

## Alpine A 310 1600 VE de 1972



L'Alpine A310 est la dernière Alpine décidée par Jean Rédélé. Celle-ci a pour tâche de seconder l'A110.

Elle arrive lors de la montée en puissance de son illustre prédécesseur. Sa mission est de conquérir une nouvelle clientèle qui trouve la berlinette trop spartiate pour les anciens propriétaires d'A110 qui ont maintenant une famille. En effet l'A310 dispose d'un confort nettement supérieur, ainsi que deux petites places arrière qui lui permettent de prendre le qualificatif de 2+2. Depuis l'arrêt en 1967 des A110 Gt4 (descendantes des A 108 2+2) il n'existait plus dans la gamme de coupé à quatre places. En reprenant l'empattement exact de ses devancières, soit 2,27 m, elle se retrouve en confrontation directe avec la Porsche 911. Cependant les qualités routières (pour une GT) et de finition de l'allemande font que le duel tourne au désastre pour la française.

En 1971, l'A310 1600 est donc présentée au salon de Genève, le modèle présenté et en fait un des premiers prototypes roulant. On peut apercevoir les persiennes d'inspiration Lamborghini (sur son modèle Miura) ou encore les feux arrière au-dessus de la ligne de caisse et sous verrière ainsi que la trappe destinée à recevoir la roue de secours pliante (qui ne sera en fait disponible que pour l'arrivée du modèle V6). L'ensemble moteur-boîte provient de l'A110 1600 S.

Le dessin de cette Alpine est pensé par Michel Beligond, dessinateur pour Renault et auteur des affiches destinées au 24 heures du Mans.

Ce modèle tant attendu par la presse et par le public (enfin une GT française...) va marquer dans une certaine mesure le déclin d'Alpine. La construction de la nouvelle usine rue de Breauté à Dieppe ainsi que celle de Thiron-Gardais a plongé les comptes de la marque qui est dans le rouge. De plus, une grève menée par des employés fraîchement recrutés a empêché la livraison de berlinettes. Il faut donc à tout prix sortir ce nouveau modèle, coûte que coûte. Dès lors, pour le millésime 1972, l'A310 est disponible en concession six mois seulement après sa présentation à Genève.

L'A310 1600 VE hérite du moteur Cléon-Alu de 1 605 cm<sup>3</sup> de l'Alpine A110 (aussi celui de la R 16 TS), qui, elle, récupère les trains roulants de sa descendante pour ses versions les plus abouties, les A110 1600 SC et 1600 SX.

Les premiers acheteurs des A310 1600 VE vont essayer les plâtres et l'image de marque de la nouvelle venue va en pâtir, ce dont elle n'avait pas besoin. Des problèmes de finition, d'étanchéité, de réglage de trains... qui s'arrangeront avec le temps, mais le mal est fait. En 1973, Renault devient l'actionnaire majoritaire et de facto propriétaire de la marque Alpine. On peut dire avec quelque ironie que ce rachat permit certainement à Alpine de passer le 1er choc pétrolier.

1974 marque aussi une évolution de l'A310 : l'arrivée de l'injection. En récupérant le moteur Cléon-Alu de la R17 TS injection (Phase 1), devenue R17 Gordini (Phase 2) en 1975, moteur un peu retravaillé (il passe de 108 à 125cv), l'Alpine ne gagne pas en puissance mais en agrément de conduite. De l'extérieur, on peut les différencier grâce à la position des prises d'air sur le coffre avant (bien que quelques VE en aient bénéficié) mais aussi grâce au bossage visible sur le capot moteur sous la verrière.

Le choc pétrolier a de nouveaux effets : limitations de vitesse, prix du pétrole qui s'envole... Les dirigeants de l'entreprise prennent alors deux décisions : la disparition du modèle à carburateur (plus gourmand que l'injection) et l'apparition de l'A310 TX (1600 VG) qui sera appelée l'« Alpine du pauvre », comme l'A110 1300 VC en son temps.

L'A310 TX (1600 VG), loin d'être une Alpine au rabais, reprend le moteur (sauf la culasse, le cache culbuteur et les arbres à cames) de la R16 TX. Ses performances, grâce à son faible poids et à son bon Cx, sont de premier ordre et les consommations sont plus raisonnables. Le prix moindre de cette version permettra de rester présent sur le marché, en attendant la prochaine évolution du modèle avec l'apparition, en 1976, du moteur PRV (V6) sous son capot.

Avec l'arrivée de ce moteur V6, tout va changer : nouvelle coque, nouvel intérieur, nouvelles suspensions et à partir de 1979 une boîte de vitesses à 5 rapports. De plus, dès 1980, la voiture bénéficiera d'atouts supplémentaires comme un nouveau train avant et des suspensions arrières modifiées, qui proviennent directement de la R5 Turbo. Les jantes type « bobine » sont de la même origine.