



ALPINE A310

GRAND TOURISME À LA FRANÇAISE



En passant d'A110 à A310, l'Alpine des années 70 ne se contente pas de changer son patronyme. La mutation est beaucoup plus profonde : la première était une berline, la seconde sera une GT. À ce titre, remplira-t-elle sa mission ?



1

Il est facile de succéder à un mythe automobile... surtout lorsqu'il s'agit du joujou français le plus extraordinaire jamais construit, auréole par un titre de Champion du Monde des rallyes en 1973 ! Pourtant, tenter de comparer l'A110 à l'A310 est un exercice perdu d'avance : autant l'inoubliable A110 était une berline légère principalement à l'aise dans les épingles, autant l'A310 sera une GT, véritable mangeuse de bitume autoroutier, capable de hautes performances et affichant un niveau de confort forcément supérieur à sa devancière. En prenant une image motocycliste, c'est comme si on voulait comparer une motocross à une super sportive. C'est incomparable... mais cela n'empêche pas d'aimer les deux disciplines !

Comme tout "bon Français", j'adore la berline. Mais contrairement à de nombreux Alpinistes, la marque de Jean Rédélé ne se résume pas pour moi non plus à la seule A110. Replongez-vous trente ans en arrière, rappelez-vous du paysage automobile de 1971 et regardez bien l'A310 dans ses yeux. Lignes acérées, nettes, lisses et sans bavures. Dieu qu'elle fait moderne ! L'aérodynamique a été traitée avec soin, puisque, dotée du 4 cylindres de la berline 1600 S, elle franchissait aisément le cap des 200 km/h. Cependant, pas assez puissante pour les vols insuffisamment au point pour les autres, l'A310 devra en outre essuyer le premier choc pétrolier et les limitations de vitesses qui en découleront. Après environ 2 300 exemplaires, elle cédera sa place en 1976 à l'A310

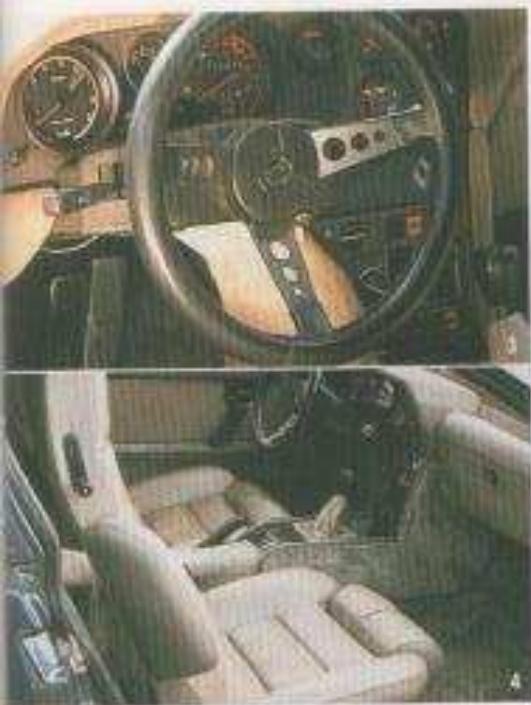
V6, une auto correspondant davantage au concept visé initialement.

Artisanat dieppois

C'est une "série 2" de 1983, soit la version la plus aboutie (boîte 5 et trains roulants de RS Turbo) que nous prendrons aujourd'hui en mains. élégante dans sa livrée bleu marine métal, notre A310 V6 invite d'emblée au voyage au long cours. Premières impressions : la consistance de la portière rappelle que l'on a affaire à une caisse en polyester tandis que prendre place à bord réclame une certaine souplesse. La position de conduite au ras du sol est tout bonnement excellente pour ne pas dire idéale, avec les jambes bien allongées, les bras semi-tendus... et le ciel de toit qui vous tombe sur la tête ! Sûr, si vous mesurez plus d'1,75 m... mais quelle idée ! Les mains se resserrent sur un minuscule petit cercle et le levier de vitesses est placé là où on l'attend. En revanche, le pédailler articulé au plancher, et décalé sur la droite en raison du passage de roue, est si resserré que je vais devoir pour la première fois réaliser un essai... en chaussettes ! Il n'y a pas plus d'espace pour reposer le pied gauche, et le rétroviseur au centre du pare-brise gêne au départ un peu la visibilité. L'instrumentation est ultra complète mais brille aussi par son aspect "brut de décoffrage". Si ce côté artisanal franco-français ne me déplaît guère, pas facile en revanche de viser une clientèle haut de gamme de cette façon ! Par pudeur, on évitera donc le chapitre finition et qualité des matériaux. Renault années 80, dans le détail... Retenons simplement que l'ambiance est toutefois douillette, d'autant que nous avons droit ici à deux options bienvenues : une sellerie cuir et la climatisation.



2



- En excellente GT, l'A310 V6 est rivée au sol. Pour faire décoller l'avant comme ici, il faut vraiment la violence... et se faire violence !
- Sans ce frein, l'A310 a des allures de gros insecte. Notez ses belles jantes de RS Turbo.
- Instrumentation sportive et complète sous les yeux de piste. Contrairement aux apparences, le volant offre un tout petit et agréable diamètre. Apprenez aussi le pédalier très resserré.
- Tendu de car, l'habitacle de ce modèle est fort accueillant mais pâche par des plastiques très "Renault années 80" et ses fenêtres "à la va-vite". En revanche, la position de conduite est parfaite.
- L'A310 V6 obéit à vos humeurs, acceptant aussi bien de rouler cool sur un fil de gaz qu'à des vitesses invraisemblables pendant des heures sans faire à sa fiabilité mécanique. Une sacrée auto !

Une vraie GT

Vroom ! Le PRV se réveille dans un grognement sourd et les premiers kilomètres mettent en évidence les qualités de l'auto. Une facilité de conduite déconcertante, un V6 à la souplesse engageante, une tenue de route très saine, un réel confort tant au niveau de la suspension que des sièges et de la fluidité des commandes, et une direction aussi directe que précise. Une sorte de Lotus à la française, si ce n'est avoir un sens. Tout cela donne naturellement des envies de grands espaces à allure soutenue. Autant le dire de suite, sur ce terrain de jeu, l'Alpine A310 V6 ne déçoit aucunement. Elle répond à son cahier des charges de GT confortable et performante. Un signe qui ne trompe pas : on dépasse vite les vitesses légales sans vraiment s'en rendre compte. A 5 000 tours en 4^e, on passe ainsi la 7^e, soit à 180 km/h. Sur ce dernier rapport au même régime, le compteur indique 200 et il suffit d'enfoncer l'accélérateur pour inscrire l'aiguille rouge bien au-delà. Quant aux manœuvres de dépassement, simples formalités. Bref, au volant, le sentiment de confiance est tel que vient alors vite l'envie d'emmenager la V6 sur petites routes, juste pour voir.

La, changement de décor car il s'agit de jouer du volant et de la boîte pour découvrir l'A310 V6 sous un autre jour. Si le PRV allonge remarquablement sur voies rapides, on note vite ici une certaine inertie, même si on perçoit nettement une poussée dans le dos à chaque accélération. Non pas qu'il soit anémique ce V6, mais, du genre linéaire, il manque de vivacité, comme étouffé, et apprécie peu de dépasser les 5 000 tours. De même, la boîte se révèle un peu lente en les nids de poule vous rappellent que vous êtes bien au volant d'une sportive. Heureusement, la direction est toujours aussi ludique et le comportement très sain sur sol sec. Du coup, on passe vite, très vite même, les mains commençant à suer sur la jante cuir du minuscule volant, le pédalier

incitant à talon-pointe comme un fou... jusqu'au moment où l'A310 vous rappelle qu'il y a derrière vous un lourd sac à dos à trimballer. Très de gaz en entrée de virage, et c'est l'avant qui se met doucement à titter tout droit ! Pour négocier efficacement une courbe serrée, il s'agit de jouer sur le transfert des masses en plaçant l'Alpine sur les freins, dont les 4 disques ventilés sont au demeurant efficaces. Quant à vouloir faire glisser l'arrière pour passer encore plus fort via un appel/contre-appel, il s'agit de la jeter très violemment. Si vous en êtes capable, vous pourrez alors passer à une monture autrement plus sauvage. Mais dans le cas contraire, aborderiez-vous de critiquer cette V6 et apprenez plutôt à la dompter... vous avez déjà du pain sur la planche !

Fierté nationale

Au terme de cet essai, l'A310 V6 s'avère une excellente Alpine répondant à son cahier des charges initial. Il s'agit d'une vraie Grand Tourisme, enthousiasmante de surcroît. Pourquoi donc ? Parce que, finalement polyvalente, elle demeure l'une des très rares GT dans lesquelles on prend du plaisir. Entendons-nous bien : si vous êtes un fan de la glisse, ce n'est pas l'auto qu'il vous faut. Si, en revanche, vous aimez que votre auto démarre chaque matin au quart de tour pour vous rendre au boulot, coude à la portière et l'esprit serein, mais aussi voyager rapidement et confortablement tout en appréciant de temps à autre une assoufle sauvage le soir au fond des bois, la V6 comblera vos désiderata. Et, argument inéfutable en guise de conclusion si, comme moi, vous aimez partager les plaisirs de notre docile France, c'est en plus une belle auto... bien de chez nous ! ■

Nos très remerciements à la Carrera Goudronnée (tél. 03 22 90 64 57) pour le prêt de l'Alpine et ses deux jantes.



**SUPER !**

- ▲ Coccinelle !
- ▲ Ligne très typée
- ▲ Position de conduite
- ▲ Direction directe
- ▲ Performances
- ▲ Éléments mécaniques de grande série
- ▲ Rare GT amusante à conduire

QUOIQUE...

- ▼ Rare en parfait état d'origine
- ▼ V6 sans réel brio
- ▼ Boîte un peu lente
- ▼ Finition indigne d'une GT
- ▼ Manque de certaines pièces (4 cyl.)

Le V6 "série 2" est reconnaissable à ses gros becquets qui modernisent sa ligne tout en la rendant plus agressive encore.

L'AMI WILLY

Pour cet article, on s'est tenu « Willy » pour lui faire une visite au bon cheur qu'il a ses saints. Nous sommes donc allés chercher notre A310 (une V6 de février 1983, en première main) à la Carrosserie Goudeau que dirige

l'ami Willy. Mordu d'Alpine et de Renault sportives au point d'en faire son métier en ouvrant un atelier spécialisé en 1981 et montant l'an passé le Club Alpine du Picardie. Willy connaît ces autos sur le bout des doigts pour les avoir utilisées au quotidien et également en compétition de 1978 à 1989. Aussi, son point de vue sur l'A310 V6 est clair : « Si aucune A310 ne peut être comparée à la berline, la V6 devient pour sa part une authentique Alpine et une excellente GT au rapport plaisir/price encore aujourd'hui excellent. Rapide et confortable en utilisation Grand Tourisme, elle s'avère aussi sympathique sur petites routes en conduite sportive mais à condition de la balancer très fort. En revanche, pédale douce sous la pluie... Sa passion est si communicative qu'il règne au sein de sa clientèle un climat de confiance mutuel peu commun, proche de la camaraderie. Une preuve ? Au moment de nous laisser les clés, il dit juste : « Ne l'abîme pas, je viens de la vendre et dois la livrer demain ! Mais c'est mon client qui va être content de voir son auto dans les pages d'Auto-Rétro le mois prochain ! »

CE QUI A CHANGÉ

FACE AV : sur projecteurs sous vitres et petite grille de calandre chromée (1600 VE, VF et VG), 4 projecteurs sous vitres et 2 autres dans grille de calandre élargie et noir mat avec spoiler en dessous (VG, 1976), suppression des optiques derrière calandre (1977). Losange Renault derrière vitre de phare droite (1975), entre les phares (VG). Suppression de l'ensemble chrome des pare-chocs (1600 VF, 1975), nouveau bouclier (VG "série 2"). Prises d'air NACA devant le pare-brise (1600 VE), près des phares (1600

VF), supprimées (VG, 1976). Complète feux de position-défenseurs bi-colors (4 cyl.), blancs (VG, 1976), bleus (1978).

FACE AR : brossage sur capot moteur (1600 VG), jupe arrière redessinée (VG, 1976), nouvelle boucle (VG "série 2"), inscription "Alpine Renault" en lettres capitales (1600 VE et VF), plaquelet "Alpine-Renault A310 Injection" (1600 VF, 1975), "Alpine Renault A310 TX" (1600 VG), aérolos en mousse et plaquette "Alpine-Renault

A310 V6" (VG, 1976), aileron redessiné avec inscription "Alpine Renault" et disparition de la pochette (1977), aileron basé avec adhésif "Renault Alpine" en dessous (VG "série 2").

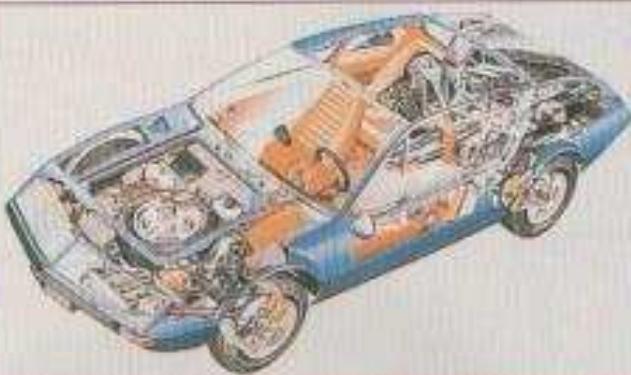
PROFIL : rappels de dégagants d'ailes AV supprimés (VG, 1971). Grille-mochette noir mat sur entrées d'air latérales (1600 VF). Eréborage des vitres chromé puis noir mat (1979). Ecusson "Alpine" près de la vitre AR supprimé (VG, 1976). Passages de roues élargis (VG, 1976), ailes

Dessous, le premier vestige de l'A310 et son évolution de droite à gauche.



Dessous, de droite à gauche, les successives versions au fil du temps. Entre la première et la dernière, on peut se faire pour apprécier sa agressivité.





ÉVOLUTION MÉCANIQUE

MOTEUR : 1 605 cm³ (78x84 mm), 125 ch DIN à 6 250 tr/min, 15,1 mkg à 5 300 tr/min, comp. 10,25:1, 1 arbre à cames latéral, 2 Weber double corps 45 DCOE (1600 VF), idem sauf injection Bosch D-Jetronic (1600 V6), 1647 cm³ (78x84 mm), 95 ch à 6 000 tr/min, 13,1 mkg à 4 000 tr/min, comp. 9,25:1, 1 arbre Weber double corps 32 DINR7, suppression du radiateur d'huile (1600 V6) ; V6 2,7 l (voir fiche technique) ; V6 2,490 cm³ (91x73 mm), 130 ch, 25,6 mkg à 4 000 tr/min, comp. 10,5:1, 2 Weber 34 triple corps 46 mm ("Bologna").

TRANSMISSION : boîte 5 vitesses 365/20 puis 385/10 (1973), nouvelle (1600 VF, 1974), débrayage révisé et embrayage 200 et non plus 215 mm (1600 V6), boîte 6 (mars 1979), rév de boîte de R3U (V6 "série 2"), nouvelle boîte (1982).

DIRECTION : modifiée (1973, 1979).

TRAINS ROULANTS : bretelles Teflonées à l'AR pour réglage géométrique (janv 72), train AV monté sur silentblocs (1600 VF), nouvelle ressorts AV (1973), train AR de RS Turbo (V6 "série 2").

FREINAGE : disques AV pierre et, non plus ventilés (1973), disques AV ventilés (V6), 4 disques ventilés du RS Turbo (V6 "série 2").

PNEUS : sur 4 cyl. AV 165x33, AR 165x134R (sauf AR 165/70x13 sur 1600 VF), AV 165/70VR13, AR 205/70VR13 (V6), TRX AV 190/55VR340, AR 220/55VR365 (V6 "série 2"), AV 205/50VR15, AR 220/40VR15 (Pack GT).

CHASSIS : arcouï de sécurité modifié (1973), chassis renforcé à poutre centrale rectangulaire et non plus circulaire (V6), modifications à l'AR (1979 et "série 2").

Une A310 6 cylindres nous dévoile les secrets de son architecture. La roue de secours passera à l'arrière avec l'apparition de la V6, ce qui ne sera finalement pas un mal, vu la capacité du coffre à l'avant...

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

ALPINE A310 V6 (1983)

MOTEUR PRV tout alu, 6 cyl. en V ouvert à 90° en porte-à-faux AR, 2 664 cm³ (88x83 mm), 150 ch DIN à 6 000 tr/min, 20,8 mkg à 3 500 tr/min, rapport volumétrique 10,1:1, soupapes en tête en V, 1 ACT par rangée de cylindres, vilebrequin 4 paliers, 1 carbu, inverse simple corps Solex 34 TBLA et un carbu, inverse double corps Solex 35 CEEI. **TRANSMISSION** aux roues AR, embrayage monodisque à sec à commande hydraulique, boîte 5 rapports. **DIRECTION** à crémaillère. **FREINS** assytes, disques AV/AR ventilés. **SUSPENSION** à toutes intég., AV/AR avec double triang. transv. superposées, bras bilat., amort. télescop. et stabil. transv. **STRUCTURE/CARROSSERIE** chassis à poutre centrale, carrosserie en polyester, coupé GT 2+2 places. **DIMENSIONS** long. 4,25 m, larg. 1,65 m, haut. 1,15 m, emp. 2,27 m, voies AV/AR 1,41/1,43 m. **POIDS** 1 018 kg. **PNEUS** TRX, AV 180/55VR340, AR 220/55VR365. **PERFORMANCES** vitesse maxi + de 225 km/h, 0 à 100 km/h 7,8 sec., 400 m D.A. 15 sec., km D.A. 27,8 sec. **COTE (+)** 75 000 F.



Élargies (V6 "série 2"), ailes très larges et jantes bicolores (Pack GT). Retourneur profilé puis "carré" et électrique (1979), retro droit (1982). Sabot d'aile AR en plastique noir et aérienne de portière séparée du bouton-poussoir (1983).

JANTES : a) 4 boucles (4 cyl.), a) 3 ferbes et 3 boucles (V6), a) type 5 Turbo à 4 boucles (V6 "série 2"), a) 6 boules démontables (Pack GT). Roue de secours passant de l'AV à l'AR (V6), nouvelle (V6 "série 2").

TABLEAU DE BORD : témoin d'alerte d'eau associé au témoin d'huile (1973), témoin de réserve sur manette de carburant (1974, 1600 VF), interrupteurs de console centrale modifiés (1600 VF), nouveau condensateur (1600 VF), suppression du manche de température d'huile (1600 VF), inscription des compteurs en rouge et non plus vert, radio placée horizontalement sur la console centrale et non plus verticalement (V6, 1976), légères modifications (1977), légères modifications et jauge

a flotte (V6 "série 2"), nouveaux coûmodons (1982), petites modifications et nouvel habillage de la colonne de direction (1983), volant Motolita pris la route (1978).

SELLERIE : sièges AV redessinés (1600 VF), nouvelles moquette et garnitures (1600 VF), sièges "pétale" (V6, 1978), sellerie avec roulettes (1979) puis nouvelle (1983), option cuir dès 1971 ; cuir tissé à motif (1600 VF), cuir tissé AR (1979).



En haut à gauche, jante au de 4 cylindres ; ci-dessus, celle type "Bonne magotte" dans V6 "série 1" ; ci-contre, celle de 5 Turbo dans V6 "série 2".



Ci-dessus, ces deux habillages de 4 cylindres diffèrent par leurs sièges et interrupteurs de console centrale. Ci-contre, les fameux sièges "petale" des V6.

Ci-contre,
position verticale
de la route
sur les vitrines
4 cylindres ?
Ci-dessous,
six projecteurs
uniquement
pour les A310
4 cylindres !



Ci-dessous, une des deux grilles d'air NACA
de capot avant, spécifiques aux modèles
4 cylindres.



Les places arrière sont aussi confortables
que celles d'une Porsche...
ce qui n'est pas vraiment un compliment !



Ci-dessus, nous le positionnement
des vitrines-glace.



LES DÉTAILS QUI TUENT !

VITRINES MAGIQUES

Pas moins de six projecteurs Gibré alignés derrière d'aérodynamiques vitrines équipent les A310 4 cylindres. Au moment de lancer la V6, on hesitera avec des phares escamotables... pour finalement revenir à des vitrines qui ne comptent alors plus que quatre phares.

REVERSANT

Sur les modèles 4 cylindres, la console centrale pouvait recevoir un autoradio... alors placé verticalement !

FAMILIALE ?

Marketing oblige, l'A310 est selon les catalogues de l'époque une 4 ou une 2+2 places. Peu importe l'appellation, il faudra traduire par deux coussins et deux portières.

TU NE MANQUES PAS D'AIR !

Le bas du capot ayant des A310 4 cylindres après deux sportives possèdent d'air NACA fonctionnelles. On les retrouvera sur les bas de caisse des Pack GT mais elles seront alors factices.

HIGH TECH

Se voulant résolument modernes, les jantes de la première V6 n'empêchent le dessin des bandes magnétiques de l'époque.

BRAVO !

Malgré un pare-brise de l'extérieur vers l'intérieur, le positionnement des baies d'essuie-glace est une curiosité Alpine...

Suite page 24 ►

ACHETER UNE A310

COMBIEN ?

Si je conseille de ne pas trop miser sur un "pre" achetant mais plutôt sur un exemplaire parfaitement sans une certaine "révision" pouvant être facturée 30 000 F, sans parler du coût de restauration frisée d'une A310 devient vite discutable... Avec environ 2 300 exemplaires construits, les versions quatre cylindres sont rares à bon marché en bon état. Si tel est le cas, l'auto peut prétendre à 70 000 F. Plus courantes (environ 9 300 exemplaires), les V6 semblent aussi plus recherchées. Comptez 45 000 F pour une "série 1" et 75 000 F pour une "série 2", plus apprécier en raison de ses trains de 5 Turbo et sa boîte 5. Enfin, pourtant moins aérodynamique et moins puissante, une telle Pack GT approche aujourd'hui les 100 000 F.

PIÈCES DÉTACHÉES

Disponibilité

Si, concernant les modèles V6, il n'y a pas (encore) de gros problèmes, en revanche, il y a déjà peu de pièces spécifiques pour les 4 cylindres.

Interchangeabilité

Les éléments mécaniques sont issus de la grande série, l'interchangeabilité est immense. Chez Renault notamment (moteur, boîte, rotules, pièces de serrage et accessoires en provenance de R12G, R16TS, R17G, R30, R25...) mais aussi ailleurs (moteur, roulements AR...).

de Peugeot 504, etc.). Attention, moteurs et boîtes d'origine Renault étaient généralement modifiées pour les A310 !

Prix des pièces

Masque AV neuf 3 500 F, complet 5 000 F - Axe AR 700 F - Portière arrière 1 700 F (complète et d'occasion 1 500 F) - Pare-chocs AV 1 285,00 F, "série 2" 2 343,32 F - Pare-brise 2 839,51 F, hêtre 3 528,34 F - Vitre de hayon de V6 env. 1 500 F en occasion - Phare V6 801,94 F - Feu AR 229,61 F - Poche joint moteur complète 1 000 F (4 cyl.), 1 300 F (V6) - Pompe à eau 480 F (4 cyl.), 700 F (V6) - Réfection moteur complète env. 15 000/20 000 F - Boîte env. 8 000 F - Divers diffuseur BS 679 F - Alternateur de 1 500 à 1 900 F selon version - Filtre à huile 30 F - Filtration à air haute performance nettoyable 420 F - Embayage complet 1 150 F (4 cyl.), 1 800 F (V6), 2 200 F (renforcé pour V6) - Etrier AV de 770 à 1 110 F selon modèle - Disque AV 295 F (530 F sur V6 dès 1981) - Plaquettes AV 156 F (toutes températures 658 F) - Amortisseurs de 600 à 1 000 F pièce selon modèle - Silencieux 1 700 F (4 cyl.), 3 400 F (V6), 2 600 F (V6 "sport") - Collecteur 1 600 F (4 cyl.) 2 800 F (boîte pour V6)

Moyenne de prix TTC largement communiquée par le spécialiste Alfa parts (n° 02 49 50 70 01) et la Société des Automobiles Alpine (n° 02 35 06 81 50).

CHECK-LIST

Identification

- 4 cyl. : nr. de série plaque en losange sur tableau sous capot AV (nr. également inscrit dans compartiment moteur côté gauche), nr. de fabrication, références peinture et équipement (plaques ovales) à côté de la batterie. Plaque moteur sur cartier à l'AP-gauche.

- V6 : plaques en losange (nr. de série), ovale nr. de fabrication, type et nr. d'équipement et rectangulaire (code peinture) dans le compartiment moteur côté gauche. N° moteur sur cartier côté gauche près culasse gauche.

Structure Carrosserie

Mal protégé d'origine et particulièrement noyé dans le polyester, le châssis doit être l'objet de toutes les attentions : traces de choc (polyester mal appliqué au niveau des bouchons AV) et corrosion (partie intérieure du caisson AIR comprenant les triangles de suspension). Si une corrosion de surface de la souche centrale n'est pas inquiétante, en revanche, celle-ci minéralise les durées de roulement en métal non visible qui, pour être remplacées, nécessitent la dépose de l'ensemble moteur-boîte. La carrosserie peut avoir été réalisée avec plus ou moins de bonheur... Attention, le polyester est plus difficile à travailler que la fibre !

Moteur

Très logiquement, si les quatre cylindres nécessitent une



A gauche, l'A310 de salon de Genève 1971 dont les pare-chocs ont fait du débat au par-cours.



ci-contre, une des études de la future V6 à phares escamotables, photo exclusive du passionnément vintage Alpine Renault A310.



ci-dessus, l'A310 telle qu'elle sera produite à l'automne 1971.



ci-contre, restyling pour la V6 en 1976.



ci-dessus, la V6 "serie 2" et ses caractéristiques bouchées.



ci-contre, une version Pack GT. Restate, oui, mais n'oubliez pas de faire faire, non ?

QUELQUES DATES

- 1968 : premières esquisses de la futur A310 dues à Marcel Boigard et Yves Lega.
- 1970 : premier prototype montrant.
- 1971 : en mars, présentation au salon de Genève de l'Alpine Renault A310. Certains détails n'ont pas encore leurs formes et emplacements définitifs (nez AR au-dessus du bandoulière de pare-chocs) ou ne seront pas retenus, comme les pare-soleils amovibles sur le marché français. Début de production en septembre de l'A310 (1600 VE) à deux carburateurs double corps (125 ch DIN, 210 km/h).
- 1972 : prototype A310 "Sousal" dessiné par l'Italien Coggiola et présenté au salon de Paris, demeuré sans suite.
- 1973 : en mai, injection Bosch sur l'A310 (1600 VF). Puissance et performances identiques. Le 1^{er} juillet, Alpine est rachetée par Renault.
- 1975 : lancement d'une version économique de l'A310 (1600 VS) alimentée par un seul carburateur double corps (95 ch, 192 km/h).
- 1976 : présentation à l'automne de l'automobile A310 V6 (2700 VA) à moteur Peugeot-Renault-Volvo (150 ch, 220 km/h).
- 1977 : l'A310 du Smurfit-Delaval remporte le Championnat de France des rallyes et celle de Ragnotti le Championnat de France de rallycross.
- 1978 : présentation de l'A310 Groupe IV (ailes larges...) pouvant recevoir un kit moteur de 220 ch. Six exemplaires.
- 1980 : en octobre, apparition de l'A310 V6 "série 2" reconnaissable à ses nouveaux boucliers AV/AR (150 ch, 225 km/h).
- 1981 : présentation à Paris d'une A310 équipée d'un kit carrosserie type Gr. IV.
- 1982 : A310 V6 "Pack GT" (2700 VAA) disponible en Suisse.
- 1983 : A310 V6 "Pack GT" disponible en France dès janvier (150 ch, 215 km/h). En septembre, présentation de l'A310 V6 "Boulogne" (kit moteur de 180 ch sur la base d'une V6 Pack GT, 225 km/h) par le centre Alpine de Boulogne-Billancourt.
- 1984 : fin de production de l'A310 V6 en juillet.

ACHETER UNE A310

réfection aux aérodynos des 120 000 km, le V6 a une durée de vie beaucoup plus longue, de l'ordre de 250 000 à 300 000 km. Dans tous les cas, le comportement moteur dépendra d'une chaleur constante, les accessoires électriques soutiens (alternateur et démarreur) et le fonctionnement de toutes les durées canadiennes n'est pas un luxe. Enfin et surtout, le circuit de refroidissement doit être en parfait état (radiateur non entartré, pompe à eau changée, etc.).

Boîte

La boîte, c'est du Renault, donc c'est du solide... mais cela n'empêche pas des problèmes d'échappée !

Freins

Vérifiez que les étriers ne soient pas gringots après une période d'inactivité (pas fréquent).

Électricité

Filures et câbles complètement cuits sont souvent le lot des A310 4 cylindres.

Sellerie/accessoires

Le siège qui trahit ! Le siège conducteur est généralement affaissé, les garnitures et autres accessoires résistent mal dans le temps, quant à leur assemblage, ne soyons pas trop difficile : l'A310 est une auto artisanale !

Entretien

Rien de bien sorcier. Vérification moteur (de 13 à 15,7 l/diesel) tous les 5 000/6 000 km ou une fois l'an, usure d'un

coûteau du circuit de refroidissement, vidange huile tous les 10 000 km. Circuits de refroidissement et freinage doivent faire l'objet d'une révision tous les deux ou trois ans. Attention, très long et fastidieux, le réglage des trains (surtout avec la V6 "série 2") nécessite les compétences d'un professionnel... qui n'oubliera pas de régler l'alignement du train AR et le réglage de hauteur de la caisse latérale. De même, le réglage des carbus (4 cyl.) tous les 10 000 km, V6 tous les 25/30 000 km nécessite un certain savoir-faire...

LES CLUBS

Sans même parler des nombreux CAR (Club des amateurs d'anciennes Renault régionales) dont vous trouverez la liste en contactant le CAR Ile-de-France (tel. 01 46 21 30 50).

Il y a l'embarras du choix : Alpine Bretagne club (tel. 02 97 26 60 36), Alpine club Méditerranée (tel. 04 42 82 81 70), Alpine et Renault anciennes Drôme-Ardèche (tel. 04 75 53 67 43), Alpine-Gordini (tel. 04 70 20 36 05), Alpine Gordini club de Champagne (tel. 03 26 67 93 10), Alpine Gordini club de la Vienne (tel. 05 49 88 52 42), Alpine Gordini club Vallee de la Bruche (tel. 03 88 97 75 89), Alpine Ventoux club (tel. 04 90 61 06 87), Amateurs de la berline Alpine 34-36 (tel. 04 67 65 43 66), Amateurs de véhicules Alpine du Gard (tel. 04 66 38 06 09), Amicale des Alpine Renault du Cher (tel. 02 45 26 51 38), Association pyrénéenne Alpine

Renault (tel. 05 59 69 05 30), Association sportive des Alpine de l'Est - AS Alpine - Vosges (tel. 03 29 23 50 41), Association sportive des Alpine du Nord (tel. 03 21 03 79 01).

Berline Alpine Club 54 (tel. 05 80 56 31 92), Berline Alpine club des deux Savoie (tel. 04 50 31 68 00), Cévennes club Alpine Gordini (tel. 04 66 30 78 92), Club A310 Passion (tel. 04 78 48 10 22), Club Alpine Renault Sainte-Baume (tel. 04 94 59 31 31), Club des amateurs de la berline Alpine du Centre-Ouest (tel. 02 54 24 51 00), Club Viennois des collectionneurs d'Alpine Renault (tel. 04 74 57 10 49), Groupement Alpine Gordini Alpine (tel. 01 42 92 01 89), L'Alpine handball (tel. 01 60 03 28 08), Limousin club Alpine Gordini (tel. 05 55 71 56 64) et Star club aquitain (www.alpinerenault.com).

BIBLIOGRAPHIE

Folie au niveau quantitatif, mais pas qualitatif ! Vous pouvez en effet acheter les yeux fermés la passionnante biographie de Frédéric Lhopital.

Généralités : Alpine Renault A310, Frédéric Lhopital, ETAI, 230 p.

Compilation d'articles d'époque : Renault Alpine Gold Portfolio 1970-1994, Brooklands Books, 170 F (en anglais).

Ouvrage disponible par correspondance auprès de La boutique du Collectionneur (BP 417, 77389 Fontainebleau Cedex, tel. 01 60 39 69 32).

ALPINE A310

Les adorateurs intégristes de la firme de Dieppe lui reprochaient d'être trop civilisée par rapport à la Berlinette A110 ; les amateurs de GT allemandes à moteur arrière (suivez mon regard...) critiquaient sa motorisation et sa finition. A présent que le temps a passé, si on essayait de voir ce que vaut vraiment une Alpine A310 ?

Par Martin Paul, avec la participation des lecteurs d'Auto Rétro / Photos Daniel Denis

L'A310 est à coup sûr une Alpine pur sang, à en juger par la passion qu'elle inspire à ses propriétaires, passion qui a souvent démarqué tôt pour se prolonger longtemps. Ainsi, pour Christophe Cossard, tout a commencé à Dieppe, alors qu'il était petit garçon : «mon premier essai en passager d'une Alpine, c'était en 1976, lors de la présentation de l'A310 V6 au personnel de l'usine. J'avais dix ans et depuis ce jour j'ai été attiré par cette voiture.» Du même manière, Jean-Luc Armagnac indique : «ma passion avec cette voiture est une relativement longue histoire : 23 ans, et j'en ai... 37 !»

Dédoubllement de personnalité

Pourquoi cette attraction, alors que l'on se souvient que la presse de l'époque n'avait pas toujours été très indulgente pour l'A310 ? Le temps a passé, et c'est l'usage sur une longue durée qui fait ressortir l'attrait de l'auto, et en particulier le double visage de l'A310 qui a pu surprendre en son temps : celui d'une GT qui sait aussi être une sportive. C'est ce que résume Jean-Luc Armagnac : «En A310, on s'amuse

bien dans les échauffements ; les épingles se passent en glisse à condition de bien assurer un transfert de masse sur le train avant et de la balancer (comme une Berlinette, quoi !), sans quoi elle sous-vire, mais on peut aussi croiser à 200 sur autoroute pendant des heures.» Propos confirmés par Jean-Luc Fournier qui apprécie que «sa présentation excessive mais avec une sage détermination, elle prend sa place dans le trafic autoroutier pour se rendre à un circuit où elle tient tête à certaines autos plus réputées (pourquoi ?) et surtout plus chères (ré-pourquoi ?)». L'A310 est donc avant tout pour nos «Alpinistes» une auto remarquablement polyvalente, même si, bien sûr, son caractère diffère quelque peu d'une motorisation à l'autre, ainsi, sans doute, que le tempérament des propriétaires. Si pour Sylvain Bert (A310 1600), c'est avant tout «une voiture excellente à conduire», car «confort, tenue de route et puissance sont de haut niveau», pour Olivier Gentes, le plus important est qu'«une fois sur la route, on a l'impression de conduire un proto au ras du sol». Quant à Daniel Rore, qui possède une V6 équipée du Pack GT et du kit «Bou-

logne», c'est avant tout le côté «mâchant» de l'A310 qu'il apprécie : «mon souvenir le plus marquant ? La série d'accélérations effectuées en compagnie d'une RS Turbo 2, entre les feux rouges de la promenade des Anglais. Son propriétaire n'en est pas encore revenu...»

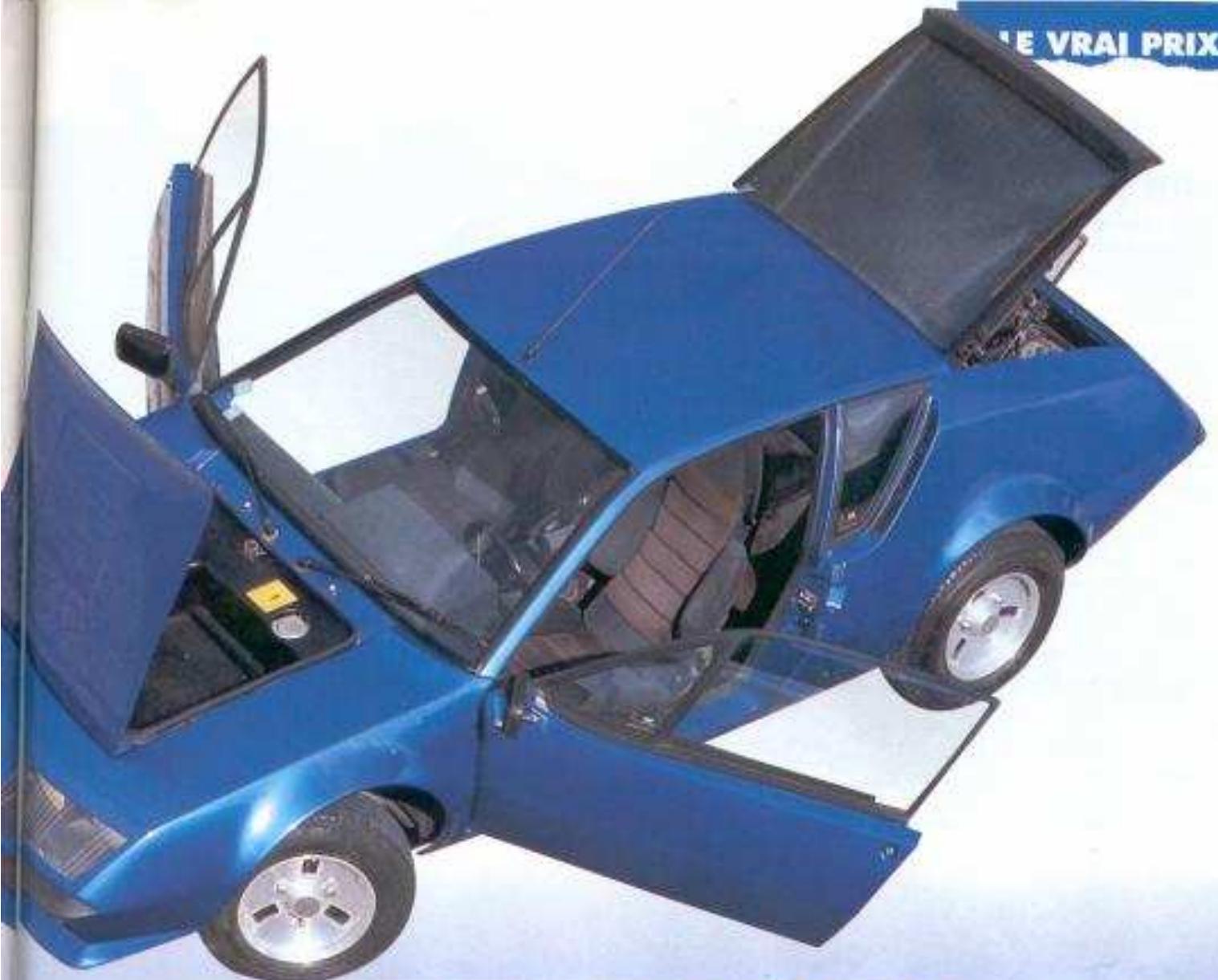
Une voiture à vivre

Alors, elle sait tout faire, cette auto ? On le dirait bien à en croire Chris Roger qui annonce : «j'ai même atteint une caravane à mon A310 Pack GT !», ou bien encore Gilles Valerian qui loue la fiabilité de sa V6 : «j'ai parcouru la France, je me suis même rendu en Tchécoslovaquie, en traversant l'Europe avec cette voiture ! Mon moteur a plus de 200 000 km mais a juste nécessité un réglage de ralenti pendant tout ce temps.» Fiabilité confirmée par Sylvain Bert dont la 1600 avale la bagatelle de 322 000 km, avec deux moteurs il est vrai. Comme quoi, l'utilisation de moteurs et de pièces de grande série, pour laquelle on critiquait parfois Alpine, a du bon... et ce d'autant plus que l'A310 offre aussi, selon nos propriétaires, le meilleur des deux mondes en usage courant, avec un style «au-

semble un peu à quelques GT italiennes de haute couture» (Patrick Genachaud), un confort «à la hauteur d'une berline» (Jean-Luc Fournier), et une habitabilité très honorable compte tenu de ses dimensions réduites et de son architecture : soit on peut, comme Jean-Luc Fournier, «emmener des bagages pour deux personnes pendant quatre jours», soit l'utiliser, à l'instar de Patrick Genachaud, comme «une vraie 2+2 : mes enfants sont ravis !»

Merci, Monsieur Jean...

Au total, donc, une sacrée somme de qualités, même si, amoureux mais pas aveugles, la plupart de nos lecteurs admettent, comme Olivier Gentes, que «sur autoroute, il faut être prudent les jours de vent et les rives de pluie-huitre en virage doivent être évités». Une fois assimilé ce trait de caractère (partagé soit dit en passant par d'autres autos plus prestigieuses), c'est, pour Fabrice Vincaire, «peut-être la voiture idéale : performances, bloc moteur, relative sobriété...», et, pour Gilles Drier, «une belle GT performante qui, pour un prix de revient abordable, distille un plaisir de conduite énorme». Enorme au point d'assurer à Jean Rézé, à



côté de ses autres productions, une place de choix dans le cœur des amateurs, comme le dit si bien Jean-Luc Fournier : « un jour, on croisera Jean-Rémi, notre Enzo à nous, et on le remerciera des autos qu'il nous a proposées, des rêves qu'il nous a fait vivre, et du bonheur de vivre ! »

FAIBLESSES D'USAGE...

Si d'aventure vous estimez qu'à prix égal, voire inférieur, une A310 remplacerait avantageusement votre Clio ou clio, attention ! Comme toutes ses sœurs, cette Alpine est une exquise école de conduite, ce qui revient à dire qu'il faudra remiser une fois pour toutes vos réflexes de "tractioniste" : une A310 tourne autant, sinon plus, à l'accélérateur qu'au frein et peut passer très rapidement du sous au survirage. Et comme avec toute voiture à moteur en porte-à-faux arrière, mieux vaut éviter de freiner en courbe, surtout avec le lourd V6... Gardez aus-

si à l'esprit que les réglages de suspension des modèles 4 cylindres, à piston plus équilibrés, ne supportent pas l'a-peu-près (et que les spécialistes ne sont pas légion), et que, dans le même ordre d'idées, la pression des pneus joue énormément sur le comportement. Peut-être plus sûre-senteuse (sauf sous la pluie), les "hénaumes" 285x40 montés à l'arrière des "Pack GT" collent l'auto à la route, mais quand ils décrochent, c'est très vite et très (très ?) tard ! Pour le reste, n'oubliez pas qu'Alpine était un constructeur artisan : même de qua-

té, le polyester réserve de nombreuses joies déflectives, surtout par temps chaud, à fortiori lorsqu'un peu d'essence a coulé (c'est quasi inévitable) dans le coffre au moment du dernier plein. Par ailleurs, il est source de parasites : si la montre de bord s'arrête et si vous ne parvenez pas à capter France Musique, vous saurez pourquoi. De même, si la présentation est flatteuse, surtout avec la sellerie cuir, les matériaux vieillissent mal. Bref, on n'est pas à Stuttgart, même si le pédalier est ici aussi articulé au plancher !

1 Olivier Gentès, membre de l'amicale Alpine 66, vit depuis 7 ans une histoire d'amour avec cette A310 1600 V6 de 1974.

2 Propriétaire d'une A110 1600S, d'une 1300S, d'un cabriolet A110 et d'une Jaguar Type E, Gilles Valleron a aussi roulé au quotidien dès 1988 avec cette A310 V6 de 1983, un vrai « ticket d'entrée peu cher pour le monde de la voiture de sport, très typé, amusant à conduire et à l'entretien peu onéreux» constate-t-il.



1



2

C'EST UN BEAU ROMAN...

Entre Reynald Eguren et l'A310 V6 qui illustre cet article, c'est une histoire d'amour de quatorze ans, mais une brouille 1 quartier anniversaire et 100 000 km qui ont permis à la belle de gagner insensiblement du statut de sportive récente à celui de "collectionnable". Il faut dire qu'elle jouissait à leur rencontre d'avantages la rendant particulièrement désirables : peinture Bleu Alpine, look et châssis "1980", c'est à-dire petits pare-chocs et trains roulants "maison", et parfait état qui lui a valu de servir au quotidien plusieurs années, sans rectifier, sans frais majeurs, mais avec un entretien méticuleux et un souci de l'origine poussé jusqu'au bout des pneumatiques... Aujourd'hui, Reynald Eguren ne se sert plus de son A310 que «pour le plaisir». Celui-ci s'est-il émoussé ? Non, au point, dit-il, de souhaiter lui offrir pour ses vingt ans d'ancienneté une petite averse de la même margue !



L'ALPINE A310 AU QUOTIDIEN : ENTRETIEN ET BUDGET

● Consommation : A310 1600 : 10 à 13/100 km, V6 : 7,4 à 16,8 (consommations normalisées). Selon nos lecteurs : de 10 à 15 /100 km. Préparation "Centre Alpine" (193 ch) : jusqu'à 20/100 km selon nos lecteurs.

● Vidange/graissage : moteur 1600 tous les 5 000 km (4,3 l d'huile), V6 (5,7 l d'huile) tous les 5 000 à 7 500 km avec de l'huile synthétique de préférence. Filtre à huile, de 59 F (4 cyl.) à 105 F (V6). Vidange de la boîte de vitesses tous les 10 000 km ou tous les ans. Sur les premières 4 cylindres dont les trains avant ne sont pas montés sur silent-

blocs, vérifiez une fois par an le graissage des rotules.

● Distribution : tant les 4 cylindres que les V6 peuvent facilement tenir 50 000 km sans réglage des culbuteurs.

● Allumage/carburation : bougies 4 cylindres 79,70 F (Champion C59 R, la pièce), V6 18,40 F (pièce). Sur les modèles équipés du 1 605 cm³, le calage de l'avance à l'allumage doit être régulièrement contrôlé (une fois l'an). Filtre à air 4 cylindres 384 F, V6 456 F. Sur les 1600 VE (2 double corps) et sur les V6 "Boulogne" (2

triple corps), la synchronisation des carburateurs est un exercice délicat à réservé à un spécialiste aguerri. Idem pour le réglage de l'injection des 1600 VF, même si le système (Bosch) est fiable et jouit d'une bonne tenue dans le temps.

● Embayage : 4 cylindres 1 182,40 F, V6 1 696 F.

● Freins : plaquettes AV ou AR de 126 F (4 cyl.) à 184 F (V6).

● Amortisseurs (les 4) : 4 cylindres 2 894 F, V6 3 094 F.

● Echappement : ligne complète 4 cylindres 2 964 F, V6 6 483,60 F.

● Pneumatiques : 1600 : 165HR13, 887 F, 185HR13, 1 054 F; V6 : 185/70VR13, 1 440 F, 205/70VR13, 1 553 F, TRX 190/55VR340, 1 331 F, 220/55VR340, 1 954 F.

● Carte grise : ex. en Ile-de-France, 96,90 F par cheval fiscal, soit 868,90 F pour les 4 cylindres (9 CV) et 1 447,50 F pour les V6 (15 CV).

● Vignette : gratuite pour les modèles antérieurs à 1974, de 80 F (4 cylindres) à 150 F (V6) selon les départements pour les autres.

● Assurance collection : environ 450 F/an au tiers, usage promenade,



3



4



5



Résolument modernisé par rapport à celui type sixties de l'A110, le design très aérodynamique de l'A310 (ici, une V6 de 1980), évoluera très peu.

QUE SURVEILLER ?

Issus de la série, un grand nombre d'éléments de l'A310 sont robustes et simples. Mais assemblage artisanal et héritage "compétition" engendrent de petites faiblesses chroniques et des réglages parfois délicats...

Identification : au fond à gauche du compartiment moteur, 3 puis 4 plaques rivetées indiquent le n° dans la série du type, le type du véhicule, le n° d'équipement et le n° de fabrication ainsi que la référence de la teinte d'origine du modèle.

Structure-châssis : si la coque en polyester ne rouille pas (attention toutefois aux chocs répétés "à la va-

vite"), il n'en est pas de même côté châssis : à vérifier : les points d'ancrage coque-châssis, ils traversent AV et celle située sous les pieds des occupants avant, et les triangles de suspension AIR.

Moteur-boîte : aussi bien les 4 cylindres issus des R16 TS et TX que le PRV sont fiables et endurants. Cependant, le V6 a tendance à chauffer, d'autant que le radiateur est un peu "juste" et très exposé aux risques d'obstruction. Ce phénomène subsiste, bien qu'attenué, sur les modèles postérieurs à 1982 qui bénéficient de deux ventilateurs. La chaleur de l'échappement est

fréquemment néfaste à l'alternateur et au démarreur.

Trains roulants : jusqu'au milieu 1981, les trains offraient de nombreuses possibilités de réglage... et de déréglage qui peuvent modifier du tout au tout le comportement routier. Le recours à un spécialiste s'impose pour préserver la rigueur d'une géométrie dont dépend largement le plaisir de l'auto et le plaisir de conduire. Les V6 postérieures à 1981 reçoivent les trains des RS Turbo 2, plus constants dans le temps. Selon certains de nos lecteurs, le réglage d'origine de ceux-ci donne à l'avant une hauteur de caisse

trop haute, accentuant le sous-virage, et préconisent le montage de ressorts plus courts. Les roues "TRW" à calots métalliques de ces dernières V6 ont souvent été remplacées par des 15 pouces sur lesquelles il est possible d'adopter des pneus plus abordables.

Électricité : il peut être utile d'installer des masses supplémentaires pour limiter un fonctionnement parfois fantaisiste des accessoires.

Finition et accessoires : les intérieurs résistent mal au temps : les tissus se décolorent et se déchirent, la moquette s'use; l'aiguille du compteur de vitesse se tortue avec la chaleur...



3 Christophe Cossard a craqué en 1990 pour cette A310 V6 de 1978... avant de réclamer en 1995 avec cette V6 toujours de 1978 achetée 20 000 F en vue d'une restauration totale effectuée par lui-même. 4 à 7 : démontage de châssis pour sablage et traitement anticorrosion, rénovation des trains roulants, du circuit de refroidissement, de l'électricité, de la sellerie, peinture (par un pro)... soit deux ans de travaux (2 000 heures) et 52 000 F de frais (achat compris). Bravo !

COTE

Le premier prix indique un modèle complet mais à restaurer entièrement, le second un exemplaire en très bon état de marche et de présentation et non en état "concours".

- A310 1600 VE : 20 000 F / 75 000 F
- A310 1600 VF : 20 000 F / 70 000 F
- A310 1600 VG : 24 000 F / 80 000 F
- A310 V6 : 24 000 F / 70 000 F

SUPER !

- ▲ Polyvalence
- ▲ Performances
- ▲ Ligne
- ▲ Tenue de route typée
- ▲ Fiabilité générale
- ▲ Abordable à l'achat et à l'entretien
- ▲ Vaste réseau de clubs actifs

**QUOIQUE...**

- ▼ Finition "artisanale"
- ▼ Comportement délicat à la limite
- ▼ Trains roulants difficiles à régler (jusqu'à 1981)
- ▼ Mécanique "grande série"

Ci-dessous, pour gagner de la place, on a recours à une roue de secours "pliante" que l'on gonfle à l'aide d'un compresseur !



Ci-contre, la ligne [dans les grands traits] sera reprise pour les modèles ultérieurs] est d'une pureté remarquable. Les jantes type "bandes de magnétophone" font partie de l'identité Alpine.

**LAQUELLE CHOISIR ?**

Avant tout, cherchez un exemplaire en bon état, en particulier au niveau de sa structure. Ensuite, c'est affaire de caractère : schématiquement, les 4 cylindres demandent un certain engagement, alors que les V6 demeurent plus aptes au grand tourisme et à une utilisation régulière, voire quotidienne.

Parmi les 4 cylindres, la VG dotée du moteur de la R16 TX n'est pas à négliger, car économique et suffisamment puissante. A l'autre bout du spectre, les versions Pack GT avec leur look Gr.4 et particulièrement les rares exemplaires équipés du "kit Boulogne" sont carrément méchantes, avec en contrepartie une polyvalence en retrait. Gardez avant tout à l'esprit que toutes, si elles sont en bonne santé, sauront vous procurer des joies intenses !

OU ACHETER ?**Marché des particuliers**

L'A310 est une auto somme toute assez rare : 2 340 modèles 4 cylindres et 9 276 V6. Heureusement pour nous, et hélas pour Alpine, la plupart sont restés en France, et donc sont fréquentes dans les annonces des magazines spécialisés. Afin de s'assurer que l'auto est saine, l'aide d'un des nombreux clubs Alpine actifs en France peut s'avérer précieuse.

Professionnels

Alpine, c'est NOTRE grande marque de voitures de sport, une institution qui a toujours — même si Renault en a jugé autrement — drainé les passionnés. Aussi existe-t-il des spécialistes établis de longue date, capables

de proposer plusieurs exemplaires à la vente et de les entretenir.

Ventes aux enchères

Est-ce parce que la cote des A310 est encore faible, en particulier vis-à-vis d'autres autos ? Toujours est-il que ce modèle ne fait pas partie des têtes d'affiche des ventes. On relève cependant en 1998 quelques transactions : 46 000 F le 16/05 à Fontenay-le-Comte pour une V6 Pack GT en état d'origine, 61 000 F le 24/10, toujours à Fontenay, pour une 1600 VE restaurée, ou encore 28 000 F pour une V6 en état d'origine le 10/10 à Vitry-la-François, (ajoutez 10,854% de frais d'études à ces prix).



Ambiance sport pour le pilote, qui dispose d'une excellente position de conduite et d'une instrumentation complète mais assez épargnée.



PIÈCES DÉTACHÉES

Disponibilité

Côté mécanique, bien sûr, pas de souci. Pour la carrosserie, idem : Alpine, à Dieppe, dispose encore de certains éléments, et de nombreux spécialistes du polyester aussi. Par contre, la situation devient plus difficile en ce qui concerne certaines pièces d'accastillage et de finition, même si des adaptations sont souvent possibles.

Interchangeabilité

Alpine n'a jamais hésité, pour réduire les coûts, à faire appel à des élé-

ments déjà existants, chez Renault ou ailleurs. Aujourd'hui, c'est une chance, car de nombreuses pièces peuvent être récupérées sur des modèles beaucoup plus courants. Citons entre autres en dehors des moteurs : l'émetteur-récepteur d'embrayage et le maître-cylindre (R30 VS), le commode de phares et le Neiman (R6), les disques AV ventilés (R12G et certaines R18), les disques AR (AV de R18), les roues de direction (R12), les triangles AV supérieurs (R12), les étriers de freins AV (Peugeot 104 et Otoën LN 1ère série),

les roulements AR (dernières Peugeot 504), les poignées de portes intérieures (504 puis R5), les feux AR (R12 puis 15 et 17), les soufflets de condensateur côté roue (Talbot Tagora ou Peugeot 505)...

Prix des pièces

Capot : AV 1.716 F - Portière 3.406,80 F - Spoiler AV (après 1981) 2.135,93 F - Pare-chocs AV/AR (après 1981) 2.366,40 F - Pare-brise 3.000 F - Vitre de phares 1.800 F - Optique de phare 960 F - Clignotants AV 539,80 F - la partie - Feu AR

322,60 F - Poche joint moteur 4 cylindres 605 F, V6 1.360 F - Pompe à eau 4 cylindres 434 F, V6 880 F - Pompe à essence 4 cylindres 206 F, V6 163 F - Distribution (kit complet) 595 F - Démarreur 836 F - Vis plates 4 cylindres 37,30 F, V6 179 F - Tête de Delco 183,50 F - Disque de frein 4 cylindres 269,40 F, V6 570 F.

Moyenne de prix arrondie communiquée par Alpine (tel. 02 35 82 82 66), Meca Parts (tel. 02 48 50 70 01), VEC Racing (tel. 02 37 96 34 96), et RAG en Belgique (tel. 00 32 71 32 21 70).



11



12

8 Grand amateur de Fiat X1/9, Jean-Luc Armagnacq, président de l'Amicale Azurienne des Amateurs d'Alpine, adore aussi son A310 V6 de 1980 acheté 70 000 F en première main en 1990.

9 Après plusieurs Alfa, Patrick Ganachaud a jeté son dévolu sur cette A310 V6 blanche de 1979, la noire appartenant à l'un de ses amis. **10** Depuis 18 ans, Jean-Luc Fournier roule avec cette A310 V6 de 1980 après avoir possédé quatre A110, une A310 1600 injection et une F3 1600 ex-Serpaggio en courses de côtes ! **11** «Inconditionnel de l'A310», Sylvain Bert, membre de l'AGC 86, utilise au quotidien cette 1600 VE de 1973 dont la caisse affiche 322 000 km ! **12** Après une A110, Fabrice Vinclaire utilise cette A310 achetée 63 000 F en février 1990.



Ci-dessus, l'A310 est une 2+2 (adultes) + 2 (bebe(s)). Ci-contre, les "vitres" de phares sont typiques des années 70.



Ci-dessus, voici comment profiter au mieux depuis 1975 d'une 2+2, grâce à la banquette arrière rabattable.



EVOLUTION DE L'ALPINE A310

■ 1971 : au Salon de Genève, présentation de l'Alpine A310 (modèle 1600 VE) - coupé 2+2, châssis-poutre, carrosserie polyester, moteur en porte-à-faux AR, 4 cylindres 1 605 cm³ (78x84 mm), 127 ch DIN, 2 DC Weber 45, boîte 5, pneus AV 165x13, AR 185x13, 4 disques assistés, 830 kg, 215 km/h, km DA 29 sec.

■ 1973 : 1600 VF avec injection électronique Bosch (puissance inchangée), 940 kg, 220 km/h.

■ 1974 : arrivé de la 1600 VE. Piles d'air sur ailes avant avancées. Suspension du servofrein.

■ 1975 : nouveau monogramme Alpine et sièges AR rabattables.

■ 1976 : modèle "économique" 1600 VG : moteur de R16 TX, 1 647 cm³ (79x84 mm), 95 ch, 1 DC Weber 32, boîte 5, 840 kg, 192 km/h. En Octobre, à Paris, présentation de l'Alpine A310 V6 (type 2700 VA) : V6 tout allumage, 2 664 cm³ (88x73 mm), 150 ch, 1 SO Solex 34 et 1 DC Solex 35, boîte 4 vitesses, 1 015 kg, 220 km/h, km DA 28 sec, 0 à 100 km/h 7,8 sec. Nouvelle face AV, becquet AR, ailes élargies, nouvelles jantes avec pneus AV 185/70x13 et AR 205/70x13, nouveaux sièges. Une version Gr.5 est en

gagée au Tour de France auto.

■ 1977 : commercialisation de l'A310 V6. Homologuée en Gr.4, la voiture remporte le Championnat de France des rallyes (Ricoulin-Delaval) et le Championnat de France de rallycross (Ragnotti). Une A310 V6 participe également aux 24 Heures du Mans.

■ 1978 : nouveau becquet AR. Version Gr.4 "compétition-client" (caméra modifiée, aroso de sécurité, trains roulants renforcés, mais pas de préparation moteur) proposée par l'usine.

■ 1979 : boîte 5 vitesses.

■ 1981 : évolution mécanique et esthétique : trains roulants et jantes RS

Turbo (pneus Michelin TRA), nouveaux bouchons AV/AR, ailes encore élargies, becquet AR avec inscription "Renault Alpine" et non plus "Alpine-Renault".

■ 1982 : Pack GT en option : ailes élargies, spolier et becquet AR plus grands, jantes 15 pouces avec pneus AV en 225 et AR en 265.

■ 1983 : préparation moteur proposée par le centre Alpine de Boulogne-Billancourt : 2 849 cm³, aubes à came modifiée, deux triple corps, 193 ch.

■ 1985 : fin de production de l'A310 V6, remplacée par les V6 GT et V6 Turbo.





L'A310 n'utilise que des motorisations issues de la grande série, gage de fiabilité. Ici, le V6 Peugeot-Renault-Volvo est alimenté par un carburateur simple corps et un double corps !



Le compartiment avant est pleinement rempli... Reportez-vous à la page 96 pour comprendre le sens de notre légende !



BIBLIOGRAPHIE

Scoop ! Il n'existe à ce jour aucun livre consacré uniquement aux A310. Cet ouvrage sera bientôt réparé avec la sortie de l'ouvrage Alpine A310, écrit par Frédéric L'hopital et édité chez ETAI. En attendant, vous pouvez également consulter :

- **Généralités :** Alpine, tous les modèles, toutes les années, Dominique Pasco, Massin Ed., 290 F - Guide Alpine, Christian Descombes, EPA, 198 F.
- **Compilation d'articles d'époque :** Renault Alpine 1968-1994 Gold Portfolio, R.M.Clarke, Brocklands Books, 165 F (en anglais).

Ouvrages disponibles par correspondance à La boutique du collectionneur, BP 202, Fontainebleau Cedex, tel. 01 60 72 01 05, fax 01 60 72 34 07.

Nos vifs remerciements à Reynald Eguren pour le prêt de son auto et à Jean-Marc Cotteret, président de l'Alpine Bretagne Club (tel. 02 97 26 63 36) pour ses conseils.

CONCLUSION

Non, l'A310 n'est pas une Berline dévoyée et qui aurait perdu son âme. Non, l'A310 n'est pas plus une D11 française. Cessons de faire des comparaisons et regardons la telle qu'elle est, et reconnaissons que l'A310 est tout à la fois une véritable sportive et une véritable GT. C'est vrai, elle aurait pu être plus puissante et ses moteurs plus nobles. Il n'empêche, durant toute sa carrière, elle a su offrir à ses possesseurs un plaisir de conduite intense et une ligne de vrai voiture de sport, le tout pour un prix raisonnable. Aujourd'hui encore, une A310 offre de pures joies de pilotage dans une ambiance suffisamment civile (et difficilement datée) pour envisager de longues étapes à son bord, avec une fiabilité mécanique qui compense largement des origines roturières. Et ça aussi, c'était l'esprit Alpine, cultivé par Jean-Rémi de l'A106 à l'A610 : offrir des prestations hors série grâce à l'utilisation intelligente d'éléments de grande série. Hélas, c'était...



16



17

13. En 1988, Régis Fouquier a acheté cette A310 1600 VE de 1973. Après un an de travaux, son auto lui revient à 42 000 F. Il l'utilise en alternance avec une Triumph TR4. 14. Gilles Blier possède ces 8 exemplaires d'A310 V6 Groupe IV Compétition-client de 1979. La siège est aux couleurs du sponsor lors du championnat de France des rallyes en 1980... auquel elle ne participera finalement pas !

15. Depuis 1988, Richard Simon est propriétaire de cette A310 V6 de 1981 achetée 42 000 F. Les jantes TRX ont été changées pour des PLS. 16. Fidèle lecteur, Daniel Fiore a aussi possédé cette A310 V6 Pack GT de 1983. 17. Grand amateur de sportives, Chris Roger a toujours le chic de nous envoyer des photos amusantes, à l'instar de son A310 Pack GT achetée neuve tractant une caravane Eriba !