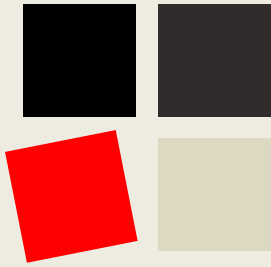


Bibliographie / Bibliography

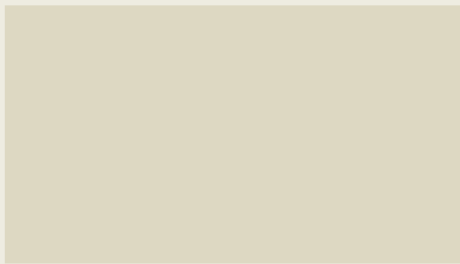


Historique en français

Historical background in English

ALPINE A610

N°60 DRIVEN BY / PILOTEE PAR :
LUC GALMARD – JEAN-CLAUDE POLICE & BENJAMIN ROY
13ème place – 13th place



13.11.2019

Bibliographie / Bibliography

A lire, à voir, et/ou à écouter :

Alpine A610 24 Heures du Mans 1994

24 Heures du Mans 1923 1962 volume 3, Ed. D'Art J.P. Berthélémy

Endurance, 50 ans d'histoire 1982-2003, vol. III

Jean-Marc Teissedre, E.T.A.I

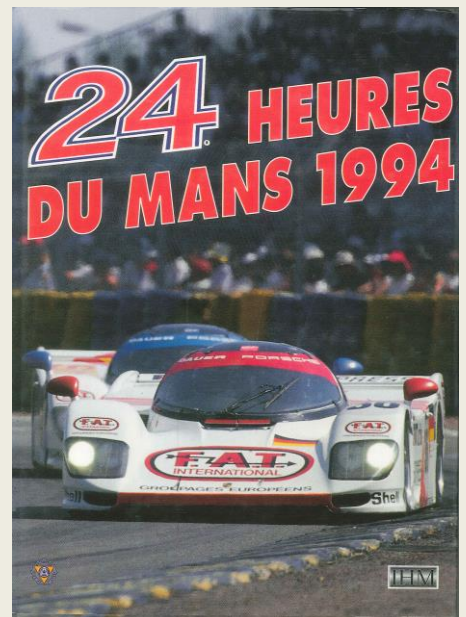
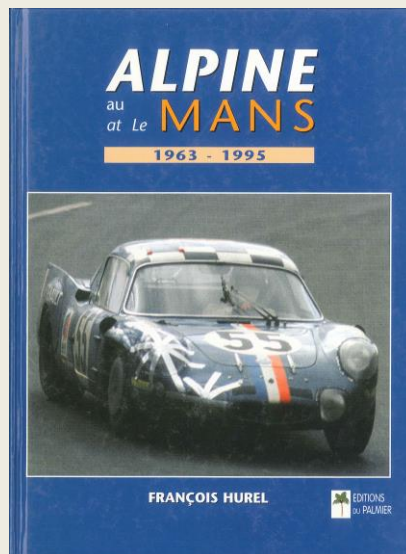
24 Heures du Mans 1994

Christian Moity & Jean-Marc Teissedre, Editions IHM

Alpine au Mans 1963-1995

François Hurel – Ed. du Palmier

ISBN 2-914920-00-8



<https://www.carjager.com/article/alpine-a610-le-mans-baroud-dhonneur-aux-24-heures>

Historique en français

On n'avait pas vu d'Alpine Renault au Mans depuis sa victoire en 1978. Le retour d'Alpine Renault au Mans en 1994 est l'initiative totalement privée d'un sarthois Patrick Legeay préparateur et spécialiste des formules de promotion Renault. Il coïncide avec le 40ème anniversaire de la marque.

Legeay profite du retour de la catégorie Grand Tourisme au Mans pour contacter l'usine dieppoise dont l'évocation des 24 Heures ravive l'enthousiasme.

Depuis 1980, Patrick Legeay s'est spécialisé dans la préparation des mécaniques Renault. Ses résultats en Coupe R5 (Champion de France), en Coupe d'Europe R5 Turbo (vice-champion), en Eurocup Clio (Champion) et en Coupe de France Clio (vice-champion) lui valent d'être l'un des préparateurs agréés par Renault-Sports. Basé à Téléché, près du Mans, Legeay s'est naturellement intéressé aux 24 Heures, engageant une Alpine A610 bi turbo en 1994.

La carrosserie reste très proche de la série, toutes les ailes ont été élargies ainsi le bouclier avant. Le bouclier arrière est équipé d'un système de démontage rapide pour accéder au moteur qui est retravaillé. Il dispose d'un carter sec, d'arbres à cames spéciaux et d'un échappement modifié. Suralimenté par 2 turbos, bridés par le règlement A.C.O, le moteur développe ainsi 430 chevaux pour un peu plus de 1180 kg (poids total de la voiture).

L'équipage est composé de deux fidèles pilotes manceaux avec lesquels Legeay court la Coupe Clio ; Luc Galmard et Jean-Claude Police. Benjamin Roy ancien jeune pilote Formule Ford et récent pilote F3, vient compléter l'équipe.

La voiture arrive aux pré-qualifications en mai, mais n'est pas prête. Des premiers essais à haute vitesse sont effectués sur le circuit privé d'Etas près d'Angers. Ils permettent de valider notamment l'aileron.

Aux essais qualificatifs l'Alpine se qualifie en 34ème position en 4'28''53 grâce à la vitesse de Benjamin Roy. Elle se place ainsi devant les Venturi 600LM n°30 et n°31, les Lotus Esprits n°60 et 61, les Dodge Viper n°40 et 41 et même 2 places devant la Porsche 911 turbo n°56.

C'est la Courage d'Alain Ferté qui prend la pole position. Il aura fallu 13 participations à cette autre écurie sarthoise pour prendre la tête de la course durant les 11 premiers tours. Durant la première heure de course, Benjamin Roy remonte en 28ème position. L'Alpine est confrontée à des ennuis d'échappement peu avant 20h, qui entrave sa progression jusque vers 22h. La nuit est ensuite propice à l'accélération de sa progression. Elle se hisse à la 20ème position après 10 heures de course et à la 16ème une heure plus tard. Ensuite ce sont des problèmes de commande de boîte de vitesse au petit matin, de boîtier électronique et de disque de frein qui perturbent la course de la n°60. Une fin de course sans histoire lui assure la 13ème place qu'elle occupe à partir de la 19ème heure de course.

Cette A610 sera vendue à l'équipe japonaise Sifo qui faute de budget ne participe pas au Championnat nippon de Grand Tourisme en 1995.

Historical background in English

No Alpine Renault has been seen at Le Mans since its victory in 1978. The comeback of Alpine Renault in LeMans in 1994 is the totally private initiative of Patrick Legeay, from the Sarthe, performance tuner and specialist of Renault promotion formulas. It coincides with the 40th anniversary of the tricolor brand.

Legeay takes advantage of the return of the Grand Tourism category in Le Mans to contact the manufacturer in Dieppe, whose mention of the 24 Hours revives enthusiasm.

Since 1980, Patrick Legeay has specialized in the preparation of Renault machines. His results in the R5 Cup (French Champion), the R5 Turbo European Cup (vice-champion), the Eurocup Clio (Champion) and the Coupe de France Clio (vice-champion) earned him one of the performance tuners approved by Renault-Sports. Based in T  loch  , near Le Mans, Legeay naturally takes an interest in the 24 Hours, entering an Alpine A610 bi turbo in 1994.

The body remains very close to the series, all the wings have been widened and the front shield. The rear shield is equipped with a quick disassembly system to access the engine that is reworked. It has a dry crankcase, special camshafts and a modified exhaust. Supercharged by 2 turbos, clamped by the A.C.O regulation, the engine develops 430 horsepower for a little more than 1180 kg (total weight of the car).

The team is composed of two faithful Le Mans pilots with whom Legeay runs the Clio Cup; Luc Galmard and Jean-Claude Police. Benjamin Roy, former young Formula Ford driver and recent F3 driver, completes the team. The car arrives at pre-qualifying in May, but is not ready. First tests at high speed are carried out on the private circuit of Etas near Angers. They allow to confirm the rear wing.

During qualifying, the Alpine takes the 34th position in 4'28'53 thanks to the speed of Benjamin Roy. It is ahead of the Venturi 600LM n  30 and n  31, the Lotus Spirits n  60 and 61, the Dodge Viper n  40 and 41 and even two seats ahead of the Porsche 911 turbo n  56.

Alain Fert  's Courage takes pole position. It took 13 participations in this other team of the Sarthe to take the lead of the race during the first 11 laps. During the first hour of the race, Benjamin Roy progresses to 28th position. The Alpine is confronted with exhaust problems shortly before 8 pm, which slows its progress until about 10 pm. The night is then conducive to the acceleration of its progression. It reaches the 20th position after 10 hours of racing and to 16th an hour later. Then it is problems with gearbox control in the early morning and with the electronic gearbox and brake disc that disrupt the number 60 stroke.

A finishing without troubles assures the 13th place the team occupies from the 19th hour of the race.

This A610 is sold to the Japanese team Sifo which, due to lack of budget, does not participate in the Japanese Grand Tourism Championship in 1995.