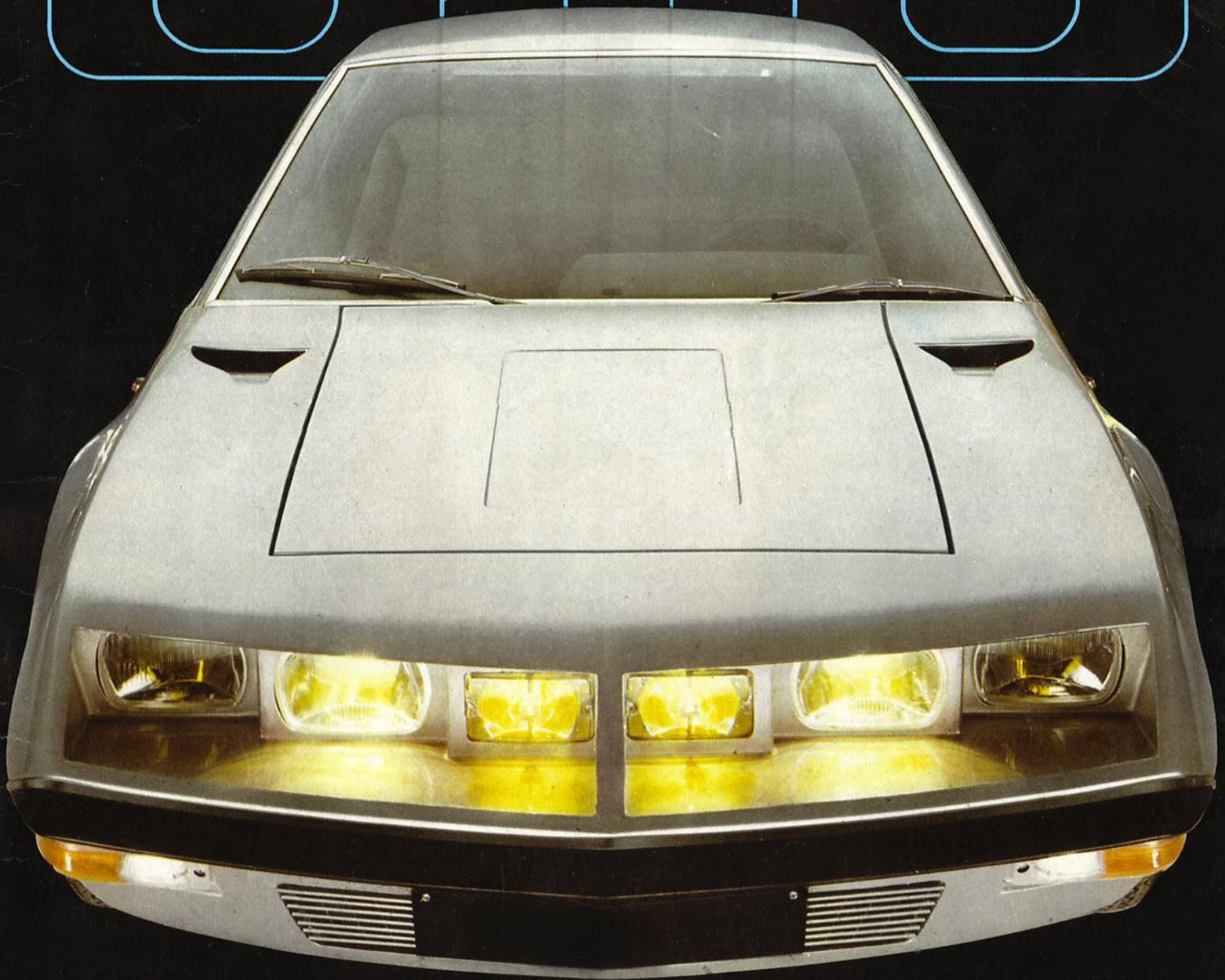


RENAULT

magazine



M A I 1 9 7 1 N U M É R O

<http://ellesquatre.free.fr>

72

JEAN RÉDELEÉ: UN CONSTRUCT

<http://ellesquatre.free.fr>



A 310

Constructeur comblé, Jean Rédelé, « M. Alpine », est aussi un père heureux.

On a l'esprit de famille à Dieppe car les brillants succès des vaillantes aînées, les berlinettes, ne pouvaient mieux créer le climat, préparer l'ambiance ou auréoler la naissance de la « petite » dernière, cette A-310, apparue officiellement le 11 mars à Genève.

Entre un Monte-Carlo triomphant et un rallye d'Italie de nouveau victorieux, belle et sage, mais resplendissante de grâce et déjà toute chargée d'espérance, la nouvelle Alpine Renault fut, sans conteste, la Reine du salon helvétique.

Quant on voit, quand on découvre cette voiture, on est aussitôt tenté de penser que cette naissance, débordant le cadre de la classique nouveauté, marque vraiment une étape dans la vie d'une maison, née il y a moins de 20 ans.

Nul mieux que Jean Rédelé ne pouvait nous fournir les explications, les motivations réelles qui l'ont conduit, lui et sa fidèle équipe, à sortir résolument de ses normes habituelles.

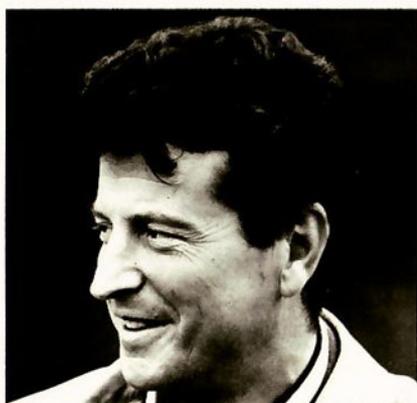
Écoutons-le! Vous verrez que les gens heureux ont aussi une histoire!

■ Jean Rédelé, depuis l'apparition de vos tout premiers Coupés, votre marque s'est toujours spécialisée dans la production de voitures à vocation essentiellement sportive. Manifestement, la A 310, par ses formes, ses dimensions, est beaucoup plus

qu'une « suite » donnée à la glorieuse berlinette. Avec elle, c'est une nouvelle conception de la voiture grand Tourisme qui est apparue à Dieppe... ou à Genève!

J.R. : Évolution, oui mais évolution logique. Avec la berlinette, nous disposons d'un outil sportif exceptionnel. Son palmarès aidant, cette voiture a toujours donné et donne encore — notre production actuelle comme nos ventes le prouvent — entière satisfaction à la grosse majorité de notre clientèle. Cela dit, il nous a semblé que l'heure était venue de chercher justement à élargir l'éventail de cette clientèle qui, pour être elle aussi sportive, fait peut-être passer l'agrément, le confort, avant la performance pure. Cette évolution très logique est d'ailleurs commune à toutes les marques qui, nées pour le sport, se développant par le sport, parviennent à s'attirer une clientèle toujours plus étendue et toujours plus fidèle. Pour ne citer que les noms les plus connus, on peut prendre l'exemple de Porsche, Ferrari, Maserati, Jaguar, Aston Martin qui, par paliers, sont partis de l'engin résolument sportif pour aboutir aux « Grand Tourisme » les plus raffinées. Cela nous a donc conduits à concevoir une voiture qui, tout en gardant la « race » d'une berlinette et tout en conservant les performances, puisse satisfaire le client à la recherche d'une voiture brillante, spacieuse et confortable.

EUR COMBLÉ



■ En cela, vous justifiez, une fois encore, l'utilité de la compétition, et redonnez toute sa valeur au « Prototype », un modèle qui est censé préfigurer sur la piste d'aujourd'hui, la voiture de demain ?

J.R. : Il est indéniable que l'expérience acquise en compétition nous a permis de résoudre quantité de problèmes et de concilier, a priori, l'inconciliable. Pour nous, le problème justement apparaissait à la fois simple et ardu; comment, à partir d'un moteur (1600 cc) de cylindrée moyenne, faire « plus grand », sans que les performances aient à souffrir des nouvelles charges que, volontairement, nous nous imposions? Notre expérience dans des domaines aussi différents que la tenue de route, les suspensions, le poids, la répartition judicieuse des masses, l'aérodynamisme, nous a permis — je le crois — de réussir vite et sans erreur, car tous ces problèmes, 10 ans de compétition sur route comme sur piste, nous ont appris à les résoudre. Le travail fut parfois difficile, mais je pense qu'il est permis de parler de réussite quand, aujourd'hui, on sait que notre voiture, avec un moteur directement dérivé de la grande série et développant 40 chevaux de moins que les moteurs compétition, peut prétendre déplacer, en toute sécurité, 2 + 2 personnes à près de 215 km/h!

■ Si vous possédiez l'expérience mécanique, en matière de ligne, de carrosserie, vous

avez abordé, par contre, avec la A 310, un domaine nouveau.

J.R. : Oui et non. Vous savez que tout constructeur ayant disputé sérieusement les 24 Heures du Mans a dû se pencher avec attention sur ces problèmes de profilage. Les résultats obtenus dans les différents classements à l'indice des 24 heures prouvent, plus d'une fois, le bien fondé de nos solutions. Toutefois, si en compétition, il est bien difficile d'obtenir avec un 1000 cc ou 1100 cc, les performances que d'autres demandent à des 2 ou 3 litres, l'esthétique passe tout de même au second plan.

En ce qui concerne la A 310, le problème était donc nouveau. Sans rien perdre de l'efficacité, il nous fallait aussi créer une voiture au dessin harmonieux, plaisante à l'œil, et d'une ligne suffisamment agressive, sans l'être trop. Or, en automobile, la beauté pure s'accomode mal, bien souvent, d'imperatifs techniques exigeants. A travers le monde, quantité de dessinateurs ou de stylistes possèdent dans leur carton une voiture de rêve, mais il n'y a que quelques carrossiers qui soient capables de concilier ce rêve et la réalité. Au Bureau d'Études de la Régie Renault, nous avons eu la chance de trouver l'homme qu'il nous fallait. Semaines après semaines, mois après mois, M. Belgond est resté en relation permanente avec notre équipe de Dieppe. Au fur et à mesure que la voiture

<http://ellesquatre.free.fr>



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 trempage haute fréquence et galétiées.

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 cylindres 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 x 84 mm
Cylindrée : 1 605 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°
Lévé 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

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 hypoloïde.
Rapport de démultiplication du couple conique : 3,27/1
Rapports 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 1 000 tr/mn : 35,66 km/h.
Transmission aux roues arrière par deux arbres comportant chacun deux joints homocinétiques.

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.
Ø de braquage entre troitrois : 10,25 m

FREINS

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

Ø des disques avant : 228 mm
Ø des disques arrière : 254 mm
Ø du maître-cylindre : 20,6 mm
Ø 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 x 13
Pneumatiques : avant : 165 x 13, arrière : 185 x 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
1000 m départ arrêté : 28"5

l'ancienne 4 CV, ce qui paraissait incroyable il y a vingt ans.

Il faut donc se garder de juger trop hâtivement la valeur d'une conception.

De plus, ce que l'on peut exiger d'une monoplace ou d'une bi-place course (qui n'est souvent qu'une monoplace déguisée) n'a rien à voir, vous en conviendrez, avec les impératifs d'une vraie grande tourisme.

Mais, cela dit, je persiste à penser que notre conception n'est pas plus mauvaise qu'une autre, mais il fallait y croire. Nous venons, fort opportunément, d'en avoir une nouvelle preuve au « Rallye de Monte-Carlo », où notre bonne vieille conception du moteur arrière a battu (et nettement) les Porsches 914/6 à moteur central et ce, dans des conditions de routes les plus variées.

■ Justement, à ce sujet, certains spécialistes ont dit ou écrit que Porsche avait délibérément et pour des raisons commerciales, pris le risque de remplacer ses 911 S habituelles par les toutes nouvelles 914. Qu'en pensez-vous ?

J.R. : Je crois qu'il s'agit là d'une opinion aussi fautive que gratuite. Rappelez-vous la saison 1970 : nous avons remporté plus de victoires que Porsche et il s'en est fallu de peu, d'une simple lacune dans l'organisation du tout dernier rallye, pour que nos berlinettes s'emparent du titre européen, un titre qu'une autre berlinette a d'ailleurs donné à l'un de nos pilotes. Les 1600 S vinrent souvent à bout des 911 S. Il est donc pour le moins téméraire de penser que, si la maison Porsche avait engagé à Monte-Carlo trois 911 S à la place de ses 914, le résultat eût été inverse. Depuis que nous affrontons l'écurie allemande, je n'ai jamais vu l'équipe officielle sacrifier résolument ses chances dans un rallye, surtout quand ce rallye présente l'importance d'un Monte-Carlo. Non, je crois simplement que Porsche, comme toujours, avait très soigneusement préparé son « affaire » et que les fameuses 914/6 à moteur central étaient tout aussi compétitives que leurs aînées, les 911 S. Nous les avons battues, c'est tout.

■ Vous estimez donc que votre conception est la meilleure ?

J.R. : Je me garderai de toute intransigeance, mais j'estime que le principe du moteur arrière est celui qui actuellement nous convient le mieux. En matière de conception, rien n'est jamais définitif. Il est très possible de construire des tractions-avant qui ne soient pas sous-vireuses, de même que l'on a appris à lancer sur la route des voitures à moteur arrière qui ne soient pas sur-vireuses. Quand on connaît bien son sujet, il est possible aujourd'hui d'obtenir des voitures beaucoup moins typées que celles connues dans le passé. De toute façon, il faut toujours se méfier des slogans et, pour revenir à la A 310, il va sans dire que le principe du moteur central se trouvait exclu d'entrée. La 914 n'est qu'une deux places, nous avons créé une 2 + 2. A l'époque où nos premiers travaux débutèrent, Dieu sait pourtant si le moteur central apparaissait à tous comme la seule solution viable. J'avoue que le résultat du Rallye de Monte-Carlo est arrivé juste à temps pour balayer les dernières croyances.

■ Sans vouloir trahir des secrets de fabrication, peut-on savoir depuis combien de temps votre nouvelle voiture est en chantier ?

J.R. : L'idée est venue il y a cinq ans environ; le cahier des charges fut établi une

A 310

s'élaborait, ils ont corrigé, modifié, adapté ses formes. A en croire les opinions les plus diverses et connaissant aujourd'hui les possibilités réelles de la voiture, on peut dire que ce travail fut un succès.

■ Dans le domaine de la tenue de route quel fut l'apport de la compétition ?

J.R. : Je reprendrai encore l'exemple du Mans. Là-bas, pour pouvoir dépasser le 200 de moyenne sur un tour, avec 1 500 cc, il nous fallait des voitures « aérodynamiquement » très bonnes (la plus grande ligne droite est longue de 6 km) mais aussi des voitures qui, comme on dit dans le jargon de la course, « tiennent le parquet ». Indépendamment des qualités propres exigées des châssis, nous avons longuement travaillé les suspensions, et je peux vous dire que les meilleures solutions, pour onéreuses qu'elles aient été, ont été adaptées à la A 310. Nous avons réussi, par le choix des épures et par des réglages appropriés, à faire de la A 310 une voiture d'un comportement neutre, capable de convenir à n'importe quel conducteur comme à n'importe quel revêtement ou style de conduite.

■ Actuellement, on parle beaucoup des vertus du moteur central. Or, vous avez conservé, sur la A 310, le principe du moteur arrière en porte-à-faux.

Outre l'expérience qui nous est particulière dans ce domaine, nous avons repris le principe du moteur en porte-à-faux pour l'excellente raison que, seule, cette solution permet de construire une voiture habitable. Mais à ces contingences purement matérielles peuvent d'ajouter d'autres considérations. Il fallait tout d'abord se méfier des modes, surtout dans le domaine automobile. C'est ainsi que les monoplaces modernes ou les prototypes de course utilisent tous le moteur central. Beaucoup ont pensé que cette position était désormais la seule valable.

En d'autres temps, rappelez-vous, on a dit aussi que seules les voitures dont les masses étaient également réparties entre l'avant et l'arrière, tenaient bien la route, ce que les monoplaces et prototypes actuels contredisent aujourd'hui : en effet, la répartition de leur masse est de l'ordre de celle de

année plus tard et la réalisation débuta il y a maintenant 3 ans.

■ **Ayant donc choisi, à l'époque, la formule du moteur arrière, vous avez conservé également le principe du châssis-poutre, tel qu'on le trouve sur les berlinettes?**

J.R. : Là encore, il s'agit d'une affaire de bon sens. Notre berlinette a toujours évolué mais elle fut conçue il y a 10 ou 11 ans. Cette voiture a été fabriquée un peu partout, même dans des pays et dans des régions où le réseau routier exige des constructions robustes; or, jamais, nous n'avons connu le moindre problème de structure. Nos châssis-poutres s'étant toujours révélés solides, légers et durs au choc, mieux valait donc prolonger cette technique que de rechercher la nouveauté à tout prix. En la matière, nos techniciens n'ayant plus rien à apprendre, il eût fallu se montrer bien téméraire pour effacer 10 années d'expériences heureuses au nom d'un modernisme non éprouvé. Sur un plan plus pratique, il faut également noter que notre structure « maison » nous a permis de concevoir une voiture légère, quoique d'un gabarit respectable.

■ **Le poids étant toujours l'ennemi, comment avez-vous conçu et construit les carrosseries?**

J.R. : Dans ce domaine, nous sommes encore restés fidèles à des procédés et à des techniques qui ont fait leurs preuves. La carrosserie de la A 310 a été réalisée en fibre de verre, résine polyester pratiquement identique au matériau utilisé pour nos berlinettes.

■ **Du seul point de vue de la résistance, peut-on faire des comparaisons avec la tôle d'acier habituellement utilisée dans la construction en grande série?**

J.R. : Sans vouloir vous « noyer » sous les chiffres ou les formules, on peut dire que cette matière plastique est pratiquement aussi légère que l'aluminium et que sa résistance au choc est à peu près équivalente à celle d'une tôle d'acier d'épaisseur traditionnelle.

■ **Pour la petite histoire, peut-on savoir quels sont les motifs réels (technique? esthétique?) qui vous ont fait opter pour une lunette arrière à volets?**

J.R. : Dans ce choix entrent évidemment quelques considérations esthétiques, mais, avant de nous décider, nous avons effectué quantité de mesures. Or, notre système de volets multiples a donné d'excellents résultats sur le plan aérodynamique. Nous l'avons adopté sans trop savoir d'ailleurs si l'administration ou le service des Mines partageraient notre enthousiasme pour la chose. Quand nous avons présenté notre modèle pour la première fois, aucune restriction ne fut apportée au dessin général. Depuis, je me suis laissé dire que nos fameuses « persiennes » avaient beaucoup fait jaser. J'attends la décision.

■ **Vous n'êtes d'ailleurs pas les seuls à avoir adopté ce procédé!**

J.R. : Non, je crois que les Italiens, les premiers, ont lancé la mode des volets multiples, je dis bien la mode, car à l'époque, seule l'esthétique se trouvait à l'origine de ce choix ou de cette innovation. Un peu plus tard, certains constructeurs ont repris le principe, non pas seulement à des fins esthétiques, mais plus prosaïquement pour faciliter le refroidissement du moteur. Avec notre moteur en porte-à-faux, le problème

ne se posait pas; c'est avant tout en fonction d'impératifs aérodynamiques que nous sommes venus, nous aussi, à la lunette striée. En calculant sérieusement les avantages du procédé, nous avons fait œuvre utile; il nous reste à espérer que cet avantage ne nous sera pas retiré.

■ **De l'arrière, passons à l'avant. Personne n'a lésiné sur l'éclairage!**

J.R. : Nous sommes tout de même en 1971, l'ère des lanternes est révolue et plus une voiture est rapide, plus il est nécessaire de renforcer ses capacités. Avec la venue des phares à iode, un grand progrès a été enregistré. Mais vous savez qu'il n'existe pas d'optique permettant d'utiliser cet avantage, quand le conducteur doit « se mettre en code ». C'est pourquoi, nous avons prévu une deuxième paire de Iode-Codes et, comme il s'agit d'une voiture très rapide, nous avons finalement complété le tout avec deux « longue-portée ». Tous ceux qui ont déjà essayé ou utilisé les phares à longue-portée peuvent difficilement revenir aux « lumignons » d'antan. Cela est impensable sur une voiture qui se veut et qui est vraiment moderne.

■ **En choisissant une version 2 + 2, pensez-vous avoir réussi là ou quantité de modèles antérieurs ont échoué?**

J.R. : Au départ, nous avons voulu réaliser une voiture qui, avant toute chose, soit très confortable pour deux personnes. Pour ce faire, rien n'a été négligé, qu'il s'agisse de la largeur intérieure, du dessin, de la confection même des sièges comme de la visibilité panoramique, excellente sous tous les angles. Ensuite, même en mains, nous nous sommes astreints à aménager deux places arrière supplémentaires qui ne soient pas des places « catalogue », mais deux places permettant à deux passagers d'adopter une position normale. Les essais furent concluants : la A 310 permet à un conducteur de grande taille (1,75 à 1,80 m) de conduire en toute décontraction, même si un passager d'un gabarit moyen se trouve derrière lui. Nous ne prétendons pas offrir une familiale mais une vraie 2 + 2, soit une voiture à deux places + 2 d'appoint.

■ **Le coffre à bagages, en revanche, pourrait paraître assez exigü.**

J.R. : Dans ce domaine, il n'y a pas de miracle. Sommés de choisir entre un grand coffre et une habitabilité médiocre, nous avons délibérément choisi de porter nos efforts sur l'habitacle. Personne, à ce jour, n'a réussi à construire une voiture jolie, rapide, économique, bénéficiant d'un profil aérodynamique efficace et capable de transporter 4 personnes et 4 grosses valises. La matière plastique elle-même n'est pas extensible. Avec la A 310, il sera possible de voyager à deux, avec près d'un bon mètre cube de bagages ou à trois avec un demi mètre cube. Compte tenu des progrès enregistrés dans la technique vestimentaire, cela doit être suffisant. D'autant qu'en matière de « conditionnement » (valises à compartiment, bagages ultra-plats) on a fait également d'énormes progrès depuis 10 ans. Cela dit, nous pensons avoir établi un compromis « personnes transportées/bagages » harmonieux. Vous pouvez d'ailleurs vous livrer à quelques expériences dans la gamme des voitures à tendance sportive. Lors du Salon de Genève j'ai, discrètement bien sûr, réalisé plusieurs essais. J'ai testé très sérieusement les habitacles, mesuré même les dimensions de certaines places arrière. Mes vérifications ont porté sur des voitures dont l'em-

pattement, le volume extérieur sont notablement plus élevés que ceux de la A 310. En toute modestie, la palme va toujours à l'Alpine.

■ **Le bilan est donc totalement satisfaisant?**

J.R. : Je l'espère, évidemment, puisque nous avons réussi à produire une « vraie sport », une voiture que ses glorieuses aînées ne sauraient renier et qui, malgré sa race et son punch, est tout de même une vraie 2 + 2, capable d'atteindre les 215 km/h avec une mécanique Renault pouvant être facilement entretenue aux quatre coins de l'hexagone. C'est une voiture qui devrait plaire. A Genève, l'accueil de la presse fut chaleureux. Nous attendons le verdict du public avec confiance.

■ **Vous avez parlé tout à l'heure de « solutions onéreuses ». Pouvez-vous apporter des précisions?**

J.R. : Pour aboutir à une voiture jolie, rapide et sûre, il n'était pas question de lésiner sur les moyens. Il est indéniable que toutes les solutions adoptées en matière de carrosserie, de suspension, de freinage et même d'équipement général, ne pouvaient être des solutions dites « bon marché ». Au départ, nous le savions et il n'était pas question pour nous de viser une place au sein des voitures dites moyennes.

Prenez un simple exemple : les sièges. Nous avons établi plusieurs prototypes; les spécialistes de la Sellerie Renault nous ont d'ailleurs fourni l'appoint de leur grande expérience. Bon nombre d'essais (confort, endurance) furent effectués avant l'adoption du dessin final. Nous avons maintenant des sièges confortables, personnalisés, plaisants à l'œil et au toucher et strictement conformes aux dernières normes en matière de sécurité. Il s'agit évidemment de sièges couchettes. A priori personne ne le devine, mais nos « baquets » peuvent eux aussi se transformer discrètement en chaise longue. Il en est de même pour le tableau de bord : en cherchant différentes combinaisons d'agencement, nous avons aussi recherché un matériau anti-reflets, agréable à contempler. Après plusieurs essais, nous avons peint le tableau de bord avec une nouvelle matière, assez coûteuse, certes, mais qui, tout en donnant un aspect peau (genre daim ou chamois), a permis d'obtenir un ensemble aussi joli que résistant. Après l'agréable, nous nous sommes penchés sur l'aspect utile. La A 310 est équipée d'un réservoir de carburant en Manolène, une matière plastique qui résiste aux chocs les plus importants.

■ **On peut supposer que vous avez enregistré différents tests!**

J.R. : Évidemment, dont le plus classique et le plus meurtrier consiste à lancer de front une voiture sur un mur de béton, à une vitesse de 50 km/h. La voiture a « encaissé le coup » avec une marge de 30 % et le réservoir, qui pourtant est placé à l'avant, n'a pas bronché.

■ **50 km/h est tout de même une vitesse assez réduite?**

J.R. : Dans l'absolu oui, mais attention, il s'agissait là d'affronter de face un obstacle fixe. Dans la plupart des accidents de la route, le choc a lieu, le plus souvent, en un endroit déterminé. Ici, avec le mur, c'est toute la voiture qui touche. Il ne peut y avoir aucun phénomène de flexion.

■ **Vous présentez la A 310 comme une voiture de sport, mais s'agit-il véritablement**

d'une vraie sportive, d'une voiture capable par exemple, de rivaliser avec son aînée la berlinette 1600 S.

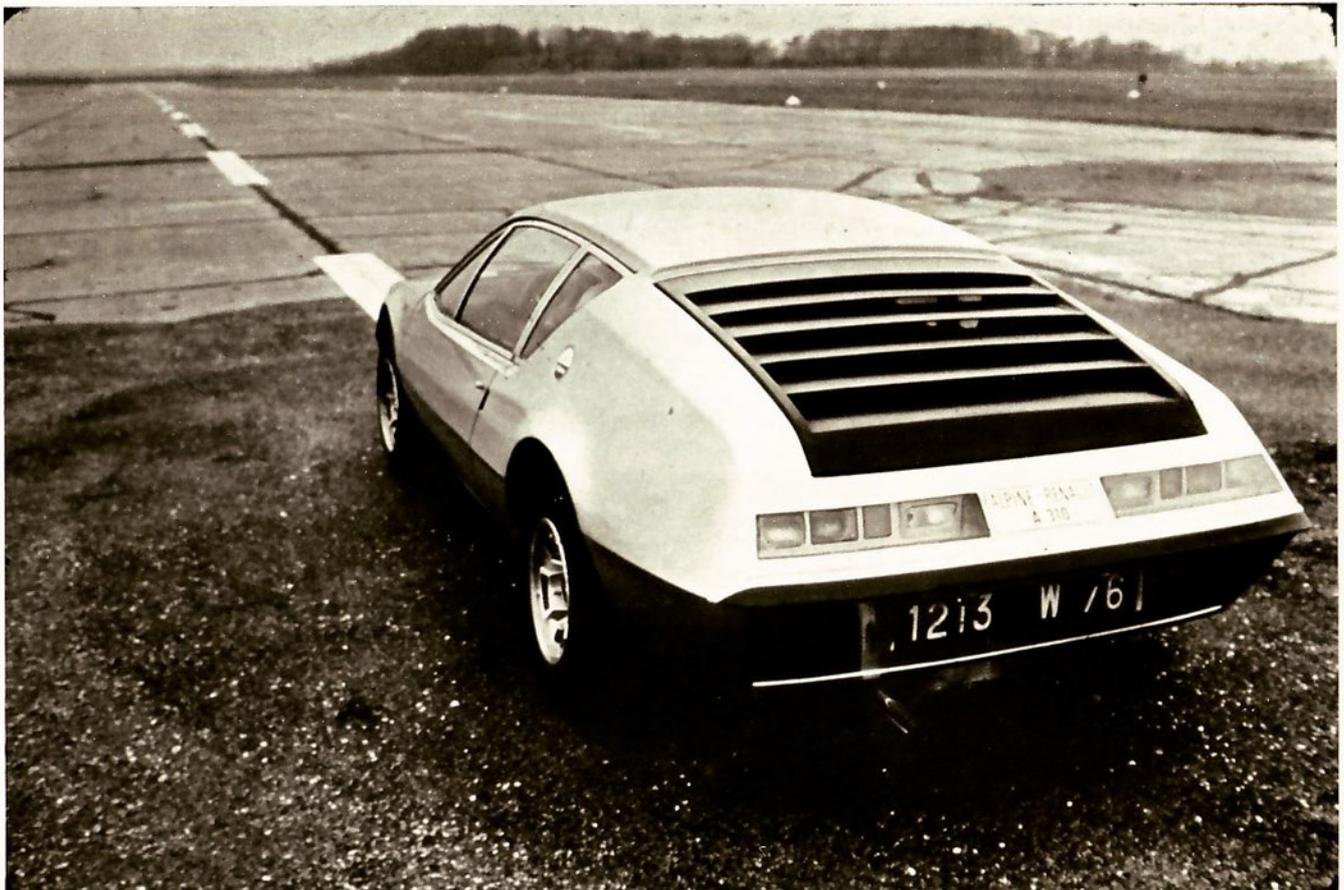
J.R. : Certes, le terme voiture de sport a beaucoup évolué depuis 20 ans, mais il va sans dire qu'Alpine ne pouvait sortir qu'une véritable sportive. De là, à vouloir rivaliser avec nos berlinettes, il y a un pas immense, mais il serait faux de croire que la A 310 manque de tempérament. En confiance, je peux même vous avouer que cette voiture est plus sportive que prévu! Au départ, nous voulions réussir une voiture aussi brillante que possible, et rien ne fut négligé dans ce sens. Nous avons eu raison puisque la A 310, capable d'atteindre les 215 km/h à 6200 tr/mn, couvre son kilomètre départ arrêté en 28". Vous pouvez comparer avec la concurrence, nous sommes loin d'être mal placés.

■ Dans la construction de ce modèle entrent quantités de pièces Renault; le moteur bien sûr et la boîte, mais des éléments de freins, les lave-glaces électriques, quelques pièces de suspension. Quelles sont donc aujourd'hui vos relations exactes avec la Régie?

J.R. : Au terme « relations », je préférerais le mot plus concret d'« accords ». Il existe tout d'abord un accord d'approvisionnement. Depuis sa création et même bien longtemps avant tout contact officiel, Alpine a toujours utilisé des mécaniques Renault. Un accord officiel a entériné cette politique, alors que, sur le plan commercial, il était convenu que les services commerciaux de la Régie Renault distribueraient nos voitures, tant en France qu'à l'étranger. En France, tout est en place depuis 2 ou 3 ans; à l'étranger, cela prend corps en Italie, il en sera de même prochainement en Allemagne, en Suisse puis au Bénélux.



A 310



15

<http://ellesquatre.free.fr>

Il reste évidemment à prospecter d'autres pays comme à prendre de nouvelles dispositions.

Parallèlement à ces contrats, nous avons passé un accord sportif, à savoir que nous avons libéré la Régie Renault de toute contrainte sportive, que nous représentons Renault sur le plan sportif à travers notre service Compétition, qui est un service course Alpine-Renault. Les deux marques sont intimement associées dans la présentation des modèles comme dans la compétition. Ce processus (nous partageons les frais avec Renault et Elf) nous a permis de disposer d'une des meilleures écuries de courses actuelles. Notre équipe est réputée grâce à ses succès, bien sûr, mais grâce aussi — c'est presque une Lapalissade — à son efficacité. Je pense que cette répartition des charges est bénéfique pour tous. En course, il faut souvent trouver des solutions rapides, décider, trancher sur le vif, avoir recours parfois à l'empirisme. On peut être amené à travailler de jour et de nuit. Vous imaginez sans peine ce que pareil horaire pourrait poser de problèmes dans une grande maison, forcément plus cloisonnée que l'ensemble de nos ateliers. Enfin, et surtout, grâce au concours de Renault et de Elf, nous avons pu développer progressivement nos ambitions et nos programmes. Nous sommes trois à tirer dans le même sens et, quand les résultats arrivent, chacun « en a sa part et tous l'ont tout entier ».

Quand nous avons gagné à Monte-Carlo, ce fut la liesse à Dieppe mais on fut tout aussi ravi à Billancourt. Grâce à nos efforts communs, l'image de marque Renault comme l'image de marque Alpine s'est trouvée rehaussée sur le plan international. Toute mon équipe et moi-même, nous étions heureux d'avoir pu apporter à Renault quelque chose de concret, heureux aussi d'avoir démontré que le travail des hommes de Renault, à travers les organes et les pièces qui nous sont fournis, était aussi un travail de vainqueurs.

Je crois sincèrement que tout le personnel de la Régie Renault peut s'associer à ce succès.

■ **Sans entrer dans le détail d'une épreuve qui fait ici l'objet d'une étude particulière, pouvez-vous nous préciser certains points du dernier « Monte-Carlo » ? Pourquoi, par exemple, avoir fait partir la totalité de votre effectif de Marrakech, alors que la prudence, a priori, eût commandé de répartir les forces entre deux points de départ bien distincts ?**

J.R. : Oh, vous savez, le principe des villes départs, c'est un peu le côté hasard ou roulette du Monte-Carlo. Dans toute l'histoire du rallye, les surprises abondent. Tel itinéraire réputé facile durant plusieurs années, peut devenir un enfer l'année suivante. L'itinéraire d'Athènes fut longtemps très prisé des concurrents, jusqu'au jour où personne ne put passer. Au plus fort de l'hiver, on peut craindre la rigueur des itinéraires nordiques mais, la plupart du temps, ces pays, habitués au froid, savent mieux s'organiser que d'autres et les routes y sont souvent mieux dégagées. De toute façon, comme il faut faire un choix bien avant de connaître les prévisions météorologiques, c'est un peu le « pile ou face ». Mais pas pour nous, du moins cette année, car c'est intentionnellement que nous sommes partis du Maroc. Nous avons choisi Marrakech et le parcours espagnol pour la bonne raison que Renault vient de s'implanter au Maroc, que Renault est déjà implanté en Espagne et que le passage de

six voitures constitue une « affiche » parlante et mobile du plus heureux effet.

Comme par hasard, les conditions climatiques furent plus mauvaises sur cet itinéraire que sur la plupart des autres. Cela fait sans doute partie de cette célèbre et glorieuse incertitude du sport...

■ **Quel fut votre programme de préparation ?**

J.R. : A côté des impératifs de routine, une épreuve comme le rallye de Monte-Carlo se prépare, en fait, durant des mois, parfois des années. C'est par une présence quasi constante dans toutes les grandes classiques routières qu'il est possible de préparer sérieusement une épreuve de cette envergure. Vouloir s'en tenir à un seul rallye, fût-il le plus grand, c'est aller directement à l'échec. C'est comme si un athlète préparait uniquement la finale des jeux olympiques ! Sans compétitions préalables, autant rester à la maison : en sport, le génie, c'est bien souvent une longue patience.

■ **Quelles sont les possibilités d'exploitation d'une telle réussite ?**

J.R. : Elles sont nombreuses mais, en tout cas, beaucoup plus à l'échelle d'une marque comme Renault qu'à celle d'une maison modeste comme Alpine. En toute sincérité, la manière dont nous avons gagné se prête à une exploitation promotionnelle maximum. Dès le début, ce sont nos voitures qui ont donné son rythme véritable à l'épreuve et ce sont les autres qui se sont essouffées. Une vingtaine de classées sur 270 partants, pareil bilan est éloquent, surtout si, parmi ces vingt rescapées, on trouve 6 Alpine Renault dont trois en tête. Dans toute épreuve sportive et surtout dans une épreuve aussi longue dans le temps (cette année les vraies batailles commencèrent plus tôt que d'habitude), il y a toujours un facteur chance. Cette chance, nous pensons l'avoir forcée, car rappelez-vous qu'à l'arrivée de la toute première épreuve spéciale, Ove Anderson déjà était en tête.

■ **Sur un plan plus matériel, avez-vous pu déjà chiffrer exactement l'importance des « retombées » d'une telle publicité ?**

J.R. : Cela, heureusement, ne s'est pas fait attendre. Nous avons déjà plus que doublé nos ventes. Malgré l'annonce de la A 310, la Berlinette conserve toujours la faveur des sportifs. J'en suis d'autant plus heureux, que cela permet de constater que notre clientèle a parfaitement compris le sens de notre escalade et que, pour beaucoup, la A 310 n'est pas la voiture qui remplace la Berlinette mais bien une nouveauté qui élargit notre gamme.

■ **Et qui élargit également la gamme Renault...**

J.R. : Bien sûr ! car, au départ, il n'était pas question de concurrencer un modèle maison mais bien de compléter un catalogue commun déjà très attirant. Si l'on considère, par exemple, la gamme Renault avec, à son sommet, la toute prochaine Renault 17, on peut logiquement y ajouter la Berlinette puis la A 310. Tout cela apparaît logique et complémentaire et, personnellement, je suis très heureux de constater une telle harmonie. Avec la Berlinette et la A 310, nous permettons aussi au réseau commercial Renault d'étendre son audience, de découvrir une nouvelle clientèle. Les temps sont révolus où une marque pouvait se contenter d'explorer une clientèle bien déterminée. La mode comme les nécessités de l'heure, sont à l'« éclectisme ».

■ **Victoire à Monte-Carlo, présentation de la A 310, ce début d'année 71 est vraiment à marquer d'une pierre blanche. Estimez-vous avoir atteint un sommet ?**

J.R. : En compétition, c'est d'ailleurs ce qui fait l'un des charmes de la course, il est difficile, voire impossible de se prétendre jamais « arrivé ». Les saisons se suivent, les rallyes se succèdent, les échecs exigent des revanches, et les victoires des confirmations mais, cela admis, il faut reconnaître que certaines victoires importantes permettent de faire le point. Disons que notre victoire monégasque fut, cette fois, une nouvelle étape, sans doute la plus importante dans la carrière d'Alpine en compétition. Quand, à Monaco, j'ai vu s'avancer les trois Alpine du Tiercé, j'ai senti et toute l'équipe avec moi, que 5 ans, 10 ans, 15 ans parfois, de travail et d'espoirs communs venaient de connaître leur consécration officielle et croyez-moi, cette expérience ou, si vous préférez, cette émotion valent d'être vécues.

Quand, il y a bien longtemps déjà, avec l'aide de quelques « mordus » j'ai décidé de créer une Marque, les sages crièrent au fou. L'ami Furiat, témoin attentif des bons et mauvais jours, a raconté cela dans son bouquin : nous partions dans les ruines de Dieppe, il a fallu tout créer, on s'aperçut bien vite que la place allait manquer, il a fallu construire encore, plus grand, plus beau, plus cher aussi !

Les premiers prototypes datent de 1952, la Marque Alpine fut créée trois ans plus tard. De 1955 à 1962, ce fut bien souvent l'incertitude, mais à partir de cette époque, les accords passés avec l'étranger (Brésil, Espagne, Mexique, Bulgarie) nous permirent d'envisager l'avenir avec quelque sérénité. En cédant nos licences à l'étranger, il était désormais possible de dégager des moyens nouveaux pour développer sérieusement notre Service Compétition, dont nous assurons seuls les frais.

Il est bien certain que si notre entreprise avait compté, parmi ses actionnaires, des financiers conventionnels, aucun d'entre eux n'aurait été d'accord pour engager l'essentiel des rentrées dans un budget compétition, dont les résultats sont toujours, et surtout au début, aléatoires.

Ce fut cependant le pari que notre équipe a voulu tenir. Outre notre passion pour la course, nous avions à cœur de tout mettre en œuvre pour démontrer publiquement la valeur de nos conceptions, de nos idées, de notre foi. Et il n'était pas pensable d'imaginer qu'une entreprise de la taille de celle de Renault puisse s'engager dans cette voie, avant que des démonstrations probantes lui aient été faites.

C'est donc seuls que nous avons, au cours de longues et difficiles années, exploré tous les domaines : le Rallye, les circuits avec nos sports prototypes et même la course pure, avec nos monoplaces F II, F III et Formule... Renault !

■ **Constructeur comblé que souhaitez-vous aujourd'hui ?**

J.R. : Beaucoup de choses encore ; battu injustement l'an dernier au Championnat International des Marques, j'aimerais voir nos berlinettes prendre la revanche. Avec actuellement deux victoires sur trois épreuves, nos voitures sont en tête. L'an prochain, il y aura un Championnat du monde des Rallyes et il serait tout de même bien tentant de voir une mécanique Renault s'imposer devant des Porsche, Lancia, Fiat, Ford, Opel, Saab, Citroën, Datsun, BMW, et autres grands noms de l'industrie automobile.