

sport·auto

F1: 1972,
toujours
Stewart
6 h. de
Daytona:
Ferrari

essai:
**ALPINE
RENAULT
310**

HOMME **NOT**

N° 122 MENSUEL - MARS 72 - FRANCE 3,50 F. - SUISSE 3,50 FS - ITALIE 550 L - CANADA \$ 0,60 - BELGIQUE 35 FB

essai ALPINE RENAULT A. 310

AGILE, SUBTILE

JOSE ROSINSKI

5263 XX 75

C'était à cela que je pensais en roulant relax sur cette petite route de campagne où j'étais aller faire connaissance avec la nouvelle Alpine. Pendant un quart d'heure, j'avais enchaîné épingles, courbes et contre-courbes en me délectant de l'agilité de l'auto à se ruer dans les unes, à se couler dans les autres, à répondre aux sollicitations les plus fines avec cette subtilité qui n'appartient qu'aux plus purs des pur-sang. A ce niveau, on est si loin de l'objet transporteur sans odeur et sans saveur, de la circulation grégaire et embouteillée, du conducteur inconscient et maladroit que la contestation de l'automobile, tellement à la mode, apparaît pour ce qu'elle est : un triste gâchis, un monstrueux pataquès, une mauvaise querelle. Au lieu de rester assis autour de leur table ronde, les responsables devraient s'installer à bord d'une A 310. Ils comprendraient alors ce qu'est une voiture, et ce que peut être la conduite. Nul doute que leurs idées, (sur la sécurité notamment), s'en trouveraient radicalement élargies et éclaircies.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Présentée il y a exactement un an, au Salon de Genève 1971, l'Alpine A 310 est aujourd'hui entrée en production dans sa nouvelle usine de Dieppe. Elle est actuellement construite à raison de quatre exemplaires quotidiens, l'objectif étant d'atteindre la cadence de dix par jour d'ici la fin de l'année. C'est ambitieux, mais ce modèle a précisément été conçu pour toucher un public plus large que celui qui, jusqu'à présent, s'intéressait à la berlinette A 110.

Plus vaste, plus confortable, mieux équipée, la 310 sacrifie-t-elle les qualités sportives, qui ont fait la réputation de la berlinette, à un certain « embourgeoisement » ?

La description des caractéristiques techniques va apporter un premier élément de réponse à cette question.

Fondamentalement, on voit tout de suite que l'expérience acquise avec la berlinette a été reportée sur le nouveau modèle qui, de ce point de vue, apparaît davantage comme une version remaniée et modernisée que comme un concept différent. Ainsi le châssis conserve-t-il la structure à poutre centrale, et le moteur demeure-t-il dans sa position en porte à faux du train arrière. Les différences apparaissent dans les dimensions d'une part, et dans la géométrie des suspensions de l'autre.

En effet, la 310 est une 2 + 2, ce qui impliquait naturellement une augmentation de l'empattement par rapport à la berlinette. Cependant, il est apparent que l'on a sacrifié aussi peu que possible la maniabilité et la compacité qui ont fait jusqu'ici le succès de la marque, ainsi que le démontre le tableau comparatif ci-dessous.

Nous qui aimons les autos, on a beau ne pas se sentir abrutis par les ravages de la civilisation mécanique et de la société de consommation, on finit par se sentir culpabilisés à force d'être en butte aux diatribes des psychologues, des sociologues, des écologues... et des démagogues de tout poil qui, emboîtant le pas à tous ces savants personnages, tentent de vous convaincre que l'auto n'est qu'un volet de plus à ajouter au fameux tryptique dodo-méto-boulot. Traités d'encombreurs, de pollueurs, d'écraseurs, d'emmerdeurs, quand ce n'est pas de drogués de la vitesse ou de fous furieux, on en voit de toutes les couleurs en ce moment. On est suspecté, engueulé, limité, réprimé à longueur de colonnes et de kilomètres. Allez, au ban de la société, les automobilistes ! Bientôt, si ça continue, il faudra se coller un faux nez et une perruque en montant dans sa R4 pour ne pas être reconnu par ses voisins et mis en quarantaine dans son quartier. Mais si en plus vous avez la prétention de vous amuser en conduisant une voiture de sport, alors là, c'est le comble ! Pour vous, plus de pain chez le boulanger, de viande chez le boucher, d'estime chez la concierge...

On voit combien sont proches à cet égard l'A 310 et la Porsche 911 : même empattement, longueur et largeur hors-tout presque identiques, la seule différence importante se manifestant dans la hauteur beaucoup plus réduite de l'Alpine. Quant à la rubrique « capacité du coffre », nous en traiterons plus loin. D'autre part, ce tableau fait apparaître que la 310 n'est pratiquement guère plus encombrante que de strictes 2 places.

Dans le domaine des suspensions, l'évolution de l'A 310 par rapport à la berlinette est considérable. Le plus important, c'est la disparition de l'essieu brisé à l'arrière, au bénéfice d'une épure beaucoup plus moderne, affranchie de l'utilisation systématique de pièces de série Renault, par triangles tubulaires superposés. De même, dans le train avant, si les triangles supérieurs en tôle emboutie sont ceux des Renault 12, les inférieurs sont tubulaires et de fabrication Alpine. Les éléments ressorts-amortisseurs viennent se fixer très haut, leurs bases inférieures appuyant sur les triangles supérieurs, et chaque train est pourvu d'une barre anti-roulis. Prise à la Peugeot 504 et adaptée pour la circonstance, la direction est naturellement à crémaillère. Les freins avant proviennent de la R12G — autoventilés par canaux radiaux — alors que les disques arrière sont pleins ; le système est assisté par servo. Les jantes en alliage léger ont une largeur de 7". Elles sont équipées de Michelin XAS gomme « Formule France » 165 x 13 à l'avant et 185 x 13 à l'arrière.

Moins Renault par son châssis, l'Alpine A 310 l'est tout autant que l'A 110 par sa mécanique. Le moteur n'est autre, en effet, que le type 807 retravaillé, dérivé de celui de la R16 TS, dont est d'ailleurs dotée la berlinette 1 600 S. Groupe bien connu donc, tout en aluminium, (à l'exception des chemises humides), dont la cylindrée est portée à 1 605 cc, (au lieu de 1 565 cc), par une légère augmentation de l'alésage. Malgré cela, ce moteur demeure « à longue course », celle-ci étant de 84 mm pour 78 mm d'alésage. Avec ses soupapes de grand diamètre (42 mm à l'admission, 35,5 mm à l'échappement), son rapport volumétrique élevé (10,25 à 1), son alimentation assurée par deux double corps horizontaux Weber de 45, il développe environ 125 CV DIN à 6 250 t/mn, et un couple maximal de 13,5 mkg à 5 000 t/mn. Nous disons environ, car le constructeur ne fournit malheureusement que des chiffres en mesures SAE (respectivement 140 CV et 15 mkg).

Un embrayage monodisque sec à diaphragme et commande hydraulique fait la liaison avec la boîte de vitesses à cinq rapports synchronisés empruntée à la R 12 Gordini, équipée d'un rapport de démultiplication du couple cône de 3,27/1. Il n'y a pas de prise directe, la cinquième est encore légèrement démultipliée (1,03) et sur ce rapport, la vitesse théorique aux 1 000 t/m atteint 35,66 km/h. La transmission aux roues arrière s'effectue par l'intermédiaire de deux arbres équipés chacun de deux joints homocinétiques.

CARROSSERIE, AMÉNAGEMENT, ÉQUIPEMENT

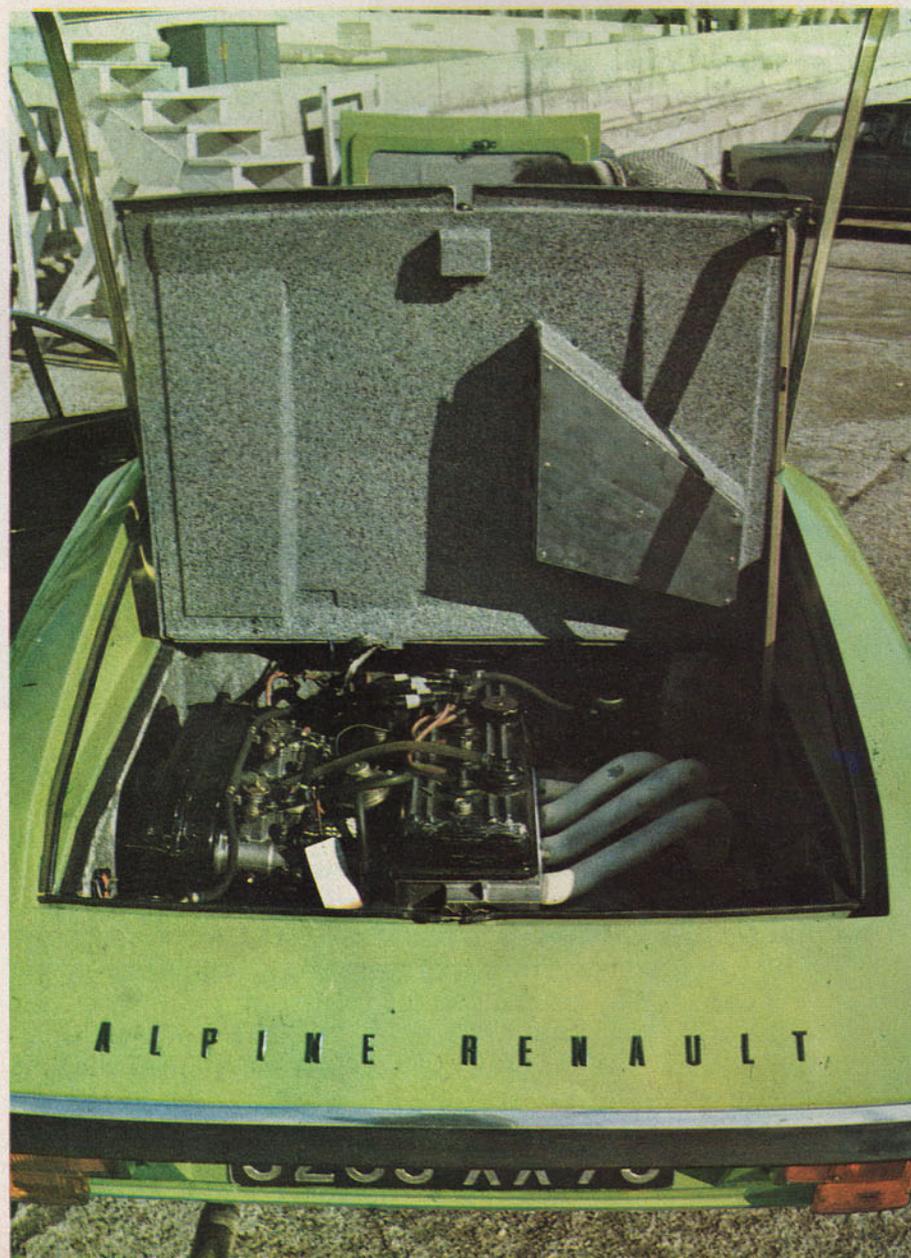
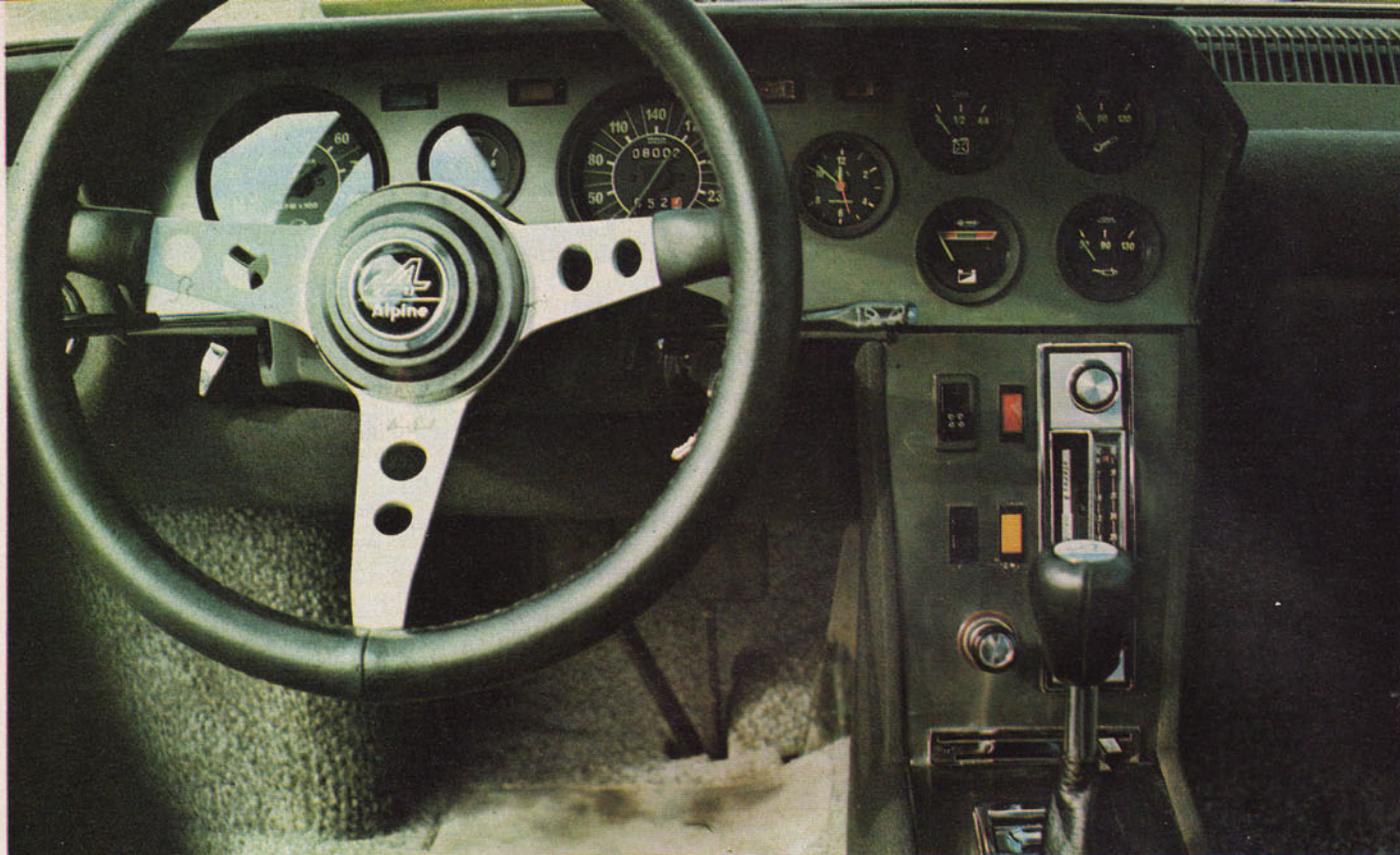
Ici, le style tranche complètement avec celui de la berlinette, les seuls points communs entre les deux voitures se manifestant par une évidente volonté de produire un véhicule aussi compact que possible, et par l'utilisation du polyester stratifié comme matériau de construction. On le sait, Alpine accorde aux problèmes d'aérodynamisme la priorité des priorités. Il en résulte une carrosserie très basse, aux formes ramassées traitées dans un style fortement architectural et moderne, mais sans outrance ni recherche du sensationnel. En 71, la voiture avait été présentée avec un arrière sensiblement différent de la version finale : la vaste lunette arrière était constituée de volets à la façon Miura, et les feux étaient placés au-dessus du pare-choc. Cela a malheureusement dû être modifié pour satisfaire le service des Mines chargé de l'homologation, au détriment de l'esthétique. L'avant, court et pointu, est constitué par une batterie de six projecteurs à iode rectangulaires encastrés sous triplex, le tout élégamment souligné par la fine bande sombre du pare-chocs de caoutchouc. Au-dessous, les feux très en retrait semblent bien protégés, encadrant le calandre, et le tablier se termine par une mince lèvre de stabilisation. Vu dans son ensemble le volume est à la fois compact, harmo-

nieux et bien équilibré. Il manque peut-être un peu d'agressivité, mais il est sobre, de bon goût, et devrait bien résister aux assauts des années. Extérieurement, la finition est satisfaisante, mais les peintures métallisées nous ont paru curieusement marbrées et accusent quelques défauts de planéité du polyester qui ne sont pratiquement pas visibles avec les peintures normales.

A bord, l'impression est très flatteuse. La sellerie est en drap de nylon de bel aspect, qui présente toutefois le défaut « d'accrocher » — fourrures à proscrire ! —, le plancher étant recouvert d'une épaisse moquette bouclée. La présentation du tableau de bord est agréable et élégante, et son agencement irréprochablement fonctionnel : les cadrans sont très lisibles, leur graphisme plaisant, et toutes les commandes sont parfaitement disposées pour être manœuvrées dans les meilleures conditions. Tout au plus, pourrait-on souhaiter que les nombreux basculeurs soient repérés, ce qui faciliterait la prise en mains. Au total, l'équipement est particulièrement complet : puissant lave-glace et lève-glaces électriques, manomètre de pression et thermomètre d'huile, thermomètre d'eau, voltmètre, jauge à essence, montre, en plus du compte-tours et de l'indicateur de vitesse, aérateurs orientables, vaste boîte à gants, deux cavités pratiques creusées dans les portes, accoudoirs gainés de cuir notamment.



	Alpine Berlinette	Alpine A 310	Porsche 911	Lotus Elan +2S	Lamborghini Uracco	Dino Ferrari	VW Porsche 914
Nombre de places	2	2+2	2+2	2+2	2+2	2	2
Position moteur	AR	AR	AR	AV	Central AR	Central AR	Central AR
	Porte à faux	Porte à faux			Porte à faux transversal		
Empattement	2,10	2,27	2,45	2,27	2,45	2,34	2,45
Voies AV	1,295	1,405	1,37	1,36	1,46	1,425	1,335
Voies AR	1,275	1,410	1,40	1,345	1,46	1,43	1,375
Longueur HT	3,85	4,18	4,29	4,16	4,25	4,23	3,985
Largeur HT	1,52	1,62	1,68	1,61	1,76	1,70	1,65
Hauteur	1,13	1,15	1,19	1,32	1,115	1,115	1,22
Capacité coffre	—	—	300 dm ³	200 dm ³	285 dm ³	300 dm ³	460 dm ³



L'A 310 est très basse ; la plateforme remonte pour former les seuils de portes. Aussi, l'accès n'est pas particulièrement commode et exige une certaine souplesse, pour entrer comme pour sortir. Vers l'avant et les côtés, la visibilité est tout à fait excellente, mais elle est médiocre vers l'arrière et franchement déplorable de trois-quarts arrière. D'autre part, les panneaux et le dessus du capot moteur devraient être garnis de moquette, par exemple, pour offrir un aspect digne du reste de la voiture.

D'un confort merveilleux, les sièges avant permettent de déterminer une position idéale quel que soit le gabarit. Ils sont d'une profondeur peu commune, et offrent un soutien parfait. Le conducteur trouve devant lui un petit volant gainé de cuir, — signé du nom du regretté champion belge Lucien Bianchi, ce qui rappelle que son frère Mauro est l'essayeur responsable de la mise au point de l'A 310 —, volant dont la partie inférieure est située trop près de l'extrémité du fauteuil. Autour du pédalier, l'espace est un peu étriqué, surtout du côté gauche en raison de l'arche de roue qui empêche le pied gauche de reposer ailleurs que sur l'embrayage, sauf à le glisser derrière la pédale, ce qui n'est guère commode.

Rien à reprocher, par contre, à l'emplacement du levier de vitesses et au total, la position de conduite est l'une des meilleures que nous connaissons.

Derrière est aménagé un compartiment formant deux sièges-baquets séparés par un large accoudoir en pente, qui est en réalité le tunnel de la boîte de vitesses. L'aspect est engageant, quoiqu'il soit évident que la place — la garde au toit surtout — soit mesurée. Effectivement, deux personnes de taille normale peuvent, moyennant une petite gymnastique, s'y installer à condition que les sièges avant ne soient pas trop reculés. Donc, l'A 310 est bien une 2 + 2...



Oui, mais nous arrivons là à la première critique sérieuse que nous lui adressons. En effet, le « coffre » avant est entièrement occupé par le radiateur, le réservoir d'essence, le servo et la roue de secours : pas question d'y loger le moindre paquet. Donc, seul le compartiment arrière peut en fait être utilisé pour stocker les valises. Dans ces conditions, il eut été logique que ce compartiment ait été aménagé en soute à bagages, celle-ci pouvant le cas échéant se transformer pour offrir deux places de secours, au moyen d'un dossier articulé. Malheureusement, c'est le parti inverse qui a été choisi et de ce fait, en l'absence d'une surface de chargement plane, on est réduit à se débrouiller plutôt mal que bien pour caser comme on peut ici un sac, là une valise, tout de guingois... C'est aussi peu pratique que possible, et appelle une modification radicale.

AU VOLANT

En ville, la 310 est handicapée par sa relative difficulté d'accès et surtout sa mauvaise visibilité de 3/4 arrière. Mais, grâce à ses dimensions compactes et sa nervosité, elle s'avère remarquablement maniable malgré un rayon de braquage assez médiocre. La direction, — 2 tours et demi de volant d'une butée à l'autre —, est extrêmement directe ; les freins assistés sont très efficaces aux petites allures. Le moteur a sans doute peu de couple à bas régime, mais sa souplesse est suffisante pour ne pas susciter de problèmes. Les pneus embouteillages ne provoquent aucun échauffement anormal, les ventilateurs électriques se mettant automatiquement en marche si nécessaire. Par sa précision et sa course réduite, la sélection des vitesses n'appelle aucune critique, mais la pédale d'embrayage finit par paraître ferme en cas de conduite prolongée en circulation encombrée.

Par temps de forte pluie, nous avons noté quelques petites fuites aux pieds du pare-brise et par le plancher, mais nous devons préciser que nous disposions d'une voiture de pré-série. Le porte-parole de la marque nous a assurés que ces défauts ont été corrigés en production. Après nous être étonnés de l'absence d'un dispositif anti-buée sur la lunette arrière, nous avons constaté que la surface balayée par les essuie-glace sur le pare-brise avant devrait être accrue. Enfin, bien que parfois placée dans des conditions défavorables à cet égard, la voiture a toujours démarré très facilement le matin.

SUR LA ROUTE

En construisant ce modèle, Alpine s'est fixé un but ambitieux : conserver le meilleur de la berlinette sur le plan des qualités routières, et l'assortir d'une facilité de conduite apte à séduire une clientèle aussi soucieuse de confort que de sport proprement dit. C'était placer la barre très haut. Après des essais particulièrement prolongés et poussés, effectués sur tous les terrains, en toutes sortes de conditions, j'ai acquis la conviction que l'objectif est en vue. Et si nous avons, comme c'est normal dans le cas d'un

nouveau modèle, quelques réserves à formuler, elles ne peuvent entamer sérieusement notre enthousiasme pour une voiture dont je suis, je l'avoue, tombé amoureux. Drôle de pépin pour un journaliste-essayeur pour lequel l'impartialité est de règle, me direz-vous... C'est vrai, mais soyez rassurés, l'amour ne rend pas toujours aveugle. Et pour vous le prouver, je commencerai par les reproches.

Alors, parlons d'abord des freins. Non pour en critiquer la puissance, elle est extrême, mais pour contester le recours au servo qui provoque, en cas de pression brusque sur la pédale, un déséquilibre en faveur de l'avant dont il peut s'ensuivre un blocage de roues. En vérité, s'agissant d'une voiture d'un poids (890 kgs) aussi peu élevé, nous sommes persuadés qu'il est possible de se passer de servo, et d'obtenir ainsi, au prix d'un effort raisonnable sur la pédale un freinage mieux équilibré et plus progressif, aussi puissant mais plus efficace.

Dans sa définition actuelle, la tenue de route de l'A 310 présente deux visages. En gros, et prenant la berlinette pour base de comparaison, on peut dire qu'elle est plus autostable, que sa limite d'adhérence se situe nettement plus haut, et qu'en général, sur la route, elle exige moins de concentration à vitesse égale. C'est incontestablement une meilleure voiture de voyage, moins sensible au vent latéral, plus confortable car mieux suspendue, et surtout beaucoup plus silencieuse. En effet, même aux régimes élevés, le fonctionnement du moteur est peu bruyant, et la carrosserie très bien étudiée à cet égard ne suscite pratiquement pas de sifflements d'air. On peut donc, sur autoroute, croiser aux approches de la vitesse de pointe avec une certaine décontraction, sauf en cas de vent traversier très violent, et l'écoute de la radio reste possible à grande vitesse, le seul bruit désagréable à noter étant provoqué par la mise en vibration de la tringlerie de sélection de vitesses lors des décélérations. Toujours sur route, mais en secteur accidenté, la maniabilité et l'efficacité de l'A 310 s'avèrent absolument exceptionnelles : un véritable régal ! La voiture vire pratiquement à plat, la conduite est d'une déconcertante facilité. En raison du comportement neutre et grâce aussi à la direction, la voiture obéit instantanément et tout d'un bloc. Je ne crois pas avoir jamais négocié d'épingles en montagne aussi vite et en adhérence qu'au volant de l'A 310, sinon avec une Dino Ferrari. Et il faut reconnaître que la position en porte-à-faux du moteur ne se fait absolument pas sentir.

En revanche, cet enchantement fait place à quelques réserves à partir du moment où l'on emmène l'A 310 sur une chaussée en très mauvais état, ou boueuse, ou très glissante.

D'abord, l'amortissement révèle une certaine faiblesse aux passages de fondrières ou de dos d'âne par exemple ; la suspension va alors trop facilement en butée. Ensuite, le comportement de la

voiture lorsqu'elle est amenée à franchir la limite d'adhérence est pour le moment loin d'être aussi agréable que celui d'une berlinette : que ce soit l'avant ou l'arrière qui décroche, le mouvement est brusque et ne peut être que difficilement mis à profit par le pilote, même s'il a lui-même provoqué délibérément la glissade. Autrement dit, et ceci est également ressenti sur circuit, l'adoption d'un style de conduite vraiment sportif est malaisée, car les trajectoires en rupture d'adhérence ne sont faciles ni à susciter, ni surtout à contrôler.

De plus, la direction, qui n'est pas exempte de réactions, tend alors à se durcir considérablement, et son faible rappel devient gênant. A ce niveau, des progrès sont donc à faire, mais il faut insister sur le fait que ces défauts sont pratiquement indécélérables en conduite routière même très rapide.

PERFORMANCES

En levant le capot-moteur, on est d'abord frappé par la largeur de la baie. Il est certain que les techniciens d'Alpine ont pensé à l'avenir et au futur V6 Renault... mais ce n'est pas pour demain. D'ici là, l'A 310 se « contente » des 120-125 CV réels du 4 cylindres de 1 605 cc. Dans l'absolu, c'est assez peu, mais l'ensemble formé par la puissance disponible, le poids et la forme de la voiture autorise des performances d'un bon niveau.

L'efficacité de la carrosserie de l'A 310 à cet égard est attestée par le fait qu'à mécanique égale, elle serait un peu plus rapide en pointe qu'une berlinette dont la surface frontale est cependant plus réduite.

Nous avons effectué nos mesures sur route, et les chiffres obtenus correspondent donc au maxima réels. En voici les résultats :

0-400 m : 16''5

0-1 000 m : 30''

Vitesse maximale : 210 km/h à 6 200 t/mn environ

Maxi lus sur intermédiaires

à 6 500 t/m : 60-90-140-180 km/h

Consommation moyenne de l'essai : 13,5 l/100 km.

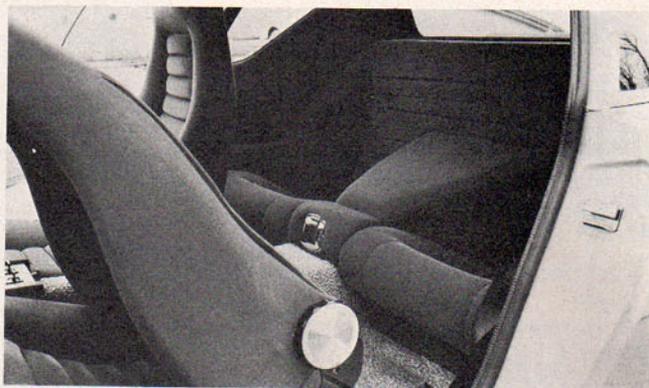
Naturellement, si l'on se contente de rapprocher ces performances du prix de l'A 310, on obtient un rapport assez peu favorable entre ces deux facteurs. C'est un fait que des modèles moins chers de quelques 50 %, comme la Capri 2 600 RS ou la Datsun 240 Z, vont presque aussi vite et accélèrent au moins aussi fort que l'Alpine. Mais si l'on fait entrer l'agrément de conduite et le confort en ligne de compte, l'A 310 prend un tel avantage que la comparaison perd tout son sens. C'est une voiture d'exception et il faut plutôt la confronter avec des modèles de ce genre, comme les Porsche, VW Porsche ou Lotus. Car le raffinement et l'exclusivité des petites séries, s'ils paient en plaisir, se paient en écus. Inévitablement...

CONCLUSION

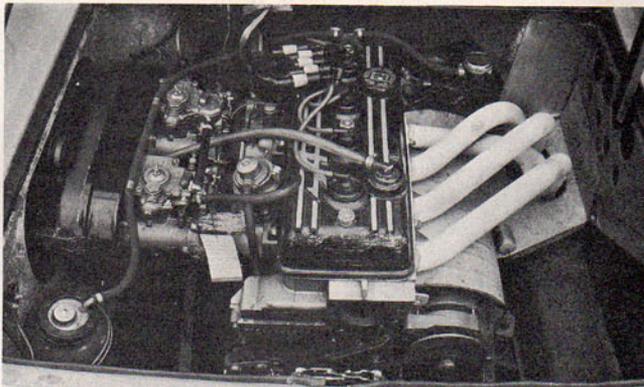
Nous attendions beaucoup de l'A 310 et, dans l'ensemble, nous n'avons pas été déçus. Notre voiture d'essai présentait,



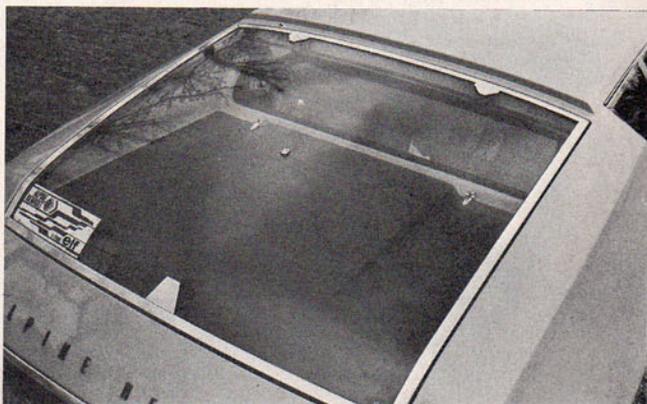
D'aspect très confortable, le compartiment arrière devrait être transformable en vraie soute à bagages.



L'isolation du moteur de l'habitacle, tant phonique que thermique, est une remarquable réussite à mettre à l'actif des techniciens d'Alpine.



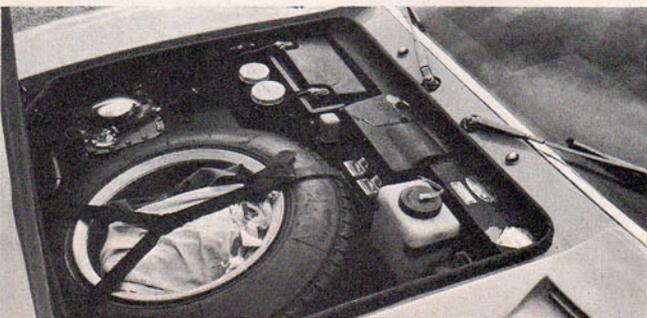
La lunette arrière définitive ne vaut pas, sur le plan esthétique, celle qui équipait le prototype et qui fut refusée par les Mines.



Ces sièges sont probablement les meilleurs de toute la production automobile.



« Y'a du monde » sous le capot avant... et pas de place pour le moindre paquet. Il avait été prévu d'installer une roue à pneu « rétractable » à l'arrière. Malheureusement, ces pneus n'existent pas encore dans le diamètre requis.



vous l'avez vu, quelques lacunes de mise au point qui sont connues de Jean Rédélé. Il nous a lui-même assuré que l'on était déjà en train de s'en occuper activement à Dieppe de façon que les voitures de production soient corrigées et améliorées. Fondamentalement, l'A 310 est une auto qui procure une intense satisfaction de conduite, et qui sur le marché, se place d'emblée dans la classe des meilleurs routières du monde. En substance, pour l'avenir, nous souhaitons davantage de place pour les bagages, un freinage plus progressif et plus de puissance. Il y a tout lieu de penser que nous serons bientôt satisfaits.

FICHE TECHNIQUE

CARROSSERIE

En polyester stratifié, avec arceau de sécurité intégré, scellée à un châssis-poutre en acier
Suspensions : à 4 roues indépendantes, par triangles superposés, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques. Barre anti-roulis à l'avant et à l'arrière. Freins à disque sur les 4 roues, ventilés à l'avant. Double-circuit assisté. Direction à crémaillère, (10,25 m de diamètre de braquage).
Pneus : AV 165 x 13, AR 185 x 13. Jantes en alliage léger de 7".

MOTEUR

Renault type 844/30. 4 cylindres verticaux en ligne. Arbre à cames latéral. Soupapes en tête, inclinées en V. Culasse en alliage léger. Radiateur d'eau à l'avant, avec deux ventilateurs électriques actionnés par thermocontact.

Cylindrée : 1 605 cc, 78 x 84 mm.

Rapport volumétrique : 10,25-l.

Puissance : 140 CV SAE à 6 250 t/m.

Couple : 15 m·kg SAE à 5 000 t/m.

Alimentation par deux carburateurs Weber double-corps 45 DCOE.

TRANSMISSION

Embrayage monodisque à sec à commande hydraulique. Boîte à 5 vitesses synchronisées + AR. Couple cône : 3,27/1. Vitesse en 5° à 1 000 t/m : 35,66 km/h. Doubles joints homocinétiques aux arbres de roues arrière.

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

12 volts avec alternateur, (40 a) et batterie, (45 ah).

CAPACITÉS

Réservoir de carburant type sécurité : 56 litres. Huile moteur : 4,3 litres. Refroidissement : 9 litres.

Longueur : 4,18 m

Largeur : 1,62 m

Hauteur : 1,15 m

Poids en ordre de marche : 890 kg

Empattement : 2,27 m

Voie AV : 1,405 m

Voie AR : 1,410 m

Garde au sol : 15,3 cm.

PERFORMANCES

0-1000 m - D.A. : 30"

Vitesse maxi : 210 km/h à 6 200 t/m.

Prix : 45 200,00 F TTC.