

Renault Alpine V6 GT ET V6 TURBO



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

Enfant du péché ou trésor caché ? Trop spécifique, trop difficile à "marketer", la V6 était une voiture dont Renault ne savait trop que faire alors que la presse spécialisée voulait y voir une rivale de la Porsche 911, si proche par son architecture. Le temps est peut-être venu de remettre les pendules à l'heure...

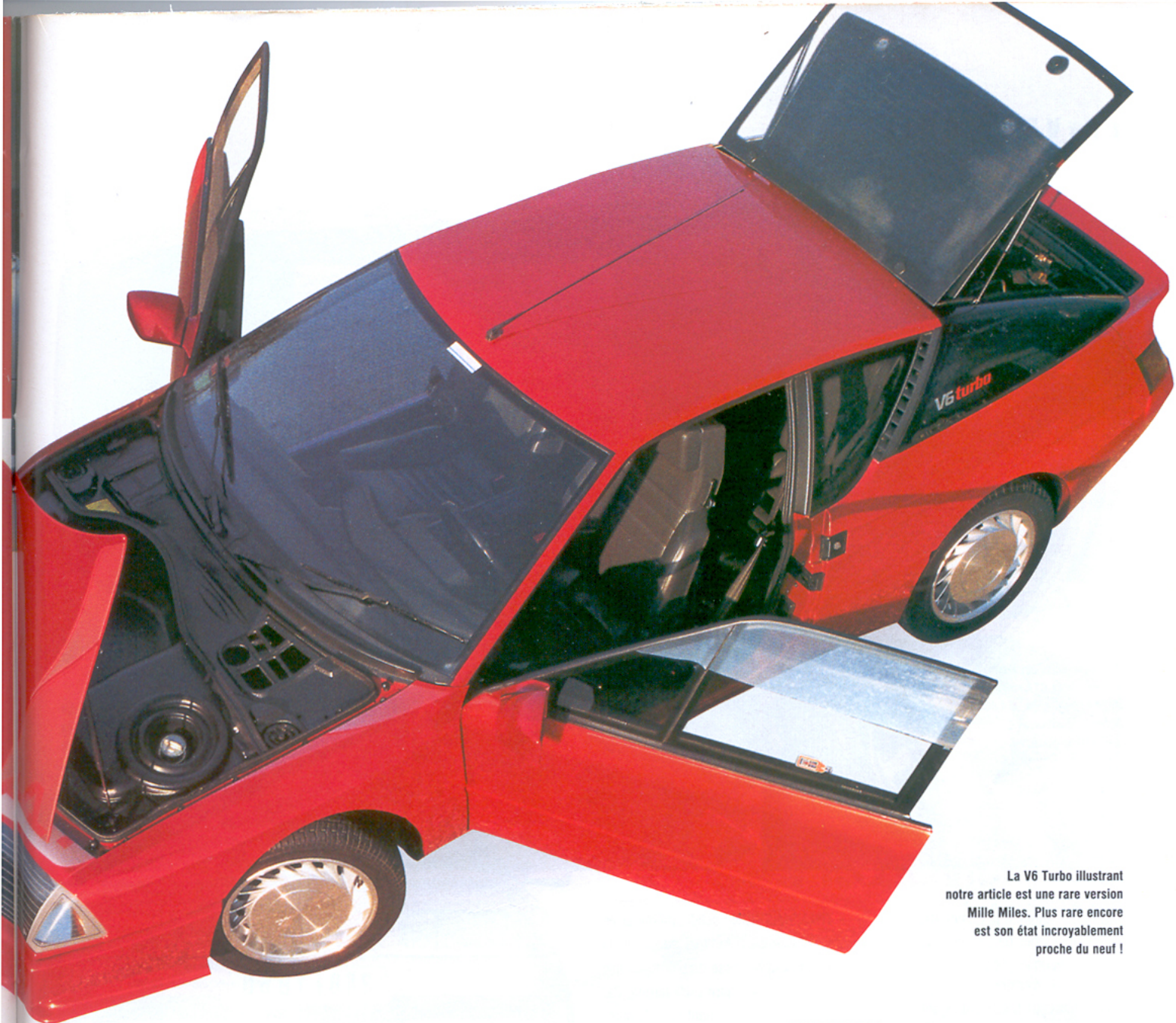
Pour nos lecteurs, la V6 GT est une Alpine, une vraie, qui fait vibrer même les plus jeunes. Témoin, Sébastien Ragonneau : « J'ai 27 ans, j'ai acquis récemment une superbe Alpine V6 GT atmo de 1986, un rêve depuis que j'étais gosse ! » Rêve partagé puisque pour Stéphane Ringot, 28 ans, « le plaisir essentiel est de rouler dans une Alpine. C'est ma passion, je l'ai depuis trois ans bientôt. » Au-delà de la magie du nom, c'est d'ailleurs la filiation qui impressionne Jean-Louis Gaud : « C'est encore une Alpine dans son comportement, je le sais pour avoir eu une A110 1300 S en 1978, une A310 4 cylindres en 1981 et deux A310 V6 en 1984. Je la regretterai le jour où je la vendrai, comme toutes les Alpine que j'ai eu la joie de posséder. » Négligée en son temps, mais à tort, « la GTA est une Alpine, une vraie, et qui, comme l'A110 en son temps, représentait le sport à la française : la haute performance pour un prix tout doux » nous écrit encore Serge Bour.

L'affaire du siècle ?

En effet, la V6 GT offre un rapport performance/prix imbattable : « Pour environ 80 000 F à l'achat en comparaison avec les voitures neuves d'aujourd'hui (petite puissance, décote rapide, esthétique), pour toutes

les qualités que l'on peut ressentir au volant d'une telle voiture et surtout les sensations », explique Stéphane Ringot, « je me vois mal m'en séparer. » D'ailleurs, nous rappelle Serge Bour, « une GTA était vraiment, sur le plan de la performance, en mesure de concurrencer les Porsche 911 et 944, Ferrari 308, 328, ou d'autres véhicules assez exceptionnels comme les BMW M635... » Un niveau de performance qui est devenu franchement abordable, comme le souligne Alain Ratier : « aujourd'hui, ce véhicule prend sa revanche et propose un plaisir rare par rapport à l'investissement tout en étant très facilement utilisable au quotidien. »

Quel est-il, ce plaisir ? Celui d'une authentique GT d'une redoutable efficacité capable d'abattre de longues distances rapidement et sereinement. Vincent Gay estime à juste titre que « c'est une voiture qui porte très bien son appellation de GT et qui distille beaucoup de plaisir avec de bonnes accélérations (il manque bien sûr à l'atmo le coup de pied au cul de la Turbo) », d'autant que « côté confort et ergonomie, la GTA semble toujours d'actualité. C'est une réussite pour une voiture sortie en 1985 : la position de conduite est super, les commandes, le petit levier de vitesses et les pédales sont agréables et fermes juste ce qu'il faut pour rappeler que c'est une sportive. » « Elle enrou-



La V6 Turbo illustrant notre article est une rare version Mille Miles. Plus rare encore est son état incroyablement proche du neuf !

le les virages sur routes étroites avec aisance et un souffle inépuisable, même si elle exige un minimum de métier : il ne faut jamais oublier que l'on doit dominer la belle et non l'inverse» avoue pour sa part Jean-Louis Gaud. En conduite sportive, l'Alpine exige effectivement un dialogue de tous les instants, parfois un peu trop selon Sébastien Ragonneau qui relève comme «seule ombre au tableau, l'instabilité de la voiture à haute vitesse !» Bref, sensations garanties, mais qui, pour Francis Marichal, ne sont «pas des frayeurs, bien sûr, mais des sensations fantastiques au volant de ce superbe joujou dont chaque détail nous parle : le feulement du moteur, le sifflement du turbo...» Qualités auxquelles s'ajoute une autre, plus rare sur ce type d'autos : l'habitabilité. «J'ai déjà fait des balades avec des adultes d'1,75 m à l'arrière sans qu'ils sortent du périple tout courbaturés !» nous dit ainsi Vincent Gay.

Beauté solide

Performances, sérénité, confort... et beauté ! Car pour nos Alpinistes passionnés, la ligne de leur auto est elle aussi un élément de plaisir : «une ligne à couper le souffle» pour Serge Bour, «une réussite totale avec de surcroît un Cx de 0,28» pour Vincent Gay qui ajoute que «si elle sortait aujourd'hui,

elle serait encore d'actualité avec ses formes rondes, douces, fluides et très harmonieuses.» Une avalanche de compliments, donc, qui ne s'atténue pas quand on évoque la longévité de la mécanique. Vincent Gay cite le cas d'une connaissance : «pas spécialement amateur d'Alpine au départ, il s'était laissé convaincre d'en acheter une. Il se retrouva avec une Turbo comme voiture de société avec laquelle il sillonna la France jusqu'à 350 000 km sans gros problèmes...» Rien à jeter, donc ? Si, bien sûr. Tous nos lecteurs sont unanimes pour reconnaître que la finition, elle, n'a strictement rien à voir avec celle d'une Porsche et qu'il y a toujours un petit détail qui cloche. Mais est-ce si important quand on a «au final, le plaisir magique de posséder un véhicule de la gamme Alpine ?» souligne Didier Rizzo. Plaisir qui justifie l'attachement de Thierry Druguet pour «celle qui remplit de joie tous mes week-ends.» Ce que ne contredira pas Marc Wotling qui avoue en être «à ma troisième Alpine Turbo.» C'est beau, non, la fidélité ? ■

Nos remerciements à Jean-François Lefebvre pour le prêt de son auto ainsi qu'au spécialiste Alpine Willy Goudezeune (tél. 03 22 90 64 67) pour son efficacité légendaire.

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". Ces chiffres s'appliquent aux versions "standard" et non aux rares "Mille miles" et "Le Mans" qui peuvent allègrement dépasser les 100 000 F.

- V6 GT 30 000 F / 70 000 F
- V6 Turbo non catalysée : 40 000 F / 80 000 F
- V6 Turbo catalysée : 40 000 F / 70 000 F

Du côté des salles des ventes, peu de choses : encore relativement récentes, les Alpine V6 GT et Turbo s'échangent surtout via les petites annonces ou chez les spécialistes des autos sportives. On relève cependant en 1999 40 000 F pour une V6 Turbo en mauvais état d'origine à Beauzelle le 14/03, et 70 000 F pour un modèle identique mais en bel état à Beauchamp le 06/02.



Amusant. Sous cet angle, la ligne de la GTA rappelle énormément celle de l'A310 ! Notez la position des essuie-glace.

Ci-dessous, la face avant reste bien dans le ton Alpine mais manque peut-être un peu d'agressivité.

QUE SURVEILLER ?

Au fil des années, la qualité des Alpine s'est rapprochée de celle des Renault de la même époque : fondamentalement très solide, mais avec une finition légère et des petits détails parfois très agaçants. Il suffit de le savoir...

• **IDENTIFICATION** : plaque constructeur au fond à gauche, dans le compartiment moteur.

• **STRUCTURE-CARROSSERIE** : côté carrosserie, pas de problème de corrosion bien sûr, mais des compétences bien spécifiques sont nécessaires pour réparer le polyester. De plus, la peinture utilisée peut réagir à celle d'origine. Le châssis-poutre, quant à lui, est trop jeune pour avoir couru le risque d'une corrosion importante. En revanche, attention aux traces de chocs : les V6 ne sont pas à mettre entre toutes les mains, et il n'est pas rare qu'elles aient "tapé"...

• **MOTEUR** : le PRV peut parcourir plusieurs centaines de milliers de kilomètres sans broncher. De légères fuites d'huile sont courantes, sans généralement signifier de graves problèmes. Ceux-ci viennent plutôt d'un environnement favorisant la surchauffe (a fortiori sur les versions catalysées), et du turbo : n'oublions pas qu'une mécanique suralimentée doit tourner un moment au ralenti avant l'arrêt complet, pour éviter que le "souffleur" ne casse, faute de lubrification.

• **TRANSMISSION** : solide, même si les embrayages peuvent mal supporter la combinaison godasse de plomb-couple du turbo-pneus arrière extra larges. Par ailleurs, la chaleur régnant dans le compartiment moteur peut parfois amener une surchauffe de la commande qui refuse alors tout service. La solution : un liquide à point d'ébullition élevé.

• **TRAINS ROULANTS** : dérivés de ceux de la R5 Turbo et des A310 2^e génération, ils sont efficaces et leurs réglages résistent bien au temps. A noter qu'il est possible de les modifier en s'inspirant des versions "Europa Cup" (barre antirollis plus grosse à l'AV, plus petite à l'AR, ressorts plus courts et plus fermes...), plus efficaces, mais plus "fines" à maîtriser. Pour un comportement sain, l'état des amortisseurs, des pneus (l'usure est très rapide) et leur pression sont essentiels.

• **FINITION ET ACCESSOIRES** : à cette époque, Renault multipliait les accessoires électroniques sans vraiment maîtriser la connectique, et la carrosserie synthétique n'arrangeait rien (problèmes de masse). Pas de quoi désespérer Billancourt, mais quand même : c'est sans doute ce qui a écarté de l'Alpine nombre de Porschistes tentés. Hélas, côté matériaux, ça ne vaut guère mieux...



Vitres affleurantes, larges feux, becquet intégré, l'arrière est en revanche très réussi. Au cas où vous ne l'auriez pas remarqué sur la photo précédente (abandon du losange de masque avant dès 1989), c'est bien une Alpine : c'est écrit dessus !



ENTRETIEN ET BUDGET

On peut, certes, faire la moue devant les mécaniques un peu roturières mais l'avantage, c'est que le coût d'entretien des V6 GT et Turbo est dérisoire au regard de leurs performances. Même si, dans l'absolu, on est loin d'une Clio...

• **CONSOMMATION** : données constructeur : 7/7,9/14,7 l/100 km (atmo) et 6,4/8,1/12,8 l/100 km (turbo) à 90, 120 km/h et en parcours urbain. Selon nos lecteurs, de 10 à 18 l (atmo) et de moins de 9 à plus de 20 l/100 (Turbo) selon l'utilisation.

• **VIDANGE/GRAISSAGE** : tous les 5 000 km (Turbo), tous les 10 000 km (atmo) avec de l'huile synthétique et

changement de filtre (29,75 F). C'est la condition sine qua non pour atteindre de très gros kilométrages. Vidanger régulièrement le circuit de refroidissement est aussi vivement conseillé.

• **ALLUMAGE/CARBURATION** : pour la Turbo, l'injection Renix gagne à être confiée à des spécialistes. Pour l'atmo, le montage à deux carburateurs n'est pas toujours très stable. Bougies : 43,21 F pièce, filtre à air 327,51 F.

• **DISTRIBUTION** : rien de spécial à signaler.

• **EMBRAYAGE** : 1 558,90 F.

• **FREINS** : plaquettes, 455,18 F le jeu.

• **ECHAPPEMENT** : ligne complète, 3 146,05 F. Certains lecteurs recom-

mandent la pose d'une ligne inox pour une meilleure évacuation des calories.

• **AMORTISSEURS** : 749,01 F. Ne pas hésiter à investir dans des éléments de qualité, le comportement y est très sensible...

• **PNEUMATIQUES** : casse-tête onéreux. En effet, les TRX sont difficiles à trouver et hors de prix (de 1 400 à 2 000 F pièce environ), de même que les 255/45 arrière de l'immense majorité des Turbo (2 737 F pièce en Michelin XWX, sur commande). Attention, monter une dimension supérieure peut nuire à l'équilibre : certains vont jusqu'à du 16" à l'avant et 17" à l'arrière car le choix est ici plus vaste, mais l'origine

n'est aussi plus vraiment au rendez-vous...

• **CARTE GRISE** : ex. en Ile-de-France (+ de 10 ans, 96,50 F par cheval fiscal), de 1 061,50 F (Turbo, 11 CV) à 1 351 F (atmo, 14 CV). Pour les toutes dernières Turbo (1990/1991), doubler le prix.

• **VIGNETTE** : ex. à Paris : de 705 F (Turbo) à 1 249 F (atmo).

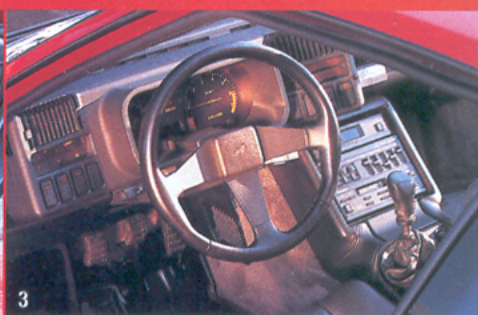
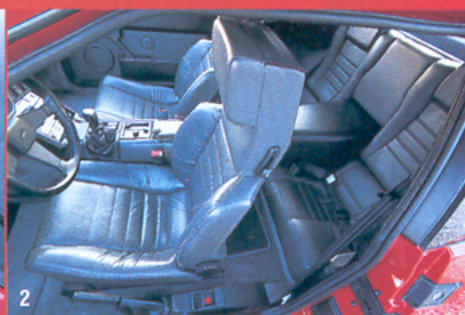
• **ASSURANCE** : environ 1 200 F/an au tiers, usage promenade. Attention, côté assurance collection, la plupart des compagnies acceptant les autos à partir de 15 ou 20 ans, il faudra généralement se tourner vers un contrat "prestige".



1 Comme dans la plupart des GT, l'espace réservé aux bagages est plus que réduit...

2 En revanche, contrairement à la plupart des GT, les places arrière sont ici assez généreuses. La série Mille Miles recevait un intérieur tout cuir du plus bel effet.

3 On cherche encore le nom du coupable ayant dessiné cette planche de bord plastico-Renault des années 80. Quelle énorme faute de goût !



Très fluide, la ligne de la GTA évoque la haute performance.

PIÈCES DÉTACHÉES

• DISPONIBILITÉ

Bilan très satisfaisant, ce qui semble assez logique compte tenu de la jeunesse de l'auto. Tout n'est pas parfait cependant, et certaines pièces d'origine se font très rares (échappement, certains sigles...) mais la plupart du temps il est possible de trouver des équivalences. A souligner par contre que toutes les pièces spécifiques Alpine sont logiquement plus chères que les pièces Renault rencontrées sur d'autres modèles de l'ex-Régie.

• INTERCHANGEABILITÉ

En mécanique, c'est le rêve, du moins côté blocs, du fait de l'architecture unique de l'Alpine par rapport aux Re-

nault : ces dernières étant toutes à traction avant, les périphériques sont radicalement différents ! En atmo, le PRV se retrouve sur une foule de Renault, Peugeot et Citroën. En turbo, il était également monté sur les R25. Carbus, injection, 3 litres, manetons décalés, 24 soupapes, etc., tout est — théoriquement — possible, de la réparation économique à la bitsa hérétique, en passant par l'évolution intelligente. Affaire de choix et de critères...

• QUELQUES PRIX

Aile AV 2 647,14 F - Aile AR 3 962,70 F - Portière 5 497,80 F - Masque AV 6 241,55 F - Capot AV 5 735,80 F - Bouclier AV 3 770,52 F - Bouclier AR

3 555,72 F - Optique 1 219,40 F - Feu AR 905,35 F - Pare-brise 2 698,33 F - Bulle AR 2 160,56 F - Roue V6 1 190 F - Roue Turbo 1 950,16 F - Kit réfection moteur (6 chemises + 6 pistons) 4 950 F - Pochette joints moteur 892,50 F - Pompe à eau 1 121,53 F - Radiateur 1 614,24 F - Disque de frein 476,21 F.

Moyenne de prix aimablement communiqués par Alpine (tél. 02 35 06 81 50, fax 02 35 84 54 93), GT2i (tél. 04 67 92 27 17, fax 04 67 92 34 03), Meca Parts (tél. 02 48 50 70 01, fax 02 48 21 13 98, <http://www.meca-parts.com/SOMMAIRE.html>) et, pour les pneus, Alex Binh (tél. 01 53 81 90 00, fax 01 45 74 56 59).

La très rare série spéciale Mille Miles se distingue notamment par cette déco spécifique à l'avant gauche.



NOS CONSEILS

Et si l'heure de la revanche avait sonné pour les V6 GT et Turbo ? Dix ans après leur disparition, beaucoup d'eau a passé sous les ponts : on oublie qu'alors Renault se battait pour survivre et qu'Alpine était d'autant moins une priorité que l'auto ne cadrait pas avec les choix techniques de la marque. On oublie aussi que beaucoup d'enthousiastes considéraient l'abandon de la berlinette et le passage à des modèles plus civilisés comme une trahison. On oublie enfin que la presse de l'époque était aussi sévère avec "la" sportive française qu'elle pouvait être indulgente avec certaines étrangères plus "glamour". Aujourd'hui, il en reste des autos capables de faire jeu égal avec des Porsche 944, voire de chatouiller certaines Ferrari, mais surtout capables de parcourir de longues distances dans un confort certain pour un prix d'achat extrêmement raisonnable et un coût d'entretien qui ne l'est pas moins par rapport aux concurrentes susnommées. Une des affaires du moment ? Possible. Mais en toute discrétion, comme il sied à sa ligne d'aviation furtif...

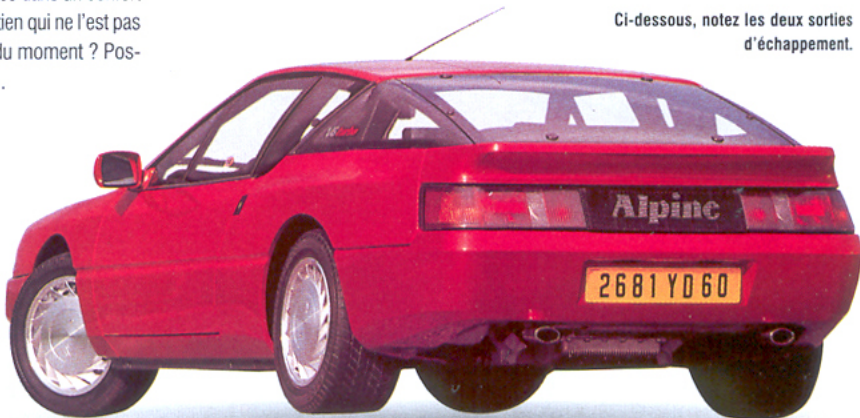
De l'avis général, les jantes "turbine" de Turbo sont nettement plus réussies que celles de la version atmo.



Précise, puissante et confortable, la V6 Turbo demeure l'une des meilleures GT selon la rédaction d'Auto Rétro. On vous aura prévenu...



Ci-dessous, notez les deux sorties d'échappement.



SUPER !

- ▲ C'est une Alpine...
- ▲ Rapport performances/prix imbattable
- ▲ Vraie GT
- ▲ Esthétique exclusive
- ▲ Entretien relativement abordable

QUOIQUE...

- ▼ Comportement typé
- ▼ Finition très parfaite
- ▼ Beaucoup d'exemplaires "tunés"

EVOLUTION

• **1985** : présentation au Salon de Genève des Renault Alpine V6 GT et Turbo qui succèdent à l'A310 V6, en reprenant l'architecture générale (châssis-poutre, carrosserie polyester stratifié, moteur en porte-à-faux arrière). Deux motorisations V6 : atmosphérique, 2 849 cm³ (91x73 mm), 1 carburateur inversé simple corps Solex 34 TBIA + 1 Solex 35 CEEL inversé à registre, 160 ch DIN à 5 750 tr/mn, 23 mkg à 3 500 tr/mn, 235 km/h, km D.A 28 sec., pneus TRX 190/55/365 AV, 220/55/365 AR ; Turbo, 2 458 cm³ (91x63 mm), injection électronique, vilebrequin à manetons décalés, 200 ch DIN à 5 750 tr/mn, 29,6 mkg à 2 600 tr/mn, 250 km/h, km D.A 26,8 sec., pneus 195/50/15 AV, 225/50/15 AR (255/45 en option). Une version circuit (châssis renforcé, suspension recalibrée, direction plus directe, gros freins...) est prévue pour le trophée "Europa Cup".

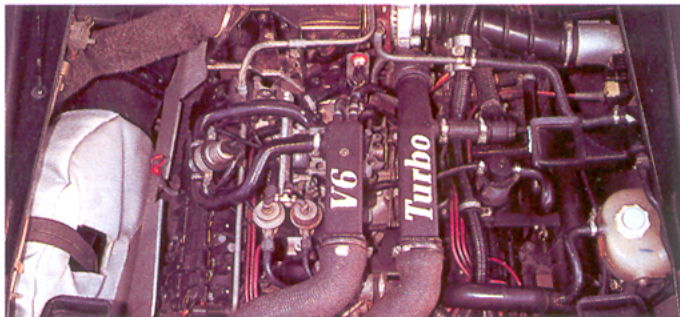
• **1987** : introduction d'une version Turbo catalysée : 185 ch à 5 500 tr/mn, 29,4 mkg à 2 600 tr/mn, transmission raccourcie, 238 km/h, km D.A 27,4 sec.

• **1988** : ABS en option.

• **1989** : série spéciale "Mille miles" (100 exemplaires) sur base de Turbo : peinture et adhésifs spécifiques, intérieur cuir (sièges et tableau de bord). Toutes les V6 reçoivent un monogramme Alpine à l'avant en remplacement du losange ainsi qu'un bandeau arrière Alpine reflectorisant. Les rares V6 GT encore produites reçoivent l'intérieur et les roues des Turbo.

• **1990** : arrêt de la V6 GT. Série spéciale Le Mans (326 exemplaires) sur la base de la version USA jamais commercialisée : face AV modifiée, ailes AV/AR élargies et jantes "nid d'abeilles" bicolores à faux écrou central.

• **1991** : arrêt de la V6 Turbo, remplacée par l'Alpine A610.



BIBLIOGRAPHIE

Maigre, très maigre... Pas d'ouvrages spécifiques sur nos autos, mais elles sont mentionnées dans trois titres consacrés à la marque dieppoise.

- **GÉNÉRALITÉS** : *Alpine Label Bleu*, Christian Descombes (290 F) - *Alpine, tous les modèles, toutes les années*, Dominique Pascal (260 F).
- **COMPILATION D'ARTICLES D'ÉPOQUE** : *Renault Alpine Gold Portfolio 1958/1994*, Brooklands Books, 175 F (en anglais).

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

UNE ALPINE SINON RIEN !



Dans la famille Lefebvre, tout le monde roule en Renault ! Si Jean-François utilise souvent une R16 TX, sa passion va toutefois aux Renault sportives : «*Depuis tout gamin, je m'étais juré d'avoir une Alpine.*» Aussi, quand il rencontre le spécialiste Willy Goudezeune, il finit pas casser sa tirelire pour une A310 Pack GT à restaurer. Refaite entièrement à neuf, il atteint enfin le nirvana... jusqu'à ce jour de 1997 où, toujours chez l'ami Willy, il croise l'objet rare : une V6 Turbo série spéciale Mille Miles (n°14) de 1989 en 1^{er} main avec 57 000 km. C'est le coup de foudre ! Après trois jours de réflexion et trois nuits très agitées, il se décide à vendre — le cœur dans l'âme — son A310

pour pouvoir acquérir cette GTA. «*C'est une authentique GT, très homogène, puissante, avec cet effet turbo très perceptible, à la suspension à la fois ferme et confortable, à la direction précise, fiable et peu onéreuse à l'entretien. Mais entre nous, je me contente de la conduire et le jour où je saurai la piloter, je serai vraiment heureux !*» Pour l'heure, Jean-François restaure une R12 Gordini qu'il compte utiliser sur circuit avec le Club Alpine de Picardie (tél. 03 44 02 62 90) dont il est le Vice-président. Beaucoup de plaisirs en perspective, en somme !



Pour éviter de tout salir lors d'une crevaison, l'auto était livrée avec cette paire de gants en cuir (blanc !!!) et une petite "toile" pour emballer la roue !



«*Boulimique d'Alpine*», Serge Bour a possédé différents modèles. Côté GTA, il a aussi bien roulé en Turbo de 1988 à gauche) qu'en "atmo" de 1987 à droite). ▽

▲ Afin de bien connaître les réactions de sa V6 Turbo de 1987, Stéphane Ringot n'a pas hésité à tâter du circuit avec sa voiture qu'il possède depuis trois ans. Une intelligente initiative que l'on recommande à tous les propriétaires de sportives !



◀ Alain Ratier a acquis fin 1997 cette V6 Turbo de 1990 en 2^e main avec 57 000 km et diverses options (full cuir, ABS, clim...) pour 95 000 F. 20 000 km plus tard, l'auto présente toujours un état proche du neuf.

Grand passionné de Triumph, Francis Marichal craquera toutefois en 1999 pour cette V6 Turbo de 1987 avec seulement 25 000 km d'origine et dont il loue «*les accélérations, l'agilité et la précision de la direction.*» ▶



◀ Bien que amplement satisfait de ses qualités routières, son confort et sa fiabilité, Vincent Gay doit malheureusement se séparer de sa V6 GT de 1989 affichant 105 000 km et présentant un très bel état d'origine (tél. 05 55 73 02 66).

Achetée en 1997 avec 67 000 km, la V6 Turbo de Didier Rizzo lui reviendra au total (peinture, distribution, circuit de refroidissement, pneus, etc.) à 93 000 F. ▶



◀ «*J'ai remarqué que je devais me faire violence pour aller très vite*» avoue Jean-Louis Gaud à propos de sa V6 Turbo de 1987 acquise il y a 7 ans avec 62 000 km.

Amateur de R16, François Martin possède aussi cette V6 Turbo de 1990 depuis trois ans, achetée en première main avec... 200 000 km d'origine ! Sa conclusion ? Privilégiez un modèle entretenu même très kilométré plutôt qu'un autre au passé inconnu. ▶



◀ Affichée 69 000 F, cette GTA "atmo" de 1986 aura finalement été négociée 59 000 F par Sébastien Ragonneau en raison de pneus usés et d'une vignette à acheter.

Pierre-Fabien Guyon nous présente sa V6 Turbo de 1987 achetée 20 000 F en RSV (véhicule économiquement irréparable) ! Après trois ans de patience (réparation et tracasseries administratives diverses) et 30 000 F de pièces, il peut enfin rouler. ▶



◀ En 1995, Thierry Druguet a déboursé 150 000 F pour cette V6 Turbo de 1989 affichant alors 27 000 km d'origine. Elle en totalise aujourd'hui 70 000 et s'avère économique à l'usage.

▲ Marc Wotling en est à sa 3^e "GTA" Turbo. Cette version Le Mans, la 4^e produite, bénéficiant d'une prépa moteur Danielson et d'amortisseurs réglables d'Europa Cup, lui offre énormément de plaisir sur circuit, comme ici sur l'Anneau du Rhin. ▶

