

32

ALPINE RENAULT A220



24 Heures du Mans 1969



- # 28 : André de Cortanze
- # 29 : Patrick Depailler
- # 30 : Henry Grandsire
- # 31 : Jean-Luc Therier



Caractéristiques / Specifications :

Carrosserie / body : Résine polyuréthane / polyurethan resin
ABS chassis plate / plaque chassis injecté
Peinture polyuréthane satinée / Polyurethan semi-gloss painting
Jantes alu / turned alu rims
Pneus injectés striés / engraved injected tires
Poids / Weight : 98g



Axes avant et arrière avec vis M2 et couronne de marque "Slot-it"
Front and rear axles with M2 srew and white crown branded "Slot-it"

Historique / Historical background :

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 that improved by 6km/h the average speed.

For Le Mans race 4 A210 and 4 A220 were engaged. The new rule 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. Engine wise there was nothing new, and the V8 Gordini was not able to give more power.

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 but at 19.10 a nut broke on the left rear wheel and obliged André de Cortanze to go to the pit. After 9 hours' racing it climbed back up to 17th but had 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.

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 améliorant de 6km/h les performances.

Pour Le Mans, ce sont 4 A210 et 4 A220 qui sont engagées. Le nouveau règlement 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.

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. Mais à 19h10 un problème d'écrou sur la roue arrière gauche oblige André De Cortanze à rentrer au stand. 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 Therier 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.

Emballage / Packing :



Article associé / Associated articles :

ENG132050DHV :
Moteur fin 12V
Thin engine 12V

SPA132044 :

Jeu de 2 pignons inline laiton - 10 dents
D 6mm - diamètre axe 1.5mm
Set of 2 Inline brass pinions - 10 teeth
D 6mm - axel diameter 1.5mm

