

ALPINE A 210

L'Alpine A 210 a connu, en quatre années d'existence, une carrière exceptionnelle aux 24 Heures du Mans.

À ses débuts, en 1965, elle s'appelait M65 et inaugure les deux dérives latérales sur le capot arrière. Une innovation signée de l'aérodynamicien Marcel Hubert, dans le but d'améliorer la stabilité à haute vitesse, point faible des M63 et M64. En 1966, elle évolue en A210 avec le châssis 1720, le châssis 1718 et 1719 étant des M65. Sept châssis A210 ont été construits de la 1720 à la 1726. Le 1727 appelé A211 fût utilisé avec le moteur V8 3 litres Gordini.

Aux essais du Mans, en avril, Mauro Bianchi fait sensation en franchissant le cap des 200 km/h de moyenne avec un petit moteur de 1300 cc ! C'est la première fois qu'une voiture 100 % française réalisait un tel exploit sur le circuit du Mans. Au départ des 24 heures, six A 210 sont engagées (cinq 1300 cc à boîte Porsche et une 1005 cc à boîte Renault). Quatre de ces voitures terminent aux 9^e, 11^e, 12^e et 13^e places, Cheinisse-Delageneste remportant l'Indice Energétique. En 1967, pas moins de sept A 210 sont alignées : la 1500 cc de M. Bianchi-Vinatier termine en 13^e position mais les 1300 cc font mieux : Grandsire-Rosinski obtiennent une probante 9^e place, juste devant De Cortanze-Leguellec, alors que Delageneste-Cheinisse se classent 12^e. Malgré ce beau tir groupé derrière les Ford MK4, Ferrari P4 et Porsche d'usine, les Alpine sont devancées aux indices par les voitures allemandes. Alpine aura sa revanche en 1968 : si les nouveaux protos 3 litres n'obtiennent pas les résultats espérés, les A 210 poursuivent leur brillante carrière. Leguellec-Serpaggi terminent 9^e au volant de la 1500 cc, Thérier-Tramont remportent l'Indice Energétique sur une 1300 cc et Nicolas-Andruet imposent une 1005 cc à l'Indice de Performance. En 1969, une seule Alpine rejoint l'arrivée mais Serpaggi-Ethuin sauvent l'honneur en offrant une nouvelle victoire à l'Indice de Performance à la petite 1005 cc. Ce sera la dernière apparition des protos Alpine au Mans avant que Renault ne décide de revenir au milieu des années 70, avec un succès final en 1978. L'A 210 avait brillamment assuré l'intérim entre les débuts difficiles de la M63 et la consécration de l'A 442.

Notre A 210 (qui retrouvera les circuits en 1999) a disputé deux fois les 24 Heures du Mans : en 1966 avec De Cortanze-Hanrioud (moteur 1000 cc ; abandon à la 18^e heure) et en 1967 avec Vidal-Cella (moteur 1300 cc ; abandon à la 7^e heure). Elle a, par ailleurs, remporté sa classe aux 1000 km de Paris (Delageneste-Cheinisse) et de Spa (Delageneste-Patte) en 1966.

CARACTÉRISTIQUES DE L'ALPINE A 210

Catégorie	● SR (période G)
Châssis	● tubulaire.
Carrosserie	● polyester
Moteur	● Renault-Gordini 4 cylindres
Cylindrée	● 1500 cc
Puissance	● 150 ch
Distribution	● double ACT
Alimentation	● 2 carburateurs Weber
Boîte	● Hewland 5V
Freins	● 4 disques acier
Pneus	● Dunlop Racing
Poids	● 650 kg
N° de châssis	● 1720
Palmarès de ce châssis	● 4 ^e et 1 ^{er} de classe aux 1000 km de Paris 1966 ; 9 ^e et 1 ^{er} de classe aux 1000 km de Spa 1966, équipe De Lageneste & Patte; 18 ^e aux 1000 km de Monza 1966 ; 4 ^e et 1 ^{er} de classe aux 1000 km de Monthléry
1966	équipe De Lageneste & Chenisse Participation aux 24 H du Mans 1967 n° 58