

Alba : tout pour la berlinette...



Les amateurs lyonnais de la berlinette Alpine ont créé leur association en 1979. Tous sont des amoureux de la Renault Alpine A110, véhicule de course qui a eu son heure de gloire dans les années 70. Elle a été championne du monde des rallyes en 73. Ils sont une centaine de l'Alba à partager cette passion.

Les activités de cette association sont nombreuses, concentrations, participations à des rallyes, entre autre celui de Charbonnières. Lors de la dernière édition, la voiture tant chérie fêtait sa vingtième année et entrait dans la catégorie véhicule d'époque de compétition. Une date historique.

Les responsables ont un objectif important pour l'année prochaine. Ils veulent mettre au point un rassemblement de clubs français (il en existe 14 en France) à l'échelon national. Une concentration de berlinettes sans précédent donc.

M. Gonaud, ancien président de l'Alba évoque le renouveau de

l'A110. « De plus en plus cette voiture prestigieuse va intéresser les collectionneurs, surtout depuis que l'une d'elle a participé à une compétition dans la catégorie V.H.C. ».

M. Gonaud n'en reste pas à cette remarque. Elle a décidé de se consacrer entièrement à sa voiture de prédilection, la berlinette. Il part dans le midi de la France pour promouvoir l'image de la championne du monde des rallyes. « Les collectionneurs pourront trouver tout ce qui concerne l'A110 ». En termes plus précis, un centre d'achat va lui être consacré.

Du blouson au gadget d'intérieur, en passant par la voiture en état de marche, il y aura l'indispensable pour satisfaire les plaisirs d'un collectionneur. Il compte aussi se lancer plus sérieusement dans la restauration. Il se chargera de trouver les pièces rares qui ne sont plus fabriquées en série.

Un travail de fourmi pour faire revivre un véhicule qui a fait rêver bien des pilotes.

M. Gonaud en est à sa troisième restauration d'A110. Il faut à peu près 1 000 heures de travail pour remettre en état la voiture. Cela nécessite beaucoup de connaissances techniques mais surtout une maîtrise totale des détails qui font que l'Alpine Renault ne comporte plus aucun défaut. Ce passionné éditera d'ailleurs un livre pratique comprenant toutes les astuces d'un connaisseur.

Entre autre comment éviter que la rouille envahisse le devant de la voiture sans qu'on s'en aperçoive.

Mais il n'est pas indispensable d'être un mécanicien averti pour pouvoir faire rouler une A110 hors d'usage. L'Alba organise dans ses locaux, rue F. de Pressensé, des cours donnés par professionnel. De plus, les membres du club disposent de tout le matériel technique pour faire leurs réparations eux-mêmes.

Les fans de la berlinette ne reculeront devant rien pour avoir le plaisir de rouler avec, quitte à se noircir les mains.

ALBA - vacances au club...

Enfin, voilà le mois d'Août, fini le bureau, vive les vacances !

La moitié des Français va se ruer sur les plages du Sud. Pour moi, pas de planche à voile sur la voiture, ni de maillot de bain dans ma valise, seulement un sac de sport chargé d'un casque intégral, d'une combinaison et des baskets toutes neuves ! Et pourtant, je pars au « Club »... mais au « Club Alpine ».

Déjà, j'arrive aux portes du camp, je me rends à la réception, et me voilà immédiatement dans l'ambiance. Les murs sont recouverts de photos représentant l'objet de mon séjour et de ma passion : des Berlinettes Alpines dans toutes les dimensions et de toutes les couleurs. Soudain, une voix féminine me tire de ma contemplation :

• Monsieur ?

Je me trouve face à une superbe créature qui m'accueille avec le sourire :

• Bonjour, je suis X... j'ai réservé pour huit jours.

• Ah, oui bien sûr, on a prévu le bungalow n°18 « Monté-Carlo » pour vous, vous verrez, il est très bien situé.

Tout en suivant mon charmant guide, qui porte un magnifique tee-shirt frappé du célèbre sigle Alpine, je crois reconnaître un visage.

• Euh... excusez-moi, n'est-ce pas J.-L. Thérier ?

• Exact, Monsieur, il fait partie de nos moniteurs de même que B. Darniche, J.-P. Nicolas, J.-C. Andruet et beaucoup d'autres...

Les dépliants publicitaires étaient donc vrais ! séjour de 8 jours au « Club » pour un prix incluant :

- 1 - Stage de pilotage sur asphalte et terre sur Berlinettes 1800 « usine »
- 2 - École de navigation en rallye
- 3 - Initiation au polyester et réparation de carrosserie
- 5 - Soirées ciné-vidéo avec projection de films sur la compétition

En somme, le grand jeu pour le « Fana » de la Berlinette !

Nous arrivons près de ce qui va être ma résidence durant ces vacances. Sur la porte est fixée une plaque de rallye gravée « Rallye de Monté-Carlo 1973 » et juste au dessous, un gros cercle blanc, sur lequel est peint en noir le numéro 18. Chacun des autres bâtiments a sur sa porte la plaque et le numéro de course rappelant les grandes victoires de ces légendaires autos. Je m'installe et j'imagine comment va se dérouler mon emploi du temps, soudain une sonnerie résonne... le téléphone ?... mais qu'est-ce qui m'arrive, ce n'est que mon réveil qui me sort malheureusement de ce formidable rêve.

Il est 6 h 30, c'est lundi et je dois être au bureau à 8 h 00 !

Mais au fait, pourquoi ne pas essayer de réaliser ces pensées, car en fin de compte, toutes ces activités existent déjà en partie au sein d'un Club, qui se nomme ALBA (Amateur Lyonnais de la Berlinette Alpine).

Je n'étais donc pas si loin de la réalité.

JOURNAL DE LA FEDERATION des AMATEURS
D'AUTOMOBILES RENAULT

" PRISE DIRECTE " N°9 DEC. 84

COURRIER AVIS N

PREMIÈRE RÉUNION INTER-CLUBS ALPINE RENAULT



Le samedi 8 décembre 84 à Charbonnières, avait lieu la première édition inter-clubs Alpine Renault sous l'initiative de l'A.L.B.A. (Amateurs Lyonnais de la Berlinette Alpine) avec la participation de la F.A.A.R. (Fédération d'Anciennes Automobiles Renault) et de 12 clubs représentant les principales régions de France.

Outre la joie d'échanger une passion commune et de constater l'engouement toujours actuel pour cette marque, l'ordre du jour avait pour objectif principal d'adopter le principe d'une concentration annuelle de véhicules Alpine. En 85, elle se tiendra en avril sur le circuit de Monthéry.

La section Alpine du C.A.R. - Paris s'est portée volontaire pour organiser avec l'appui des autres clubs Alpine français et sous l'égide de la F.A.A.R. (Fédération d'Anciennes Automobiles Renault) cette première concentration qui sera, dans les années à venir, le grand rendez-vous des passionnés d'Alpine.

D'autres préoccupations et problèmes ont été abordés, notamment la vie des associations et leur programme d'activités, l'échange de documentation technique et historique, le problème des pièces détachées ainsi que la création d'un journal pour les inconditionnels de la marque.

Une soirée dansante au casino de Charbonnières a clôturé cette journée de travail dans la fête, en présence de nombreux personnalités.

Liste des clubs présents :

A.B.A. 34-30, 1, rue Joseph Roumanille, 34100 Montpellier. Président : M. Patrick Besset. Tél. (67) 54.07.86 (dom.) ou 28.62.86 poste 336 (H.B.).

A.B.A.H.R., 25, rue Principale, 68490 Hombourg. Président : M. Alain Ehret. Tél. (89) 26.07.79 (dom.).

A.B.C., 2, place Combaud, 56230 Questembert. Président : M. Jean-Marc Cotteret. Tél. (97) 26.61.57 ou 26.65.91.

A.C.M., résidence Château Saint-Cyr, « Les Cèdres », 13010 Marseille. Tél. (91) 89.65.09.

A.L.B.A., lotissement « Grand-Vie » N° 16, 38790 Saint-Georges-d'Espéranche. Président : M. Roland Salort. Tél. (74) 59.05.03 (dom.) ou 237.76.40 poste 415 (H.B.).

ALPINE 63, 35, rue du Bas-Champflour, 63100 Clermont-Ferrand. Président : M. Jean-Marie Jung. Tél. (73) 92.61.48.

A.S.A.L.P.E., 17, rue Pasteur, 67760 Gamsheim. Président : M. Roger Lemaire. Tél. (88) 26.21.39 ou 34.18.64.

A.S.A.N., 39, rue Gambetta, « résidence Gambetta », 62000 Arras. Président : M. Pierre Henquet. Tél. (21) 3.49.79.

B.A.C.L.O.R. : 608, rue Salvador-Allende, 54230 Nouves-Maisons. Président : M. Christian Jacquot. Tél. (83) 7.08.18 (M. Jost).

C.A.B.A.C.O., 16, square d'Anjou, 71000 Limoges. Président : M. François Gasparoux. Tél. (55) 37.21.97.

C.A.R.G.A., 65, lotissement l'Escaley, 33450 Saint-Loubès. Présidente : Mme Annie Boudie. Tél. (56) 78.91.16.

C.A.R. (section Alpine), 25, rue des Abondances, 92100 Boulogne-Billancourt. Tél. (1) 605.21.58.

G.R.A. - A310, 14, place Grand-Clément, 69100 Villeurbanne. Président : M. Frédéric Ravaute. Tél. (7) 821.38.16.

RÉUNION INTER-CLUB ALPINE- RENAULT

Le samedi 8 décembre 1984 à Charbonnières, avait lieu la première réunion inter-clubs Alpine Renault sous l'initiative de l'A.L.B.A. (Amateurs Lyonnais de la Berlinette Alpine) avec la participation de la F.A.A.R. (Fédération d'Anciennes Automobiles Renault) et de 12 clubs représentant les principales régions de France.

Outre la joie d'échanger une passion commune et de constater l'engouement toujours actuel pour cette marque, l'ordre du jour avait pour objectif principal d'adopter le principe d'une concentration annuelle de véhicules

Alpine qui aura lieu pour 1985 au mois d'avril sur le circuit de Monthéry.

La section Alpine du C.A.R. - Paris s'est portée volontaire pour organiser avec l'appui des autres clubs Alpine français et sous l'égide de la F.A.A.R., cette première concentration qui sera, dans les années à venir, le grand rendez-vous des passionnés d'Alpine.

D'autres préoccupations et

problèmes ont été abordés, notamment la vie des associations et leur programme d'activités, l'échange de la documentation technique et historique, le problème des pièces détachées ainsi que la création d'un journal pour les inconditionnels de la marque.

Une soirée dansante au Casino de Charbonnières a clôturé cette journée de travail dans la fête en présence de nombreuses personnalités.



auto
retro

AUTO RETRO - FEV 85

Sucès de la réunion Alpine-Renault à Charbonnières

Au mois de décembre s'est tenue une réunion des clubs Alpine-Renault à Charbonnières, organisée par les Amateurs Lyonnais de la berlinette Alpine, avec la participation de la Fédération d'Anciennes Automobiles Renault et de 12 clubs représentant les principales régions de France. Devant le succès de cette réunion, il a été décidé d'organiser une concentration annuelle des Alpine, dont la prochaine édition se tiendra au mois d'avril sur le circuit de Monthéry.

Sport Auto Fev 85

LE FANAUTO - FEV 85

SPORT
AU
FEV 85

Le samedi 8 décembre 1984 à Charbonnières, avait lieu la première réunion inter-clubs Alpine Renault sous l'initiative de l'Alba (Amateurs Lyonnais de la Berlinette Alpine) avec la participation de la FAAR (Fédération d'anciennes automobiles Renault) et de 12 clubs représentant les principales régions de France.

Outre la joie d'échanger une passion commune et de constater l'engouement toujours actuel pour cette marque, l'ordre du jour avait pour objectif principal d'adopter le principe d'une concentration annuelle de véhicules Alpine qui aura lieu pour 1985 au mois d'avril sur le circuit de Monthéry.

La section Alpine du C.A.R. - Paris s'est portée volontaire pour organiser avec l'appui des autres clubs Alpine Français et sous l'égide de la FAAR, cette première concentration qui sera, dans les années à venir, le grand rendez-vous des passionnés d'Alpine.

D'autres préoccupations et problèmes ont été abordés, notamment la vie des associations et leur programme d'activités, l'échange de la documentation technique et historique, le problème des pièces détachées ainsi que la création d'un journal pour les inconditionnels de la marque.

Une soirée dansante du Casino de Charbonnières a clôturé cette journée de travail dans la fête en présence de nombreuses personnalités.



ALPINE A110.





4 BERLINETTES POUR UN CHOIX

par Pierre Gary

L'Alpine A110 est entrée dans la légende et la compétition est indissociable de l'histoire de la berlinette. Le plaisir de conduire à l'état pur, l'efficacité maximum, Jean Rédélé les a voulus sans compromis. Née par la course, elle a vécu de la course au rythme de la course.

Les Andruet, Thériet, Darniche, Mouton, Saby et tant d'autres lui doivent leur carrière. Les Monte-Carlo, San-Remo, Acropole, Coupes des Alpes, Criterium des Cévennes, tous ces lieux sacrés et bien d'autres encore, ont une part de leur histoire liée au nom de la berlinette.

Quelle autre voiture peut-elle accrocher à son nom un tel palmarès ? L'autant que la liste n'est pas close : quelques museaux bleu de France se pointent dans les rallyes VEC !

Page opposée : prêtes pour l'essai, une 1860, une 1300S, une 1600SX et une 1600S vont révéler des comportements différents pour un même plaisir de conduire. Merci et bravo les Lyonnais !

"LE FANAUTO"
N° 198 - AVRIL 1985

Les quatre berlinettes, aimablement prêtées par des membres de l'ALBA, le club lyonnais des Alpine A 110 (voir encadré), sont là, sagement immobiles, alignées, comme attendant le décompte d'un départ de spéciale. Quatre des versions qui ont marqué de leur empreinte le monde du rallye : une 1300 S, une 1600 S, une 1600 SX et une 1860. Malheureusement, la 1108 prévue au programme n'est pas prête, mais sa présentation n'est que partie remise.

Les essais ont pu se dérouler sur le petit circuit école du CSER de Bron, grâce à l'obligeance de son directeur, Monsieur Chauvette, que nous remercions.

La 1300 S

La 1300 S de Rolland Salort, le président de l'ALBA, est peinte aux couleurs de l'usine 1973 : bleu, blanc et rouge. Cette auto date de 1972. Elle est munie du classique groupe 4-cylindres culbuté Renault dont la cylindrée a été portée à 1 296 cm³. L'arbre à cames latéral (rallye n° 18 en l'occurrence) commande par l'intermédiaire des culbuteurs les grosses soupapes qui sont au nombre de deux par cylindre. Le moteur a, en outre, été allégé et équilibré. Celui-ci est gavé par deux Weber 40 DCOE. La puissance est donnée pour 125 ch DIN à 6 800 tr/mn. Un radiateur d'eau situé à l'avant se charge du refroidissement. La boîte de vitesses est, d'origine, à 5 rapports, avec le couple 8 x 33 et sans autobloquant. Quant aux suspensions, le guidage se trouve amélioré par le montage de silent-blocs durs et d'amortisseurs compétition Koni. La caisse n'a subi aucune modification et reste donc d'origine.

Une réfection totale de la voiture fut réalisée au sein de l'ALBA en 1980. Rolland Salort court avec sa 1300 S depuis 1976 et a remporté de nombreuses victoires de classe. Réglementation oblige, le président Salort défend les couleurs Alpine dans le cadre de l'actuel groupe S.

L'expression « monter en voiture » doit être sérieusement revue dans le cas d'automobile du style de la berlinette, car un certain nombre de savantes contorsions sont nécessaires pour se retrouver calé à 10 cm du sol dans le petit baquet noir. Mon mètre-quatre-vingt-trois a un peu de mal à trouver une place idéale dans cet habitacle relativement exigü : la tête n'est pas loin du plafond ! La position de conduite se révèle tout à fait agréable une fois l'accoutumance faite : le pédalier est très décalé vers la droite et ne permet pas au corps de se trouver dans l'axe de roulement de la voiture. Les mains se posent naturellement sur l'épaisse jante de cuir du petit volant derrière lequel, regroupés sous une visière, les instruments de bord sont bien lisibles : compte-tours, tachymètre, pression d'huile, température d'eau et jauge d'essence ne demandent à l'œil qu'un instant pour être consultés. Le petit levier de vitesses planté sur la poutre centrale tombe bien dans la main.

La haute ceinture de caisse limite un peu la visibilité et la faible surface vitrée ne laisse pénétrer que peu de lumière. La voiture possède l'indispensable option pare-brise chauffant, obligatoire dans la berlinette où la formation de buée rend la conduite très pénible sans cet accessoire.

Contact et démarreur par clé, le moteur émet instantanément un son rauque caractéristique de l'alimentation par les Weber. Première, l'embrayage est doux et progressif, et tout de suite la bonne volonté du moteur saute aux yeux : souple et puissant, il procure des accélérations vigoureuses sans pour autant refuser les bas régimes. Mais ce qui frappe le plus, c'est le prodigieux comporte-

ment de l'A 110 : agile, maniable, possédant grâce aux pneus racing une excellente adhérence, elle surprend encore et pourrait damer le pion à bien des voitures actuelles - ce qu'elle fait d'ailleurs dans les compétitions nationales.

La 1300 S m'a semblée être la plus homogène des berlinettes que j'ai conduites. Son moteur n'est jamais monstrueux, pas trop pointu et suffisamment puissant pour exploiter une tenue de toute d'une sûreté sans reproche : on peut tirer littéralement l'auto dans le virage, elle part en dérive progressivement, sans jamais de mauvaises surprises et se contrôle tant à l'accélérateur qu'au volant. La dérive ne demande qu'à être entretenue jusqu'à la sortie du virage, où le remise en ligne est un véritable jeu !

Incontestablement, c'est la version la plus facile à conduire vite, et avec quel plaisir !

Les freins sont puissants et résistent bien à l'échauffement, mais attention, leur endurance n'est pas illimitée et il faut songer à les refroidir de temps à autre. La voiture, lors d'un freinage violent, louvoie un peu, et la meilleure politique est de la laisser faire. Cette petite instabilité est plus désagréable que dangereuse et peut même se révéler très utile quand il s'agit de placer la voiture à l'entrée d'une courbe serrée.

La 1300 S est une auto à la fois efficace, joyeuse et vive, au volant de laquelle on se prend vraiment pour un pilote de rallye, et cela, pour peu que l'on ne soit pas trop maladroit, sans aucun danger.

La 1600 S

La 1600 S de Jean-Pierre Del Fiacco, concessionnaire Renault de Charbonnières, est dans un état d'origine superbe. Cette auto est née en 1970 et aucune modification n'est intervenue depuis. Sa robe est bien entendu bleu Alpine.

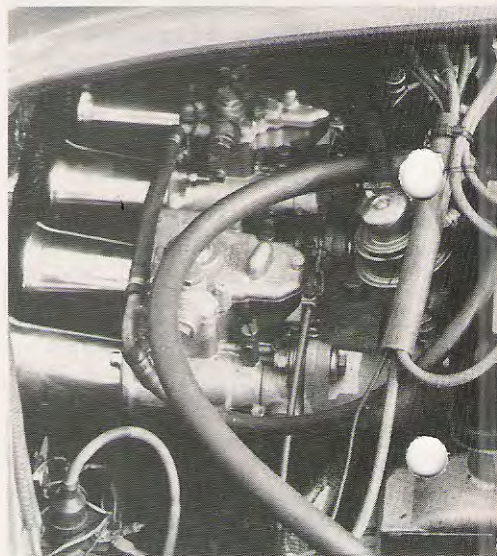
Elle reçoit la mécanique dérivée du moteur R12G : groupe 1 565 cm³ alimenté par deux Weber de 45, développant la puissance de 138 ch à 6 500 tr/mn. La boîte est du type 364 à 5 vitesses.

Cette voiture n'a jamais participé à aucune compétition et son propriétaire l'utilise régulièrement parcourant environ 10 000 km par an.

Pratiquement identique, hormis la mécanique, à la 1300 S, je vous propose de démarrer sans plus attendre. La première impression est l'apparent manque de fougue du moteur, mais celui-ci, très souple et grâce à sa courbe de puissance plate, trompe bien son monde : la vitesse grimpe allègrement sans aucune sensation de brutalité.

J'ai oublié de brancher le chauffage du pare-brise et très vite, la buée obstrua la vision de la route. Je comprends bien maintenant les difficultés des pilotes de rallyes lorsqu'ils devaient choisir entre les phares et la résistance chauffante, celle-ci tirant un maximum sur la batterie.

Je retrouve le même équilibre que la 1300 S en plus doux - probablement une question de pneus et de tarage d'amortisseurs. La moindre impulsion met l'arrière en glissade et l'auto enrôle les virages dans de larges travers spectaculaires à souhait et amusants au possible. Les seuls difficultés que j'ai eues avec cette 1300 S sont le fait d'un pédalier (différent de la 1600 S ?) qui ne permet absolument pas l'utilisation du talon-pointe pourtant bien utile dans les freinages, et d'un autre petit désagrément commun aux berlinettes : en cherchant à me caler dans le baquet avec la jambe gauche, mon pied cherchant un appui à côté de la pédale d'embrayage a trouvé tout naturellement la commande d'essuie-glace !



Cependant, à mon humble avis, il ne faut pas se leurrer : au contraire de la 1300 S, la 1600 S strictement de série n'est pas vraiment une voiture de course. C'est une voiture pour rouler tous les jours, idéale pour se faire plaisir, sur des petites routes de campagne ou mieux encore, dans les lacets montagnoux.

La 1860

Une véritable bête de course, une préparation équivalente à celle d'usine, elle impressionne un peu au premier abord. Sa carrosserie rouge, munie d'un spoiler à l'avant semble terriblement bien assise sur les gros « racing » en gomme mixte.

Pour donner ses 170 ch à 7 000 tr/mn, Pierre Ferry a réajusté le groupe jusqu'à 1 860 cm³, la course restant identique à celle du 1600 S. Il a conservé les soupapes, mais les a dotées de ressorts renforcés. L'arbre à cames est le N° 22. Les conduits d'échappement et d'admission sont agrandis et polis. Deux carburateurs Weber de 45 coiffent la culasse. La puissance est transmise par une boîte 5 de type Monte Carlo, et le couple 9 x 34 est complété d'un autobloquant. Le radiateur d'eau se trouve à l'avant. Le train avant modifié par Dangel est renforcé par des tirants supplémentaires tandis qu'à l'arrière on trouve des silent-blocs durs et toujours des tirants. Des ressorts plus durs (O du fil plus important) sont montés à l'avant comme à l'arrière.

De gros disques pleins et des étriers plus conséquents sont prévus pour des ralentissements énergiques. La carrosserie a été allégée et le tout se trouve conforme à la version course d'usine. Avec cette berlinette, Del Fiacco - encore lui - a remporté la 5^e place du Lyon Charbonnières sibérien de 1984.

Après avoir enjambé le gros arceau de sécurité, je peux me glisser dans l'étroit baquet, pour me retrouver dans un environnement typiquement course : l'habitacle est très dépouillé et ne contient plus que le strict nécessaire. En dehors du tableau de bord et de l'apport d'un coupe circuit et d'un volumineux extincteur, tout est supprimé. Fini les garnitures, la moquette, le poids superflu... Le levier de vitesses est en acier nu, les fusibles sont apparents et le pédalier est modifié afin de faciliter l'indispensable talon-pointe.

Dès la mise en route du moteur, l'ambiance se confirme : l'échappement presque libre m'en met plein les oreilles tandis que la caisse vibre tout son saoul. Je m'attends à quelques difficultés pour démarrer, mais pas du tout : si le moteur ne possède pas la souplesse des versions de série, on arrive quand même à partir presque comme avec une voiture de tourisme et l'embrayage reste relativement progressif. Peu puissant au début, mais élastique, le moteur monte en régime sans broncher jusqu'à 4 000/4 500 tours où, là, les chevaux arrivent. Et l'atmosphère change du tout au tout. Sans être le « coup de pied au derrière », ça pousse vraiment. Après une petite période d'adaptation, les rapports, très courts et bien étagés, passent très vite, à la volée. Le talon-pointe est réalisé sans difficulté aucune et le freinage, déjà extrêmement énergétique se trouve renforcé par un rétrogradage adéquat. Car il est très important de se trouver sur le bon rapport de boîte à l'entrée du virage. Du fait de l'autobloquant, il faut vigoureusement balancer l'auto pour faire glisser l'arrière et entretenir la dérive à l'accélérateur, sous peine de se retrouver en sous-virage complet, situation éminemment désagréable... lorsqu'elle n'est pas prévue ! En utilisant cette méthode, la vitesse de passage en courbe est réellement très élevée, et la conjugaison des gros

« racing » avec le différentiel à glissement limité permet d'accélérer très tôt sans patinage parasite et gros générateur de secondes envolées.

Malgré le durcissement des suspensions, le confort reste tout à fait acceptable. Confortable, mais fatigante à manier, la 1860 est passionnante, terriblement efficace, mais épuisante ! J'imagine un Monte Carlo ou un Tour de Corse avec une telle auto... Les Andruet, Thériet et autres sont vraiment des surhommes !

La 1600 SX

Il est indéniable que l'A 310 a fortement déteint sur la dernière version de la berlinette. Premier point, le plus visible : les roues. La 1600 SX a hérité des jantes à quatre goujons de l'A 310. Mais le plus important de ces héritages est sans conteste l'adoption de la suspension arrière triangulée. Adieu donc, au traditionnel essieu brisé. Extérieurement, d'autres modifications peuvent être décelées : le galbe des ailes se montre plus généreux, la découpe du capot moteur laisse maintenant une petite prise d'air sur sa partie supérieure et la jupe arrière est démontable pour faciliter l'accès aux entrailles. Et, bien sûr, le moteur, issu désormais de la R16TX, d'une cylindrée de 1 597 cm³, qui offre la modeste puissance de 95 ch DIN à 6 000 tr/mn. La boîte possède toujours, bien entendu, 5 vitesses.

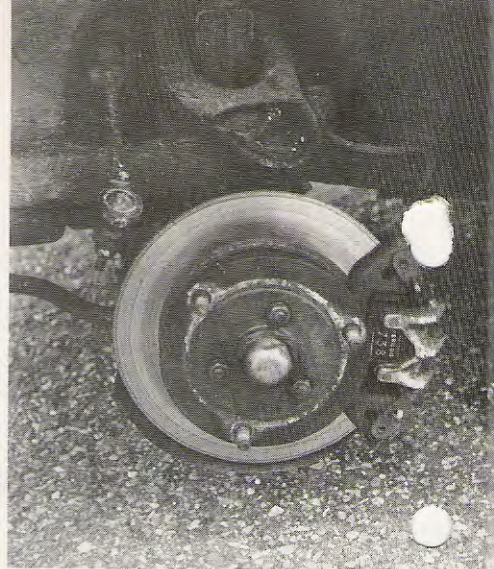
Toujours dans le chapitre des modifications, les freins adoptent des disques de Renault 30 et des étriers de 16.

A l'intérieur, les nouveaux interrupteurs carrés sautent aux yeux : ils font vraiment trop grande série Renault (à peine mieux que votre 4 L). Mais plutôt s'attarder sur le positionnement du levier de frein à main qui trouve un nouvel emplacement entre les 2 sièges. Une innovation bien commode !

Le propriétaire de cette 1600 SX, Yves Blanc, ne possède pas d'autre voiture, et tout en prenant garde de respecter l'état exceptionnel de celle-ci, utilise sa berlinette tous les jours.

D'emblée, le caractère de la SX se révèle : on n'a plus affaire à une voiture de course, mais à un grand tourisme dans laquelle il est possible de voyager sans fatigue. Elle est plus silencieuse (ou plutôt moins bruyante), plus souple et plus confortable. Son moteur fait preuve de bonne volonté, mais paraît vraiment fade à côté des modèles plus anciens. Sa puissance maxi est située à 6 000 tours, mais il est inutile de prendre plus de 5 500 tours ; au-delà, il donne l'impression de s'essouffler. Il est à l'image de la voiture dont il est issu : très souple, procurant un bon couple à bas régime, mais quelque peu éteint dès que l'on cherche à tirer un peu.

Le comportement de cette SX semble avoir suivi la même philosophie, et tout en conservant la prodigieuse agilité des berlinettes, il est plus doux, plus progressif. La 1600 SX est toujours aussi plaisante à manier, mais elle a perdu une grande partie de la vivacité et de l'efficacité des modèles précédents. Est-ce dû à la nouvelle triangulation ou aux larges Pirelli P6 qui l'équipent ? Je n'ai pas trouvé la réponse, mais c'est un fait, la vitesse de passage en virage a fortement diminué. En contre-partie, les décrochements sont téléphonés très tôt et les rattraper est à la portée du premier conducteur venu. Ce comportement est tellement sécurisant qu'on a envie de voir jusqu'où on peut aller trop loin... Et je peux vous assurer que malgré tous mes efforts, malgré les angles impressionnants que prenait l'auto, j'ai toujours pu la récupérer avant le tête-à-queue qui semblait pourtant inévitable !



SUR LA ROUTE

La liste des clubs français regroupant les amateurs de berlinettes a été publiée dans notre numéro 192 d'octobre 1984 page 6. Renseignements également auprès du Club des Anciennes Renault 27 rue des Abondances 92100 Boulogne-Billancourt tél (1) 605.21.58

A gauche : frein avant normal de la 1600S (en haut) et gros frein de la 1860 (en bas).

Caractéristiques techniques des berlinettes Alpine A110

1108	1300G	1300S	1500	1600	1600S	V 85	1600SC	1600SI	1600SX	1860	Version
R8 Gord.	R8 G	R8 G	R16	R16 TS	R16 TS	R12	R16 TS	R16 G	R16 TX	R16 TS	MOTEUR origine
1108 cc	1255	1296	1470	1565	1605	1289	1605	1605	1647	1860	cylindré cm ³
70 x 72	74,5 x 72	75,7 x 72	76 x 81	77 x 84	78 x 84	73 x 77	78 x 84	78 x 84	79 x 84	84 x 84	Alés. x cou. mm
2 x 40 DCOE	2 x 40 DCOE	2 x 40 DCOE	Weber Vertical	2 x 40 DCOE	2 x 45 DCOE	1 x 32 DIR	2 x 45 DCOE	Injection		2 x 45 DCOE	Aliment.
84/6500	90/6500	120/6500	80/6000	80/5750	138/6000	72/6000	138/6000	140/6000	94/6000	170/6800	Puiss. ch/tm
8,8/5000	12/5000	12,6/4500	10/4000	12,2/3500	14,7/5000	9,4/3500	14,7/5000	14,7/5000	13,1/4000		Couple mkg
4	5	5	4	4	5	4	5	5	5	5	BOITE Nbre rap.
	353-05	353-05			353-20	330	365	365		Monte Carlo	TYPE
chassis poutre en acier + treillis support moteur											CHASSIS
Roues indépendantes triangles superposés-ressorts hélicoïdaux										Idem + Tirants	SUSP. AV
Demi essieux oscillants ressorts hélicoïdaux 4 amort.								TRIANGULEES		Idem + Tirants	SUSP. AR
Crémaillère											DIRECT.
4 DISQUES											FREINS
12 volts											ELECT.
15" jusqu'en avril 1975 - 13" après											O ROUES
196	205	215	181	185	204	174	209	210	190		PERFOR. VITESSE
16"5	16"	15"5	18"	16"6	15"6	18"	15"3	15"2	17"	13"	400 m D
31"2	30"5	28"5	33"4	31"4	29"6	33"8	29"2	29"1	31"3	25"4	1000 m D
62/65	65/71	65/71	66/67	67/69	68/72	69/76	72/75	74/75	76/77		Années
3 025	10 000	10 000		16 000	16 000	10 000	20 000	20 340	30 001		TRANCHE N°
4 220	12 580	12 580		20 000	20 000	16 000	20 588	20 588	30 385		

La direction, identique aux autres berlinettes, directe (un chef d'œuvre de précision), m'a bien aidé à placer l'auto et le train avant est suffisamment incisif pour éviter le sous-virage en entrée de courbe. Les qualités de cette direction sont particulièrement bien adaptées lorsqu'un contre-braquage rapide est requis. Les freins, progressifs et puissants, laissent toutefois dégager une forte odeur de chaud en usage intensif, mais sans baisse d'efficacité ni augmentation de la course de la pédale.

La 1600 SX aurait pu jouer un rôle très pédagogique car un conducteur novice peut, grâce à elle, apprendre toutes les joies du dérapage et de son contrôle et cela sans danger. On ne va pas très vite, mais on peut tout se permettre, même d'aller travailler avec sa berlinette !

Que choisir ?

En dépit de l'aspect pratiquement identique de ces quatre berlinettes, il ressort de cet essai que chaque voiture possède un caractère bien personnel. Un modèle pour chaque circonstance ou presque, car il est bien évident que ce n'est pas avec une A 110 qu'il vous sera possible de proposer à votre voisine de palier de déménager son piano à queue, mais si elle joue de la flûte à bec, tout est possible...

En réalité, les charmes de la berlinette se goûtent en solitaire, égoïstement, face à une départementale truffée de virages et de courbes. Là, vraiment, vous jouerez de cette voiture, de vous croire soudain aux Cévennes ou au San Remo, de vous sentir un pilote ! Et c'est un cadeau dont la berlinette n'est pas avare...

L'ALBA

En 1979, les amoureux de l'A 110 de la région de Lyon se regroupent et créent le club des Amateurs Lyonnais de la Berlinette Alpine. Aujourd'hui, Rolland Salort préside à sa destinée. Afin de rester près de ses adhérents, le club maintient sa vocation régionale ; ainsi les liens entre les membres restent serrés. Cette politique de bon sens permet d'entretenir une activité importante.

L'ALBA est ouvert à tous et les adhérents peuvent avoir des optiques différentes. Il y a trois grands courants :

- Les collectionneurs.
- Les utilisateurs routiers.
- Les sportifs qui se préoccupent avant tout de compétition.

Trois berlinettes seront d'ailleurs engagées en rallyes régionaux par l'ALBA : une 1300 S, une 1600 S et une 1860.

Il est rafraîchissant de constater que tous les membres ont participé ensemble à la préparation des autos. Ils offriront encore leurs services pour l'assistance technique et la présence sur le terrain.

Enfin un club bien vivant pour une voiture qui n'a jamais cessé de vivre !

LE FANAUTO

N° 198 Avril 1985

