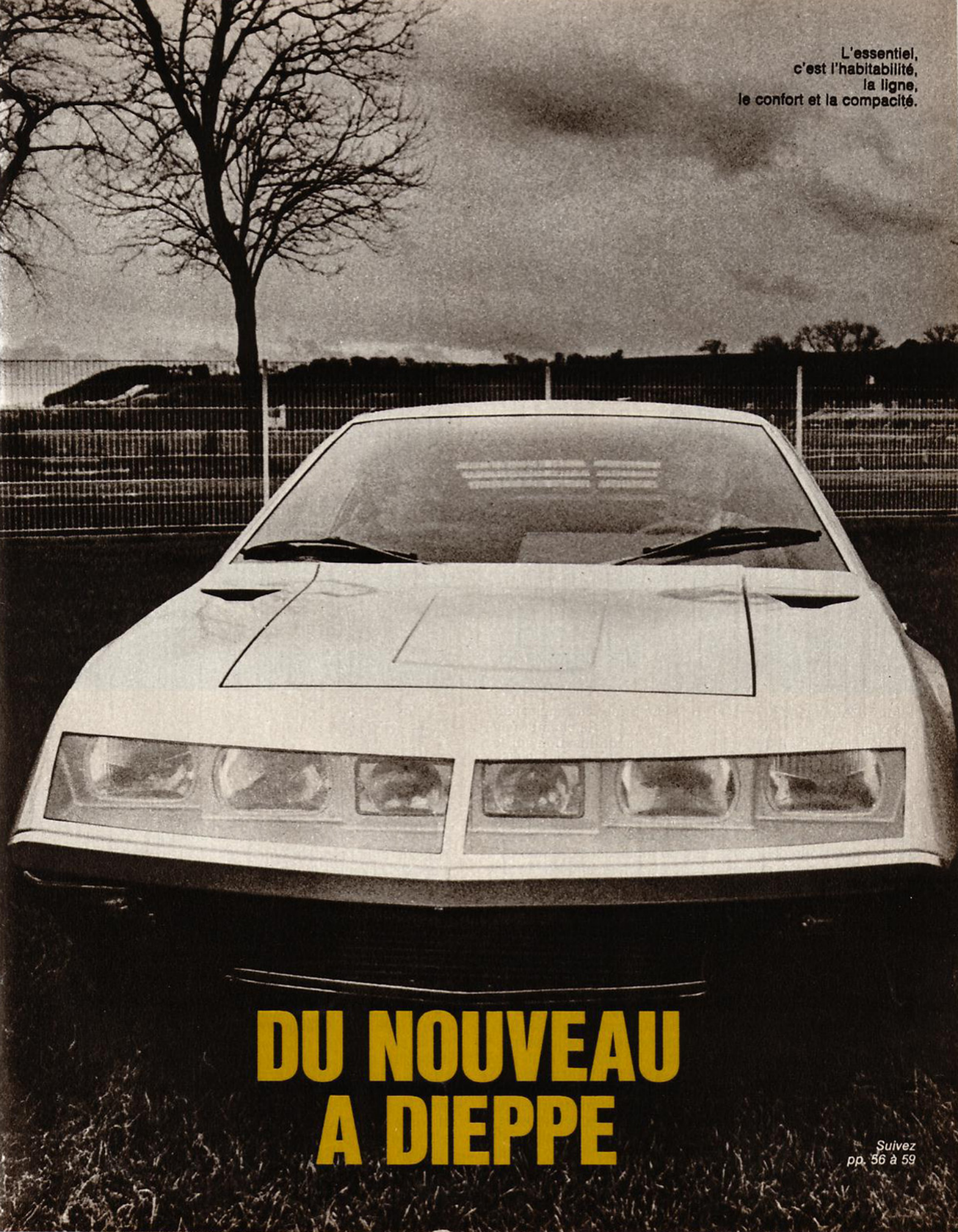
8ème ANNEE — AVRIL 1971 Nº 4 — 3,5 F - 35 FB - 3 FS - 52 Pts - MENSUEL

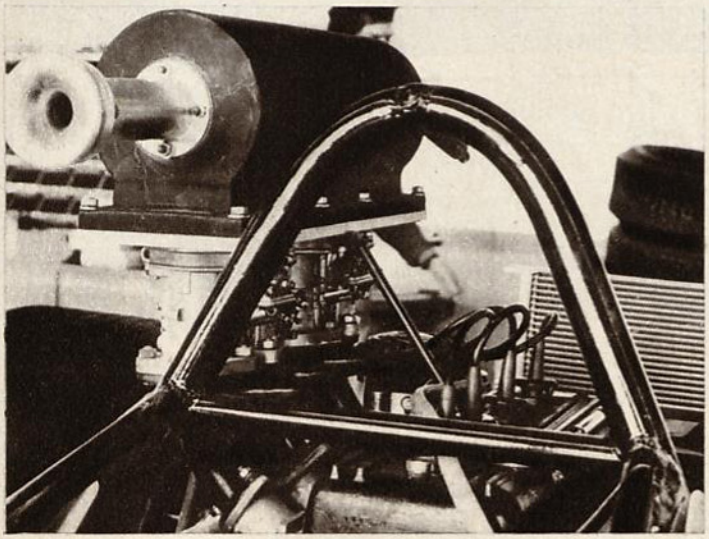
# virage auto



L'essentiel,
c'est l'habitabilité,
la ligne,
le confort et la compacité.

# DU NOUVEAU A DIEPPE

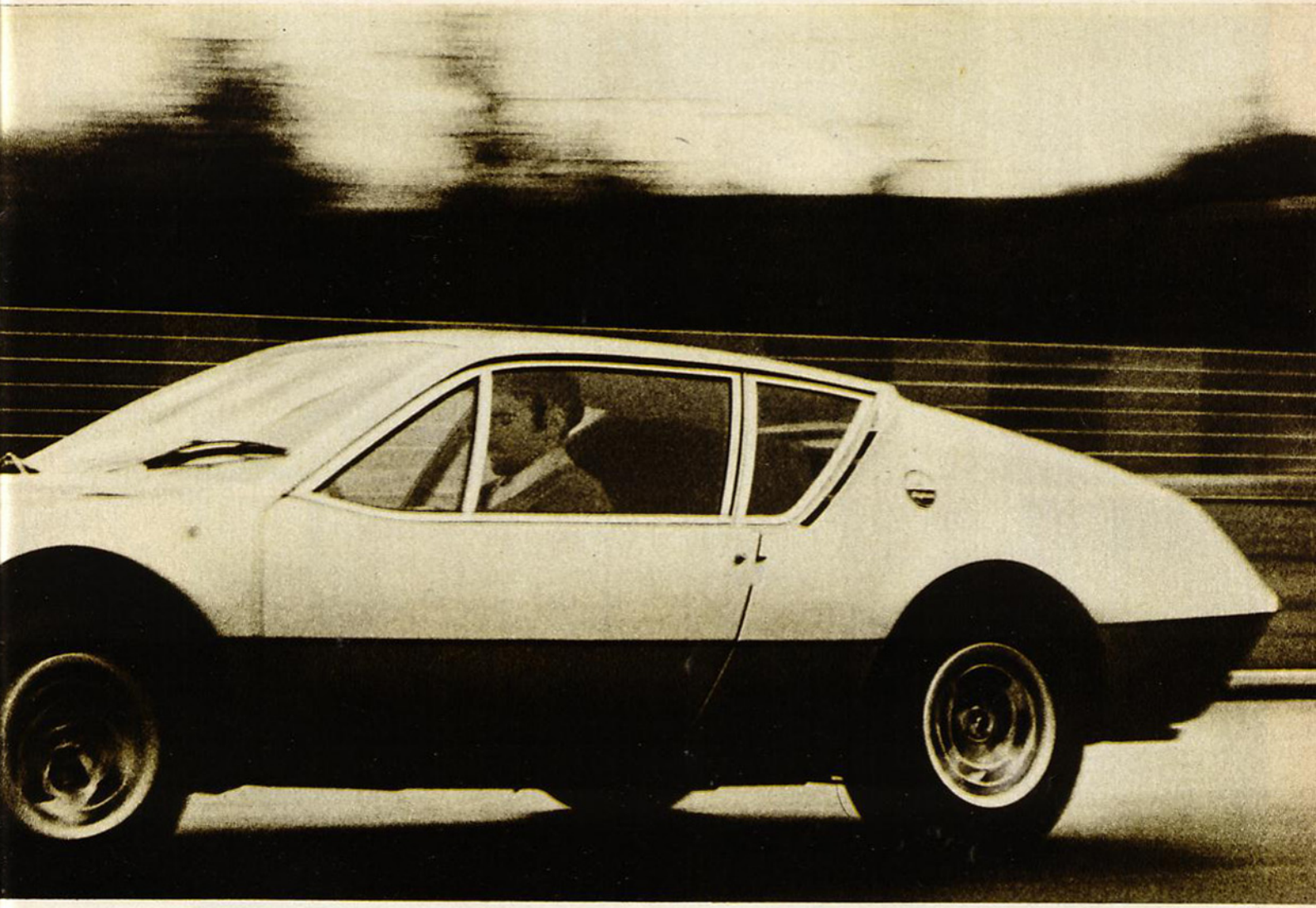
Suivez
pp. 56 à 59



Retour d'Alpine à la piste avec une nouvelle F 3

La bride d'étranglement et la chambre de tranquillisation sur le moteur 1600 TS préparé par Dudot.

Il y a 11 ans que la première berlinette Alpine est apparue au Salon de l'Automobile de Paris. Il y a 10 ans que j'ai acheté ma première voiture de sport, c'était une Alpine.
Que d'ennuis, que de casses, que de tribulations. Si mon cabinet de très jeune avocat prospéra rapidement, ce fut en grande partie à cause de cette diablesse d'Alpine, qui me coûtait une fortune et m'obligeait à travailler doublement pour payer toutes les réparations. N'empêche, avec un 1000 Mignotet, je me payais de nombreuses Lotus Elite au kilomètre départ arrêté! Voiture de fanatique, mon Alpine trouva bientôt acquéreur et je la remplaçai par un engin plus spacieux, plus confortable et moins capricieusement fragile, une Alfa Romeo 1600 Sprint.
Virage me permit de reprendre contact avec Rédelé. Il n'en démordait pas, il voulait réaliser une Porsche française, une GT moins chère que la Porsche, dont le règne débutait. Les étapes de sa progression furent lentes. En 66, il n'y avait pas encore d'Alpine au rallye de Monte-Carlo. En 67, Aaltonen y imposait encore une Mini, la première Porsche se classant troisième, c'était Elford. En 68, Alpine rencontrait pour la première fois Porsche. 1300 cm$^3$ contre 2 litres, les Porsche développaient 195 chevaux, la lutte paraissait inégale et pourtant, avant la dernière nuit, Larrousse-Callewaert étaient en tête devant Elford-Stone et Toïvonen-Tikkanen. On se rappelle la neige jetée dans le Turini et la fantastique performance d'Elford, exploitant toute sa puissance dans le col de la Couillole. Elford et Toïvonen réalisaient le doublé pour Porsche et la première Alpine terminait en septième position. L'année suivante, Alpine revint mais s'inclina une nouvelle fois. Un très grand pilote de rallye s'était révélé, Björn Waldegaard!
A cette époque, nous prenions en mains deux 1300 S et constations que nos essais ne se passaient jamais sans incident mécanique! Pourtant, en suivant le profil d'un vrai rallye, nous avions pu goûter toutes les joies du pilotage d'une Berlinette que nous avions opposée à une Lancia 1300 HF et à une Escort Twin Cam. Il s'agissait d'une Alpine allégée que Larrousse employait en courses de côte. Nous écrivions alors : « au volant d'une berlinette équipée comme celle essayée... on se sent vraiment pousser des dents... mais cette spécialité dieppoise demeure entourée d'un halo de mystère et à des succès retentissants correspondent pas mal de déceptions ».
A l'hécatombe du Monte-Carlo 69 succéda l'espoir. Alpine avait découvert le moteur de la Renault 16 TS, des accords étroits avaient été passés avec la Régie, une nouvelle usine avait été inaugurée à Dieppe et une concentration de toute l'équipe, qui avait abandonné prototypes et monoplaces, s'était faite sur les rallyes. Pourtant, Waldegaard dicta une



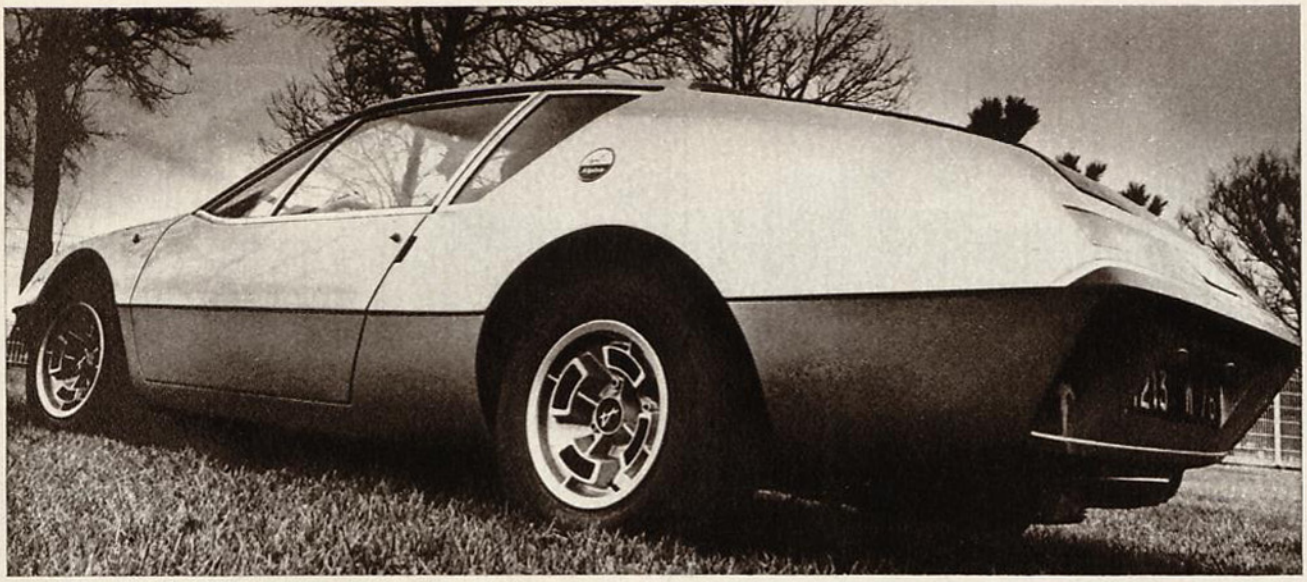
Pour la première fois depuis l'époque des Bugatti une marque française va produire une très jolie G.T.

nouvelle fois sa loi, en 70. Mais les Alpine 1600 n'avaient pu s'exprimer sérieusement. Pour leurs débuts, l'usine n'en avait engagées que deux et les pilotes les éliminèrent trop vite. Les spécialistes étaient optimistes pour l'avenir, car Nicolas au volant d'une 1300 S, terminait deuxième.

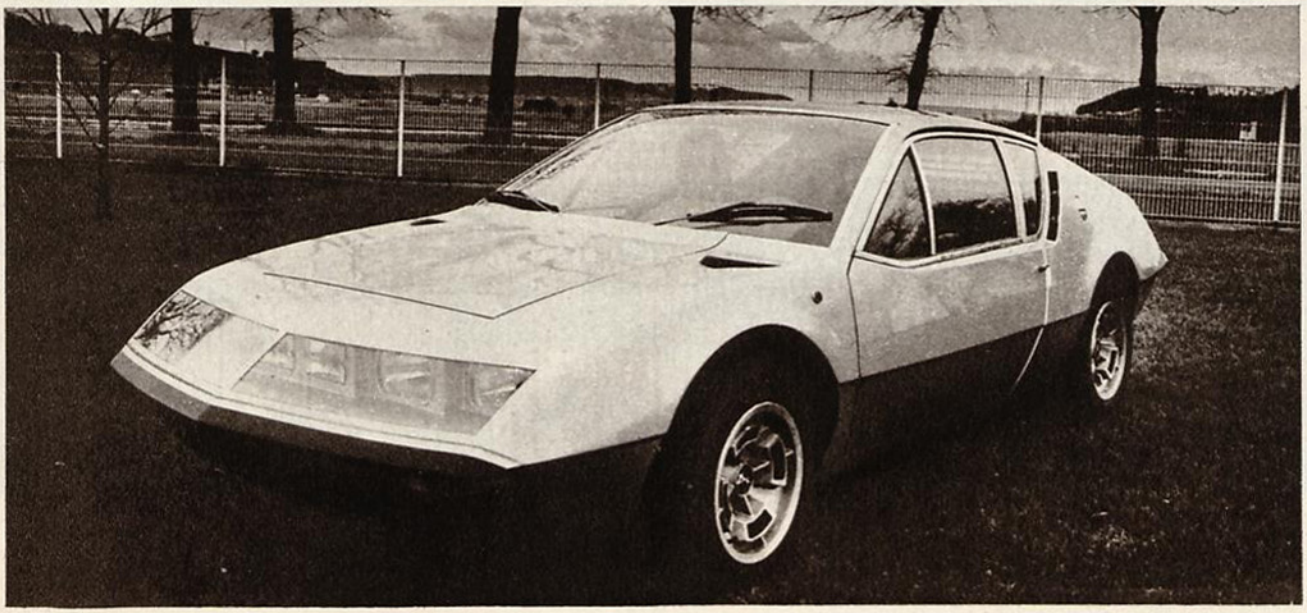
Porsche et son indescriptible Waldegaard pourraient-ils être battus un jour? C'est après ce rallye de Monte-Carlo — entretemps d'autres Alpines avaient continué à nous donner du souci — que nous avions repris contact avec une 1600 S que nous voulions opposer à la nouvelle Porsche 914/6. Pour la première fois, un essai d'Alpine, et il fut loin d'être calme, se déroula sans incident mécanique. Le match 914/6 - 1600 S, se terminait à l'avantage de la Française. Les fruits d'une « industrialisation » de la production commençaient à être récoltés. Andruet devint champion d'Europe des Rallyes (conducteurs) et Thérier faillit donner l'autre championnat (constructeurs) des rallyes à Alpine, en dominant le rallye de Grande-Bretagne, jusqu'à son abandon inéquitable. La victoire pouvait être attendue à Monte-Carlo. La suite, vous la connaissez. Malgré Waldegaard, trois Alpine se classaient en tête du plus grand rallye du monde.

Pour 4 millions, dira-t-on, quel moteur offre la nouvelle Alpine A 310? Ce n'est pas un Lamborghini, ni un Porsche, ce n'est pas un 6 cylindres. Non, sans doute, mais Renault en prépare un et en attendant, ce n'est pas si mal de disposer des 128 chevaux DIN d'un 4 cylindres semblable à celui qui remporta le Monte 71. D'autant plus que les 150-160 ch sont possibles et qu'à ce niveau extrême, celà ne casse pas. Moteur de la 12 Gordini (le 16 TS amélioré), boîte de la même origine revue par Alpine (rapports de boîte), telle est la mécanique de l'A 310. Elle pousserait la nouvelle Alpine à 209 km/h, à 6000 t/m, dans un confort jamais atteint par les voitures dieppoises. André de Cortanze et Mauro Bianchi, dans l'engagement desquels j'ai une absolue confiance, m'ont certifié que le silence et l'absence de vibrations étaient étonnants à 180 km/h. Dans une image sans doute un peu forte, Mauro comparaît avec une 16 TS à 120... On est donc loin de la voiture du fanatique et le soin apporté à la finition des prototypes de l'A 310 à Dieppe nous l'a prouvé. C'est en travaillant sur l'échappement et en profitant de la position du moteur en porte-à-faux et sur le filtrage des vibrations mécaniques que l'insonorisation a été atteinte. Le poids de l'engin ne s'est pas ressenti de cette recherche de qualité puisque l'on annonce 810 kg, soit seulement 60 kg de plus que la Berlinette.

*Suivez pp. 58 et 59*



3/4 arrière très Mangusta.



Ramassée comme l'Abarth Scorpione.

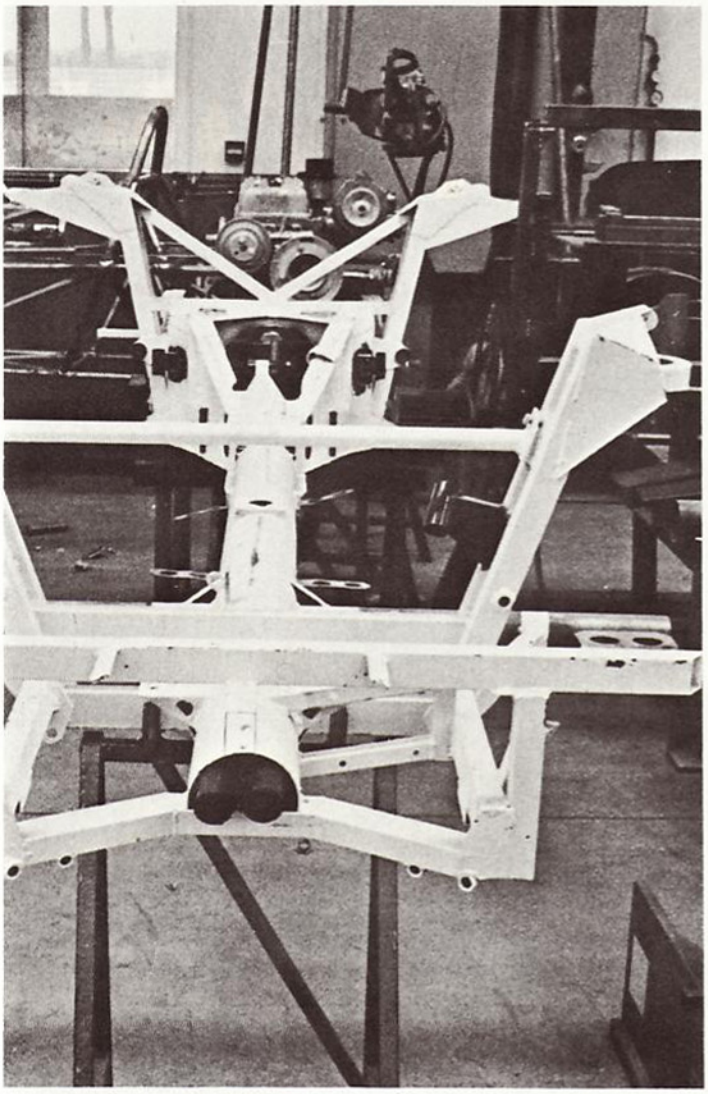
La structure de l'A 310 se présente avec tellement d'atouts que l'on imagine qu'elle durera autant que la Berlinette. Mais le progrès s'accélère... En attendant, la clef du succès réside dans l'obstination de Rédelé portant sur la position du moteur. Tenté sans doute par le pari du moteur central et des deux places arrière (Lamborghini Urraco) ou par le moteur central et deux places seulement, pour suivre la mode, Rédelé a préféré conserver le moteur en porte-à-faux. Celà comportait un double danger. Aller à contre-courant de l'évolution de la voiture de sport, d'une part, et d'autre part, risquer de trouver un comportement très survivreur qui effraye les braves gens. Je suppose que Rédelé, qui a toujours été très marqué par la Porsche 911, a tenu è s'en inspirer. Rappelerai-je aussi que Ferrari n'a abordé commercialement le moteur central qu'avec réticence. Nos lecteurs connaissent les inconvénients de cette formule. Enfin et surtout, le cahier des charges prévoyait une 2 + 2, la Berlinette souffrant essentiellement de son exiguïté, il fallait penser habitabilité. Le faire comme Lamborghini, c'était sacrifier la compacité de l'Alpine et l'image de marque de l'un n'est pas celle de l'autre. Alpine doit faire courir ses voitures et les faire gagner — les cotes de l'A 310 sont voisines de celles de la Berlinette, ce qui signifie qu'elle pourrait être aussi maniable!

En étudiant les suspensions, on pouvait rendre neutre une voiture dont le moteur est en porte-à-faux à l'arrière. L'expérience prototypes d'Alpine intervint alors. L'origine des deux triangles superposés n'est pas à trouver ailleurs. Une suspension compétition était-elle susceptible d'être utilisée commercialement?

Alpine étudia la Lotus Europa. Mise à part une fragilité excessive, le résultat était probant. C'est ainsi que l'A 310 ne reproduit plus les défauts de la Berlinette. Une flexibilité idéale aux roues procure le confort et un réglage des suspensions détermine, à lui seul, le comportement neutre de la voiture.

Sur le circuit Bardinon, l'A 310 aurait tourné 2 secondes plus vite que la Berlinette et sans accuser la même tendance au survirage.

Venons-en à l'essentiel, non sans signaler les recherches faites à tous les niveaux. Par exemple, les essais innombrables d'amortisseurs, l'adoption d'une crémaillère Peugeot 504 pour la direction, la réalisation d'une suspension arrière similaire à une suspension avant et comprenant une biellette de réglage, l'étude d'un servo-frein réalisé chez Alpine.



Un châssis similaire à celui de la Berlinette; comme elle, l'A 310 sera réalisée en plastique.

Les volets en persienne de la Miura.

L'essentiel, c'est l'habitabilité, la ligne, le confort et la compacité. « Chaque fois que nous dessinions, nous retrouvions une forme analogue à celle de la Porsche 911 » me confièrent les techniciens de chez Alpine. Un garçon du stylisme de chez Renault, Béligond, y mit du sien et les formes acquirent leur personnalité. Elle a l'aspect ramassé d'une Abarth Scorpione, l'arrière de la Mangusta et l'avant de la Ferrari Daytona. Tout celà en miniature puisqu'elle est — je le répète — analogue à la Berlinette. L'habitabilité? Pour le pilote, un rêve. Un pédalier parfait, un levier de boîte qui tombe dans la main, un volant « Lucien Bianchi » pensé par Mauro et réalisé au Portugal, très agréable, des sièges dignes de Renault. Le passager? Il découvre le ciel et la route dans une position idéale. Les passagers arrière? On les loge et ils ne touchent pas le toit. Bien sûr, ils devront écarter les genoux pour faire passer les jambes mais êtes-vous montés à l'arrière d'une SM lorsque le conducteur a pris ses aises? Et l'Alpine est presque 2 fois moins encombrante!

Un grief : la visibilité arrière. La custode ne fait pas le tour complet du pan arrière supérieur de l'A 310, car il fallait encastrer l'arceau de sécurité, sur la solidité duquel on n'a pas lésiné. D'autre part, la nouvelle Alpine est 16 cm plus basse qu'une 911. Celà explique l'étroitesse de l'espace libre, entre le haut du moteur et le sommet du toit. Celui-ci ne descend pas en pente douce comme sur la Berlinette, car pour laisser autant d'espace libre au sommet de la tête des passagers arrière, il n'était pas question de faire descendre plus vite le pavillon. Dans un heureux effet esthétique, un second capot couvre le moteur et rejoint le pavillon. Ce capot supplémentaire est fait de panneaux latéraux en persienne ouverte comme à l'arrière de la Miura. Le conflit entre l'esthétique et la visibilité s'est terminé aux dépens de celle-ci. Un coffre? Si l'on veut, il y en a un tout petit à l'avant (type bagages Vuitton) à condition de renoncer à la roue de secours habituelle. Un emplacement est prévu à l'arrière pour une roue dégonflée.

Les critiques s'estompent cependant si l'on considère qu'avec un empattement de 2,29 m, l'Alpine A 310 offre une habitabilité plus vaste que celle du coupé Fiat 124 S.

La nouvelle Alpine apparaîtra sans tarder en compétition. Le V 6 l'équipera-t-elle pour sa première sortie? La production en série devrait débuter dès le mois de mai.

L'A 310, c'est en plein dans le mille...

jean thieffry ■
j.j. l'héritier □