

# *Retro* COURSE

**N°3** Janvier/Février 2000  
30FF - 227FB - 35F Antilles  
9,50FS - 9,50\$ CAN - 64 Mad.

*débuter en  
historique*

*Présentations:*

*Alpine A210, Bugatti 35 C,  
Escort 1600 MK1,  
BMW 3.5 CSL...*

*L'actualité des courses*



**Annonces Gratuites**

*Les voitures qui ont fait la  
légende des courses automobiles*

T 1160 - 3 - 30,00 F - RD



# Alpine



Texte: Marc JOLY  
Photos: Christian TAHON

**I**l fut un temps où l'on craignait qu'une partie de notre patrimoine soit dévorée par les japonais. Il n'en a rien été, fort heureusement, même si, à la grande époque, de nombreuses pièces rares sont parties au pays du soleil levant. Notez que lorsqu'un japonais se penche sur notre patrimoine, il ne fait jamais les choses à moitié. L'exemple de cette Alpine A 210 entièrement restaurée a de quoi faire réfléchir!

*patcouitz*

# A 210 :

*Guy Verrier prend le départ*



*d'une restauration*



**Confection de l'arceau en 25 CD4S aux normes actuelles FIA**

**Mr Hitoschi Kato effectue ses premiers tours de roues avec beaucoup d'émotion.**

**Restauration de la coque**



**Bloc avant vu de l'intérieur après décapage**



Entièrement restaurée en France, nous hâtons-nous de préciser! Hitoshi Kato, collectionneur japonais, qui a racheté cette auto directement au musée du Bec-Hellouin, en 1991, tenait à ce qu'elle soit restaurée entièrement sur notre sol. Selon le bon principe qu'il vaut mieux avoir affaire au Bon Dieu qu'à ses Saints, il a donc demandé à Jean-Marc Gonod, de la société GBS, une ou des adresses de personnes capables de faire un tel boulot. On lui en donna une, et comme on lui confirma rapidement que cette adresse était la bonne, il n'a pas hésité: ce seraient les frères Ollier, et Raymond Cayol, basés à Carqueiranne. Il faut dire que sur 19 protos Alpine existants, cette brillante équipe, à qui on fait souvent appel pour restaurer "l'inrestaurable", en avait déjà restauré quatre! Difficile de trouver quelqu'un connaissant mieux le sujet! Comme nous l'explique Marc: «*Nous nous sommes rencontrés aux Damiers, à Montlhéry, en 1997. Nous avons fait un premier devis. Puis il a descendu l'auto au garage, où nous avons, ensemble, établi un devis*

*définitif. Dès lors, il ne restait plus qu'à attaquer les travaux. C'était à la mi-décembre 97, avec un impératif: finir les travaux en 8 mois! Je peux te dire que ce genre de travail ne tolérant pas l'à-peu près, 8 mois, c'est très court! Ce délai nous était rendu obligatoire par le fait que l'auto ne pouvait pas rester plus d'un an sur le sol français, pour une simple question de droits de douane et de transit! Globalement, cela a été notre principale difficulté. Pour le reste, nous n'avons pas eu de problèmes particuliers tout au long de cette restauration*»

## Presque 1700 heures...

1700 heures, c'est effectivement le temps passé à remettre cette A 210 en configuration neuve. Un boulot énorme, sachant que la base était elle-même en bon état. Certes, le poly était craqué, la peinture patinée, mais elle fonctionnait plutôt bien. Ce qui n'a

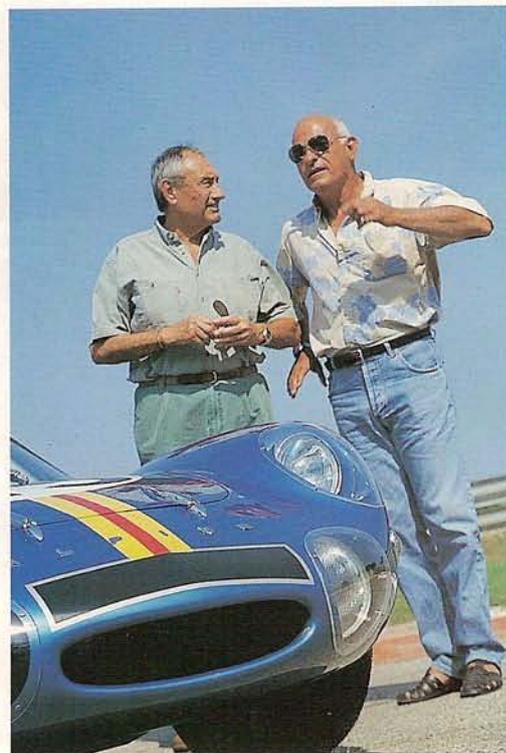
pas empêché la restauration complète! «*Notre client nous a demandé de la remettre exactement en configuration Le Mans 66, autrement dit une de ses premières grandes courses. Comme ce châssis avait un palmarès assez long, et que l'auto avait évolué, il fallait effectivement faire un choix. Ce fut Le Mans 66, où elle termina 12ème aux mains de Bouharde-Verrier. Le plus dur fut de retrouver des documents d'époque, les photos couleurs n'étant vraiment pas nombreuses. On avait beau savoir qu'elle était bleue, il fallait connaître la couleur de chaque auto-collant, ou des lampes sur le toit, qui étaient différentes d'une Alpine à une autre. Sur ce plan, notre maître d'oeuvre a été Jean-Marc Gonod, qui a constamment veillé à l'authenticité de chaque détail. Par exemple, cette année-là, elle avait des petites trappes au bas des ailes pour régler les suspensions hydrauliques. Notre client voulait absolument qu'elles y soient, même si nous n'avons pas réinstallé les suspensions hydrauliques; qui n'ont jamais été correctement mises au point à l'époque. Celle-ci a d'ailleurs la seule à rouler avec ces suspensions oléopneumatiques Allinquant. Globale-*

**montage à «blanc» avant peinture du châssis**

**mise en peinture du châssis**



**Assemblage de la coque et du plancher au châssis**



**Guy Verrier et Alain Le Guellec,  
les pilotes d'époque**

ment, notre restauration se devait d'être conforme, à chaque détail près, à ces fameuses 24 heures du Mans. Nous avons même dû faire refaire certains auto-colants. En revanche, nous avons un peu plus de latitude pour les parties cachées, mécaniques notamment. Tout en étant le plus proche possible de la réalité, il fallait aussi que l'auto soit fiable!» Il va sans dire que nous parlons d'une restauration complète, de A à Z. Le châssis a donc été extrait de la coque. Ceux qui connaissent ce type d'Alpine comprendront la lourdeur de la tâche, puisque le châssis, d'origine, est inséré dans le polyester, l'ensemble ne faisant qu'un bloc! La coque a donc été découpée, le plancher refait, le polyester meulé au maximum, par l'intérieur. La résine à toile a été traitée, la peinture décapée, le châssis et les triangles sablés, toutes les pièces mécaniques microbillées... Un travail de titan. Côté moteur et boîte, la tâche a été confiée à Raymond Cayol. L'ensemble a été entièrement révisé et passé au banc. Les suspensions ont été réétalonnées, et les rotules Uniball changées. Très peu d'éléments, au final, ne correspondent pas à l'origine: un arceau de sécurité, construit spécialement, et rendu indispensable

par les règlements FIA, un réservoir d'essence type aviation, et des extincteurs à déclenchement automatique. C'est tout.

## Trois fois Le Mans!

L'A210 restaurée par toute l'équipe porte le n° de châssis 1724. Elle a eu l'insigne honneur de disputer trois fois les 24 heures du Mans, en 1966 avec Bouharde-Verrier, équipée du 1296 cm3 (12è, et 3è à l'indice énergétique), en 1967, avec Depailler-Larousse, équipée du 1005 cm3 (abandon), et en 1968, à nouveau équipée du 1296 cm3, avec Ethuin-Wollek (11è, et 2è au rendement énergétique). Cette fois, enfin, elle verra l'arrivée, terminant à la 3è place au rendement énergétique. Elle disputa aussi, entre autres, les 1000 km de Spa 1966 (Bianchi-Vinatier), les 12 heures de Reims 1967 (Depailler-Grandsire) et les 1000 km du Nürburgring 1968, avec Depailler. Hitoshi Kato s'en est porté acquéreur en octobre 1991. Que s'est-il passé entre deux? L'auto est restée en 1969 et 1970, dans un coin, chez Alpine,

avant que M. Chassin de Boredon, propriétaire du musée du Bec Hellouin, souhaite s'en porter acquéreur. C'était en 1970. Alpine la lui vendit après une bonne remise en état. La «1724» resta donc exposée au Bec Hellouin jusqu'à son rachat par M. Kato, qui l'emmena immédiatement au Japon. Il a roulé avec elle quelques temps, avant de se décider pour une restauration complète. La suite, vous la connaissez. A ce stade, il est intéressant de vous parler un peu de Jean-Marc Gonod. Cette restauration n'aurait sans doute pas eu lieu dans ces conditions sans son indispensable présence. Jean-Marc a créé une société appelée GBS en 1985. Passionné par la berlinette, il s'est proposé de venir en aide technique à tous ceux qui se sont attaqués à des restaurations, se lançant dans la refabrication de pièces ayant disparu du catalogue, dans la distribution de toutes pièces pour Alpine, et dans la restauration de berlinettes. En Août 1998, il a vendu son entreprise à des japonais, qui, depuis, ont perpétué cette tradition française! Aujourd'hui retraité, Jean-Marc Gonod n'en reste pas moins très actif, puisque, nous l'avons vu, il a

**Mise en peinture «bleu Alpine REF 331»**

**Un grand soin est apporté pour peindre  
l'A210 dans sa version «Le Mans 66»**





*Un Cx taillé pour les Hunaudières*

beaucoup aidé l'équipe dans la restauration de la 1724.

## *Un pas de plus dans l'escalade*

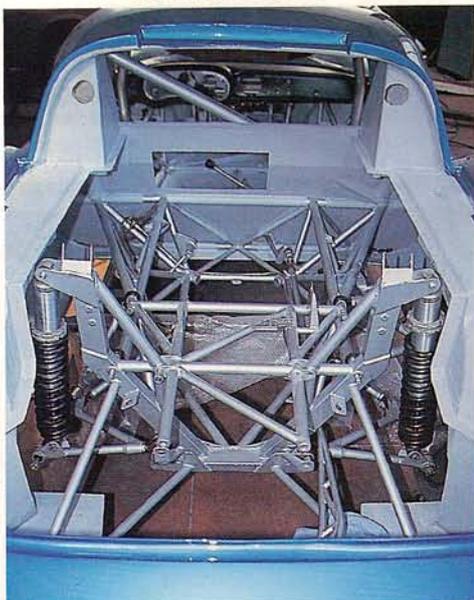
Même si le but du jour est surtout de vous montrer les images de cette restauration, il serait dommage de ne pas évoquer un peu l'histoire de l'Alpine A 210. Si, dans nos mémoires, l'histoire d'Alpine en circuit est surtout liée à des victoires en indice de performance et rendement énergétique lors des 24 heures du Mans, un rapide coup d'oeil permet de se rafraîchir la mémoire, et constater qu'Alpine, à l'image de Porsche à la même époque, a vécu les années 60 en augmentant sans cesse, d'année en année, ses prétentions. N'ayant pas les mêmes moyens et la même organisation que la marque allemande, Alpine échoua au moment de graver le dernier échelon, celui qui mène à la victoire. Ce qui permettra à la

berlinette de connaître, elle, la consécration en rallyes.

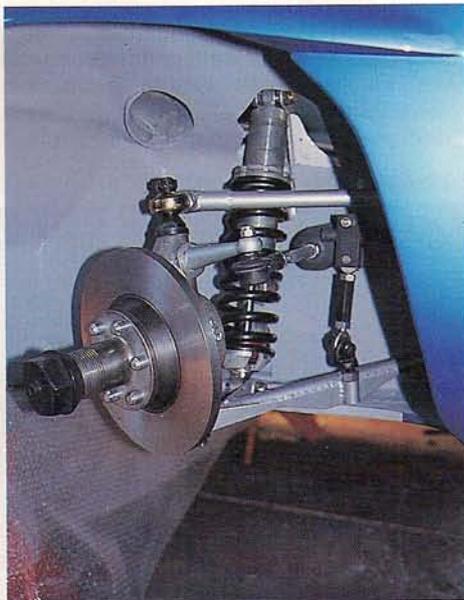
Le parcours d'Alpine en endurance est également lié à une certaine forme de concurrence avec René Bonnet. Tout au moins au départ. C'est René Bonnet qui, le premier, obtint les faveurs mécaniques de Renault, en 1962.. Jean Rédélé obtint la même chose pour 1963. D'où le nom du premier proto Alpine, M63, pour Le Mans 1963. Avec des moteurs de R8 Gordini, les premières M63 ressemblent fort aux CD Panhard. Normal, il n'y avait pas grand monde, en France, pour étudier l'aérodynamique à cette époque. On fit donc appel aux mêmes procédés que pour la CD. Avant Le Mans, Jean Rédélé décide d'engager la seule M63 construite aux 1000 km du Nürburgring, avec Rosinski-Cassner. Elle y remportera la victoire de classe et décrochera le record du tour. Difficile de mieux débiter! Ainsi démarra l'histoire d'Alpine en endurance. Trois M63 seront engagées au Mans cette année-là. En soirée, un terrible carambolage provoque la mort de

Bino Heins, un pilote brésilien courant sur une des Alpine, jetant un voile noir sur cette première aventure. Les deux autres abandonneront, non sans s'être montrées performantes. Des débuts à oublier. Néanmoins, Alpine fait désormais partie du paysage de l'endurance, et participera encore à plusieurs courses en cette année 63. En 1964, les M63 poursuivent leur parcours, mais un nouveau modèle arrive au Printemps: la M64. Plus petite, mieux profilée, équipée d'un nouveau moteur Gordini 1001 cm<sup>3</sup>, et même d'un 1149 cm<sup>3</sup>. Pourtant, elle ne sera pas prête pour Le Mans. Qu'importe, Alpine y obtiendra ses premiers titres de gloire, avec une victoire à l'indice énergétique signée de Lageneste. Année après année, les Alpine vont ainsi évoluer, les ingénieurs travaillant sans relâche, tandis que Renault et Gordini ne cesseront de produire des moteurs toujours plus performants, mais toujours en restant dans les petites catégories. Indice énergétique et indice de performance sont les principaux buts visés. A la M64 succédera la M65, une

*Le compartiment moteur avant la pose de celui-ci*



*Détails du train avant, notez l'écrou central type Le Mans*



*Vue du compartiment avant en cours de remontage*



## FICHE TECHNIQUE

### MOTEUR

Type/emplacement : A (1296), central arrière  
 Nombre de cylindres : 4 en ligne  
 Alésage x course : 75.7x72mm  
 Cylindrée : 1296cm<sup>3</sup>  
 Cylindrée unitaire : 316.5cm<sup>3</sup>  
 Régime maximum : 8000 tr/mn  
 Puissance maximum : 135 ch à 7500 tr/mn  
 Puissance spécifique : 106.5 ch/litre  
 Couple maximum : 18.5 mkg à 3500 tr/mn  
 Vitesse moyenne du piston au régime de puissance : 18 m. sec  
 Distribution : 2 arbres à cames en tête entraînés par chaîne  
 Vilebrequin : acier, 5 paliers  
 Matière bloc/culasse : fonte/alliage léger  
 Refroidissement : eau  
 Lubrification : carter sec + radiateur d'huile  
 Alimentation : 2 Weber 40 DCOE  
 Allumage : électronique Motorola (origine : Lucas)  
 Equipement électrique : 12 V. Batterie 35 Ah

### TRANSMISSION

Mode : aux roues ar  
 Embrayage : monodisque à sec  
 Boîte de vitesses : Porsche, type 901 retournée  
 Nb de rapports : 5 + MA  
 Autobloquant : oui

### CHASSIS

Structure et matériaux : tubulaire en acier au chrome de molybdène  
 Suspension arrière : doubles triangles superposés  
 Ressorts Hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques et barre anti-roulis  
 Suspension avant : doubles triangles superposés  
 Ressort hélicoïdaux - amortisseurs télescopiques et barre anti-roulis  
 Freinage : Réglage répartition av/ar par palonnier  
 Avant : disques, étriers Girling  
 Arrière : disques - étriers Girling  
 Direction : crémaillère  
 Jantes/pneumatiques : 15" Michelin SB3

### DIMENSIONS POIDS CAPACITES

Longueur : 435 cm  
 Largeur : 152 cm  
 Hauteur : 105 cm  
 Empattement : 230 cm  
 Voie av : 127 cm  
 Voie ar : 127 cm  
 Poids annoncé : 692 kg  
 Rapport poids/puissance : 5.13 kg/ch  
 Capacité huile : 12 L  
 Capacité liquide de refroidissement (L) : 12  
 Capacité réservoir essence (L) : 79  
 Date de sortie : 4.4 1967  
 (dernière A210 fabriquée).



Bernard Ollier et Jean Charles Redélé admiratifs

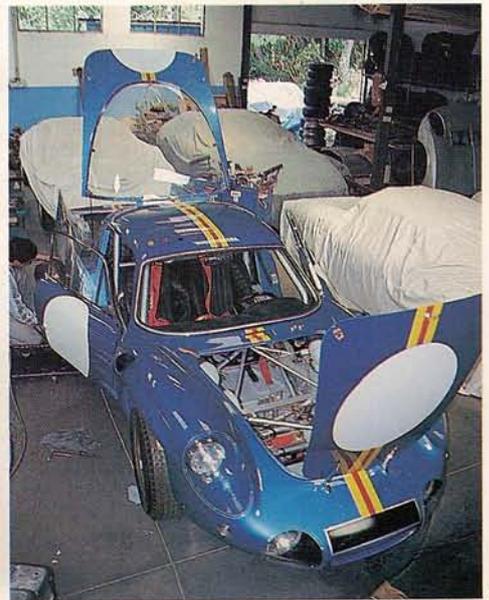
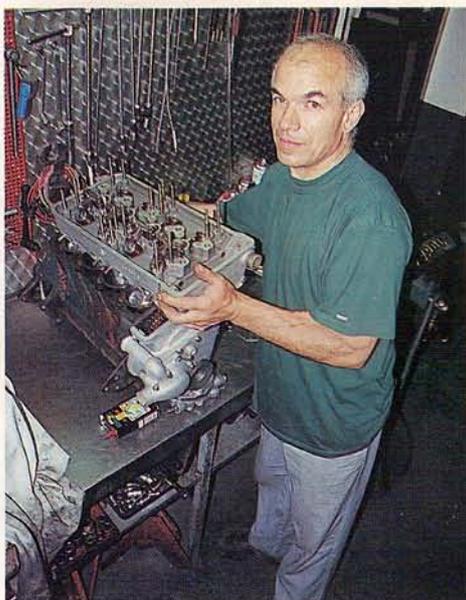
assemblage du Gordini 1296  
 Type 58 double arbre



Toute l'équipe Carqueirannaise entoure l'heureux propriétaire

Raymond Cayol ne laisserait à quiconque  
 le soin d'apporter les ultimes réglages

Dernières retouches avant le  
 premier essai routier



évolution logique, qui sévira encore en début de saison 1966. Pourtant, cette année-là, Alpine décide de changer ses appellations. Tous les modèles engagés au Mans 66 porteront le nom A 210. Les séries chiffrées en M finissaient pas ne plus être cohérentes, d'où un nom global appliqué aux modèles, plus conforme à la gamme (rappelez-vous que la berlinette s'appelle, en réalité, A110). L'A 210 n'est donc qu'une M65 encore évoluée. Elle sera considérée comme étant la plus aboutie de cette génération de protos. Avec ses ailerons arrière rappelant la plus belle époque des américaines de la fin des années 50, elle a marqué les imaginations. L'écrivain Bernard Clavel immortalisera l'ambiance du Mans dans un livre se situant au coeur de l'équipe Alpine, notamment. En 66, donc, six Alpine sont engagées, dont cinq en 1300 cm<sup>3</sup>. La meilleure finira 9<sup>e</sup>, avec Grandsire-Cella, l'équipe Cheinisse-De Lageneste s'adjugeant l'indice énergétique. Alpine y décroche d'ailleurs les trois premières places, un vrai triomphe!

1967 démarrera pourtant par une mauvaise nouvelle : une importante aide gouvernementale est dévolue à Matra pour permettre à cette marque d'accéder à la F1. Chez Alpine, on enrage, car Matra roule avec des moteurs étrangers, et le budget est passé sous le nez de l'équipe dieppoise, qui était pourtant candidate. Ainsi va la vie... Du coup, on commence à plancher sur un gros sport-proto équipé d'un moteur V8 de 3 litres de cylindrée! En attendant, au Mans, les A 210 sont à nouveau représentées en force, d'autant que deux modèles sur les huit engagées disposent d'un nouveau moteur 1500 de 150 ch. 1967 est une année-hécatombe, seules 16 voitures terminant la course. Dont quatre Alpine, ce qui est un beau score! Grandsire-Rosinski finissent 9<sup>e</sup>. Deux victoires de classe s'ajoutent à ce tableau. En 1968, Alpine mise gros sur son A220, la fameuse 3 litres. Née A 211, sous un format un peu hybride, elle deviendra A 220 en adoptant sa propre carrosserie. Les 24 heures du Mans ont lieu en septembre, suite aux événements de Mai. Neuf Alpine se retrouvent au départ. La course sera marquée par le grave accident de Bianchi sur l'A220, et ce sont à nouveau les A 210 qui brillent. Le Guellec-Serpaggi finissent 9<sup>e</sup>. Les indices sont encore dans la poche d'Alpine. Pour l'anecdote, l'A210 en 1000 cm<sup>3</sup> se contentera, durant toute la course, du seul changement d'un pneu en dehors des ravitaillements! En 1969, huit Alpine sont au départ, dont quatre A 220. Ce sera une terrible hécatombe, une seule se retrouvant à l'arrivée, en 12<sup>e</sup> place, avec Serpaggi-Ethuin, remportant sa classe. On imagine que ce lourd échec pèsera lourd dans la décision d'Alpine de stopper l'endurance en fin de saison. Priorité sera donnée aux rallyes, avec le succès que l'on sait. L'A 210, quant à elle, aura connu une exceptionnelle longévité, avec pas moins de quatre saisons complètes couvertes. Une sorte de record, là aussi! ■

Garage Ollier, 83320 Carqueiranne, Tel 04.94.58.52.43  
 Raymond Cayol, 83320 Carqueiranne, Tel 04.94.58.64.33