

virage auto

maxi cevert

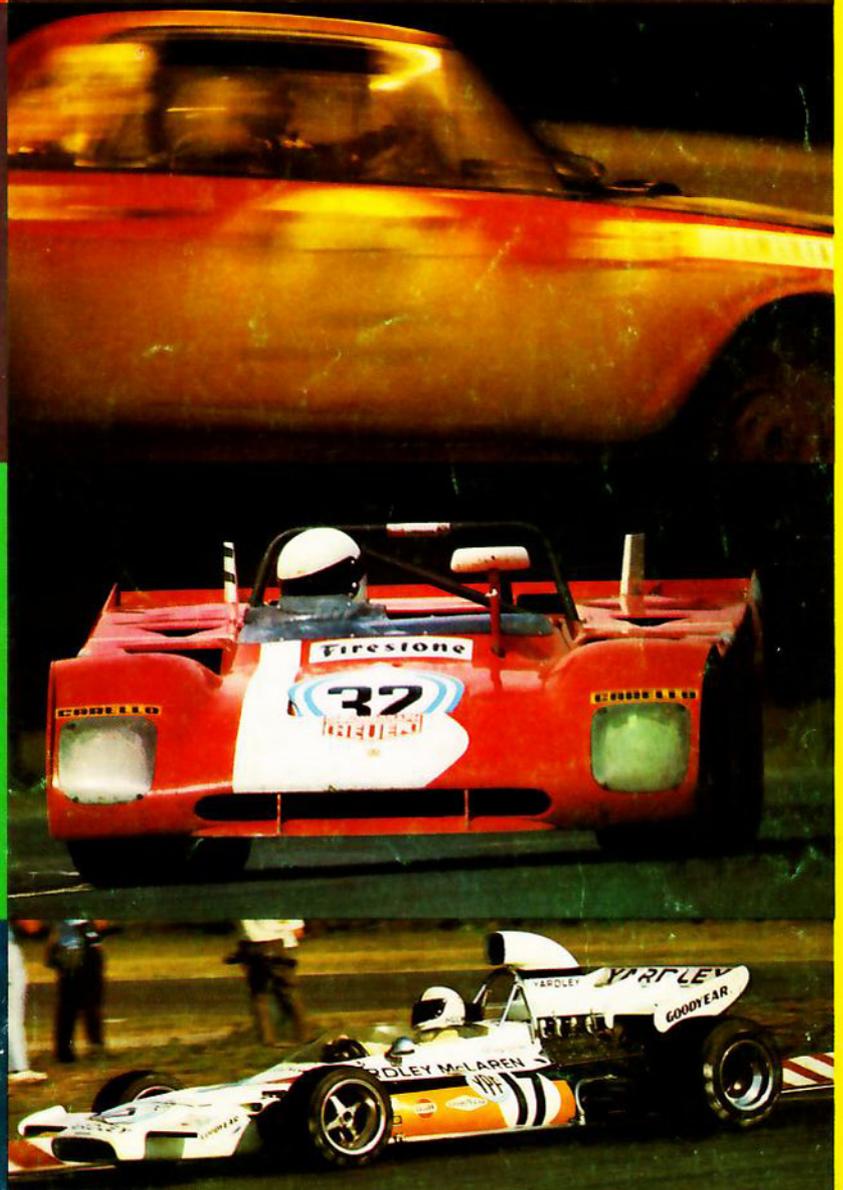
**match
alpine a 310
porsche 911 s 2,4 l**

Monsieur Alpine rêvait, il y a plus de dix ans, de construire une Porsche française. La nouvelle A 310, placée sur la route devant, derrière et à côté de la nouvelle 911 S 2,4l...

**26 pages photos
du
rallye
de
monte carlo**

**6 h de
daytona
2^{ème} manche
du
championnat**

**g.p. d'argentine
les nouveaux teams
de formule 1**





A COUTEAUX TIRES
ENTRE

alpine A 310 porsche 911 S 2,4 l.

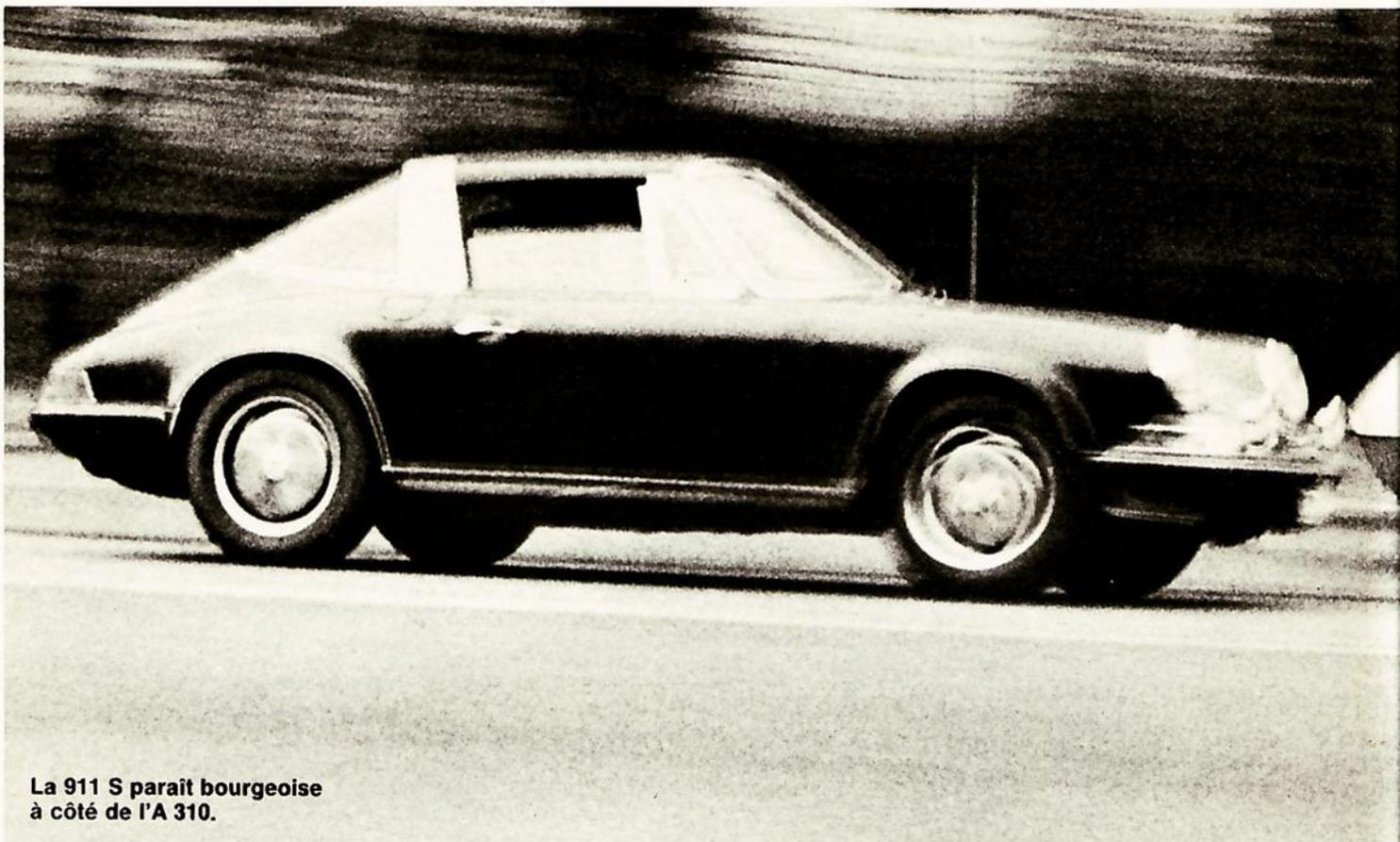
la fin des complexes

jean thieffry ■ □ alain chambron



Monsieur Alpine rêvait, il y a plus de 10 ans, de construire une Porsche française. La nouvelle A 310, placée sur la route devant, derrière et à côté de la nouvelle 911 S 2,4 litres... c'est vraiment la fin des complexes d'Alpine.

Suivez pp. 12 à 17



**La 911 S paraît bourgeoise
à côté de l'A 310.**

Je connais deux fantaisistes, le premier a le génie du marketing, le second n'avait même plus l'excuse de la découverte, qui ont inventé un slogan miraculeux : « la nouvelle génération ». Dans les deux cas, il s'agissait de couvrir le vieillissement de caisses stéréotypées en se targuant de modifications de détails pour crier au miracle du Docteur Jouvence.

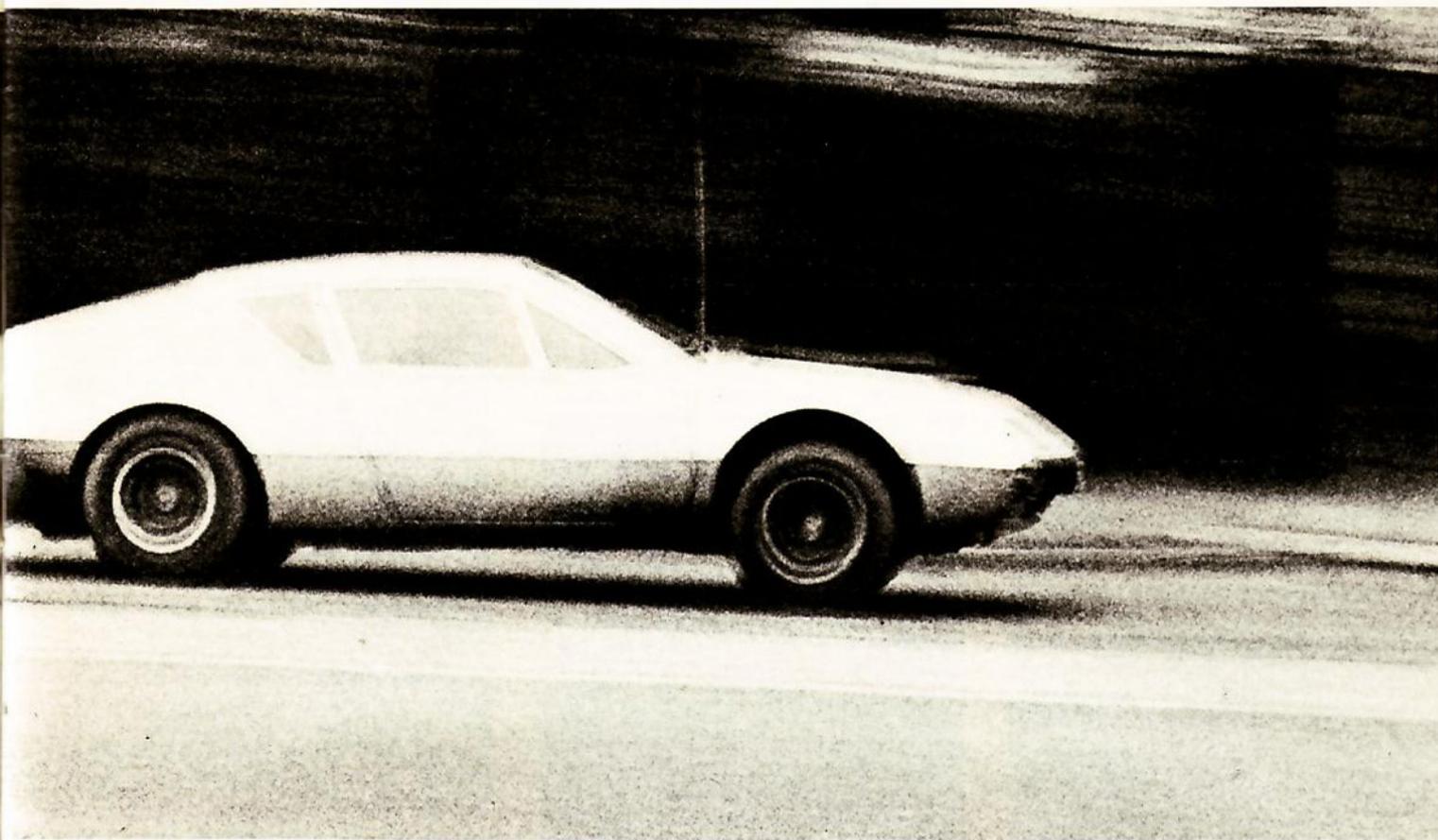
Encore traumatisés par leurs complexes, les commerçants de chez Alpine, — leur habituelle simplicité les empêcherait d'ailleurs d'user de termes aussi ronflants — ne penseront pas à dire à leurs acheteurs que leur nouvelle 2+2, c'est vraiment une nouvelle génération d'Alpine. Pourtant c'est la réflexion la plus fondamentale qui vient à l'esprit au terme d'un match dans lequel nous avons jeté toutes les qualités de la Porsche 911 S 2,4 litres animés par notre détermination de découvrir tous les vices de cette nouvelle Alpine.

Monsieur Alpine a fait, d'une manière différente, mieux qu'une Porsche française, il a créé une voiture qui, sous certains aspects, relègue dans le passé un véhicule considéré jusqu'ici comme la meilleure référence de la Grand Tourisme idéale et c'est pour cela d'ailleurs que nous l'avons choisie. Cela veut-il dire que Dieppe produira 16.000 A 310 par an? Certes non. La capacité de production de l'usine ne le permettrait d'ailleurs pas et telles ne sont pas les prévisions commerciales d'Alpine. 16.000 voitures par an, c'est le chiffre atteint par Porsche au mieux de sa forme. Quelles raisons empêcheront Alpine d'atteindre ce chiffre inégalé dans le domaine de la voiture sportive de haut niveau technique? C'est ce que cet essai va

tenter de démontrer. Il montrera la modification profonde de l'esprit de la nouvelle Alpine par rapport à la berlinette. L'A 310 ne condamnera jamais, à nos yeux, le terrible engin qui a battu Porsche sur son terrain d'élection : Monte Carlo.

Une question vous vient alors à l'esprit : Alpine abandonne-t-il les fanatiques? Au moment où la berlinette a atteint sa maturité, va-t-elle céder sa place à l'A 310? Il n'en est pas question. Les deux voitures ont un objectif différent et celui de l'A 310 est précisément très proche de la clientèle de Porsche. Nos lecteurs sont habitués aux critères qui définissent nos choix quand nous réalisons un essai « A couteaux tirés ». Peu importe souvent les différences minimes ou mêmes importantes entre le prix des voitures comparées, leurs performances absolues, l'essentiel, c'est le portrait robot de l'acheteur hésitant entre deux ou plusieurs marques. Et, dorénavant, il y aura de quoi hésiter entre une 911 S et une Alpine A 310.

Cette dernière, tout comme Porsche, ne pourra dominer un marché difficile qu'en s'adonnant à la compétition. Elle a dans sa structure toutes les possibilités de vaincre. Elle imposera cependant un nouveau style, un pilotage différent pour de nouveaux Alpinistes. En cela, elle s'inscrit dans la lignée d'une nouvelle génération de voitures de Grand Tourisme, dont la Dino Ferrari a peut-être été le modèle : la Ford GT 70, la Lancia Stratos HF, la de Tomaso Pantera et la Simca CGMC à condition qu'elle soit produite. Ces engins sont bâtis avec des muscles d'athlètes spécialement exercés dès leur naissance pour la compétition. L'A 310 en fait partie.



Deux générations
s'affrontent.

PREMIER ROUND :

Un attrait nouveau

Nous ne sommes pas sûrs qu'à Rome, l'Alpine A 310 aurait le même succès qu'à Paris ou à Bruxelles. Passées les Alpes, les formes nouvelles n'étonnent pas. Les Italiens sont gâtés par leurs carrossiers nationaux. Chez nous, l'Alpine A 310 rencontre un bien légitime succès qui nous permettra d'estomper toutes les critiques que son dessin pourrait provoquer dans notre esprit déformé par la fréquentation des carrossiers turinois. L'A 310 plaît, elle est aérodynamique, moderne, jeune, compacte, gracieuse,.... faut-il en ajouter? L'habitacle est efficace. Jamais un mot ne s'est aussi bien adapté à une situation que dans ce cas. L'efficacité pour le conducteur, celle du passager principal et tout ce que l'on peut offrir à un passager occasionnel, à un chien, à quelques bagages. Une des faiblesses de l'A 310, par rapport à la Porsche, c'est néanmoins de ne pas offrir de coffre à bagages. A l'arrière, le moteur. A l'avant, radiateur d'eau, ventilateur, réservoir à essence, batterie et roue de secours.

L'esprit nouveau de la voiture se découvre dès que l'on s'y assoit. Le confort, synonyme d'efficacité en Grand Tourisme, est absolument parfait pour le pilote et son passager. Les sièges sont remarquablement galbés, réglables au millimètre dans toutes les positions souhaitées, tous les instruments sont parfaitement lisibles et le levier de vitesses est dans la main du conducteur qui conserve la tête en appui d'une façon que nous n'avions jusqu'ici jamais rencontrée, même dans les meilleures études de carrossiers. Le petit volant « Luciano Bianchi » est aussi plaisant que celui de la berlinette mais ici son étroitesse n'est plus une nécessité, il y a toute la place pour les jambes allongées du conducteur. Comparée à celle de la Porsche, exception faite de la place prise à l'arrière par la boîte de vitesses, l'habitacle de l'Alpine est incomparablement mieux conçu. La Porsche date, par la hauteur de ses sièges, la grandeur de son volant, son levier de vitesses trop éloigné et isolé au milieu du plancher. L'habitacle de la Porsche se rapproche bien plus de celui d'une voiture de Tourisme. Celui de l'Alpine invite à piloter. Une Alpine, c'était un habitacle étriqué où l'on s'installait difficilement et dans lequel un conducteur de grande taille résistait péniblement à la fatigue. Le changement est radical. Toutes ces qualités rendent d'autant plus désagréable l'absence de chauffage réellement efficace. Lorsqu'on ne tourne pas à très haut régime — et qui le ferait, précisément lorsqu'il fait froid (brouillard, verglas) —, la température trop basse

du moteur ne suffit plus à réchauffer l'habitacle. Vérification faite chez Alpine, il s'agissait d'un blocage anormal du thermostat.

DEUXIEME ROUND :

Comme un moteur central

Les joies de la conduite en berlinette et en Porsche 911 S résultaient pour une bonne part de la position en porte-à-faux de leur moteur, de leur caractère surviveur corrigé allégrement par la puissance. Le pilotage de l'A 310 est totalement différent. On retrouve la plus grande qualité de la berlinette, la perfection de sa direction, directe, précise, de loin supérieure à celle de la Porsche, trop multipliée en comparaison, au point de penser, quand on passe d'une voiture à l'autre, qu'elle est molle et imprécise. Une analyse des suspensions des deux voitures permet d'écrire, au risque de faire sursauter violemment les plus ardents des Porscheistes, que leur voiture n'est plus dans le coup par rapport à l'A 310. La suspension triangulée de celle-ci, même si les bras supérieurs avant sont encore empruntés à la série, est héritée directement de celle des prototypes de la marque. Une particularité, les ressorts amortisseurs sont articulés sur les triangles supérieurs. Les bras obliques de la suspension arrière de la Porsche ne lui procurent pas la même efficacité. Une roue avant qui se lève, c'est spectaculaire. Mais le comportement de la Porsche n'en est pas pour autant amélioré. L'Alpine vire à plat dans n'importe quelles conditions et l'on se demande où se situe sa limite. Son caractère est totalement neutre, à l'exception des épingles les plus serrées où le contre-braquage devient nécessaire lorsqu'elle glisse des 4 roues vers la sortie. Ici les contre-braquages servent à contrôler une glissade neutre alors qu'ils contrôlaient des survirages en berlinette. N'anticipons pas, nous parlerons de la puissance dans le prochain round mais c'est ici qu'il faut souligner à quel point on est certain de pouvoir disposer d'une centaine de chevaux en plus sans que le comportement de la voiture n'en devienne pour autant difficile.

TROISIEME ROUND :

Et le confort...

Autre différence essentielle avec la berlinette, l'A 310 va jusqu'à marquer des points par rapport à la Porsche sur le plan du confort de sa suspension. Etonnement, stupéfaction, la Porsche n'est-elle pas légitimement considérée comme une voiture confortable et bien suspendue? Oui, mais l'Alpine absorbe mieux, même si c'est d'une manière nettement plus ferme,

les dénivellations et les bosses de la route que ne le fait la Porsche qui a plus tendance à cahoter que la nouvelle Grand Tourisme française. Faiblesse de l'Alpine pourtant, malgré sa carrosserie en polyester, elle devient bruyante sur pavés.

L'importateur français n'étant pas d'accord sur le principe des matches, nous l'avons déjà écrit, nous avons eu recours à l'importateur belge de la marque de Stuttgart. Cela nous a amené jusque dans les Ardennes belges et, conformément à la tradition, le circuit de Spa était mouillé. Le virage de Burnenville, la descente de Stavelot, le virage de Stavelot, le virage du Club House, tout cela se passe sans le moindre écart pour l'Alpine tandis qu'on sent la 911 S se dérober par moment à la même vitesse. La Porsche doit être mise en appui pour virer vite. En Alpine, pas de souci à se faire, on fait jouer les deux index sur le volant et le virage est passé. Jean Rédélé avait dit qu'il réaliserait une voiture au moteur en porte-à-faux qui se comporterait comme une voiture à moteur central. Il a tenu son pari! Et, finalement, une conduite dans un tel état de sécurité, en disposant de deux petites places arrière, n'est-ce pas un élément du confort?

QUATRIEME ROUND :

Des regrets...

Pour équiper sa nouvelle voiture, Alpine ne disposait pas de beaucoup d'options. La sagesse lui interdisait, dans un premier temps, d'adopter la version Groupe 4 du 1600 S déjà utilisée sur les berlinettes. Cet engin développe cependant 35 ch. de plus que celui qui propulse actuellement l'A 310. Avec 140 ch. SAE, regrettons qu'Alpine, et surtout Alpine, ne nous fournisse pas de normes DIN; l'A 310 ne dispose pas d'un engin à la mesure de ses qualités. Est-ce à dire que nous avons éprouvé une désillusion au sujet de ce moteur? Absolument pas. Il est solide, souple, nerveux et il monte bien au régime. Porsche est passé successivement du 1600 au 2 litres au 2,2 litres et du 2,2 au nouveau 2,4 litres dont cet essai constitue une primeur dans la presse française. Cette évolution a suivi celle, rapide en fonction même de l'engagement total de Porsche dans la compétition dans le passé, de la marque tout entière. Alpine n'a disposé que des interventions réservées de la Régie et il faudra attendre le nouveau 2,6 litres en V actuellement en cours de réalisation, peut-être freiné par Peugeot, chez les deux partenaires français pour qu'Alpine dispose d'un engin réellement compétitif. Compétitif pourquoi? Pas tellement par rapport à la Porsche 911 S, car avec

35 ch. de plus, l'utilisateur de l'A 310 sera satisfait en fonction d'un rapport poids/puissance rapproché de celui de la Porsche 911 S, plus lourde. Compétitif parce que, pour soutenir son A 310, Alpine devra poursuivre son engagement dans la course face aux nouvelles voitures plus puissantes dont nous avons parlé ci-dessus. Des responsables de la marque nous ont assuré que la position en porte-à-faux du 2,5 l. ne poserait aucun problème.

De toute façon, Porsche marque des points à l'examen des moteurs. Son célèbre moteur, directement hérité de la course, dispose de l'injection et d'un graissage par carter sec. Soulignons que le remplissage du réservoir d'huile et le contrôle de la jauge se font sur les nouveaux modèles, de l'extérieur. Le taux de compression est passé de 9,8 à 8,5 dans l'optique des normes anti-pollution. Nous avons utilisé de l'essence ordinaire au cours de notre essai. Le bruit du moteur de la nouvelle 911 S est moins rageur que celui du 2,2 litres. Il n'en conserve pas moins un attrait que savourent les passionnés. Tel n'est pas le cas, vitres fermées, du moteur de l'Alpine dont on n'entend plus qu'une sonorité étouffée. Le travail a été effectué, comme la suspension du moteur lui-même, pour améliorer le confort dans l'esprit de la nouvelle Alpine. L'élimination du bruit, l'élimination des vibrations sont des résultats acquis, la preuve l'utilisation parfaite de la stéréo à 200 km/h. Cependant, dans la vigueur de notre match, en descendant de la Porsche et pour retrouver des impressions aussi savoureuses, nous étions bien tentés d'ouvrir la vitre pour écouter la sonorité et l'échappement du moteur Renault.

CINQUIEME ROUND : A armes inégales...

La puissance du 2,4 l. Porsche s'élève à 190 ch. Din à 6.500 t/mn. De là à penser que nous avons livré un match à armes inégales, il n'y avait pas loin. Et pourtant, les berlinettes ont prouvé qu'elles pouvaient battre les Porsche avec le même écart de puissance. Tout est donc finalement dans le bon rapport poids/puissance. Celui de l'A 310, tel qu'il est actuellement n'est pas encore suffisant pour battre les chronos de la Porsche.

Ceux-ci, réalisés sur autoroute, auraient dû permettre à la 911 S de gagner encore 100 t/mn si nous avions pu disposer d'une ère totalement dégagée. En vitesse de pointe,

**La tradition, chez Porsche,
est respectée;
mais vivent la jeunesse
et le confort chez Alpine!**



la Porsche atteignait 228,6 km/h, le compteur marquant 240 km/h et le compte-tours 6.500 tours. Au km départ arrêté, la Porsche a été chronométrée en 26 sec. 20 et l'Alpine en 29 sec. 2. C'est là l'écart le plus grand et il sera probablement comblé partiellement par l'option du moteur Groupe 4 dont nous avons parlé ci-dessus.

Sur le plan souple, nos essais ont démontré que l'un et l'autre des moteurs réagissaient aussi bien à bas régime à une accélération soudaine.

Au coude-à-coude, ce n'est pas tellement en 1ère et en 2de que la Porsche décolle l'Alpine mais lorsque la 3ème et la 4ème atteignent un régime proche des 7.000 tours sur la voiture allemande. Les deux voitures ne devraient donc pas être très loin l'une de l'autre dans l'avenir.

SIXIEME ROUND :

L'excès nuit en tout

Au chapitre des freins, l'endurance et la progressivité de ceux de la Porsche ne nous ont pas déçus. Par contre, chez Alpine, on doit admettre que l'excès nuit en tout. Notre critique résulte de plusieurs blocages de roues dont nous avons été victimes avant de comprendre parfaitement ce qu'il fallait faire.

Le contraste avec le freinage de la Porsche nous amène d'ailleurs à être prudent chaque fois que nous changeons de voiture. L'assistance des freins est excessive, ce qui ne nuit en rien à leur efficacité et à leur endurance. Dans ce domaine comme dans celui de l'insonorisation, Alpine n'a-t-il pas été un peu loin? L'embrayage de l'Alpine, d'ailleurs pour la 1ère fois à commande hydraulique, est excellent. Nous avons été parmi les plus ardents à critiquer l'embrayage Porsche dans le passé. Cette fois, bien que moins parfait que celui de l'Alpine, il nous a donné satisfaction.

La disposition de la grille Porsche a changé. La 5ème est en haut à droite et la 1ère en haut à gauche. L'efficacité de la boîte est toujours aussi bonne et les passages aussi rapides mais la commande n'est pas plus parfaite que celle de l'Alpine, avantagée cependant par un levier plus court. La 1ère en Porsche est trop courte mais l'on dispose de chevaux en seconde pour négocier les épingles. Ajoutons encore que la stabilité au freinage serait meilleure sur l'Alpine que sur la Porsche si l'on évitait définitivement le blocage des roues. Une voiture expérimentale essayée à Dieppe après ce match nous a prouvé que ce défaut allait disparaître par une meilleure répartition de l'assistance.

SEPTIEME ROUND :

De gros écarts

Bien sûr, il faut déboursier, si l'on



**A armes inégales...
pas tant que ça!**



tient compte des frais de transport, 2 millions 200.000 F anciens en plus pour posséder une Porsche en France et 66.000 F en plus que si l'on achetait une Alpine en Belgique. Bien sûr aussi, la Porsche consomme (le rythme de notre essai est évidemment une excuse) 27 litres aux 100 km et l'Alpine 18. Au chapitre des réparations, le prix des pièces Porsche est plus cher mais sans aucun doute on y fera moins souvent appel sur une voiture en pleine maturité que sur une voiture aux solutions nouvelles dans certains cas, comme cette excellente disposition du lave-glace et l'essuie-glace dans la colonne de direction de l'Alpine.

Applaudissements

Le confort de l'Alpine nous a agréablement surpris même si nous nous targuons d'être des fanatiques. Une seule exception et elle est contestée par le constructeur, des vibrations très désagréables du levier de vitesses. Elle serait due à des silent-blocs de qualité inférieure sur certaines voitures.

Applaudissements nourris pour cette Alpine, esprit complètement nouveau. Applaudissements pour la Porsche qui est une voiture dont la maturité a atteint le plus haut niveau. La difficulté pour Alpine sera d'imposer cette nouvelle image de marque, celle qui a tellement souri à Porsche. Pour cela, Alpine ne dispose pas des mêmes atouts car l'A 310 reste une voiture très typée. Elle est basse, son conducteur est facilement amené à piloter et ses réactions sont aussi vives que ses qualités. Les atouts de la Porsche sont finalement très proches de ses défauts, tout au moins de ce que nous appelons ses défauts. Elle est plus haute, plus proche d'une voiture de Tourisme dans son habitacle aux fauteuils surélevés, elle semble mieux défendue par sa carrosserie, ses commandes sont moins nettes. Un exemple, en rédigeant cet article, nous nous sommes disputés. La garde est excessive dans la commande de frein de la Porsche que nous avons essayée. Ce n'est pas le cas pour les voitures préparées pour la course que nous avons déjà prises en main. Mais pour le client, le Porscheiste qui a acheté le nom et la discrétion aristocratique d'une voiture devenue prestigieuse, ne vaut-il pas mieux qu'il soit assis bien haut, pas trop loin de son levier de vitesses avancé comme lui et qu'il dispose de commandes à la mesure de la rapidité de ses réflexes. Porsche n'a pas cessé d'étudier sa voiture en fonction d'un marché devenu très important. Alpine aborde ce marché avec un idéal tout neuf. C'est une nouvelle génération qui fait face à une nouvelle génération. Porsche relèvera-t-il le gant?

MOTEUR

type	4 cylindres en ligne	6 cylindres à plat
emplacement	en porte-à-faux arrière	en porte-à-faux arrière
cylindrée	1.605 cm ³	2.341 cm ³
alésage x course	78 x 84 mm	84,0 x 70,4 mm
rapport volumétrique	10,25 à 1	8,5 à 1
puissance maxi (selon constructeur)	140 ch SAE à 6.250 t/mn	190 ch DIN à 6.500 t/mn
couple maxi (selon constructeur)	15 m.kg SAE à 5.000 t/mn	22 m.kg DIN à 5.200 t/mn
alimentation	2 carburateurs double corps horizontaux Weber 40 DCOE	injection mécanique Bosch
distribution	par arbre à cames latéral, poussoirs, tiges, culbuteurs et soupapes en tête	1 arbre à cames en tête par banc de cylindres, culbuteurs
refroidissement	par liquide avec circuit hermétique	par air
vitesse moyenne de pistons au régime de puissance maxi	17,5 m/sec	15,3 m/sec

TRANSMISSION

mode	aux roues arrière	aux roues arrière
type	manuelle à 5 vitesses synchronisées + marche arrière	manuelle à 5 vitesses synchronisées + marche arrière
embrayage	monodisque sec à commande hydraulique	monodisque sec
rapport de boîte	1ère 3,61 à 1 2ème 2,33 à 1 3ème 1,61 à 1 4ème 1,21 à 1 5ème 1,03 à 1 M.A. 3,08 à 1	1ère 3,18 à 1 2ème 1,83 à 1 3ème 1,26 à 1 4ème 0,964 à 1 5ème 0,760 à 1
rapport de pont	3,27 à 1	4,429 à 1 (7/31)

CHASSIS

type	à poutre centrale	coque autoporteuse en acier
suspension AV	à roues indépendantes par triangles superposés; ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques placés au-dessus du triangle supérieur	bras oscillants et jambes de force barre de torsion et stabilisateurs
suspension AR	à roues indépendantes par triangles superposés, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques	bras obliques. Barres de torsion (transversales) et stabilisateurs. Amortisseurs hydrauliques à double effet
freins AV/AR	à disques ventilés/disques avec double circuit et assistance par Master-Vac	disques ventilés/disques ventilés avec double circuit et répartiteur
direction	à crémaillère	« 2 F » à crémaillère

DIMENSIONS

nombre de places	2 + 2	2 + 2
longueur	4.180 mm	4.147 mm
largeur	1.620 mm	1.610 mm
hauteur	1.115 mm	1.320 mm
empattement	2.270 mm	2.271 mm
voie AV	1.405 mm	1.372 mm
voie AR	1.410 mm	1.354 mm
capacité essence	60 litres	62 litres
poids à vide avec plein (constructeur)	825 kg	1.050 kg
pneus	AV : 165 x 13 AR : 185 x 13	185/70 VR 15
rapport poids/puissance (constructeur)	5,9 kg/ch SAE	5,5 kg/ch DIN

PERFORMANCES CONTROLEES

vitesse maxi (autoroute)	211,7 km/h	228,6 km/h
1.000 m départ arrêté	29 sec 2/10	26 sec 5/10
consommation	18 litres/100 km	27 litres/100 km

PRIX

France	45.200 FF TTC	66.000 FF TTC
Belgique	370.000 FB hors TVA (25 %)	436.000 FB hors TVA

