

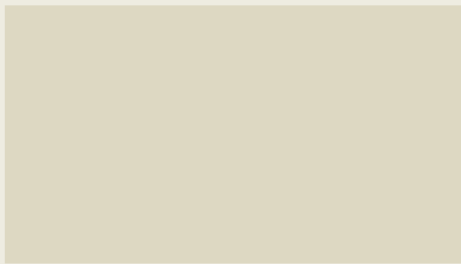
Historique en français

Historical background in English

Alpine A220

Revue de presse / Press review

**24 Heures du
Mans 1968**



27.08.2015

Bibliographie / Bibliography

A lire, à voir, et/ou à écouter :

Alpine A220 24 Heures du Mans 1968

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

Historique en français

Début 1968, Renault confie son programme sportif à Alpine. Ce partenariat sera particulièrement visible sur la déco des A220 avec le grossissement du logo Renault, sur la queue des Alpine, et du logo Alpine-Renault sur les flancs. Au Mans chaque A220 arbore une couleur différente sur leurs caches de phares (les yeux de libellules), des spoilers du capot avant et du bandeau situé au bout du nez.

Dans l'optique de rester transposable à la série, la nouvelle A220 conserve le pare-brise de la Berlinette. Le nouveau châssis de l'A220 reste multitubulaire, mais il est plus léger et plus rigide que l'A211 étant renforcé par un arceau-cage noyé dans le polyester du toit. La carrosserie est plus longue et plus large mais sa hauteur est réduite. On note l'apparition des radiateurs d'eaux latéraux et du radiateur d'huile sur le capot avant entre les phares. L'empattement, lui, reste identique à tous les protos Alpine fabriqués jusque-là mais c'est la première fois que le poste de pilotage est à droite. Les roues turbo-ventilées sont abandonnées au profit de jantes 4 branches plus légères et équipées de pneus Michelin plus larges qu'en 1967. Gordini livre un moteur V8 amélioré pouvant équiper une GT mais qui ne développe que 310 ch comparés au Cosworth disponible à l'époque pouvant en déployer 100 de plus.

Au hasard des essais qui précèdent les 24 Heures l'installation du fameux « peigne » aérodynamique en guise de becquet arrière (plus fin sur la n°30 que sur les 3 autres A220) permet d'améliorer la stabilité de l'A220 qui en ligne droite s'avère catastrophique et les A220 pourtant encensées par la presse peinent à atteindre les 300 km/h malgré les efforts des pilotes. Jean Rédélé lui-même estima la perte de vitesse due à l'utilisation du pare-brise de la Berlinette à 5 km/h en vitesse de pointe.

Exceptionnellement reportés en septembre, en raison des mouvements sociaux de mai-juin 1968, le départ des 24 heures du Mans 1968 est donné à 15h. Cela permet à Alpine de préparer 11 voitures sur les 13 françaises engagées (4 A220, 5 A210, and 2 A110).

C'est Jo Siffert sur la Porsche 908 n°31 qui part en pôle position. L'A220 n°27 de Mauro Bianchi a arraché le 8^{ème} temps. Et c'est sur une piste détrempée que Mauro qui prend un excellent départ file le train aux 4 Porsche dans la Courbe Dunlop. Après une heure de course, l'A220 la 29 est 5^{ème}, la n°27 occupe la 13^{ème} place, la n°28 est 20^{ème}, et la n°30 pointe en 41^{ème} position. La n°30 remonte en 11^{ème} position après 7 heures de course. Mais des ennuis d'allumage et la bulle du capot arrière qui se détériore inexorablement lui font encore perdre un temps précieux. La n°28 remonte au 13^{ème} rang mais Grandsire perd le contrôle de sa voiture dans la nuit sur la bosse de Mulsanne et la voiture est détruite. La n°29 va connaître de nombreux problèmes électriques ; démarreur et feu arrière et techniques ; échappement, allumage et finalement des problèmes d'alternateur qui la contraignent à l'abandon au petit matin.

La n°27 remonte grâce à Depailler en 7^{ème} position puis en 6^{ème} place à la 3^{ème} heure, en tête des Alpine, et entame un chassé croisé avec la Matra n°24 de Pescarolo-Servoz-Gavin en pleine remontée. A la 5^{ème} heure, alors qu'elle est à 2 tours des Ford/Gulf de tête, les ennuis commencent et elle retombe en 17^{ème} place et retrouve la 7^{ème} position après 10 heures de bataille. Elle conservera cette position jusqu'à la 20^{ème} heure.

A 11h30 le dimanche matin, l'avant-dernière Alpine A220 n°27 encore en course de Mauro Bianchi sort de son stand et échappe à son pilote à l'entrée des esses du Tertre et s'enflamme devant la Matra de Pescarolo.

La dernière A220 de l'équipage Vinatier-de Cortanze franchit la ligne d'arrivée paisiblement à une anonyme 8^{ème} place.

Une seule A220 à l'arrivée, la n°30 que nous avons choisie de reproduire en version fin de course avec la protection des phares enlevée et la bulle arrière abîmée, 1 seul abandon parmi les A210 et aucune rescapée parmi les A110 : voilà le bilan.

Historical background in English

At the beginning of 1968, Renault entrusts its sports program to Alpine. This partnership is obvious on the decoration of A220 with the enlargement of the logo Renault on the tail, and of the logo Alpine-Renault on sides. In Le Mans every A220 raises a different color on their masks of headlights (the eyes of dragonflies), spoilers of the front hood and the headband at the end of the nose.

In order to remain transposable in the series, new A220 keeps the windscreen of Berlinette. The new frame of A220 remains tubular, but it is lighter and stiffer than A211 because strengthened by an arch-cage flooded in the polyester of the roof. The body is longer and wider but its height is reduced. We note the new side radiators of waters and the radiator of oil on the front hood between headlights. The wheelbase remains unchanged like all Alpine prototypes made up until there but it is the first time the cockpit is on the right.

The 4 spoke rims replace the turbo ventilated wheels. They are lighter and the tires Michelin used are wider than in 1967. Gordini supplies an improved V8 engine which can equip a GT but which only develops 310 HP compared with the available Cosworth that can spread 100 more.

During the practices made before the race the famous aerodynamic "comb" is set on the rear bonnet (finer on car number 30 than on the 3 other A220) improves the stability of A220 which is in straight lines catastrophic and has difficulty in reaching 300 kph despite the efforts of the drivers. Nevertheless the press praises the A220. Jean Rédélé himself valued at 5 kph the loss of speed due to the use of the windscreen of Berlinette in full speed.

Exceptionally postponed in September, because of the social movements of May-June, 1968, the start of 24 Hours Le Mans is given at 3 pm. It allows Alpine to prepare 11 cars on the 13 French cars engaged (4 A220, 5 A210, and 2 A110).

Jo Siffert on Porsche 908 car number 31 starts in pole position. Mauro Bianchi's A220 car number 27 takes the 8th time. Whereas the track is sodden Mauro whose start was excellent shadows the 4 Porsche in the Dunlop curve. After one hour racing, A220 #29 is 5th, #27 occupies the 13th rank, #28 points 20th and #30 is in 41st position. It comes back up in 11th position after 7 hours racing. But troubles of ignition and the bubble of the back hood which inexorably deteriorates make it waste time again.

Car number 28 reaches the 13th row when Grandsire loses control of his car on the bump of Mulsanne at night and destroys it. Car number 29 is going to know numerous electric problems; starter and rear light and technical; exhaust, ignition and finally problems of alternator that forces it to retire by early morning.

Thanks to Depailler, car number 27 comes back in 7th position then in 6th place at the 3rd hour, in front of Alpine. He starts a battle with Matra car number 24 of Pescarolo-Servoz-Gavin which goes back up slowly. At the 5th hour, while Alpine #27 is 2 laps behind the Ford / Gulf leading car, the troubles begin and it falls again in 17th rank and finds again the 7th

position after 10 hours of hard battle. It will keep this position until the 20th hour. In fact at 11.30 am on Sunday morning the last Alpine A220 #27 of Mauro Bianchi but one still in competition goes out of the pit but slip out of its driver's hands in the entry of the "Esses du Tertre" and ignites in front of the Matra of Pescarolo.

The last one A220 of the teammates Vinatier-de Cortanze crosses the finishing line peacefully to the 8th place.

Car number 30 is the only one A220 on the finishing line. Among A210, there is only one retirement and no survivor among A110. We have chosen to reproduce the Alpine A220 car number 30 in version "end of race" with removed protection of headlights and damaged back bubble.

Revue de presse / Press review

Source : Slot Mini Auto #78 (Espagne – Spain)

ALPINE RENAULT A220

Texto: A. Boet / Fotos: A. Boet

LA FUERZA DEL 68



Con un importante respaldo de financiación por parte de Renault, los prototipos de Alpine consiguieron importantes victorias de clase en las 24 horas de Le Mans de mitad de los años sesenta. Con unos coches que eran fruto de la unión de Jean Rodele de Alpine y Aimé Gordini, responsables de los motores, se consiguieron unos buenos resultados sobre todo en el característico Índice de Prestaciones de la carrera francesa, donde los pequeños franceses coparon la mayoría de los triunfos. Los cambios de reglamentación que se aplicaron a finales del 67 llevó a Alpine a construir un coche que optara a la victoria absoluta. A partir del 68, los Prototipos tenían que limitar su cilindrada a los tres




46 SLOT MINI AUTO

PRUEBA A FONDO




litros, lo que automáticamente dejaba a los Ferrari y los Ford fuera de juego. El motor más voluminoso que había usado Alpine en Le Mans era un cuatro cilindros de 1,5 litros, pero Gordini, logró unir dos de estos bloques de motor con un solo cárter y cigüeñal creando un V8 de algo menos de 3 litros. Un motor V8 algo convencional, pero con cuatro válvulas de levas en cabeza. Cuatro carburadores Weber, más tarde sustituidos por un sistema de inyección, permitían alcanzar los 310 CV y los 350 con la inyección. Para acabar de completar el propulsor, se le adoptó una caja de cambios ZF de cinco velocidades.



48 SLOT MINI AUTO

PRUEBA A FONDO






Ya tenían el motor V8 y Alpine se encargó de diseñar un chasis multibulbar que lo acogiera. El nuevo A220 compartía algo de su estética con el A210, y realmente presentaban a priori todos los componentes para ser competitivos en esta primera temporada.

Los A220 se estrenaron a principios de temporada pero ciertamente no acababan de demostrar su potencia y estaban hechos de fiabilidad. Las 24 Horas de Le Mans de 1968 en su 36 edición, se celebraba este año en el mes de septiembre. La carrera que originalmente tenía que disputarse como de habitual en el mes de Junio, tuvo que ser pospuesta por culpa de la huelga general de Francia, posterior al famoso mayo del 68. Era la décima prueba del Campeonato del Mundo de Resistencia, y ese retraso en la carrera podía haber beneficiado a los prototipos que habían podido evolucionar a lo largo de la temporada.

Alpine inscribió cuatro A220 en la ronda francesa. El dorsal 27 dentro de la Escudería Savin-Galbenson y pilotado por Mauro Bianchi y Patrick Depailler; el dorsal 28 inscrito por la propia Alpine y pilotado por los franceses Henri Grandsire y Gerard Larrousse; el dorsal 29, también oficial Alpine y pilotado por Jean Guichet y Jean Pierre Jabouille, y finalmente el dorsal 30, de la Scévín Galbenson con André de Cortanze y Jean Vinatier Jr. Además estos dos equipos también inscribieron otros cinco Alpine A210 con motor de 1,5 litros.

De todo este despliegue de pequeños prototipos azules, sólo el dorsal 30, logró terminar la carrera en octava posición, justo por delante de tres A110. En la edición de 1969, tres A220 volvieron a intentarlo, pero ninguno logró cruzar la meta. Alpine tuvo que esperar otros diez años para lograr un triunfo absoluto cuando el A442B de Didier Pironi y Jean Pierre Jaussaud se impulsó a los Porsche 936. En total se llegaron a construir 8 unidades del A220 de los cuales la mayoría rindieron sus fon-

50 SLOT MINI AUTO

PRUEBA A FONDO




mas en diversas carreras sin ser recuperados. Uno se reconstruyó en coche de subidas en cuesta y otro esta en paradero desconocido. Aunque podría parecer que el escaso peso del A220, 630 Kg, podía jugar a su favor, lo cierto es que la falta de potencia aún con la inyección no permitía llegar más allá del medio CV por kilo aunque si que disponía de una buena velocidad punta de 330 km/h que le daba alguna oportunidad en la larga recta del circuito de Le Sarthe.

Los que seguimos con interés las referencias de La Mans Miniatures, conocíamos de la intención de la marca francesa de resinas de ofrecer en una sola tirada los cuatro protagonistas de la edición de 1968 de las 24 Horas de Le Mans.

Desde estas líneas nos gustaría invitar a los aficionados, todavía reticentes a entrar en el mundo de las resinas, a echar un vistazo de cerca, después de observar las imágenes que acompañan este artículo.

Punt Slot
Amadeu

Diputació, 173 - 08011 Barcelona - Tel. 93 451 70 45 - amadeu@puntslot.com
Horario de lunes a sábado: 10 a 14 y de 17 a 20:30 H. (Sábados tarde cerrado)
www.puntslot.com

TU TIENDA DE SLOT

REVELL	REVELL	REVELL	AUTOART	TOP SLOT	Novidades	NSR
BMW 50	LOLA T70 M21 #7	Asai Quatro S1	Koenigsegg CCX	Mercedes Benz W198	SLOTIT	Corvette C6R
RONNIE PETERSON	JOHN SURTESS	Race Chevrolet S2	24 H. Le Mans		Ford GT40 J. Stewart G. Hill	
24.90 Euros	24.90 Euros	24.90 Euros	24.90 Euros			

GRANDES OFERTAS EN COCHES DE SCALEXTRIC Y SCALEXTRIC DIGITAL
Consultar precios - **VENTA POR CORREO**

Especialistas en competición - Todo en recambios y accesorios - Todas las marcas - Circuito permanente de 8 curvas

Scalextric, Minico, SuperSlot, Sloting, NSR, DDF, Slotit, GOM

culo, a un modelo de Le Mans Miniatures en su tienda más cercana. No se contentan con lo que les podemos contar, con lo que puedan saborear en este artículo. Y es que con el coche en la mano todo prejuicio desaparece. No nos equivoquemos, no hablamos de prestaciones, de vueltas rápidas, de rompecronos, hablamos de belleza de líneas, de la recuperación del buen gusto a la hora de trabajar un modelo, de la pulcritud de la finalización. De la fidelidad en la que creemos a pies juntillas.

¿Qué necesidad tiene Le Mans Miniatures de modificar estéticamente a unas dimensiones?

Ninguna, el coche era así, y para hacerlo de slot se le pone un motor, una transmisión y una guía. Rueda, nos permito disfrutar de él en pista y posiblemente disfrutaremos de él mucho más junto a los otros representantes de la armada francesa de los 60.

Podríamos haber escogido para el repertaje el dorsal 30, el que logró un meritorio octavo lugar en la carrera, pero hemos querido escoger uno de los que cayeron antes de caer la bandera de cuadros siguiendo un poco con la filosofía de Le Mans Miniatures. No hace falta ofrecer el vencedor, si se hace, sin aspavientos, simplemente se ofrece la historia del automovilismo deportivo vinculado a las 24 Horas de Le Mans, según su particular visión comercial.

Y les ha funcionado siempre y les seguirá funcionando. Han rescatado modelos que forman parte de la memoria histórica, y los ponen al alcance de aficionados que en algunos casos los reconocen y en otros los descubren.

No hay que esconderse de reconocer que se es un aprendiz de la historia del motor. Todos hemos pasado por empaparnos de imágenes y hemos establecido nuestro propio gusto por la evolución de los modelos. Descubrir ahora este bello prototipo francés es tener suerte, ya que lo podemos admirar con la réplica de uno

de los mejores fabricantes de resinas. Saber disfrutar de una aportación como esta es reconocer que estamos abiertos a seguir ampliando nuestro afición.

Tenemos dos opciones, o ponemos a describir con precisión los mil y un detalles que forman el conjunto a escala, o con su carrocería, sus formas, poder estudiar y entender como se habla llegado a trabajar para evolucionar un A110 hasta este AG20. Si hacemos un pequeño ejercicio de imaginación, y partimos el coche justo por el centro, desde una vista cenital, nos quedan dos partes muy diferenciadas que parece que hayan sido unidas con cola. No es un sacrilegio decir esto, no hay que rasgarse las vestiduras por emitir opiniones. Es tan cierto como que las bulbosas partes delanteras del coche se convierten en afiladas colas en la parte trasera. Tan cierto como que las entradas de aire laterales parecen el fruto de haber puesto una caja cuadrada sobre la trasera de un Alpine. ¿Y todo esto para que sirve? Es sencillo.

El Alpine AG20 era un coche muy característico, que podía gustar o no, pero era así. Y es así como nos llega de la mano de Le Mans Miniatures, exactamente así. Sirva todo esto para hacer una reflexión. ¿Si un coche crea controversias estéticas a escala real es lógico que también las cree a escala reducida? No simplemente hay que reconocer que han sabido trasladar correctamente las formas. Es decir que no es válido decir que es un coche feo, que no nos gusta, y retirarle la confianza, ya que ello genera automáticamente un rechazo al trabajo de un fabricante, cuando lo único que han hecho es replicar una parte importante del automovilismo francés.



54 SLOTAMBURGO