





Le nouveau moteur 6 cylindres en V de l'Alpine Renault A 310 est un 2,7 litres développant 150 chevaux DIN à 6000 tr/mn. Son couple maximum est de 20,8 mkg DIN à 3500 tr/mn. Dérivé de la série, il présente les garanties d'une fiabilité exceptionnelle.

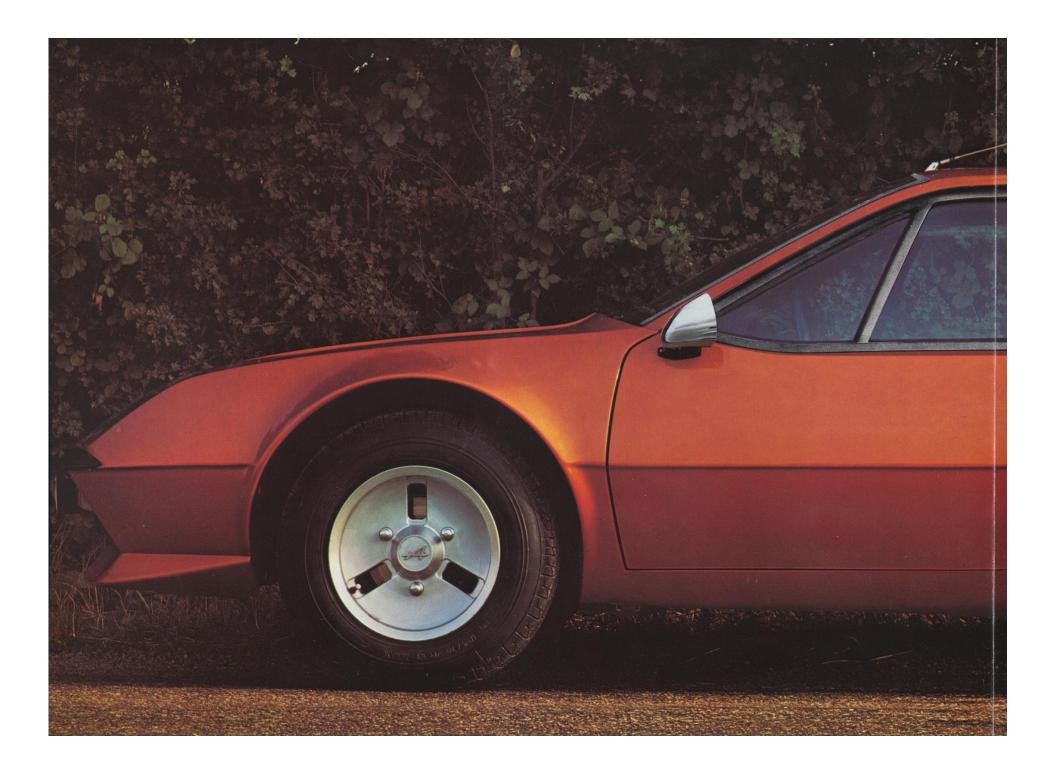
A la découverte de l'Alpine Renault A 310 V6. Sans doute l'avez-vous entr'aperçue ici ou là. Pourtant vous ne connaissez pas encore très bien l'Alpine Renault A 310. Rien de surprenant à cela. Cette nouvelle grande routière à la ligne superbement discrète n'apprécierait pas de se faire voyante. L'élégance parfaite se pare toujours de discrétion.

Mais discrétion et élégance n'enlèvent rien, bien sûr, à cette nouvelle Alpine Renault. Tout le passé de victoires des Alpine, un peu partout dans le monde, a su conférer à l'Alpine Renault A 310, fougue, vivacité,

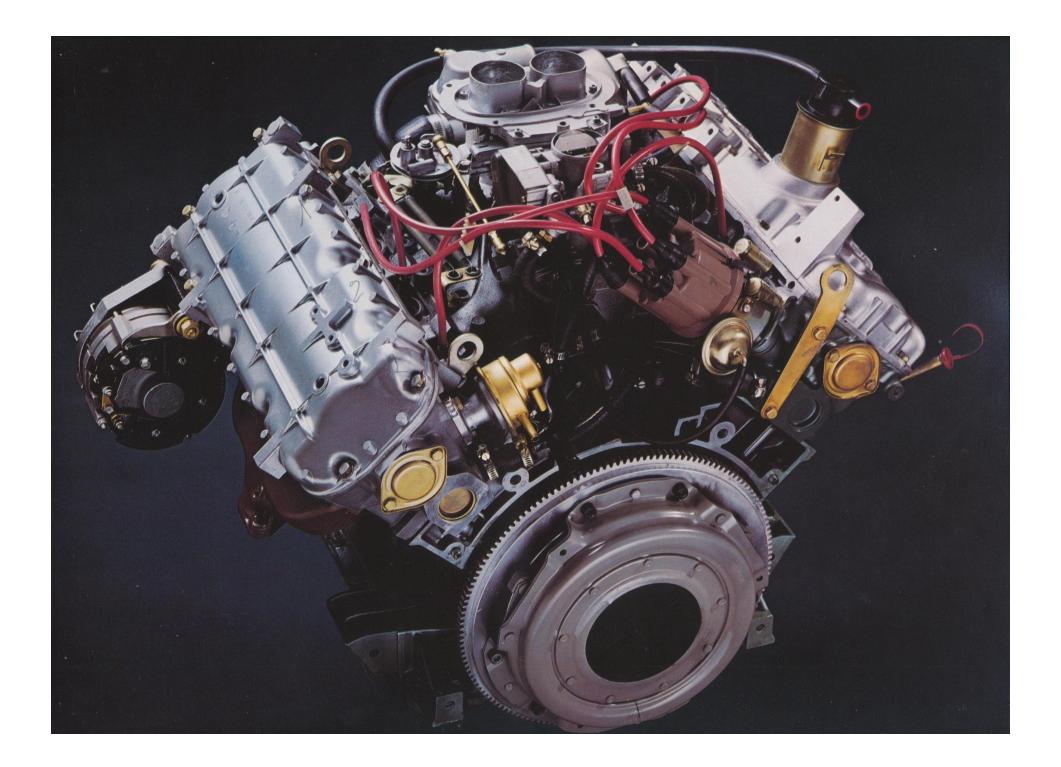
sécurité. Tout l'avenir du moteur V6 Renault est déjà à son service pour lui apporter souplesse, silence et confort.

Etonnamment compact, donnant une sensation d'équilibre idéal, surprenant de simplicité pour une mécanique aussi "pointue", voilà donc le V6 Renault que cache sous son capot la nouvelle Alpine A 310.

Et maintenant, pour votre premier coup d'œil "vraiment" attentif à l'élégance discrète de l'A 310 V6, pour déguster tranquillement ce subtil mélange de rigueur esthétique et de grâce, ouvrez cette page c'est tout!











Elégante citadine, l'Alpine A 310 utilise la souplesse remarquable de son moteur V6 pour glisser silencieusement dans le trafic urbain. Une allure tranquille, paisible même, que lui permet un couple exceptionnel de 20,8 mkg DIN à 3500 tr/mn. Cette discrétion, et l'on pourrait presque parler de modestie, disparaît parfois au gré d'un démarrage à un feu vert. Là, brusquement, sans presque le vouloir, l'Alpine A 310 laissera tout le monde littéralement sur place. Et prenez garde, elle est capable, pour peu que vous la sollicitiez, de vous mener aux 100 km/h en exactement 7 secondes et 8 dixièmes ou de parcourir les 1000 m départ

arrêté en 28 secondes.

Cette première démonstration de l'Alpine A 310 vous fera goûter les performances exceptionnelles de silence, de souplesse et de puissance de cette grande routière. Mais si vous voulez apprécier réellement toute sa virtuosité, testez-la sur routes sinueuses. Confrontée à leurs pièges, elle réagit avec un brio qui vous étonnera. Tenue de route: parfaite. Maintien en virage: sans reproche. Freinage: à la hauteur des performances (4 freins à disque, équilibrage idéal). C'est là qu'elle vous révèlera toutes les ressources de sa personnalité.



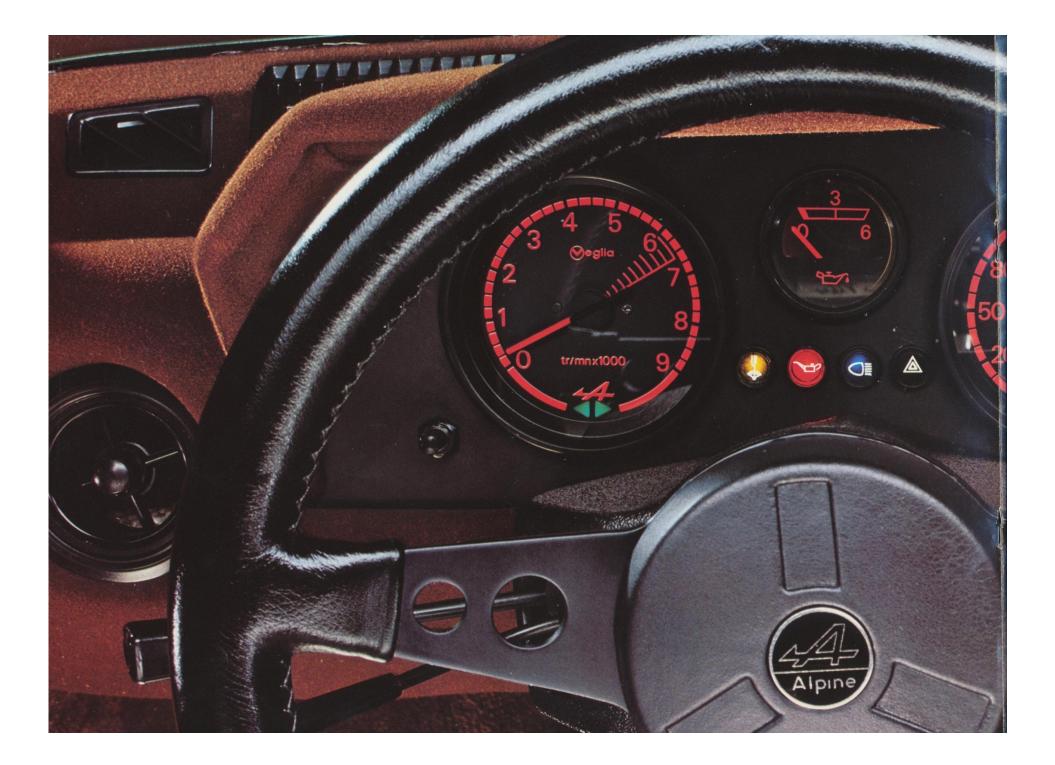


L'Alpine A 310 V6 est belle. C'est une évidence. Mais le dessin de sa carrosserie ne répond pas seulement à un souci d'esthétique. Les chercheurs de Renault ont conçu sa ligne pour assurer le meilleur coefficient de pénétration dans l'air. L'Alpine A 310 V6 bondit sur la route, puissante et silencieuse.

Le silence : chez une "sportive", c'est le summum du confort, le luxe suprême. Même aux régimes élevés, l'Alpine A 310 V6 sait rester "feutrée". Sa caisse est remarquablement insonorisée et son moteur V6 est aussi discret qu'il est puissant. C'est tout dire. Cette base essentielle de confort étant assurée, l'Alpine s'applique à procurer à son pilote un agrément de conduite le plus proche possible de la perfection. Cela com-

mence par une visibilité sans entrave à travers l'immense pare-brise en verre feuilleté, sécurité oblige, visibilité qui s'accompagne d'une puissance d'éclairage considérable, 4 phares à iode et bien entendu 2 phares de recul, le tout destiné à rendre les routes de nuit plus sûres.

Cela continue, cela va de soi, par le soin particulier apporté aux sièges. Résultat des recherches les plus poussées de Renault en matière de confort et de sécurité, ces sièges sont conçus pour s'adapter très exactement à la morphologie de chaque conducteur. Pas moins de quatre éléments s'articulent pour assurer un maintien absolu, gage autant de sécurité que de confort. Et cela continue encore avec le tableau de bord et les manomètres de contrôle.









Le poste de conduite de l'Alpine A 310 V6 est conçu dans le même esprit que la voiture toute entière. Sobriété, élégance, efficacité. C'est pourquoi il est difficile de parler du tableau de bord seul. Bien sûr, ce demier est vraiment complet, c'est la moindre des choses; bien sûr, tout chiffre, symbole, aiguille, repère important est rouge fluorescent; bien sûr il est muni d'un éclairage à puissance variable. Mais ce qui apparaît immédiatement lorsque s'ouvre la porte de l'Alpine A 310 c'est la conception "globale" du poste de conduite. Tout alors dans l'équipement apparaît rationnel, bien à sa place. Le petit volant gainé de cuir, le court levier de vitesse vous tombent immédiatement en main. Immédiatement,

le tableau de bord vous apparaît idéal dans sa distribution, parfaitement lisible par ses couleurs. Immédiatement, tous les organes de commande vous sont naturels comme par une longue habitude. C'est cela un poste de conduite bien conçu. Mais ne croyez pas que pour autant l'on ait oublié la vocation de grande routière de l'Alpine A 310. Sur la route, ouvrir ou fermer une fenêtre est chose facile avec la commande électrique. Des poches aumonières sur chaque portière recevront cartes ou papiers divers. Un vide-poche, fermant à clé, accueillera les objets de valeur ou ceux trop encombrants pour les aumonières. Pour l'Alpine A 310 V6, le confort n'est pas une mince affaire.



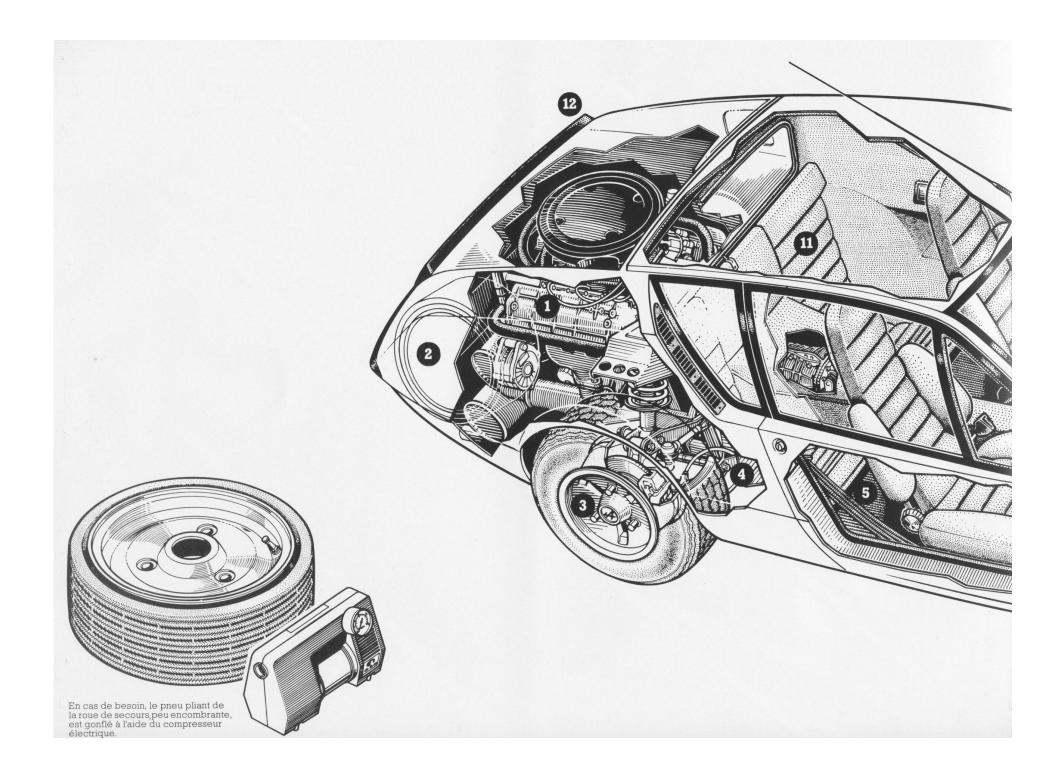


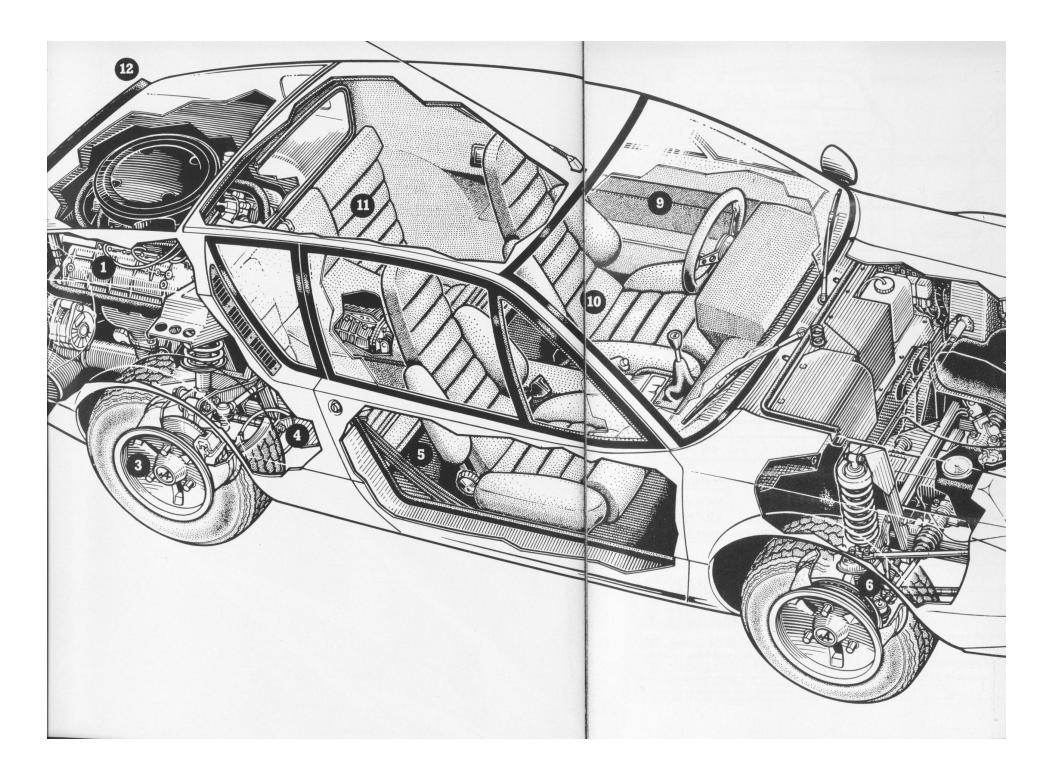


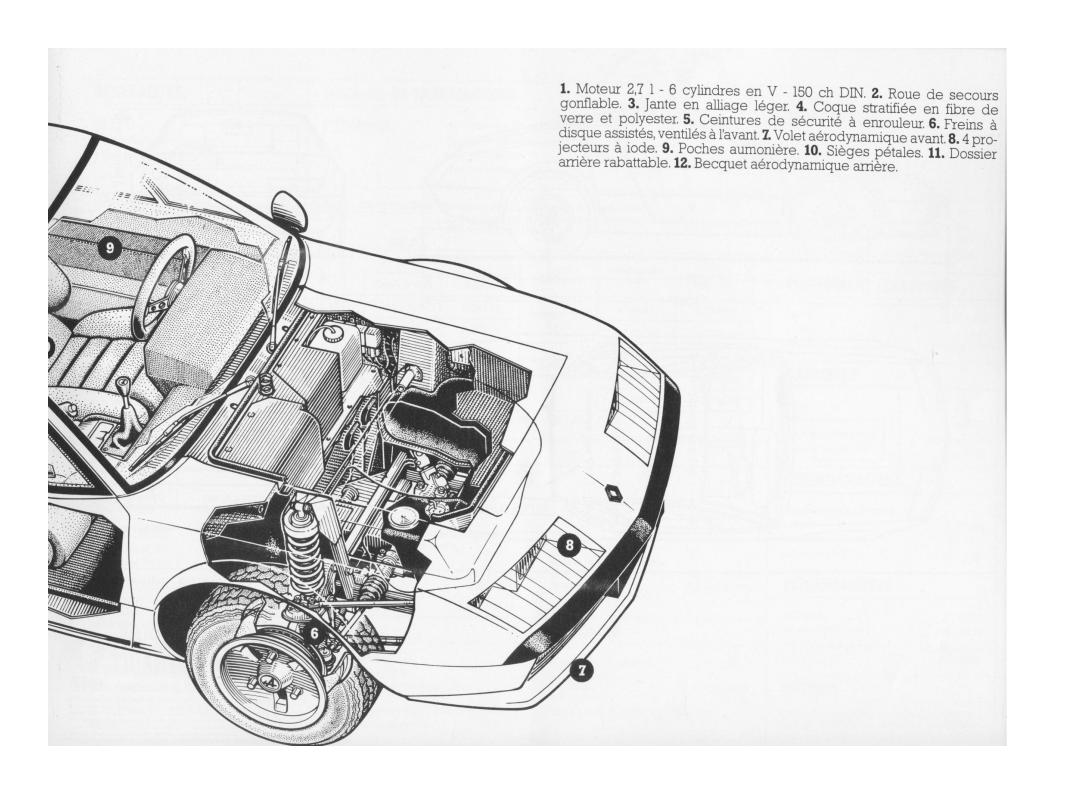
Faite aussi bien pour avaler en souplesse n'importe quel col de montagne "réputé" sévère que pour aligner les kilomètres d'autoroute, l'Alpine A 310 V6, comme nombre de grandes routières, est un coupé 2 + 2. Ce qui ne veut pas dire que les places arrière soient symboliques. Leur confort est réel et deux enfants, par exemple peuvent y passer très agréablement de longues étapes. Le coffre à bagages à l'avant est un coffre à bagages. Un second espace accueillera un éventuel surcroît de bagages par un aménagement astucieux des places arrière. La roue de secours gonflable, grâce à un compresseur électrique spécial, se trouve sous le capot du moteur.

Lorsque l'on a une vocation, sportive certes, mais surtout de grande routière, il ne faut rien oublier pour le confort des passagers.











Alpine Renault préconise elf La Règle Renaults e réserve le droit de modifier, sans préavis, ses modèles ainsi que les caractéristiques, équipements et accessoires de œux-ci Ces caractéristiques, équipements et accessoires de vent sour certains marchés par rapport au descriptif de notre publicité donné à titre indicatif. Il est nécessaire de vérifler auprès du vendeur les caractéristiques et accessoires du véhicule commandé. Renault Règle Nationale, 8-10, avenue Emile Zola 92109 Boulogne-Billancourt - Tel. 609.15.30 - R.C. Paris 55 B 8620

GENERALITES

ORGANES DE TRANSMISSION

(18)

GENRE

Véhicule particulier. Nombre de places 4

TYPE DE CARROSSERIE

Coupé A 310.

EMBRAYAGE

monodisque sec ø 235 mm mécanisme à diaphragme butée à billes guidées commande hydraulique

Blanche

BOITE DE VITESSES

à 4 rapports avant tous synchronisés et 1 marche arrière Carter en alliage léger commun à la boîte de vitesses et à l'ensemble

différentiel et couple conique

	Démultiplications		Couple	Démultiplication	vitesse
	Nombre de dents	Rapports	conique	totale	correspondante à 1000 tr/mn
1	11 x 37	3,364 : 1	Nombre de dents	11,585 : 1	9,78 km/h
2	17 x 35	2,059 : 1	9 x 31	7,091 : 1	15,99 km/h
3	22 x 29	1,318:1	Rapport	4,540 : 1	24,97 km/h
4	29 x 27	0,931 : 1	3,444 : 1	3,206 : 1	35,36 km/h
AR	11 x 35	3,182:1		10,959 : 1	10,35 km/h

Circonférence de roulement avec des pneumatiques arrière 205/70 VR 13 : 1,890 m.

CARROSSERIE

Coque polyester stratifié scellée sur châssis poutre

POIDS (en kg)

A vide en ordre de marche	980
dont sur l'avant	320
dont sur l'arrière	660
Total maxi autorisé (PTMA)	1340
Maxi remorque freinée	800

MOTORISATION

6 cylindres en V à 90°

Bloc cylindre et culasses en alliage léger Soupapes inclinées en V, commandées par culbuteurs Deux arbres à cames en tête (1 par rangée de cylindres) entraînés par chaîne

CARACTERISTIQUES

Cylindrée	2664 cm ³
Alésage x course	88 x 73 mm
Taux de compression	10,1:1
Puissance maxi (DIN)	150 ch à 6000 tr/mn
Couple maxi (DIN)	20.8 mkg à 3500 tr/mn

ALIMENTATION

1 simple corps 34 TBIA 1 double corps 35 CEEI

DISTRIBUTION - ALLUMAGE

Jeu à froid admission 0,10 à 0,15 mm des culbuteurs : échappement 0,25 à 0,30 mm Avance initiale à l'allumage : $10^{\circ} \pm 1^{\circ}$ Ordre d'allumage : 1 - 6 - 3 - 5 - 2 - 4

Ordre de branchement des bougies : 1-4-3-6-2-5

REFROIDISSEMENT

Par liquide en circuit hermétique comportant radiateur, pompe, thermostat, vase d'expansion à niveau visible et ventilateur électrique commandé par thermocontact Protection antigel: — 23°

TRAINS ET SUSPENSION

TRAINS AVANT ET ARRIERE

Géométrie

4 roues indépendantes - quadrilatères déformables à l'AV et à l'AR.

Suspension

Ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques. Barre anti-dévers à l'avant et à l'arrière.

Valeur de réglage du train avant :

Carrossage: -20' à -35' Chasse: $8^{\circ} \pm 15'$ Inclinaison du pivot de fusée: 13°

Ouverture : 1,8 à 2,8 mm

Valeur de réglage du train arrière :

Carrossage: $-2°50' \pm 30'$ Pincement: 1.5 à 2.5 mm

FREINS

à disques ventilés à l'avant à disques pleins à l'arrière

Commande hydraulique assistée par servo-frein

à double circuit

Répartiteur de pression agissant sur le circuit arrière Indicateur de chute de pression

DIRECTION

à crémaillère, démultiplication : 20 : 1

Rayon de braquage :

- entre trottoirs : 4,975 mètres - diamètre volant : 340 mm

Nombre de tours de volant d'une butée à l'autre : 3.7

ROUES ET PNEUMATIQUES

Roues en alliage léger de 13" x 7"

Pneumatiques avant : 185/70 VR13

arrière : 205/70 VR13

Pression de gonflage :

utilisation normale (bars)

1,6
2,6
utilisation intensive (bars)
1,7
2,7

Roue de secours gonflable et compresseur électrique

EQUIPEMENT ELECTRIQUE

Tension :	12 volts
Batterie :	50 A.h.
Alternateur :	50 Ampères

CAPACITES

Moteur :	6	litres
Boîte de vitesses :	3,7	litres
Circuit de refroidissement :	12	litres
Réservoir essence (PV) :	56	litres

CONSOMMATIONS

à vitesse stabilisée pour 100 km :

- 90 km/h	7,6 litres
- 120 km/h	9,2 litres
selon cycle urbain :	17.2 litres

PERFORMANCES

0 à 100 km/h : 400 mètres départ arrêté :	7" 8/10 15" 4/10
1000 mètres départ arrêté :	28"
vitesse maximale :	+ 220 km/h

OPTIONS

Peinture métallisée vernie. Vitres teintées. Sièges cuir Radio PO. GO. FM stéréo, lecteur de cassette stéréo.

