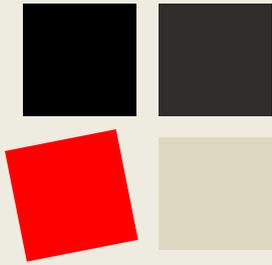


Bibliographie / Bibliography



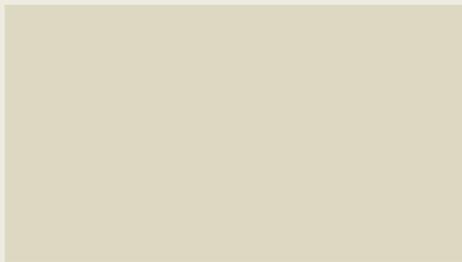
Historique en français

Historical background in English

Alpine A220

Revue de presse / Press review

**24 Heures du
Mans 1969**



28.08.2015

Bibliographie / Bibliography

A lire, à voir, et/ou à écouter :

Alpine A220 24 Heures du Mans 1969

Les 24 Heures du Mans, vol II, 1923-1992

Christian Moity, Jean-Marc Teissèdre & Alain Bienvenu - Ed. d'Art JP Barthélémy

Auto Passion n°137 Juillet-Août 2001

Les 24 Heures du Mans 1923-1982,

Christian et Pierre Moity, Jean-Marc Teissèdre et Dominique Braillou, Ed. ACO

Histoire de victoires,

Olivier Breton, Ed. du May

Alpine Au Mans / at Le Mans 1963-1995,

François Hurel, Editions du Palmier
French / English

Alpine, label bleu et compétition Série et Compétition,

Ed. E.P.A
Christian Descombes
French only

Alpine & Renault Volume I 1963-1969

Ed.Veloce
Roy Smith
ISBN : 978-1-845841-91-1
English only

Rétrovisseur n°208 Janvier 2006

French only

Prototype 1968-70

Mike Twite
English only

Retro-Alpine, Les années d'or

Tome 1, La compétition

ISBN 978-2-9524095-5-1

Archives photographiques AAA Dieppe Edition 2009

French only

**LE MANS, the official history of the world's greatest motor race
1960-1969**

Quentin Spurring

Ed. Haynes

ISBN 978-1-84425 584 9

English only

Historique en français

En dépit de l'échec des A220 au Mans en 1968, Alpine croit toujours en son potentiel mais l'apparition des premières Porsche 917 ne va pas arranger les affaires de la marque française, émuée et dont les moyens limités ne vont pas pouvoir rivaliser avec la marque allemande.

Entre Le Mans 1968 et Le Mans 1969 la principale évolution concerne le report des radiateurs d'eau et d'huile à l'extrême arrière de la voiture, en porte à faux. Mais les avis divergent au sein même de l'écurie. A l'occasion des essais préliminaires, les 2 versions sont testées en amenant 8 voitures dont 3 A220 nouvelle version 1969. Au terme des essais, le principe des radiateurs en porte à faux est adopté améliorant de 6km/h les performances, mais que ce soit à Monza ou à Spa, les difficultés sont grandes et les résultats tardent à venir ; la concurrence est rude avec Porsche et Ferrari.

Pour Le Mans, ce sont 4 A210 et 4 A220 qui sont engagées. Le nouveau règlement n'impose plus aux prototypes le coffre à bagages ni la roue de secours : cela a permis d'affiner le capot avant qui est muni d'une prise d'air central sert au refroidissement des freins, les passages de roue sont élargis. Les bouchons d'essence sont maintenant latéraux. Les peignes ont été définitivement remplacés par des volets qui seront montés fixes pour la course comme l'exige le règlement. Coté moteur, rien de nouveau pour le V8 Gordini qui même amélioré n'arrive pas à déployer ses chevaux. Seule la n°31 aussi dénommée A222, ou encore la Grand-mère, est en fait la A220 C de 1968 re-conditionnée qui avait gagné le grand prix de Casablanca avec André de Cortanze au volant. Loin de partir favorites, les 4 Alpines ont perdu leur bandeau tricolore.

L'équipage de la n°28 s'affiche comme le chef de file de l'écurie suivi au début du moins de près par la n°30 de Henry Grandsire et Jean-Claude Andruet. Il pointe 16^{ème} à la fin de la première heure et est 11^{ème} après 5 heures de course. A 19h10 un problème d'écrou sur la roue arrière gauche oblige André De Cortanze à rentrer au stand. Quand Vinatier reprend le volant, l'équipage a perdu 12 places. Après 9 heures de course, l'équipage est remonté en 17^{ème} position mais doit faire face lui aussi à des problèmes de fuite d'huile. A minuit vingt, la voiture s'arrête définitivement à Mulsanne.

Dès le premier tour l'Alpine A220 n°29 pilotée par Jabouille voit la Porsche de Woolfe s'exploser contre les rails de Maison Blanche. En traversant les flammes un début d'incendie se déclenche et elle est contrainte de rentrer au stand et se retrouve en 34^{ème} position. Elle parvient à remonter mais des problèmes de fuite d'huile ralentissent l'équipage. Au lever du jour, elle pointe en 11^{ème} position ; c'est la seule rescapée des A220. A 6 heures du matin, après un nouveau changement de joint de carter, le moteur lâche.

Quant à la n°30, c'est la première Alpine à connaître des ennuis moteur dès la 3^{ème} heure et à abandonner après 4 heures de course.

Auteur d'un début de course fabuleux dans le trafic, Jean-Pierre Nicolas et Jean-Luc Thérier sur la n°31 remontent de la 18^{ème} à la 10^{ème} place après 8 heures de course. Ils ne peuvent cependant pas résister à la cavalerie de la Porsche 917 de Stommelen/Ahrens dont les débuts sur le circuit du Mans sont très remarquables.

La seule Alpine qui termine est classée 12^{ème}. C'est une A210. Elle remporte même l'indice de Performance ce qui sauve quelque peu l'honneur de la marque mais ce ne sera pas suffisant pour permettre la poursuite du développement. A l'intersaison 69-70 le coup de grâce est porté au programme de développement par le Directeur des Etudes Renault.

Historical background in English

Despite the bad results of the A220 in Le Mans in 1968, Alpine had good reasons to believe in the potential. The fast and successful development of the Porsche 917 did not improve the spirit of the French brand, dulled by the harsh press and whose financial means could not compete with the German brand.

Between Le Mans 1968 and Le Mans 1969 the main change consisted in moving the water and oil radiators to overhang in the rear of the car. But by Alpine, Renault and Gordini the views were different. During preliminary practice both versions were tested. 8 cars including 3A220 new version 1969 came. At the end of the session the system of placing the radiators overhang was adopted. It improved by 6km/h the average speed. Neither in Monza nor in Spa, the team can overpass the difficulties and the results delayed coming, the competition with Porsche and Ferrari was hard.

For Le Mans race 4 A210 and 4 A220 were engaged. The new rule did not oblige the prototypes to carry a spare wheel and to have a boot. This allowed streamlining the front bonnet that had a new central air intake to cool the brakes, the wheel arches were enlarged. The refueling orifices were now on both sides. The combs have been definitively replaced by two-part mobile wings that were fixed for the race as required by a recent rule. Enginewise there was nothing new, and the V8 Gordini was not able to give more power. Only car number 31, so-called A222 and the Grand'Ma was the only one car of 1968 modified. This was the one that had won the Casablanca Grand Prix with André de Cortanze at the wheel. Far to be the favorites', the Alpine had lost the French flag headband.

The team of car number 28 led the Alpine charge closely followed at the beginning only by car number 30 driven by Henri Grandsire and Jean-Claude Andruet. At the end of the first hour the team was 16th overall getting up to 11th after 5 hours racing. At 19.10 a nut broke on the left rear wheel and obliged André de Cortanze to go to the pit. When Vinatier went into the cockpit the team was down to 23rd place. After 9 hours' racing it climbed back up to 17th but has to face with oil problem fail. At 00.20 the car definitively stopped in Mulsanne.

In car number 29 Jabouille took the start and at the first lap he could see in front of him the Porsche of John Woolfe collapsed in Maison Blanche. Going through the flames it started a fire and Jabouille was obliged to go to the pit and went down to 34th position. He could get up but because of some oil leak problems the team was slowed down. It was the only one Alpine to see the day coming and when around 6 an half hour after another sump gasket change the engine failed.

Car number 30 was the first to have to face with engine problem from the 3rd hour and to cancel after 4 hours racing.

Author of the fabulous start in the traffic Jean-Pierre Nicolas and Jean-Luc Therier on car number 31 came back from 18th to 10th position after 8 hours racing. They could not resist the attack of the Porsche 917 of Stommelen / Ahrens, which debuts were very remarkable.

The only one Alpine that ended the race is 12th. But it is a A210. It won the Performance Index which saved the honor of the brand but it was not enough to keep on developing the project. During the interseason 69-70 the Renault Studies Manager decided to stop the program.

Revue de presse / Press review

Source : Automodélisme #195 (France)

ACTUS

SLOT

Les prix étant libres, cet indice de prix n'a qu'une valeur indicative. Le barème est le suivant : € : jusqu'à 25 €.



RUBRIQUE ANIMÉE
PAR ALAN GESLIN

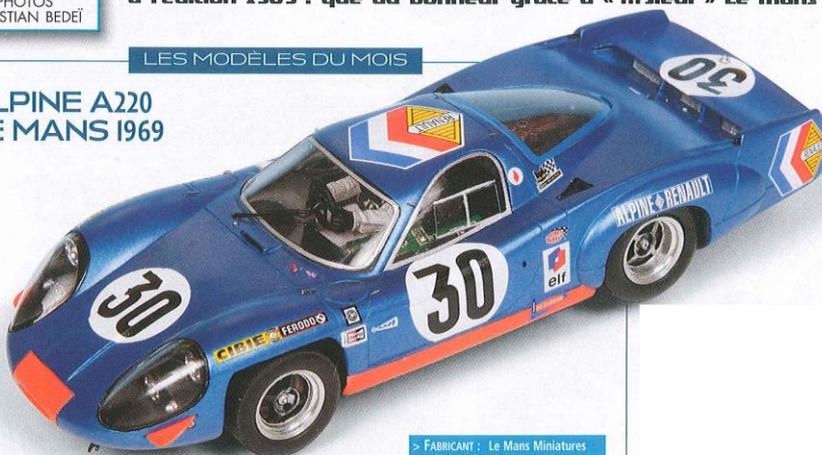
PHOTOS
CHRISTIAN BEDEÏ

A VOS MANETTES!

Les Alpine mancelles sont à l'honneur avec les quatre A220 présentes à l'édition 1969 : que du bonheur grâce à « m'sieur » Le Mans Miniatures !

LES MODÈLES DU MOIS

ALPINE A220
LE MANS 1969



> FABRICANT : Le Mans Miniatures
> ECHELLE : 1/32
> RÉFÉRENCES : N°30 : 132059/30M
N°31 : 132059/31M
> PRIX : € € € € € €



★ **NOTRE AVIS :** Après les versions de 1968, Le Mans Miniatures revient à la charge concernant la marque Alpine avec un joli tir groupé concernant les modèles présents lors de l'édition 69 des 24 Heures du Mans : quatre Alpine A220 étaient présentes dont trois officielles Société Automobiles Alpine, avec dans l'ordre les n°28 pour André de Cortanze-Jean Vinatier, n°29 pour Jean-Pierre Jabouille-Patrick Depailler (écurie Savin Calberson), n°30 pour Henry Grandsire-Jean-Claude Andruet et n° 31 pour Jean-Pierre Nicolas-Jean-Luc Thérier. On connaît l'histoire, aucune n'a rejoint l'arrivée (joints de culasse, fuites d'huile, etc)... Sur nos photos ne figurent que les n°30 et 31, mais sachez que les n°28 et 29 sont également disponibles. Benoît Moro a bien respecté les petites différences concernant la n°31 avec, entre autres, ses trois petits volets aérodynamiques, en lieu et place d'un aileron pour les trois autres. La fabrication très soignée et détaillée est conforme à ce que l'on peut attendre d'une miniature réalisée par LMM : soit du top qualité !