

PODIUMS

Texte et photos: Frédéric Veillard

CIRCUITS VHC ENDURANCE

3H DU VAL DE VIENNE - 2-4 MAI et 12 H DE MAGNY-COURS - 30 MAI-1^{er} JUIN



Sur le nouveau tracé du circuit du Vigeant, diminué par la disparition du "Pif-Paf" de la grande ligne droite, l'équipage angevin Gérard Besson/Marc Peccolo/François Dougnac avait réussi à se qualifier en 4^{ème} position, derrière trois autres protos dont la très rapide Lola T286 des Français Lucio/Ancellet, pour cette épreuve de 3H. Malheureusement et pourtant bien décidés à se défendre sur ce circuit qu'ils connaissent par cœur, ils devront abandonner après seulement 38 minutes de course suite à la casse de l'échappement de leur auto. Si de gros points pour le

Championnat de France d'Endurance s'envolent, ils étaient bien décidés à bien figurer dans l'épreuve phare de la saison, les 12H de Magny-Cours, courues les 31 Mai et 1er Juin. Après un départ donné à 13h,

tout commença pourtant bien puisque qualifiés sur la première ligne, en seconde position, au côté d'une Porsche 935 et ses plus de 600ch, ils évoluèrent de la 1^{ère} à la 3^{ème} place jusqu'à la mi-course. Remontés en seconde position au scratch après la 8^{ème} heure de course, on pouvait raisonnablement envisager une place sur le podium. Décidément cette année est celle d'un simple test puisqu'un ennui nouveau va se révéler. En effet, vers 22h10 la course ne profitera plus à l'Alpine A220 quant une jante se découpe et endommage la voiture au

bout du freinage "d'Adélaïde", ruinant tout espoir. A noter au calendrier: L'épreuve des 6H d'Estoril est avancée d'une semaine, elle aura lieu du 21 au 23 Novembre.



Mille Miles - Juillet - Septembre 2008

ALPINE

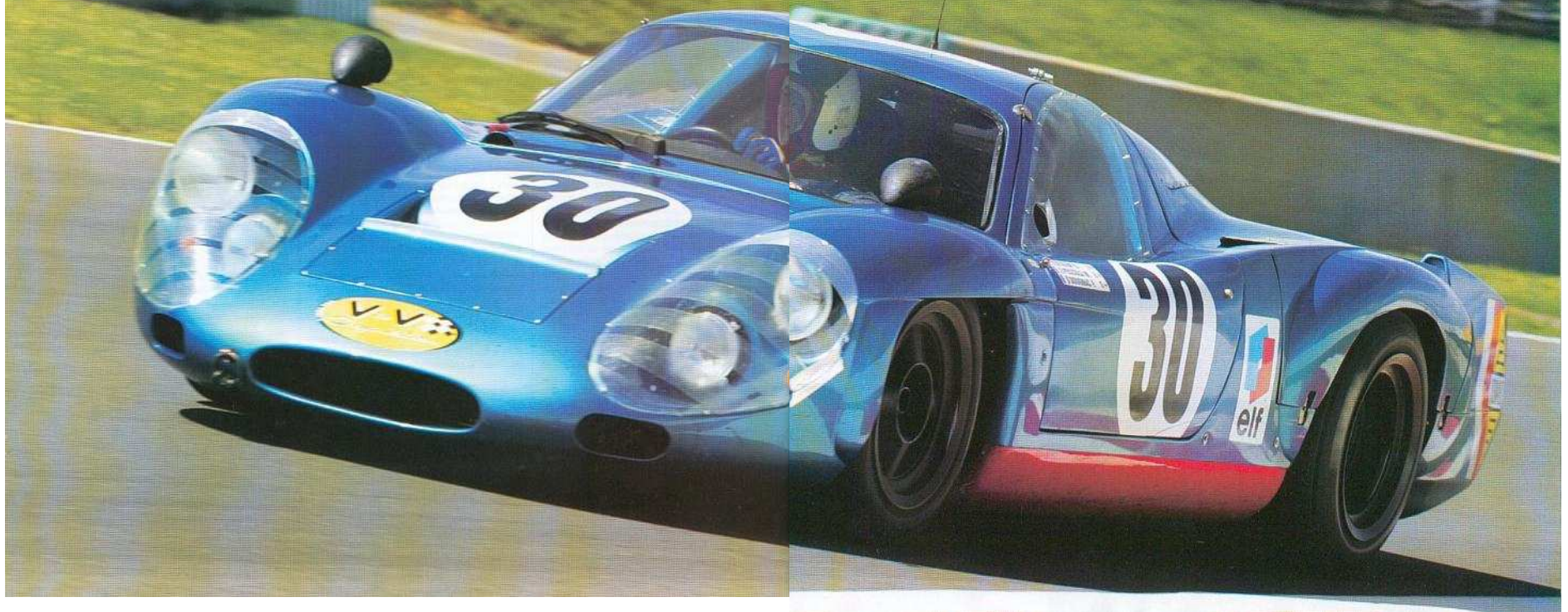
Jusqu'en 1967, les protos Alpine, dotés de mécaniques quatre cylindres de 1000 à 1500cm³, visaient les podiums des Indices. Avec l'arrivée du V8 Gordini 3 litres, d'abord dans l'A211 fin 67 puis dans la nouvelle A220 en 1968, et avec la limitation des Sports Protos à 3 litres, Alpine va pouvoir jouer dans la cour des grands. Du moins on l'espère...

Aujourd'hui, après avoir écumé les podiums VHC avec sa M63B, Gérard Besson effectue ce même saut 40 ans plus tard, mettant à présent tout en oeuvre pour développer et fiabiliser son superbe proto 3 litres présenté en photos dans ces pages.

A220

V8 3 LITRES

1968-69



Mille Miles - Juillet - Septembre 2008

LES ALPINE DE COMPETITION



Marc Peccola au volant, en essais au Vigeant en avril 2007.

La première sortie en course du V8 Gordini 3 litres a lieu le 15 octobre 1967, aux 1000km de Paris. Le moteur a été installé expérimentalement dans une A210 modifiée, qui devient A211, et restera unique. Elle termine à la 7^e place. Mais c'est en 1968 qu'apparaît le prototype Alpine élaboré spécialement pour le V8, l'A220. Une voiture entièrement nouvelle, plus longue, plus large, plus basse (moins d'un mètre), un châssis qui protège mieux le pilote que précédemment, avec les radiateurs d'eau placés latéralement entre les portes et les roues arrière, et le radiateur d'huile à l'avant. Les capots avant et arrière sont amovibles, facilitant l'accessibilité mécanique: on a encore en mémoire les mécanos couchés et rampant sur les protos M63 ou A210 pour accéder au moteur...! La puissance annoncée est de 310 chevaux, ce qui est hélas inférieur à la concurrence... On retrouve le même problème que rencontraient les Formule

2 Alpine dotées de leur 4 cylindres Gordini double arbre face aux Cosworth, pourtant culbutés... de plus la cavalerie réellement disponible pendant les 24 Heures sera encore inférieure.

La première course de l'A220 a lieu en avril 68 aux 1000km de Monza: un seul exemplaire est présent, piloté par Mauro Bianchi et Henri Grandsire, aux côtés de la "Grand-Mère", l'A211. Si l'A211 finit 3^e, l'A220 n'est pas classée, mais cette course lui a servi de préparation pour les 24 Heures du Mans, qui représentent déjà à l'époque l'objectif médiatique N°1. Hélas en mai, aux essais des 1000km du Nürburgring, la belle A220 s'envole avec Henri Grandsire au volant: le grand Henri s'en sort bien, mais pas l'A220 qui est détruite. C'est la fin pour ce premier châssis, n°1730. Une nouvelle A220 courra en août à Zeltweg (abandon), "Grâce" (!) aux grèves de mai, les 24H du Mans sont reportées en Septembre, ce qui donne un peu d'air à l'équipe pour préparer suffisamment de protos. Si les "petits" protos s'y illustrent encore de fort belle manière,

remportant l'Indice de Performance et l'Indice Énergétique, nos A220 se montreront moins à l'aise. Quatre châssis avaient pourtant été préparés: 1731 à 1734. La 1731 renoncera sur problèmes de démarreur puis d'alternateur, la 1732 sera détruite dans l'incendie dont fut victime Mauro Bianchi, la 1733 également détruite dans un accident, seule la 1734 finira, à la 8^e place, aux mains de Vinatier et de Cortanze: c'est celle de Gérard Besson que vous voyez ici en photos, et qui porte toujours son n°30! On retrouvera les deux "survivantes" aux 1000km de Paris le mois suivant, qui se classeront 4^e et 6^e. De Cortanze remportera enfin le GP de Casablanca au volant de l'Alpine 3 litres, l'autre A220 présente abandonnant sur casse moteur.

Nouvelle version pour 1969

Pour la saison 1969 apparaît une nouvelle version de l'A220, à la carrosserie plus affinée, les radiateurs d'eau et d'huile ayant été reportés à l'extrême arrière. La première course est celle des 1000km de Monza, le 25 avril. Les trois A220 sont qualifiées de justesse, une ne prendra pas le départ, moteur cassé, une seule sera classée, à la 6^e place, bien que... détruite dans le dernier tour, heurtée par la Lola de Gardner (châssis 1735). Il semble que des problèmes de vibration du V8 entraînent des fuites d'huile aux plans de joints. Le même souci se reproduira aux 1000km de Spa le 11 mai sur



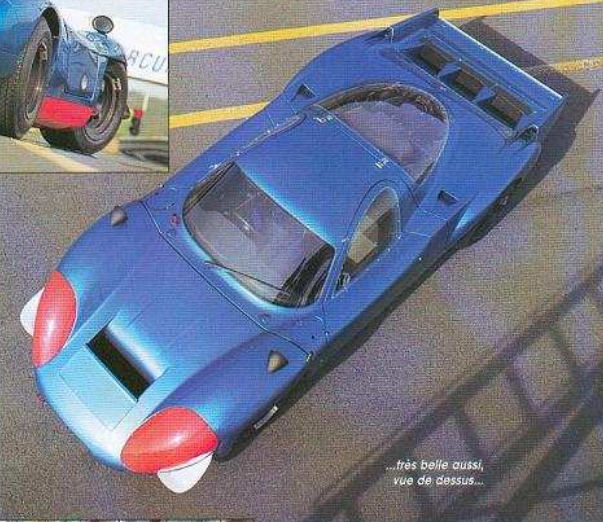
Sans doute un des plus beaux protos Alpine, avec le M64.



On reconnaît les feux arrière type RB, comme l'A210.

les trois voitures, et les quatre A220 engagées aux 24H du Mans en juin ne seront pas plus chanceuses. Aucune ne terminera, la seule Alpine se classant étant l'A210 1000cm³ de Serpagni-Ethuin, qui reconforte l'Équipe Alpine avec sa victoire à l'Indice de Performance: c'est le châssis 1723, l'un des rares à avoir participé à 4 éditions consécutives des 24H mancelles... celui aujourd'hui en possession de Gérard! L'A220 de ces pages portait encore le n°30 pour sa 2^e édition des 24H, aux mains d'Andruet et Grandsire, elle fut éliminée dès la 3^e heure pour surchauffe et fuite d'huile.

On verra encore une A220 à Nogaro où Vinatier se classera 2^e. Pour la course de côte de Chamrousse, Vinatier se présentera avec une A220 à l'arrière tronqué, se classant à une belle 3^e place. Beltoise remportant l'épreuve au volant d'une Matra F2. L'A220 "tronquée" participera encore au Critérium des



...très belle aussi, vue de dessus...



12H de Magny-Cours 2008: départ en pole pour l'A220 de Besson-Peccola-Dougnaec.

modifications au niveau du circuit d'eau et d'huile. Le 6 février 1970, nouvelle séance d'essais sur le Bugatti, et le 8 février c'est la dernière séance de roulage, pour régler l'aérodynamique, sur le circuit Michelin de Ladoux. Pour les derniers essais, cette A220 avait été équipée de la fameuse "suspension plate" de Richard Bouleau (présentée par son concepteur lui-même dans Mille Miles n°50) avec laquelle ni la caisse ni les roues ne se couchaient en courbe. L'auto pesait alors dans cette configuration 840kg avec 15 litres d'essence. Il semble vraisemblable - sous toute réserve - que le châssis 1734 ait été à cette occasion rebaptisé "A221", avec le n°1738... A propos de Michelin, il faut noter que l'A220 fut la première voiture au monde équipée de pneus Michelin slicks (type A00): à cette occasion, les pilotes ont d'ailleurs dû réapprendre à piloter...

Magny-Cours, de nuit, l'A220 n'a plus les "flaps" qu'elle avait à l'avant en début de saison.

Cévennes avec J.P. Jabouille, et abandonnera sur panne d'alternateur. On a pu admirer cette A220 unique lors des expositions de l'AAA à Dieppe, elle est aujourd'hui la propriété de J.P. Burette, un "ancien" de chez Alpine (châssis n°1731). Les 1000km de Paris se dérouleront sans les protos dieppais, ils laisseront la place aux Matra 650... En 1970 les protos Alpine resteront sous la poussière...

L'Équipe de passionnés têtus qui s'en occupait avait pourtant tenté de continuer à développer le modèle. Justement, la 1734 - celle de Gérard aujourd'hui - a subi différentes séances d'essais, en août 69 au Bugatti, en septembre sur le circuit de Coulommiers, en décembre elle subit des



LES ALPINE DE COMPETITION



Francis Dougnac passe le relais à Gérard Besson. Marie-Odile, l'épouse de Gérard, en profite pour faire une toilette au pare-brise.

La mécanique est beaucoup plus accessible que pour les précédents protos dieppais.

Renaissance

C'était il y a une vingtaine d'années. Gérard Besson cherchait à acquérir un proto Alpine, et de préférence une A220. Le musée de Mougins en avait une, dont il souhaitait se séparer, mais ne voulait pas la céder à un particulier. Sachant qu'Hervé Charbonneau était en contact avec Jean-François Dumontant lui-même en contact avec le musée pour la cession de motocyclettes, c'est par ce biais qu'il fut possible de négocier un achat en lot avec le proto Alpine. L'acquisition s'est ainsi réalisée début 1995. Un an avant Gérard avait acquis auprès de Jean-Charles Redélé l'unique proto M63B, un proto qui, contrairement aux trois premiers protos M63 (la châssis poutre) nés en 1963, est équipé d'un châssis multitubulaire, celui de la M64. D'ailleurs sa carte grise -eh oui, encore une coquetterie chez Alpine, celle d'immatriculer certains protos- porte la date du 18 février 1964 avec le matricule 670 PR 75. Un précieux morceau de carton toujours en possession de son actuel propriétaire. L'opportunité d'achat s'était présentée lors des 24H VHC du Castellet fin 1993, à l'occasion d'une discussion avec Jean-Charles Redélé qui participait à cette course au volant d'une M63. L'achat de la M63B s'était fait, début 1994

L'atterrateur est entraîné par une poulie en bout de boîte de vitesses.



Afficher un tel état de présentation, faire progresser les performances, fiabiliser le tout, demande un minimum d'investissements: ce proto est entre de bonnes mains pour y parvenir.



et Gérard Besson avait pu s'engager pour sa première course avec sa nouvelle acquisition dès les 24H du Castellet de la fin de l'année 94.

Ce n'est pas tout, trois ans après l'A220, c'est une A210 qui rejoint ses deux soeurs dans le garage à Angoulême, nous sommes en mars 1998. La M63B et l'A210 seront restaurées et préparées pour les courses bien avant l'A220. Le proto M63B donnera d'ailleurs d'immenses satisfactions à son propriétaire et à ses copilotes, rapportant un palmarès impressionnant et

réalisant en VHC pendant des années un kilométrage sans rapport avec celui réalisé à l'époque chez Alpine.

Gérard regrette bien un peu d'avoir restauré l'A210 avant l'A220, car il s'est rapidement aperçu qu'il ne pouvait obtenir de bons résultats dans les courses VHC avec l'A210. C'est surtout l'extraordinaire palmarès d'époque de cette dernière, qui a participé 4 fois aux 24H du Mans, qui l'avait poussé à s'occuper d'abord de "son cas": aujourd'hui il estime avoir perdu 10 ans de possibilités de résultats avec le gros proto 3 Litres!

A sa sortie du musée de Mougins, l'A220 était complète, en état de marche. De plus, lorsque son moteur a été déposé et passé au banc chez Sodemo, près de 40 ans



Le capot avant entièrement amovible dégage une excellente accessibilité.

après, on a pu relever à 1 cheval près la même puissance que sur la fiche de banc Gordini de l'époque!

La sortie de restauration complète du proto date de début 2007, d'ailleurs les lecteurs de Mille Miles ont pu découvrir ses premiers tours de roues en avril 2007 sur le circuit du Vigeant dans le dernier DVD réalisé par le magazine. Son premier engagement actuel en course a eu lieu justement sur le circuit du Val de Vienne en mai 2007.

Avec les matériaux et connaissances d'aujourd'hui, mais fidèlement à l'esprit d'origine

La restauration avait débuté avec la réalisation de tous les moules polyester sur la carrosserie de l'époque, afin de pouvoir réparer sans problème en cas d'accident. Le moteur a été refait chez Sodemo, et la boîte ZF d'époque a été remplacée par une Hewland d'époque. En fait la ZF était alors utilisée pour Le Mans, et la Hewland pour les courses courtes. Le choix actuel de la Hewland a été fait en raison de la disponibilité des pièces. Les disques de frein ont les mêmes dimensions, les pistons ont le même diamètre. Seule la marque des étriers n'est plus la même. Les suspensions sont fidèles à l'origine, par contre la voiture est énormément abaissée. Il faut rappeler que ce proto, après ses dernières participations en course en 69, avait servi de base pour d'éventuelles évolutions. Ainsi, la fameuse "suspension plate" qui s'y trouvait toujours lors de l'acquisition par Gérard a été remplacée par les suspensions traditionnelles des autres A220, avec les connaissances d'aujourd'hui, tout en conservant pieusement de côté la suspension historique. Un allumage électronique s'y trouvait également. Le moteur était -et est toujours- équipé de 2 soupapes par cylindre. Le moteur d'aujourd'hui est d'ailleurs le moteur qui équipait l'auto au Mans en 69, le n° de sa plaque en atteste!

Au niveau carrosserie, la seule



modification a porté sur deux prises d'air pour les freins de chaque côté de la bouche de refroidissement avant. L'arcou au également été renforcé au-dessus de la tête du pilote. Cette année la mise au point a encore énormément progressé; hélas cela ne se ressent pas encore sur les résultats, l'A220 ayant été accidentée lors des deux premières courses 2008; casse d'une rotule défectueuse à Jarama, puis un "tout droit" suite à un blocage d'accélérateur. En tête au Vigeant, le beau proto fut stoppé dans son élan suite à la rupture d'un échappement. A Magny-Cours, 2^e temps aux essais, l'A220 est partie en tête pour la garder une heure et demie durant; hélas au bout de 8 heures une roue trop serrée a cassé. Toutes ces pièces sont désormais refaites, sans défaut. Les roues ont été refaites en magnésium comme à l'origine, mais renforcées.

"Cette voiture a une tenue de route absolument exceptionnelle" s'émerveille Gérard "elle nous donne un plaisir incroyable à son volant. Elle tient la route, elle freine bien, elle n'est pas dangereuse. Personnellement je préfère piloter l'A220; en effet je "n'emmène" pas la M63 aussi bien que Peccolo et Dougnac qui sont des pilotes de monoplace; quant à l'A210, elle est sous-motorisée, donc moins intéressante à conduire par exemple que la M63. Je regrette d'ailleurs de ne pas avoir profité plus tôt de l'A220, car aujourd'hui nous sommes confrontés à des concurrentes de 10 ans plus récentes, comme des Porsche bi-turbo qui ont 400 à 500ch."

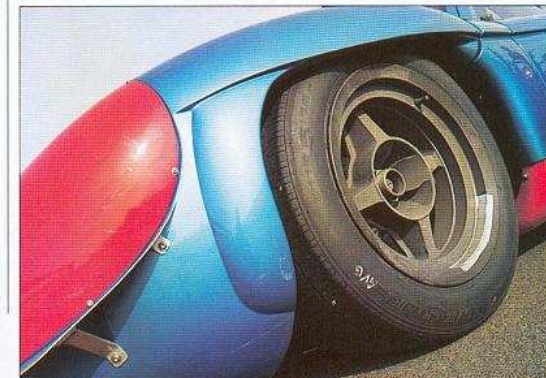


En 1969 est apparue la version affinée avec ces radiateurs disposés à l'extrême arrière.



On voit ici que l'alleron arrière est réglable.

Les jantes ont été refabriquées conformément au dessin d'origine. Des largeurs moindres qu'à l'époque ont été choisies: ici 8x15" pour l'avant.



LES ALPINE DE COMPETITION



L'A220 est le premier proto Alpine à conduite à droite.



Alors, on s'y croit?!



L'Alpine avait même tenu la tête pendant 1h45...

On peut par conséquent raisonnablement espérer de très beaux résultats à venir pour ce beau proto, qui se trouve dans les meilleures mains possibles, tant au niveau des soins prodigués que du niveau de pilotage de ses pilotes: c'est tout le mal que nous pouvons souhaiter à l'équipage Gérard Besson-Francis Dougnac-Marc Peccolo...

Interview Francis Dougnac

Mille Miles: L'A220, ça change beaucoup par rapport à la M63?

Francis Dougnac: C'est une auto qui a le double de puissance avec 200kg de plus. Elle ne se conduit pas de la même façon. C'est une auto beaucoup plus moderne que la M63. Et avec l'A220 on se bat pour les premières places! Avec la M63 il fallait vraiment des conditions climatiques spéciales (pluie...) pour

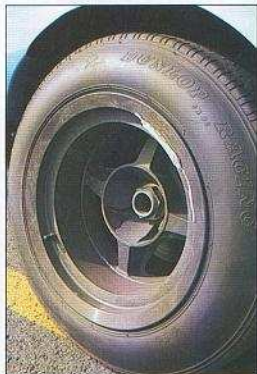
Il faut se remémorer qu'à l'époque l'Alpine 3 Litres courait avec environ 270ch utilisables, et qu'aujourd'hui les progrès actuels des matériaux peuvent lui permettre de compter sur juste un peu plus de 300ch. Ce qui ne l'empêche pas d'être régulièrement dans les temps des trois premiers.

"Comme elle est réglée aujourd'hui, elle est très facile à conduire" affirme Gérard, "pour donner un exemple, dernièrement une Porsche à côté de moi a fait un écart, nous étions à 240/250km/h, j'ai donné un coup de volant, j'ai freiné, je l'ai évitée comme si j'étais à 40km/h! Elle est vraiment très saine. Elle glisse des 4 roues, quand tu es à la limite, tu lèves le pied, elle reste en ligne... Je souhaite à présent améliorer le moteur. Aujourd'hui il est prévu pour 8000/8500tr/min. et par sécurité on ne prend que 7200/7500tr/min. Après on devrait pouvoir prendre ces tours supplémentaires, et gagner ainsi une vingtaine de chevaux. Quant à la fiabilité, on a déjà roulé 7 heures à Jarama, puis 8 heures à Magny-Cours, sans problème moteur."

La victoire à portée...

La première sortie en course d'endurance VHC de cette A220 se fit aux 3H du Val de Vienne, les 4 et 5 mai 2007. Partie en pôle, l'Alpine gardera la tête jusqu'à la mi-course lorsqu'une tête d'amortisseur mettra fin à une victoire presque acquise. Le 29 septembre aux 3H de Nîmes-Ledenon, elle se classe 5e après avoir été 3e.

Lors de la première sortie 2008, aux 8H de Jarama les 14-15 mars, un bûche d'axe de rotule immobilise l'auto à son stand alors qu'elle était dans le top 5 auparavant. Repartie, on frôlera le drame à 15 minutes de la fin avec un accélérateur bloqué, le pilote Francis Dougnac s'en sortant indemne, mais l'avant de l'Alpine est fortement endommagé. Le 4 mai, lors des 3H du Val de Vienne, l'A220 est 2e lorsqu'elle doit abandonner sur rupture de l'échappement. Pour les 12H de Magny-Cours le 1er juin dernier, en seconde position à la 8e heure de course, le proto Alpine perd une de ses roues dont la jante s'est découpée.



Les jantes arrière sont aujourd'hui des 10x15".

damer le pion aux nombreuses autos plus puissantes.

M.M.: Est-ce qu'il est possible avec l'A220 d'envisager la victoire au scratch?

F.D.: A présent on a un handicap de consommation (env. 50 litres/100km) par rapport à une Chevron B16, qui ravitaille une demi-heure plus tard que nous. Par rapport à la M63, on a tout doublé: la puissance... et la consommation! Le handicap se ressent sur une course longue. Mais à Magny-Cours, sans le souci de jantes, on finissait seconds. L'auto est déjà très agréable à conduire et compétitive, c'est un bel outil, et avec les améliorations prévues par M. Besson, elle devrait évoluer significativement.

M.M.: Vous courez en monoplace (F3 Classic): une préférence?

F.D.: J'aime les deux! Le poids est différent, les sensations aussi. J'aime bien l'esprit du "club F3", il y a une bonne entente. Et j'adore aussi l'endurance, parce qu'on est une petite équipe où l'on s'entend super bien, et c'est ce qui me plaît beaucoup, cette ambiance... il n'y a pas que le plaisir de courir, on passe vraiment un

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES

MOTEUR :	
Type	V8 à 90°
Bloc	Fonte
Culasse	Alliage léger
Distribution	2 x 2 arbres à cames en tête
Lubrification	Carter sec
Position	Centrale arrière
Cylindres	295mm ϕ
Alésage x Course	85 x 66mm
Alimentation	4 carburateurs Weber double corps
Taux de compression	11,5/1
Puissance maxi	312ch à 7600 tr/min
Couple maxi	32,1 mkg à 5600 tr/min
Châssis	multitubulaire
Carrosserie	polyester stratifié
Suspensions	triangles superposés, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques
Freins	disques ventilés
Direction	crémaillère
Boîte	ZF pour Le Mans (aujourd'hui Hewland)
Jantes	aujourd'hui 8 et 10"x15" (10 et 12, ou 11 et 13 à l'époque x15")
Longueur	4,00m
Largeur	1,83m
Hauteur	0,95m
Voies AV/AR	1,34m
Poids	env. 800kg

Vitesse maxi 69, trois A220 ont été chronométrés sur les Mursauclères à 282, 314, et 320km/h: cette dernière pilotée par de Cortanze... la n°30... celle de G. Besson!



24H du Mans 1969: les Alpine sont poussées vers leur emplacement de départ. Au premier plan, la 29, de Depaillet-Jabouille (châssis 1734) et derrière, la 30, d'Andruel-Grandière, châssis 1734: celle de Gérard aujourd'hui.



Gérard Besson a remporté le Challenge Mille Miles 2006.

De gauche à droite: Francis Dougnac, Gérard Besson, Alain Serpaggi -venu donner son sentiment sur la mise au point, confortant les pilotes dans le bon travail déjà effectué- et Marc Peccolo.

bon week-end avec tout le monde.

M.M.: Vous étiez au volant lors des deux derniers abandons: frustrant?

F.D.: Ah, ça, oui! Avec Marc Peccolo, on voudrait vraiment ramener une belle place à Gérard Besson. Mais je suis persuadé qu'elle fera de belles places, cette auto! Elle est homogène à conduire, elle est ludique, au niveau de son comportement sur la piste elle est extraordinaire.



Au Mans en 69, la 1734 n'ira pas plus loin que la 3e heure, pour cause de surchauffe et fuite d'huile: le problème récurrent du V8.

