

# **Alpine A 310 «pack GT»**



## **L'orpheline**

Née de la volonté de Jean Redelé de produire une vraie GT à aspiration commerciale, elle a perdu son père très jeune. Elle a été, dans la main de sa mère adoptrice, la fameuse RNUR, le poignard qui tua notre A110 adorée, sa propre sœur. Elle cherche aujourd'hui à se faire pardonner ce meurtre en revêtant un superbe habit de course.

par Michel SALLUSSE



*La groupe 4 de Fréquelin, championne de France en 77.*

Lorsque la première A310 Groupe 4 est apparue, il s'agissait d'une version 4 cylindres 1 800 cm<sup>3</sup>, c'est-à-dire motorisée comme l'A110 et donc, en fait, moins performante puisque plus lourde.

Mais on préparait, chez Alpine, la nouvelle 6 cylindres présentée en Groupe 5 avant la version de série, à l'occasion du Tour Auto 1976. Cette voiture, dont le moteur avait été réalisé à 2 849 cm<sup>3</sup>, conservait les jantes de 13" de diamètre, élargies à 9"1/2 et 12"1/2. Pour recouvrir ces très grosses roues, les ailes avaient

été modifiées conformément au règlement des « photos » de l'époque, et c'est de cette version que s'est inspiré Fleischmann pour ses élaborations allemandes (voir AUTOhebdo n° 318).

Environ un an après, apparaissait une A310 - Gr. 4 qui laissa croire aux nombreux supporters d'Alpine que tous les espoirs étaient encore permis quant à une participation soutenue à un programme Rallye.

Les étriers de freins étaient nouveaux, et imposaient le diamètre 15" pour les jantes. Les extensions d'ailes rapportées

**L'éphémère groupe 5 : 2,8 litres et boîte ZF (1976).**



*Notez les ouies d'aération factices sur les marchepieds.*



étaient donc de grande taille et non plus intégrées, pour être homologuées en Groupe 4.

On sait ce qu'il advint de la carrière sportive officielle de cette magnifique voiture, et on se souvient également l'avoir aperçue lors de quelques salons de l'Auto, présentée comme un kit pour courir destiné aux amateurs sportifs et licenciés. Les rares pilotes courageux qui ont tenté cette préparation pourront vous dire, qu'en ce qui concerne les pièces mécaniques, ils n'ont pas rencontré beaucoup de bonne volonté de la part des services compétents pour obtenir de quoi construire une voiture à la fois conforme et compétitive.

Bizarrement, comme certains d'entre vous l'avaient remarqué, la Régie a commencé à commercialiser en Suisse, l'an passé, cette Groupe 4 de salon, c'est-à-dire le modèle de série aux ailes et aux roues près. Elle est maintenant livrable en France et c'est la raison pour laquelle, tout à fait officiellement, il nous en a été confié une pour essai.

Elle diffère de la première version course par des marchepieds reliant les ailes avant aux ailes arrière et par un aileron souple s'intégrant plutôt bien à la ligne générale. Du coup, disparaît la gravure Alpine Renault du petit becquet du Coupé normal (qui reste bien sûr au catalogue) et le passant ne pourra plus lire à l'arrière que le gros adhésif Renault Alpine. Suivez ma pensée...

Pour respecter l'agrandissement des ailes, les magnifiques jantes (démontables) compétition en diamètre 15" font partie

de l'option « GT », malgré les freins qui restent standards. Les pneus sont des Pirelli P7 en 205/50 à l'avant et 285/40 à l'arrière, ce qui est particulièrement large pour une voiture de série. Exit les TRX. Notre voiture est peinte en nacre irisée, ce qui est une sorte de blanc métallisé évoquant tout à fait la beauté d'une perle. La finition de la carrosserie est quasi-parfaite, ce qui est remarquable pour une surface en stratifié. Pour éviter tout problème de ce côté, les caisses « GT » sor-

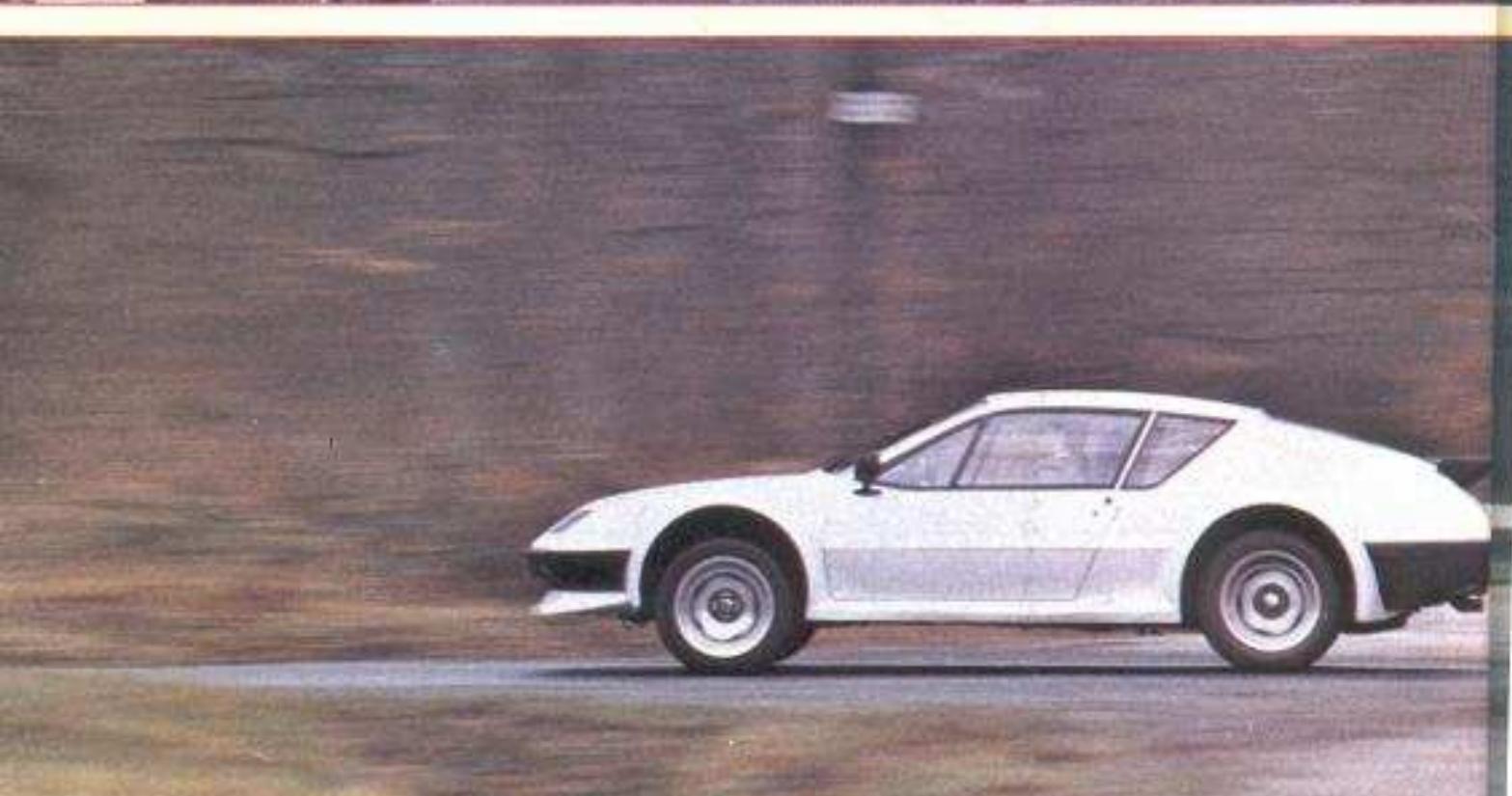
tent d'un moule qui leur est propre, les ailes n'étant plus rapportées mais bien partie intégrante de l'ensemble.

## Habitacle : du très bon et du très mauvais

Comme on pouvait le craindre, l'A310 a gardé ses défauts et ses qualités : se mettre au volant n'est pas très facile, mais c'est le lot de toute voiture vraiment sportive dans sa conception. C'est une fois assis que l'on est tenté de se fâcher : les sièges, pourtant si beaux à regarder, ne sont pas à leur place. Le conducteur est beaucoup trop haut. S'il est de taille moyenne (moins de 1,80 m), il devra reculer son fauteuil à fond pour être bien par rapport aux commandes. Ainsi, son regard passera par le milieu du rétroviseur (très pratique en ville ou dans les virages à droite) et pratiquement à la limite supérieure de la surface balayée par les essuie-glace devant lui. Quant à la gauche du pare-brise, mieux vaut qu'il ne pleuve pas. Si ces « détails » ne vont pas dans le sens de la sécurité, plus grave encore est le fait que l'on a la tête à moins de 5 cm du pare-soleil et du plafond. Même sanglé, on n'ose pas imaginer ce qui arriverait en cas d'accident grave, et pour ma part j'avoue n'avoir pas pu me libérer de ces craintes en 7 jours d'essai. Quant aux plus de 1,80 mètres, ils n'ont pas le choix, ils doivent faire reculer les supports du siège (pour que leurs jambes passent sous le volant) et porter une coiffure plutôt plate.

### Roues Gotti ou Elias selon les séries.





**PRIX**

- A310 normale : 128 000 F TTC (+ carte grise et mise à la route).
- Options :
  - Pack GT : 19 800 F TTC.
  - Sièges cuir : 5 100 F TTC.
  - Peinture métallisée ou irisée : 2 220 F TTC.
  - Vitres teintées : 1 980 F TTC.
  - Air conditionné : 8 980 F TTC.

Pourquoi tous ces inconvénients ? Sans doute un peu pour que le chauffeur garde l'avant de sa voiture dans son champ de vision, mais surtout pour pouvoir écrire : « Nombre de places : 4 ».

Car c'est bien ce qui est annoncé sur la documentation publicitaire. En fait, même un enfant de 10 ans ne peut pas voyager normalement à l'arrière, malgré l'aspect très accueillant des deux petites places. Cette attitude hypocrite coûte cher en plaisir de conduite et en sécurité. À côté de ça, le volant très agréable tombe bien en main ainsi que le levier de vitesse. Le pédalier, comme sur toute Alpine qui se respecte, est décalé sur la droite, mais on en prend très vite l'habitude.

Le tableau de bord est très beau avec son original revêtement en tissu, mais la finition est moins parfaite qu'à l'extérieur. Les interrupteurs sont trop « grande série », il manque un manomètre de température d'huile (alors que sa place est réservée) et les Jaeger se mélangent aux Veglia dont les aiguilles sont différentes. Très bon point pour les deux rétroviseurs extérieurs réglables électriquement, mauvais point pour le couvercle de boîte à gants en pure camelote malgré son habillage en tissu. Enfin, les pédales d'embrayage et de frein sont « plantées » dans le plancher, ce qui n'est pas la plus agréable disposition. Le talon-pointe est difficile.

#### **Habillement tissu du meilleur effet.**

### **Face à la concurrence**

**O**n pense tout de suite à la 911 SC, sur les plates-bandes de laquelle elle a toujours souhaité rouler. Bien des choses les rapprochent, moteur en porte-à-faux arrière, 6 cylindres... roue de secours dégonflée. Malheureusement la nôtre a un palmarès sportif moins brillant... En fait, l'Alpine est en « plastique », ce qui fait moins sérieux aux yeux d'une certaine clientèle, alors que la Porsche est allemande,

### **Performances : Grand Tourisme**

On aura beau se lamenter sur les tares de notre V6 national, l'objectivité nous oblige à écrire qu'il s'en tire fort bien dans l'Alpine A310.

215 km/h, 28"28 au kilomètre départ arrêté, puissance et accélérations régulières de 3 000 à 5 500 tours/minute. Ce qui se fait de mieux dans cette catégorie... de prix. Ces chiffres appellent quelques commentaires :

— 10 km/h de moins qu'avant, en vitesse maxi, ce sont les gros pneus et... le nouvel aérodynamisme qui a perdu quelques points en CX et en SCX (personne ne sait combien). En effet, une Groupe 4 de rallye n'est pas une « silhouette » taillée pour les Hunaudières.

— Accélérations de 3 000 à 5 500 t/mn : parce qu'à ce régime, il commence à s'essouffler, et à 6 000 t/mn il « rampe » carrement, malgré un régime maxi fixé à 6 500 t/mn.

— 28"28 au kilomètre départ arrêté, dont au moins 5 dixièmes sont perdus au démarrage par l'embrayage qui patine sur plusieurs dizaines de mètres, d'autant que la première est plutôt longue.

Voilà donc un bilan performances globalement positif, surtout pour la version normale. S'offrir une version GT pour 19 800 F de plus, et rouler 10 km/h moins vite, même si on est prévenu, c'est dur à avaler. La toute-puissante Régie n'a-t-elle pas les moyens de nous offrir 30 ou 40 chevaux de mieux pour faire de l'A310 kitée une vraie version sportive dotée d'un moteur qui respire en haut ; pour que le compte-tours serve à quelque chose ! Car, comme nous l'allons voir, la voiture ne demande que ça.

### **Comportement : sous-motorisée**

Même sur sol mouillé, il est difficile de faire patiner les roues en première. Le choix des dimensions des pneus avait été

que ses deux aînées. Bien sous tous rapports, elle manque de goût et rend plus d'une seconde au kilomètre D.A. Sachant que cela en fera bondir plus d'un, je ne peux m'empêcher d'évoquer la Ferrari 308 GTB. Plus purement sportive, elle est plus contrainte que l'A310 en usage courant. Cependant, 27"2 au kilomètre D.A. (alors que l'Alpine, si elle embrayait bien, serait elle aussi sous les 28") pour 280 000 F et un budget d'entretien très élevé, mais 250 kilomètres à l'heure.

Ah, que ne ferait-on pas pour posséder une Ferrari ?

	A 310	A 310 GT	R5 Turbo	Porsche 944	Porsche 911	Ferrari 308
Prix (FF)	128 000	146 000	92 000	146 000	206 000	218 000
400 m D.A.	15"4	15"13	15"3	14"50	14"6	14"6
1 000 m D.A.	28"4	28"28	28"8	29"3	27"02	27"12
Vitesse maxi	225 km/h	215 km/h	200 km/h	220 km/h	241 km/h	252 km/h

donc considérée comme un produit sûr. Pourtant, elles réclament toutes les deux certaines « connaissances » pour être exploitées à fond sur la route, alors que c'est peut-être l'Alpine qui fatigue le moins sur les longs trajets d'autoroute. Enfin, la Porsche dépasse maintenant les 20 millions de centimes, ce qui laisse encore une bonne marge entre les deux.

La 944 est dans les mêmes prix que la version GT mais n'a pas la même personnalité

Enfin, la Renault 5 Turbo 2, que vous trouverez prochainement en essai. De moins en moins chère, elle est plus « virile ». Accélérations époustouflantes à l'arraché (là où peche l'A310) elle repart par la suite en plafonnant à 200 km/h au régime maxi. Elle demande plus de concessions, son confort est très aléatoire ; sa ligne, bien que méchante, n'est pas « belle ». Une auto pour les purs et durs !

M.S.



2931 LD 92

fait pour passer une puissance très supérieure à 200 chevaux. En conséquence, la voiture est littéralement collée par terre, avec une légère tendance au sousvirage, devenant très prononcée quand l'angle de la courbe se resserre. Inutile d'accélérer, ça délest les roues avant sans provoquer de patinage des roues arrière. Même pas besoin d'autobloquant. Sur le mouillé, en balançant violemment la voiture, on peut arriver à décrocher l'arrière, mais le dosage est inutile pour entretenir le dérapage : accélérateur à fond, ça suffit à peine. Et pourtant, l'impression de puissance ne quitte pas le conducteur tant la vitesse augmente vite, même en quatrième ou en cinquième, le moteur ronfle comme un V8, donnant la sensation de propulser la voiture avec une grande facilité. Sur route sinueuse, ça passe donc très, très vite, sans risque d'être surpris par une rupture d'adhérence. La direction est légère et précise, elle renvoie un peu plus au volant les imperfections de la route à cause du déport avant des jantes larges. Sur l'autoroute par contre, malgré ce qu'on en dit chez Alpine, la sensibilité au vent n'est pas une légende et par grands vents, on fait des écarts parfois importants, très gênants et dans certains cas dangereux. Dommage, car la voiture est silencieuse et la mécanique de grande série autorise des parcours à moyennes (très) élevées sans manifester de fatigue.

**Une queue fantastique, une mécanique capable d'abattre des centaines de kilomètres sans fatigue.**

## Transmission et freinage : dans la tradition Alpine

Les rapports de boîte sont plutôt bien étages, compte tenu de la bonne souplesse du moteur, avec une première assez longue et une cinquième à 1 000 tours de la quatrième. Si l'on peut considérer que la grille est assez précise, quoique perfectible, il reste toujours cette sensation « caoutchouteuse » lorsque l'on manie le levier pour enclencher. Vieille habitude d'installer des silents-blocs sur la tringle pour « adoucir » la commande, habitude qui coûte cher dans l'impression que laisse la boîte...

Quant à l'embrayage, ratage complet : pédale désagréable, course trop longue, et puissance très insuffisante. A vouloir trop rester dans les pièces de série, Renault impose à l'Alpine un défaut qui lui vaut les moqueries des conducteurs de petites sportives si par hasard ils viennent à faire la course au détour d'un feu rouge. Défaut qui lui vaut également de ne pas descendre sous les 28" aux 1000 mètres départ arrêté, ce qui améliorerait encore sa déjà bonne réputation de vitesse.

Le freinage, s'il est puissant et endurant (4 disques ventilés), réclame, au-delà de 140-150 km/h, d'être plus un pilote qu'un conducteur. La voiture louvoie de telle sorte qu'il faut impérativement corriger au volant pour éviter le tête-à-queue. L'arrière, lourd, cherche un chemin pour rejoindre l'avant, ce que la direction directe et précise permet, heureusement, d'éviter. Je rappelle que ce phénomène n'apparaît qu'en freinant violemment à très grande vitesse.

## CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES Alpine A 310 V6

### MOTEUR :

#### Construction :

- Emplacement : AR, en porte-à-faux.
- Disposition : longitudinal (vertical).
- Type : à 4 temps, 6 cylindres en « V » à 90°.
- Refroidissement : par eau. Radiateur (aluminium) AV. 2 ventilateurs électriques.
- Vilebrequin : à 4 paliers.
- Matériaux :
  - Bloc : en alliage léger (chemises humides et amovibles).
  - Culasse : en alliage léger (chambres de combustion hémisphériques).
- Distribution : par 2 simples arbres à came en tête, entraînés par chaîne (simple).
- Alimentation : 1 carburateur simple corps + 1 double corps.

#### Données chiffrées :

- Cylindrée : 2 664 cm<sup>3</sup>.
- Alésage : 88 mm.
- Course : 73 mm.
- Cylindrée unitaire : 444 cm<sup>3</sup>.
- Rapport volumétrique : 10,1.
- Puissance maxi : 150 ch DIN à 6 000 t/min.
- Couple maxi : 20,8 mkg DIN à 3 500 t/min.
- Régime maxi : 6 500 t/min.
- Puissance au litre : 56,31 ch DIN/litre.
- Vitesse linéaire moyenne de piston au régime de puissance maxi : 14,6 m/s.
- Equipement électrique :
  - Batterie : 12 V - 50 Ah.
  - Alternateur : 50 A.
- Puissance fiscale française : 15 CV.

### TRANSMISSION

#### Mode :

- aux roues AR.

#### Boîte de vitesses :

- à 5 rapports synchronisés + marche AR (boîte-pont).

#### Rapports de boîte :

- 1<sup>er</sup> : 3,364 (37/11)
- 2<sup>er</sup> : 2,059 (35/17)
- 3<sup>er</sup> : 1,381 (29/21)
- 4<sup>er</sup> : 1,057 (37/35)
- 5<sup>er</sup> : 0,868 (33/38)

#### Marche AR :

- 3,182.

#### Rapport de ponts :

- 3,444 (31/9).

#### Démultiplication totale :

- En 1<sup>er</sup> : 11,585

- En 2<sup>er</sup> : 7,091

- En 3<sup>er</sup> : 4,756

- En 4<sup>er</sup> : 3,641

- En 5<sup>er</sup> : 2,991.

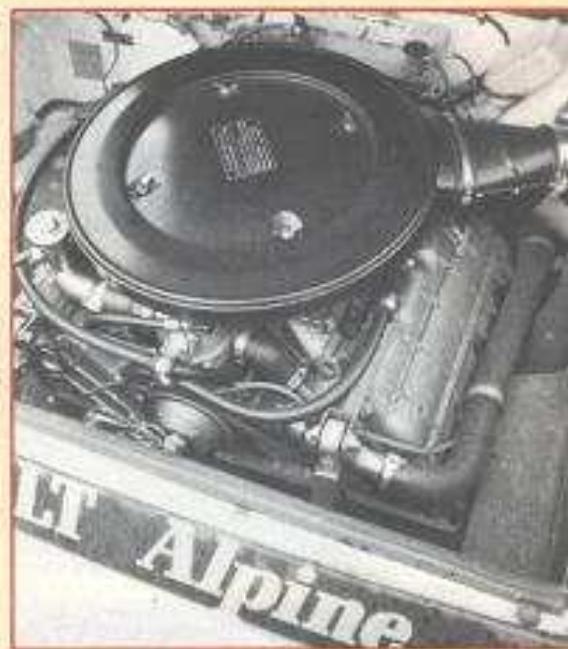
#### Embrayage :

- monodisque à sec (mécanisme à diaphragme).

Diamètre = 235 mm. Commande hydraulique.

#### Différentiel :

- pas d'autobloquant.



### CHASSIS

#### Type :

poutre centrale.  
Carrosserie : coupé, 2 portes, 2 + 2 places, Polyester.

#### Suspensions :

- AV : 4 roues indépendantes par triangles superposés, combinés ressorts hélicoïdaux - amortisseurs, barre anti-roulis (diamètre = 18 mm).
- AR : 4 roues indépendantes par triangles superposés, combinés ressorts hélicoïdaux - amortisseurs, barre anti-roulis (diamètre = 23 mm).

Freins : à 4 disques ventilés. Etriers flottants à 1 piston.  
Servo Freins à dépression.

#### Direction :

- Type : à crémaillère.
- Démultiplication : 20 à 1.
- Diamètre de braquage (m) :
  - Entre trottoirs : 9,95.
  - Entre murs : 10,60.
- Diamètre du volant : 340 mm.
- Nombre de tours de volant de butée à butée : 3 3/4.

#### Dimensions :

- Empattement : 2 270 mm.
- Voies :
  - AV : 1 410 mm.
  - AR : 1 430 mm.
- Longueur : 4 250 mm.
- Largeur : 1 650 mm.
- Hauteur : 1 150 mm.
- Garde-au-sol : 160 mm.
- Jantes (mm) :
  - AV : 7,5" x 15"
  - AR : 10" x 15"
- Pneumatiques : Pirelli P7.
- AV : 205/50 VR 15.
- AR : 285/40 VR 15.

#### Poids (kg) :

- Total : 1 042 avec les pleins.
- Sur l'AV : 372 (35,7 %).
- Sur l'AR : 670 (64,3 %).

Rapport poids/puissance : 6,94 kg/ch DIN.

#### Capacités (litres) :

- Réservoir d'essence : 62.
- Circuit de refroidissement : 12.
- Huile moteur : 6,5.
- Huile boîte-pont : 2,8.

## FICHE D'ESSAI

### Alpine A310 V6

#### PERFORMANCES MESURÉES :

Vitesse maximum :  
215 km/h

Accélérations D.A.  
400 mètres : 15"13  
1 000 mètres : 28"28  
De 0 à 60 km/h réels : 4"41  
De 0 à 80 km/h réels : 6"34  
De 0 à 100 km/h réels : 8"59  
De 0 à 120 km/h réels : 12"46  
De 0 à 140 km/h réels : 16"26  
De 0 à 160 km/h réels : 22"28  
De 0 à 180 km/h réels : 30"18  
De 0 à 200 km/h réels : 43"50 (en cinquième).

#### Reprises

De 80 à 140 réel-compteur en 4<sup>e</sup> : 15"31  
De 80 à 140 réel-compteur en 5<sup>e</sup> : 20"85  
A partir de 40 km/h réel-compteur :  
400 mètres en quatrième : 17"80  
400 mètres en cinquième : 19"65  
1 000 mètres en quatrième : 32"14  
1 000 mètres en cinquième : 35"95

Passage des vitesses - Tombées de régime  
(à 6 000 t/min) :  
1<sup>e</sup>/2<sup>e</sup> : 4 300 t/min ; 2<sup>e</sup>/3<sup>e</sup> : 4 300 t/min ;  
3<sup>e</sup>/4<sup>e</sup> : 4 700 t/min ; 4<sup>e</sup>/5<sup>e</sup> : 5 000 t/min.

#### Vitesses maxi lues

au régime de 6 000 t/min  
en 1<sup>e</sup> : 60 km/h ; en 2<sup>e</sup> : 100 km/h ; en 3<sup>e</sup> :  
148 km/h ; en 4<sup>e</sup> : 185 km/h.

#### Étalonnage du compteur :

montage « provisoire »	
Vit. lues :	Vit. réelles :
80-100	79 km/h
120	122,50 km/h
140	143,70 km/h
160	164,00 km/h



#### CONSOMMATION

Moyenne durant l'essai : 15,4 litres.  
Maxi sur l'autoroute : 19 litres/100 km.  
A grande vitesse, mais pied léger : environ 13 litres.  
Capacité du réservoir : 62 litres.  
Autonomie au rythme de l'essai : 402 km.  
Selon les normes UTAC :  
A 90 km/h stabilisé : 7,4 litres/100 km.  
A 120 km/h stabilisé : 8,7 litres/100 km.  
En cycle urbain : 16,6 litres/100 km.

#### L'Alpine A310

#### Gr. 4 de Christian Cœuille

D epuis l'abandon, par le service compétition officiel, de l'A310 Gr. 4, seul quelques irréductibles défenseurs de la marque Alpine ont tenté de porter à bout de bras le drapeau de la firme dieppoise. Le dernier à avoir résisté n'est pas breton mais normand et comme il met une certaine passion à démontrer la valeur de son auto, nous l'avons essayée. Il s'agit de Christian Cœuille. Pour lui, pas de doute, l'Alpine est plus efficace et plus économique, pour un amateur, que la R5 turbo 200 ch. La préparation, effectuée dans son garage de Rouen, est particulièrement poussée au niveau du châssis, la proximité de Dieppe permettant de récupérer de bons tuyaux à bon compte. La caisse est du type « légère » (vous savez, quand on appuie sur le toit, ça s'enfonce) et l'arceau contribue à la rigidité ainsi que tout un tas de petits renforts, comme sur la Gr. 4 de Fréquelin.

Les suspensions sont durcies et des petites cales en alu permettent de modifier la hauteur de caisse si nécessaire, en se plaçant sous les ressorts.

Les freins sont du type AP lockeed, comme sur les F2 par exemple, ventilés et à 4 pistons sur les 4 roues. Un limiteur de pression agissant sur l'arrière est installé dans l'habitacle, le servo-frein est supprimé (pas de balance avant-arrière). La boîte provient des R5 turbo (5 vitesses rapprochées) et l'embrayage, du même type qu'à l'origine, est renforcé. Sur le moteur, arbres à cames Ferry, culasse très travaillée, 2 carburateurs triple corps (Weber 46 verticaux) et bas moteur équilibré.

Le filtre à huile est déplacé dans l'aile AR droite et un radiateur d'huile installé devant avec celui d'eau et 2 ventilateurs électriques de fort diamètre.

Le groupe propulseur est fixé au « châssis » arrière par deux tirants rigides ce qui permet de supprimer les silents-blocs de la commande de boîte, sans subir les vitesses qui sautent.

L'aménagement de l'habitacle a été pensé « Rallye » : fusibles sur le tableau de bord, interrupteurs peu pratiques mais de fort calibre, avertisseurs pour le coéquipier etc.

L'installation dans le baquet, ça ne vous surprendra pas, est devenue très difficile ; par contre, une fois au volant, on est enfin dans la bonne position, par rapport à la voiture d'origine, bien en face, bien enfoncé, bien calé. Contact et démarreur sont sur la console entre les sièges, les échappements (Devil adaptés) donnent un son merveilleux dehors et dedans. Au démarrage, si la première est encore

#### Une A310 au Monte-Carlo : Polyméca

Si Christian Cœuille, accapré par son garage, songe sérieusement à mettre fin à sa carrière sportive, il n'en va pas de même pour D. Frossard, de Polyméca, qui prépare une groupe 4 pour le rallye de Monte-Carlo. Beaucoup moins modifiée, elle s'apparente aux versions routières que propose cette société aux propriétaires de A310 qui souhait-



**Notez le carrossage négatif des roues avant sur la Gr.4.**

un peu longue, l'embrayage, lui, ne pose plus de problème. La commande de boîte a beaucoup gagné en agrément, l'étagement est OK. Le moteur reste très souple, ce qui est le bon choix pour les rallyes et la différence de poussée n'est pas énorme avec la voiture de série. 960 kg sur la bascule (sans carburant) soit environ 40 kilos de moins que sur la GT, mais la cage reste en acier.

Nous avons mesuré le 400 mètres départ arrêté en 14"69 (presque 1 seconde gagnée) et le 1 000 mètres en 27"39, en remarquant que le régime maxi en 5<sup>e</sup> (7 000), est atteint aux environs de 800 mètres, ce qui fausse le résultat.

Le moteur n'étant pas passé au banc, on peut, au vu des chiffres, estimer qu'il développe plus de 200 ch.

En fait, la grande efficacité de

l'A310 Gr. 4 apparaît rapidement au volant grâce à trois qualités : comme par hasard deux d'entre elles pèchent sur la voiture de série :

— grande souplesse du moteur qui pousse régulièrement jusqu'à 7 000 t/mn même en 5<sup>e</sup>.

— freinage quasi-parfait, bien en ligne, pédale dure et précise. Freiner fort à 150, sur mauvais revêtement, devient très facile, malgré l'effort.

— Plus de sous-virage, ce qui est surprenant, malgré l'autobloquant (à disque type ZF), avec toujours une adhérence phénoménale sur l'arrière.

Nul doute que l'on roule très vite sans faire d'acrobatie, et c'est peut-être ce qui permet à Christian Cœuille, en décembre 82, d'affirmer la supériorité de l'A310 sur la R5 turbo.

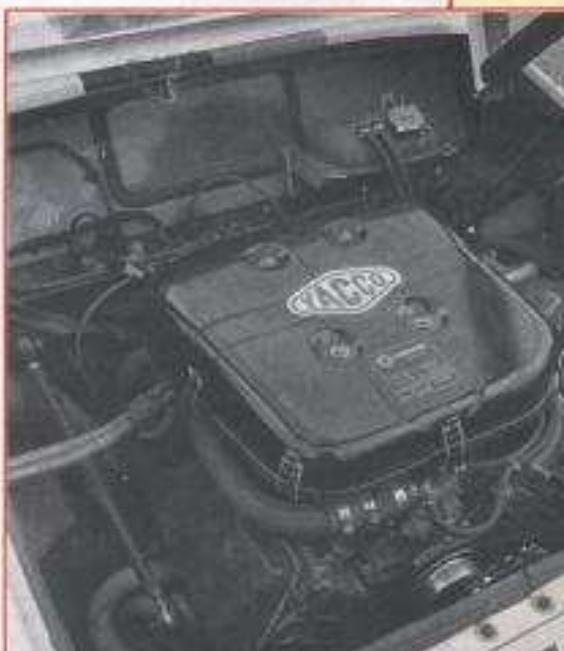
M.S.



tant disposer de plus de punch. La carrosserie est kitée par des éléments sortant directement des ateliers de Coucy-le-Château (dans l'Aisne), le moteur développe environ 200 ch et les suspensions sont durcies. Les freins, l'embrayage et l'habitacle restent d'origine. L'arceau cage est seulement rapporté de manière classique. Signalons que Polymeca fabrique et commercialise diverses pièces en polyesters adaptables à la gamme Alpine depuis l'origine, certains préparateurs allemands étant ses meilleurs clients.

### Consommation : V6 gourmand

En regard des performances accomplies, on ne crie pas au fou en étudiant les consommations : moins de 13 litres en usage moyen, jusqu'à 19 litres à fond sur l'autoroute. Pourtant, c'est beaucoup si l'on considère qu'il s'agit d'une voiture assez légère (compte tenu des performances) et quand même bien profilée. On est



Petite lunette arrière, filtre de Tagora et boîte à eau.

Tableau de bord : tout se déshabille facilement.



en présence d'un coupé sport, très bas, au Cx d'origine 0,36. En 1983, il existe des voitures comme l'Audi 100, qui emmènent quatre adultes à 200 à l'heure pour... 16 litres aux 100 km. Ce qui était correct en 1976 sera bientôt inadmissible, même pour des modèles au budget élevé. Dans ce contexte, le V6 a-t-il de l'avenir ? Il est permis d'en douter, quand on constate qu'aucune des versions (nombreuses) que nous avons pu essayer ne s'est montrée économique.



**Groupe 4  
en robe du soir.**

### Bilan routier : le plaisir de piloter

Pas de doute : la conduite rapide d'une A310 s'apparente au pilotage sportif dès que l'on veut rouler très vite. À ce prix, hormis les freinages auxquels il faut rester attentif, on est rapidement très efficace tant la voiture est collée au sol et tant les reprises sont bonnes. Après quelques heures sur routes sinuosités, le conducteur acquiert une grande confiance et attaque les courbes à des vitesses presque irréelles. Le petit volant très bien en main, la direction est un régal qui participe à la grande maniabilité de l'auto.

Les autres voitures deviennent des piquets de slalom qui semblent fixes et lorsque Monsieur Dupont réagit furieusement sur sa commande de phares, c'est déjà beaucoup trop tard. (N'allez pas croire que les essayeurs d'AUTOhebdo soient des fous qui prennent des risques au-delà de 90 à l'heure, je vous parle là de circonstances vécues « ailleurs » bien sûr). La sous-motorisation (ou la sur-adhérence, comme vous voulez), il faut bien l'admettre, met en confiance dans la mesure où, même sous la pluie, on ne risque pas d'être surpris par un dérapage imprévu. Pas besoin donc de s'appeler Jean-Luc Thérion pour maîtriser la bête, le niveau du licencié de base suffira. Dommage quand même qu'il ne soit pas possible de disposer de 50 ch de plus car alors, très peu de GT, même beaucoup plus chères, pourraient résister. À propos de prix, il vous faudra ajouter 19 800 F sur votre chèque, aux 128 000 F de l'A310 normale, pour disposer du « pack GT ».

Qui aime bien châtie bien, c'est connu et si la lecture de cet essai vous a paru très critique, n'en concluez pas trop vite qu'il s'agirait d'une mauvaise affaire. Premièrement, elle a une gueule fantastique, sans doute une des plus « méchantes » commercialisées à ce jour. À côté, une Porsche 944 a l'air paisible !

Deuxièmement, elle a une très forte personnalité qui rappelle indéniablement la berline. C'est une voiture de sport qui permet de rouler des heures entières de bonheur, sans fatigue, à des moyennes hors du commun. Un seul vrai regret : pas de version « Super GT » qui ferait de l'A310 V6 une véritable référence.

### PLUS

- Plaisir de conduite ou de pilotage.
- 200 km/h possible sur de longs trajets sans fatigue pour la mécanique et les passagers.
- Tenue de route hors du commun.
- Très bonnes accélérations jusqu'à la vitesse maxi.
- Aspect extérieur formidable.
- Prix compétitif face à la concurrence.

### MOINS

- Sièges à revoir.
- Freinage louvoyant à grandes vitesses.
- Sensibilité au vent après 150 km/h.
- Pas de version plus puissante.

### TOTAL

- Bilan très positif.

## LES PETITS DÉTAILS

• La roue de secours est toujours dégonflée dans le compartiment moteur. C'est pour vous permettre de mettre un sac à l'avant. Evitez de crever, car si le « coffre est plein », que ferez-vous de votre énorme roue ? Un petit compresseur poussé est fourni pour le gonflage, ainsi qu'une bombe anti-crevaison. On n'est jamais trop prudent.

• La voiture est livrée avec trois clefs : une du type commande électromagnétique pour les portes, mais détrouvez-vous, c'est une serrure classique particulièrement désagréable à manœuvrer ; une pour le contact et une autre pour la boîte à gants, complètement inutile, car un enfant forceur le couvrira sans effort.

• Les rétroviseurs extérieurs sont réglables depuis un petit bouton situé sur la porte chauffeur, très pratique. Cependant, ils se salissent rapidement à cause, sans doute, de la forme des ailes avant qui crachent de grandes quantités d'eau par temps de pluie.

• La prise d'air destinée à la ventilation se fait juste au niveau... des échappements des voitures arrêtées devant vous. Dans les embûches, l'habitacle devient immédiatement une véritable chambre à gaz.

• Les sièges avant sont très beaux. À regarder. Malheureusement, en plus d'être mal placés (trop haut), ils ne maintiennent pas assez au niveau des jambes. Les épaulettes remplissent mieux leur fonction et sont réglables pour s'adapter aux différentes tailles.

• Appel de code, de jour, mais pas d'appel de phare de nuit en position feux de route-feux de croisement. Les essuie-glace ne s'arrêtent pas en coupant le contact (sauf en position intermittente). Pré équipement radio, avec l'antenne sur le toit. Haut-parleurs dans les portes.

• On bricole chez Alpine : le compteur n'est pas encore modifié pour correspondre au nouveau diamètre des pneus arrière. Conséquence : la vitesse indiquée est pratiquement exacte (!) et les kilomètres parcourus sont inférieurs aux réels de 97,1 %. La voiture tire donc un peu plus long en version kitée.

• Actuellement, six voitures par jour sont fabriquées, dont la moitié avec le « pack GT ». Les commandes sont acceptées depuis le salon de Paris.

• Très pratique et confortable : une jauge à huile au tableau de bord à consulter chaque matin avant la mise en route. Une nouveauté qui devrait s'étendre.

• Le saviez-vous ? Il existe en Allemagne un club Alpine à la mode anglaise : plus de 600 membres actifs, un bulletin couleur trimestriel, et beaucoup de réalisations originales et de réunions sportives.

• Certains accessoiristes proposent des kits carrosseries à adapter sur les A310 normales, 4 ou 6 cylindres. Quatre ailes, spoiler et marchepieds pour environ 1 000 à 1 500 F. Les ailes peuvent être rivetées, façon « course », ou intégrées complètement, nécessitant alors une repeinture de la carrosserie.

• Une roue arrière de série avec son TRX vaut environ 1 500 F H.T. chez Alpine, alors qu'une jante large avec son P7 est facturée le double. Cependant, la jante seule, chez l'accessoiriste, vaut selon les marques aux alentours de 1 000 F et la même, chez Alpine, 50 % de plus.