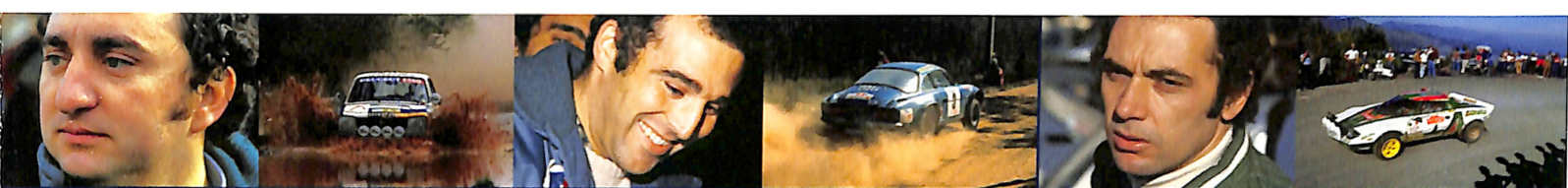


HORS-SÉRIE RALLYES MAGAZINE



Rallyes  
magazine  
HORS-SÉRIE

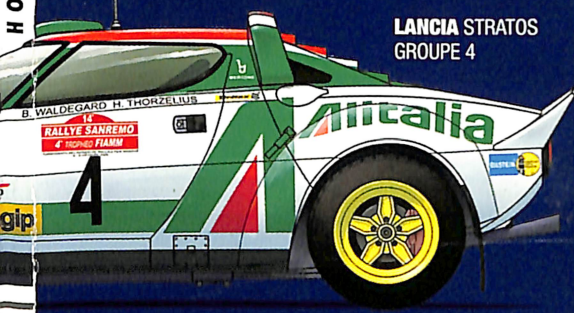
FRANCE MÉTROPOLITAINE 9,90€  
SUISSE 14 CHF  
BELGIQUE/LUXEMBOURG 10,90€  
GRÈCE/DOM/PORT CONT. 10,90€  
TOM SURFACE 1700 XPF

# L'INTEGRAL Rallyes magazine

HORS-SÉRIE

164  
PAGES

AOÛT-SEPTEMBRE 2014



LANCIA STRATOS  
GROUPE 4



PEUGEOT 504  
BERLINE

# LES 24 AUTOS MYTHIQUES

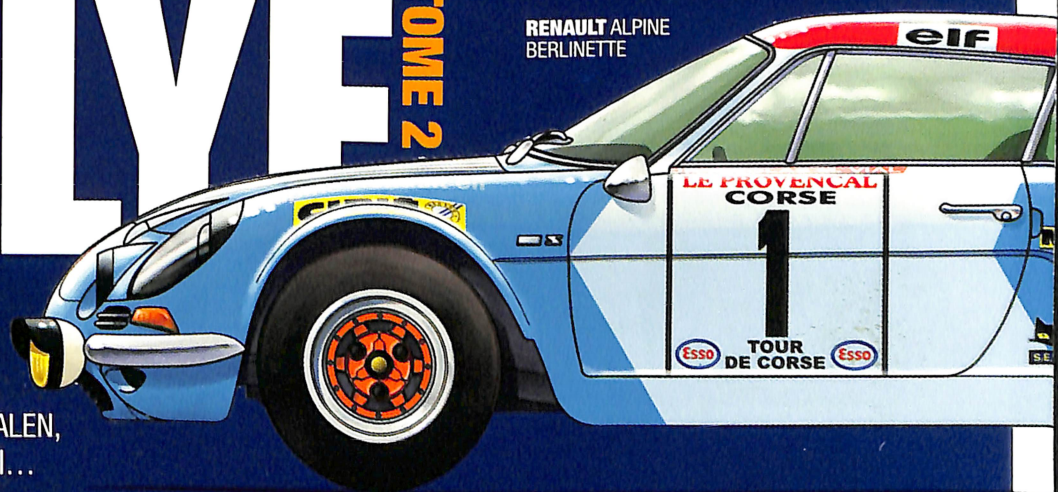
# LEGENDES



CITROËN DS  
PROTOTYPE

# SPECIAL ANNEES 70

# RALLYE TOME 2



RENAULT ALPINE  
BERLINETTE

20 PILOTES DE LEGENDE

INTERVIEWS ANDRUET, MIKKOLA, MUNARI, ALEN, NICOLAS, THERIER, WALDEGAARD, RAGNOTTI...

opack  
L 11874 - 2H - F: 9,90 € - RD

ET AUSSI ALPINE A310 / AUTOBIANCHI A112 ABARTH / ALFA ROMEO GIULIA / BMW 2002  
CITROËN DS / DATSUN 240 Z & 1600 S / DAF / FIAT 124 / FORD ESCORT MK1 / OPEL ASCONA A  
OPEL KADETT GTE / PEUGEOT 504 COUPE V6 / PORSCHE 911 / RENAULT GORDINI 12 & 17  
SAAB 96 / SIMCA 1000 / SKODA 120 & 30 RS / TOYOTA COROLLA & CELICA

LES LEGENDES DU RALLYE SPECIAL ANNEES 70 : DE 1973 A 1977



## Amortisseurs Soben pour le VHC

De la régularité aux rallyes des anciennes manches du Championnat du Monde, Soben a développé une gamme d'amortisseurs spécifiques pour chacune de vos autos.



Régularité



Circuit



Rallye asphalte



Rallye terre

**Amortisseurs spécialement développés pour le VHC en Gp1, Gp2, Gp3, Gp4 et GpB :**

- ◆ Amortisseurs ouvrables
- ◆ Butée hydraulique de compression
- ◆ Combiné fileté et grosse tige (options)

Alfa Giulia, Alfetta GT, Alpine A110, A310 4cyl & V6, Audi Quattro, Austin Mini, Autobianchi A112 Abarth, BMW E21, Citroën Visa Chrono & 1000 Pistes, Ferrari 308, Ford Escort MK1&2, Lancia Fulvia, Beta Coupé, Beta MonteCarlo, Opel MantaB, Kadett C, Peugeot 104 ZS, 504 Coupé, Porsche 911, Renault R8 Gordini, R5 Alpine, R5 Turbo, R12 Gordini, Simca Rallye, Volkswagen Golf 1 Gti et des nouveaux modèles tous les mois ...

**SOBEN S.A.S. - Village Artisanal de Regourd - 46 000 Cahors**

**Tel : 06 64 13 75 47 - Email : benjamin.talon@soben.fr**

**www.sobenracing.com**

**RÉDACTION**

Directeur de publication  
Fabrice Roux  
Rédacteur en chef  
Frédéric Petitcolin  
fpetitcolin@6packpublishing.fr  
Rédacteur en chef adjoint  
Frédéric Dart  
fdart@6packpublishing.fr  
Directeur artistique  
Christophe Maillot  
cmaillot@6packpublishing.fr  
Rédacteurs graphistes  
L. Roux, Ph. Beaujean, A. Delonglée.  
Collaborateur L. Rocci

**PUBLICITÉ**

Chef de publicité Thierry Roche  
troche@6packpublishing.fr  
Tél. : 04 73 29 32 40 - Mob. : 06 63 06 70 15  
Fax : 04 73 29 32 49

**ABONNEMENT**

ABOMARQUE "Rallyes Magazine"  
CS 63656 - 31036 TOULOUSE CEDEX 1  
veronique@abomarque.fr  
Tél. : 05 34 56 35 60 - 12 numéros : Tarifs  
France : 54,50 € - Europe / DOM : 64,50 €  
Suisse : 88 € - TOM : 130 €  
Reste du monde : 69,50 €

**ANCIENS NUMÉROS**

Isabelle Salat - Isalat@6packpublishing.fr  
6PACK Centre Viaduc - 65 bd Côte Blatin  
63008 Clermont-Fd Cedex 1  
Accueil téléphonique : 04 73 29 32 35

**VENTES AU NUMERO**

(réserve aux dépositaires de presse)  
Média dif - Olivier Le potvin  
Tél. : 02 32 45 44 43  
olepotvin@wanadoo.fr

**FABRICATION**

6PACK PUBLISHING  
65 bd Côte Blatin  
63 008 Clermont-Fd cedex 01

**ADMINISTRATION**

65 bd Côte Blatin  
63008 Clermont-Ferrand cedex 01  
Tél. : 04 73 29 32 35

**DIRECTION ÉDITORIALE**

Directeur de la publication Fabrice Roux  
Assistante de direction Béatrice Veyret



Rallyes Magazine est édité par la société  
6PACK Publishing SARL au capital de 15 000 €  
RCS Clermont-Ferrand 452 682 776  
Principal actionnaire : Fabrice ROUX  
Siège : 65 bd Côte Blatin  
63008 Clermont-Fd Cedex 01

Imprimé par AUBIN IMPRIMERIE

Chemin des deux croix - 86240 Ligugé  
Printed in France Dépot légal à parution  
N° de commission paritaire : 0615 K 83140  
Distribution : MLP.



La reproduction, même partielle, des articles  
et illustrations parus dans *Rallyes Magazine* est  
interdite.  
6PACK Publishing décline toute responsabilité  
pour les documents remis.

**EDITO**

# LES ORIGINES D'UNE PASSION

Un matin au milieu des années 70. L'enfant se lève, fatigué, mais encore émerveillé par la nuit passée avec son père et son oncle sur le bord des spéciales du Monte-Carlo. Lorsque sa mère lui demande "comment c'était ?", il raconte : "Super ! On a vu Röhr, Mikkola, Blomqvist, Ragnotti, Andruet... et il y avait des BMW 2002, des Fiat 124 Abarth Spider, des Skoda 130 RS, des..." la mère sait qu'elle en a pour un moment avant que ne se termine la longue liste des différents modèles aperçus.

Si le côté autobiographique de cette scène est pleinement assumé, elle résume bien les années qui ont suivi la création du Championnat du monde des Constructeurs. Ces derniers étaient nombreux à trouver dans le rallye un excellent vecteur pour valoriser leur produit. Les règles d'homologation étaient simples et permettaient aux véhicules même les plus improbables de courir. Il suffisait d'un capot noir mat et de quatre élargisseurs d'ailes pour "faire course" ! La diversité était réjouissante entre les protos du Groupe 5, le son magique du moteur Ferrari de la Stratos et le 3 cylindres variomatique de la Daf. Les propulsions étaient majoritaires et ça glissait, ça glissait... Cela n'allait peut-être pas très vite, mais quel spectacle ! La liste des candidats à la victoire étant longue, les manches étaient disputées et le suspense bien présent. La variété était également remarquable au niveau des épreuves. Le calendrier était presque plus "mondial" que l'actuel. Aux manches prévues au Canada et aux États-Unis s'ajoutaient plusieurs visites en Afrique.

Des déplacements utopiques aujourd'hui. Chacune des épreuves était un morceau de bravoure avec un grand nombre de spéciales, parfois très longues, souvent de nuit et généralement sans pause. Et que dire des équipages ! Les pionniers de la discipline, les spécialistes des marathons sur routes ouvertes, faisaient encore de la résistance, mais étaient peu à peu débordés par des garçons plus doués pour le sprint. La génération des pilotes qui allaient dominer jusqu'au milieu des années 80, ces champions au caractère bien trempé, commençaient à révolutionner le pilotage avec les notes, le freinage pied gauche... Si certains ont disparu, les autres s'enthousiasment encore en nous racontant leurs "seventies". Les souvenirs sont parfois un peu brumeux, fréquemment enjolivés, mais toujours passionnants. Qu'il est agréable de se replonger dans un passé pas si lointain (qu'est-ce que 40 ans !) et pourtant si éloigné. Les années 70, c'était aussi une période durant laquelle les trois constructeurs français étaient parfois engagés en même temps, celle où les marques italiennes étaient présentes, celle où les pilotes tricolores étaient nombreux au top, celle où les amateurs se déplaçaient même sur les épreuves étrangères, celle où ces amateurs pouvaient entrer dans les 10, celle où un pilote pouvait disputer cinq courses avec cinq voitures différentes... La discipline était très différente de celle que nous connaissons aujourd'hui. Plus extrême, mais aussi plus simple et plus à même de déclencher la passion.

**Loïc Rocci**

# SOMMAIRE

LES LÉGENDES DU RALLYE

## 003 EDITO

### 006 ALPINE A110

Et Rédélé créa l'Alpine

### 016 ALPINE A310

L'impossible succession

### 024 AUTOBIANCHI A112 ABARTH

Sous le signe du Scorpion

### 032 ALFA ROMEO GIULIA

Plaisirs multiples

### 040 BMW 2002

Celle qui a sauvé BMW

### 046 CITROEN DS

Révolutionnaire

### 052 DATSUN 240 Z

Un bon coup marketing

### 056 DATSUN 1600 SSS, 1800 SSS...

Datsun se multiplie

### 060 DAF

La voiture à bretelles

### 066 FIAT 124 ABARTH

Un cabriolet de course

### 074 FORD ESCORT MK1

Naissance d'une légende

### 082 LANCIA FULVIA

Ma che bella macchina!

### 088 LANCIA STRATOS

Stratosphérique

### 098 OPEL ASCONA A

Les grands débuts de l'Ascona

### 106 OPEL KADETT GT/E

La voiture de rallye par excellence

### 114 PEUGEOT 504

Une familiale Groupe 1

### 122 PORSCHE 911

La période glorieuse

### 128 RENAULT 12 GORDINI

Quand Renault révolutionne sa Gordini

### 134 RENAULT 17 GORDINI

Coupé de course

### 140 SAAB 96

Petite, mais costaud

### 146 SIMCA 1000 RALLYE 1 & 2

Le rallye vu par Simca

### 152 SKODA 120 S & 130 RS

Une longue tradition en compétition

### 158 TOYOTA COROLLA & CELICA

La reconnaissance par le sport

### 162 BILLET D'HUMEUR

Sandro Munari



## 119 ABONNEMENT

Pour vous abonner à Rallyes Magazine

Textes : Loïc Rocci  
Illustrations : Christian Cazalet  
Photos : DPPI, DPPI/McKlein





# TURN ONE

A C C E S S T O P A S S I O N



RALLYE  
OFF-ROAD  
RACING  
TRACK DAYS  
HILL CLIMBING  
KARTING

[WWW.TURNONE-PRODUCTS.COM](http://WWW.TURNONE-PRODUCTS.COM)

EXCLUSIVELY DISTRIBUTED BY ORECA STORE



ET RÉDÉLÉ CRÉA ALPINE !  
**ALPINE A110**

CONÇUE TEL UN PUZZLE AVEC DES PIÈCES PROVENANT DE DIFFÉRENTES VOITURES, LA BERLINETTE NE POSSÉDAIT NI LE GABARIT NI LA PUISSANCE POUR DEVENIR L'UNE DES REINES DU RALLYE. SES QUALITÉS LUI ONT POURTANT PERMIS DE SE CONSTITUER L'UN DES PLUS BEAUX PALMARÈS DE LA DISCIPLINE AVEC NOTAMMENT LE TITRE DE CHAMPIONNE DU MONDE 1973.

Malgré sa victoire au Maroc en 1973, la saison de Bernard Darniche sera décevante avec plusieurs abandons (ici au Portugal).





© DDP/MCKLEIN

Bernard Darniche prend la 2e place en Autriche en 1973.



© DDP/MCKLEIN

Michèle Mouton, 11e au Monte-Carlo 1976.

Acropole 1973, Jean-Luc Thérier impose une nouvelle fois sa Berlinette.



© DDP/MCKLEIN

Il est impossible de dissocier l'histoire d'Alpine de celle de Jean Rédélé. Né à Dieppe le 17 mai 1922, il baigne immédiatement dans le milieu automobile puisque son papa est garagiste. Diplôme HEC en poche, il devient le plus jeune concessionnaire Renault de France. Attiré par la compétition, il débute en 1950, remportant la première course à laquelle il participe (Dieppe-Rouen) au volant de sa 4 CV. Officiel Renault avec cette auto,

il devient vite une référence, mais il rêve d'autre chose. Après avoir créé son premier Coach 4 CV en 1952, il lance la marque Alpine en 1955, ce nom faisant référence à sa victoire dans la Coupe des Alpes 1954. Le premier modèle produit est l'A106, puis vient l'A108. La légende raconte ensuite que c'est sur la nappe d'un restaurant que Jean Rédélé aurait dessiné les traits de l'A110 présentée en 1962 au Salon de Paris. Engagée en compétition, celle qui va devenir la

fameuse Berlinette se constitue un palmarès exceptionnel. Dans le même temps, Alpine connaît des difficultés économiques. Une grève paralyse l'entreprise en 1972. En 1973, alors que la marque est la première Championne du monde, Renault devient majoritaire. N'ayant plus les moyens de faire passer ses idées, Rédélé quitte Alpine en 1978. Le génial concepteur de la non moins géniale Berlinette s'est éteint le 10 août 2007 à l'âge de 85 ans.

LA LÉGENDE RACONTE QUE C'EST SUR UNE NAPPE DE RESTAURANT QUE JEAN RÉDELÉ AURAIT DESSINÉ LES TRAITS DE L'ALPINE A110





# LA PREMIÈRE CHAMPIONNE DU MONDE !

Titré dans le Championnat d'Europe 1971, Alpine se présente avec de sérieux atouts en 1973 dans le nouveau Championnat du monde des Constructeurs. 13 manches sont à disputer et les marques peuvent se concocter le programme qu'elles souhaitent puisqu'il n'y a aucune obligation de présence. Il leur est également permis d'aligner autant de voitures qu'elles veulent, les points (20 pts, 15, 12, 10, 8...) étant attribués à la première auto classée. Alpine démarre superbement avec un triplé au terme d'un Monte-Carlo tumultueux où 144 équipages sont exclus après être restés coincés dans le Burzet. Considérant que ses Berlinette ne peuvent pas vaincre en Suède, Alpine est absent à Karlstad. Cette tactique est répétée au Safari, en Pologne, aux 1000 Lacs et au Press-on-Regardless. Si l'équipe de Jean Rédélé peut se permettre cette stratégie, c'est aussi parce que, par ailleurs, la Berlinette domine les autres



Monte-Carlo 73. Ove Andersson s'incline face à la remontée de Jean-Claude Andruet.

manches. Il faut également reconnaître que la plupart des marques ne sont présentes que ponctuellement et ne représentent donc jamais une menace pour les hommes de Dieppe. Le partage des

succès est saisissant avec neuf équipages différents vainqueurs d'au moins un rendez-vous ! Si Jean-Luc Thérier finit meilleur performeur (trois succès), Timo Mäkinen et Achim Warmbold triomphent

à deux reprises. En gagnant six des treize manches, (deux pour Ford, une pour Fiat, BMW, Saab, Datsun et Toyota), Alpine devient le premier constructeur Champion du monde.

## ALPINE DÉMARRE PAR UN SUPERBE TRIPLÉ AU MONTE-CARLO 73



### FICHE TECHNIQUE

#### MOTEUR

Type : 4 cylindres en ligne  
 Emplacement : porte à faux arrière  
 Alimentation : 2 carburateurs double-corps Weber  
 Cylindrée : 1 800 cm<sup>3</sup>  
 Alésage x course : 77 x 84 mm  
 Distribution : arbre à cames latéral  
 Puissance maximale : 160 ch à 7 000 tr/min  
 Couple maxi : 14,7 mkg à 5 000 tr/min

#### CHÂSSIS

Châssis poutre habillé d'une caisse en polyester rivetée et collée

#### TRANSMISSION

Transmission : propulsion  
 Boîte de vitesses : manuelle à 5 rapports  
 Embrayage : monodisque à sec

#### SUSPENSIONS

AV : roues indépendantes, triangulations, ressort hélicoïdaux, amortisseurs hydrauliques  
 AR : roues indépendantes, triangulations, essieu oscillant, amortisseurs hydrauliques

#### FREINS/DIRECTION

AV : disques  
 AR : disques  
 Direction : crémaillère

#### PNEUMATIQUES

AV : 16/53 R 13  
 AR : 20/53 R 13

#### DIMENSIONS

Longueur : 3 850 mm  
 Largeur : 1 520 mm (AV), 1 350 mm (AR)  
 Hauteur : 1 130 mm  
 Empattement : 2 270 mm  
 Poids : 650 kg

Portugal 1973, Jean-Luc Thérier remporte sa première victoire en Mondial.



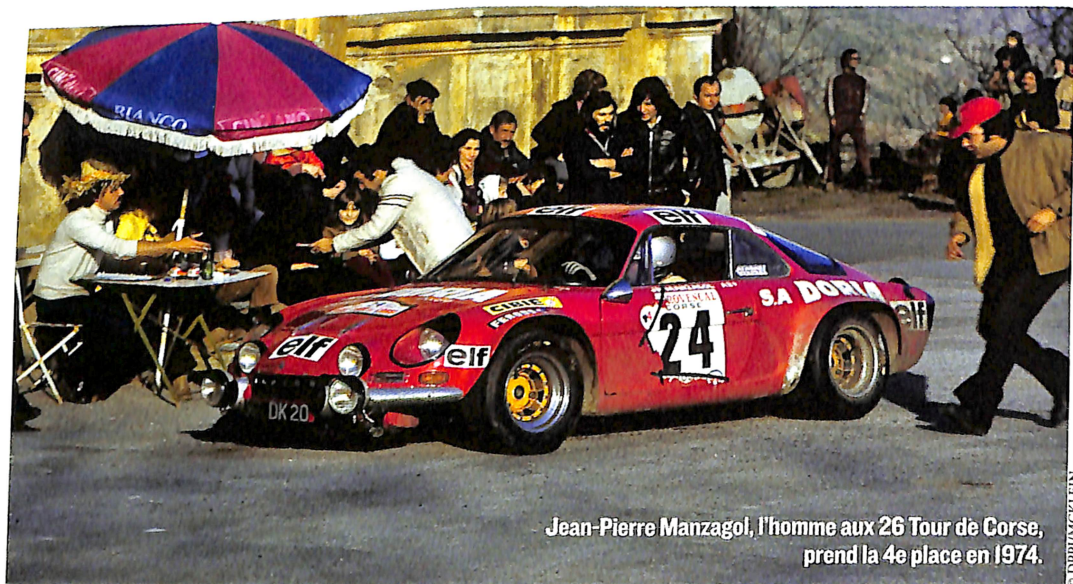
## L'EMBLÈME D'UNE GÉNÉRATION

Pour effectuer un recensement assez proche de la réalité des pilotes ayant conduit au moins une fois dans leur carrière une Berlinette, il serait presque plus simple de nommer ceux qui ne l'ont jamais conduite ! Deux exemples chez les Français : Guy Fréguelin et Bernard Béguin ! S'ils ne sont jamais retrouvés dans l'habitacle étriqué d'une Alpine A110, ce n'est pas le cas d'une grande majorité de pilotes amateurs entre 1965 et la fin des années 70. Bruno Saby par exemple l'a utilisée sur l'asphalte en France, sur la terre, sur la glace, en rallycross et a même disputé le RAC 78 avec (abandon). Jean Vinatier a souvent couru avec l'Alpine avant 1973 et surtout en France (Routes

du Nord 1969, Coupe des Alpes 69...). Christian Dorche (abandon au Monte-Carlo 1973), Jean-Claude Lefebvre (abandon au Monte-Carlo 1973), Bob Wollek (14e du Monte-Carlo 1973), Christine Dacremont (abandon au Monte-Carlo 73), Francis Serpagi (5e du Tour de Corse 73 et deux abandons

en 74 et 75 sur accident) ou encore Henri Pescarolo (abandon au Bandama 74) peuvent aussi être cités, mais ils sont loin d'être les seuls. Thierry Sabine, Michel Julien, Gilbert Casanova, Pat Moss-Carlsson, Dominique de Meyer, Jean-Marie Soriano, Claude Ballot-Léna, Christian Gardavot, Jean-Claude Torre ou Francis Vincent (6e du Tour de Corse 1975), sont quelques-uns des autres pilotes s'étant également exprimés sur l'Alpine.

RARES SONT  
LES FRANÇAIS  
À N'AVOIR  
JAMAIS PILOTÉ DE  
BERLINETTE



Jean-Pierre Manzagol, l'homme aux 26 Tour de Corse, prend la 4e place en 1974.

# LES VICTOIRES D'UNE ALPINE A110 EN MONDIAL



## MONTE-CARLO 1973

1. Andruet-Biche (Alpine A110), 5h42min04s
2. Andersson-Todd (Alpine A110), à 26s
3. Nicolas-Vial (Alpine A110), à 1min35s

## PORTUGAL 1973

1. Thérier-Jaubert (Alpine A110), 5h42min16s
2. Nicolas-Vial (Alpine A110), à 6min41s
3. Romãozinho-Coentro (Citroën DS 21), à 25min32s

## MAROC 1973

1. Darniche-Mahé (Alpine A110), 15h01min22s
2. Neyret-Terramorsi (Citroën DS 23), à 18min42s
3. Bochnicek-Kermayer (Citroën DS 23), à 33min15s

## ACROPOLE 1973

1. Thérier-Delferrier (Alpine A110), 7h37min58s
2. Aaltonen-Turvey (Fiat 124 Spider Abarth), à 7min01s
3. Nicolas-Vial (Alpine A110), à 7min58s



## SANREMO 1973

1. Thérier-Jaubert (Alpine A110), 8h01min32s
2. Verini-Torriani (Fiat 124 Spider Abarth), à 6min02s
3. Nicolas-Vial (Alpine A110), à 10min05s

## TOUR DE CORSE 1973

1. Nicolas-Vial (Alpine A110), 5h06min31s
2. Piot-De Alexandris (Alpine A110), à 8min06s
3. Thérier-Jaubert (Alpine A110), à 12min15s

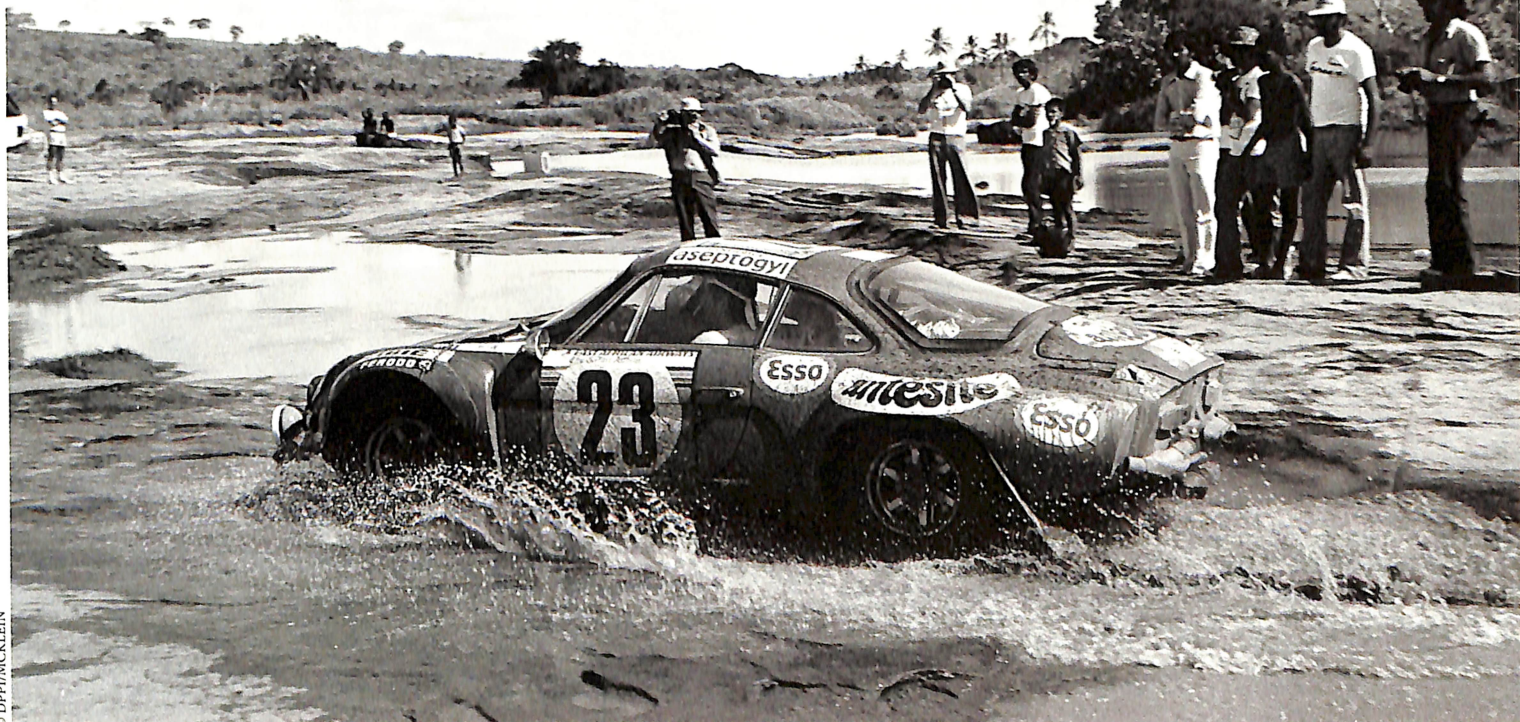


Tour de Corse 1975, Gérard Larrousse abandonne.



Réunion au sommet entre Bernard Darniche, Alain Mahé, Michel Vial et Jean-Luc Thérier

Bob Neyret est un des rares à avoir emmené une Berlinette au bout du Safari. Il prenait la 13e place en 1975.



# LES PILOTES DE L'ALPINE A110 EN MONDIAL



## BERNARD DARNICHE

**Date de naissance :** 28 mars 1942 à Cenon (33)  
**Début en rallye :** 1967 sur NSU 1000  
**Début en Mondial :** Monte-Carlo 1973 sur Berlinette (10e)  
**Nombre de rallyes en Mondial :** 38  
**Victoires en Mondial :** 7 (1ère au Maroc 1973 sur Berlinette)  
**Titres :** Champion de France 1972 (Berlinette), 1976 et 1978 (Lancia Stratos). Champion d'Europe 1976 et 1977 (Lancia Stratos)  
**Courses avec l'Alpine A110 :** C'est avec l'Alpine qu'il remporte sa première victoire en Mondial au terme d'un difficile Rallye du Maroc. Même s'il termine également 2e en Autriche, sa saison est décevante avec plusieurs abandons (Portugal, Acropole, Sanremo et Corse).



## OVE ANDERSSON

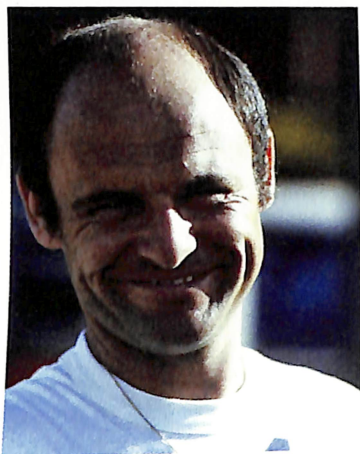
**Date de naissance :** 3 janvier 1938 à Uppsala (Suède). Décédé le 11 juin 2008 dans un accident lors d'un rallye historique en Afrique du Sud  
**Début en rallye :** 1962 sur Saab  
**Début en Mondial :** Monte-Carlo 1973 sur Berlinette (2e)  
**Nombre de rallyes en Mondial :** 28  
**Victoire en Mondial :** une, au Safari 1975 sur Peugeot 504

**Courses avec l'Alpine A110 :** Alors qu'il roule beaucoup et gagne aussi (Monte-Carlo 71, Acropole 71...) avec la Berlinette depuis 1970, il ne dispute que le Monte-Carlo en 1973, manquant de peu la victoire.

## JEAN-LUC THÉRIER

**Date de naissance :** 7 octobre 1945 à Neufchâtel-en-Bray (76)  
**Début en rallye :** 1966 sur Renault 8 Gordini  
**Début en Mondial :** Monte-Carlo 1973 sur Berlinette (5e)  
**Nombre de rallyes en Mondial :** 46  
**Victoires en Mondial :** 5 (1ère au Portugal 1973 sur Berlinette)  
**Titres :** Champion de France 1973 (Berlinette) et 1982 (Renault 5 Turbo). Vainqueur de la Coupe de France des rallyes sur terre 1979 et Champion de France des rallyes sur terre 1980 (Toyota Celica)

**Courses avec l'Alpine A110 :** Pièce maîtresse de l'équipe, il apporte le plus de victoires en 1973 (3), ajoutant deux podiums. Vainqueur du plus grand nombre de spéciales durant l'année, c'est aussi lui qui occupe le plus souvent la 1ère place.



## JEAN-PIERRE NICOLAS

**Date de naissance :** 22 janvier 1945 à Marseille (13)  
**Début en rallye :** 1964 sur Dauphine 1093  
**Début en Mondial :** Monte-Carlo 1973 sur Berlinette (3e)  
**Nombre de rallyes en Mondial :** 40  
**Victoires en Mondial :** 5 (1ère au Tour de Corse 1973 sur Berlinette)  
**Titre :** Champion de France 1971 (Berlinette)

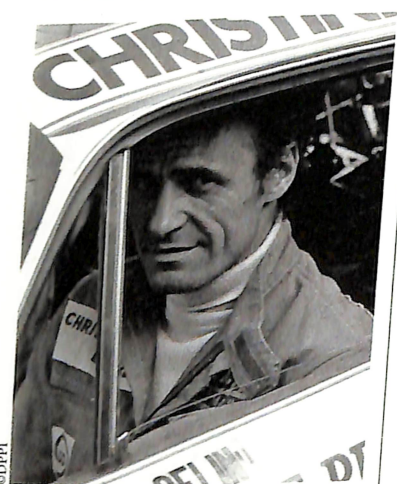
**Courses avec l'Alpine A110 :** Superbe métronome. Il termine toutes ses courses de 73 et jamais au-delà de la 5e place ! Avec un succès et 4 podiums, il est l'un des grands artisans du titre d'Alpine.



## JEAN RAGNOTTI

**Date de naissance :** 29 août 1945 à Carpentras (84)  
**Début en rallye :** 1967 sur R8 Gordini  
**Début en Mondial :** Monte-Carlo 1973 sur Renault 12 Gordini (15e)  
**Nombre de rallyes en Mondial :** 43  
**Victoire en Mondial :** 3 (1ère au Monte-Carlo 1981 sur Renault 5 Turbo)  
**Titres :** Champion de France 1980 (Renault 5 Alpine et Renault 5 Turbo), 1984 (Renault 5 Turbo)

**Courses avec l'Alpine A110 :** Aussi étonnant que cela puisse paraître, il ne dispute que deux courses en Mondial avec la Berlinette, abandonnant lors des Monte-Carlo 75 et 76.



## JEAN-FRANÇOIS PIOT

**Date de naissance :** 28 mars 1938 à Paris. Décédé le 6 novembre 1980 lors du Tour du Maroc dans une sortie de route avec son Land-Rover  
**Début en rallye :** 1964 sur Dauphine 1093  
**Début en Mondial :** Monte-Carlo 1973 sur Berlinette (6e)  
**Nombre de rallyes en Mondial :** 7  
**Victoire en Mondial :** 0

**Courses avec l'Alpine A110 :** Lors de sa première période avec Alpine (1967-68), il obtient plusieurs places d'honneur (3e au Wiesbaden, 2e en Espagne...). De retour chez Renault en 1973, il se classe 6e du Monte-Carlo, puis 2e en Corse.



## ROBERT "BOB" NEYRET

**Date de naissance :** 28 février 1934 à Grenoble (38)  
**Début en rallye :** 1955 sur Renault 4 CV comme copilote  
**Début en Mondial :** Maroc 1973 sur Citroën DS 23 (2e)  
**Nombre de rallyes en Mondial :** 7

**Courses avec l'Alpine A110 :** L'officiel Citroën a finalement plus roulé en Mondial avec la Berlinette qu'avec la DS se classant 6e du Portugal 74, puis 8e du Presson-Regardless 74. Spécialiste des épreuves très difficiles, le patron d'Aseptogyl a été un des rares à réussir à amener une Berlinette à l'arrivée du Safari (13e en 1975) avant d'obtenir un podium au Maroc (3e en 1975) !



## JACQUES HENRY

**Date de naissance :** 15 mai 1942 à Lure (70)  
**Début en rallye :** 1963 sur Ondine  
**Début en Mondial :** Monte-Carlo 1973 sur Berlinette (22e)  
**Nombre de rallyes en Mondial :** 6  
**Victoire en Mondial :** 0  
**Titres :** Champion de France 1974 et 1975 sur Berlinette

**Courses avec l'Alpine A110 :** Le double Champion de France n'aura pratiquement connu que cette voiture avec laquelle il participe à deux Monte-Carlo (22e en 1973 et 6e en 1975) et deux Tour de Corse (abandon en 1974 et 5e en 1975).



## JEAN-PIERRE MANZAGOL

**Date de naissance :**  
23 mars 1946  
**Début en Mondial :** Tour de Corse 1973 sur Berlinette (6e)  
**Nombre de rallyes en Mondial :** 26

**Courses avec l'Alpine A110 :**  
Parmi ses 26 Tour de Corse courus en Mondial, il en dispute cinq sur une Berlinette. Très bon pilote amateur, il s'octroie une 6e place en 73 et deux 4e rangs en 74 et 75. Auparavant, le "Roi du Cap" était aussi parvenu à accrocher deux podiums : 3e en 1970 et 1972.

## MICHÈLE MOUTON

**Date de naissance :**  
23 juin 1951 à Grasse (06)  
**Début en rallye :** 1972 sur Berlinette  
**Début en Mondial :** Tour de Corse 1974 sur Berlinette (12e)  
**Nombre de rallyes en Mondial :** 49  
**Victoires en Mondial :** 4 (1er succès au Sanremo 1981 sur Audi Quattro)  
**Titres :** 6 fois Championne de France. 5 fois Championne d'Europe. Championne d'Allemagne 1986 avec la Peugeot 205 T16

**Courses avec l'Alpine A110 :**  
Si elle obtient ses premiers très bons résultats en France, elle connaît également plusieurs participations en Mondial : 12e au Tour de Corse 74, 7e au Tour de Corse 75, 11e au Monte-Carlo 76 et un abandon au Sanremo 76.



## GÉRARD LARROUSSE

**Date de naissance :**  
23 mai 1940 à Lyon (69)  
**Début en rallye :**  
1961 sur Simca Aronde P60  
**Début en Mondial :**  
Monte-Carlo 1973 sur Alfa Romeo 2000 GTV (19e)  
**Nombre de rallyes en Mondial :** 3  
**Victoire en Mondial :** 0  
**Titres :** Champion de France des circuits 1969, 70, 71, 72, 73 et 74. Champion de France Groupe 3 1967 sur Berlinette

**Courses avec l'Alpine A110 :**  
Il connaît deux périodes : une avant 1969 et une après 1973. Lors de ses deux Tour de Corse, il termine 5e en 74 et abandonne en 75. Il dirige Renault Sport à partir de 1976.

## MARIANNE HOEPFNER

**Date de naissance :**  
7 avril 1944  
**Début en Mondial :**  
Monte-Carlo 1973 sur Berlinette (34e)  
**Nombre de rallyes en Mondial :** 14

**Courses avec l'Alpine A110 :**  
Au terme d'une saison 72 bien remplie, elle se classe 34e du Monte-Carlo 73, abandonne au Maroc 73 et prend une superbe 9e place au Press-on-Regardless 74.



## TASOS LIVIERATOS "SIROCO"

**Date de naissance :** 8 avril 1944 (Grèce)  
**Début en rallye :** 1969 sur Opel Kadett  
**Début en Mondial :** Acropole 1973 sur Berlinette (ab)  
**Nombre de rallyes en Mondial :** 8  
**Victoire en Mondial :** 0

**Courses avec l'Alpine A110 :**  
Débutant en Grèce dès 1971, il dispute essentiellement l'Acropole en Mondial, obtenant deux belles 2e places en 1975 puis en 1976, le dernier podium de la Berlinette en Championnat du monde. Sa rare expérience en dehors de la Grèce, au Sanremo 76, se solde par un abandon. Il gagne aussi de nombreuses courses dans son pays.



Monte-Carlo 1973, Jean-Claude Andruet signe la première victoire d'Alpine dans le tout nouveau Championnat du monde des Constructeurs.





## JEAN-CLAUDE ANDRUET

**Date de naissance :** 13 août 1940 à Montreuil-sous-Bois (93) **Début en rallye :** 1965 sur Renault 8 Gordini  
**Début en Mondial :** Monte-Carlo 1973 sur Berlinette (1er) **Nombre de rallyes en Mondial :** 29 **Victoires en Mondial :** 3 (1ère au Monte-Carlo 1973 sur Berlinette) **Titres :** Champion d'Europe et de France 1970 sur Berlinette **Course avec l'Alpine A110 :** titré et vainqueur de très nombreuses victoires avant 1973 avec l'Alpine, il court et gagne le Monte-Carlo 73 avant de quitter le team ! Ce succès a le mérite de parfaitement lancer la campagne des Berlinette.

### Au départ, tu étais plutôt parti pour faire une carrière dans le judo non ?

Alors que je roulais avec ma première voiture, j'ai été braqué par un individu armé d'un pistolet. De peur, je m'étais jeté par terre ! On m'a alors conseillé de faire du judo ! Trois ans après, j'étais Champion de France. Ensuite, j'ai dû arrêter à cause de plusieurs blessures.

### De quelle manière as-tu débuté en rallye ?

J'ai vu un reportage à la télé sur Henri Oreiller\* lors de sa victoire à la course de côte de la Faucille. Je l'admirais et je suivais son parcours dans le sport auto. Ça m'a donné envie de faire pareil. A cette époque, une de mes connaissances était ami intime avec Amédée Gordini. Il me l'avait présenté et ce dernier m'avait obtenu une R8 Gordini avec laquelle j'ai pris la saison en cours de route.

### Devenu pilote officiel sur la R8 un an jour pour jour après tes débuts, que pensais-tu de la Berlinette à ce moment-là ?

Mais, moi, je la trouvais magnifique la Berlinette ! Elle me faisait rêver ! Quand j'en voyais une dans la rue, je m'arrêtais pour la regarder et la caresser. Dans les rallyes de mes débuts, c'était souvent des Berlinette qui gagnaient donc j'avais l'occasion de les voir et je n'avais qu'une envie, c'était de la conduire.

### Comment s'est déroulé ton passage de la R8 à la Berlinette ?

Aux Routes du Nord 1967, avec la R8, après avoir fait des trucs de dingue, j'étais en tête devant les voitures d'usine quand Jacques Cheinisse est venu me dire : "C'est pas mal ce que vous faites. Si vous recevez une proposition, venez me voir d'abord." Avec le recul, ce n'était pas très correct.

S'il avait quelque chose à me proposer, il n'avait qu'à le faire. Aujourd'hui, je l'enverrai "balader" ! Matra m'a alors proposé de prendre la direction du département rallye. Tout ce qu'ils voulaient, c'était que les Djet gagnent ! Cela faisait cependant trop peu de temps que j'étais dans ce milieu, je ne connaissais rien à la mécanique et je ne connaissais personne. Ça m'a fait peur et, comme un con, je suis allé voir Cheinisse et Rédélé. Ce dernier était un charmeur et j'ai finalement accepté un contrat bien moins intéressant que ce que Jean-Luc Lagardère me proposait... mais je voulais tellement piloter la Berlinette ! Alors, j'ai signé "lu et désapprouvé" ! Ils étaient furieux, mais je n'ai rien voulu signer d'autre...

### Et est-ce que la Berlinette était aussi passionnante à conduire qu'elle était agréable à caresser ?

Ouuuuii ! C'est vraiment la voiture qui m'a procuré le plus de sensations. C'est une auto qui réagit. Si tu attaques, tu ne peux pas ne pas être en dérive. Cela demande de la correction, mais c'est magnifique. Combien de fois, pendant les épreuves, ai-je remercié, dans ma tête, Jean Rédélé d'avoir créé une voiture qui offre autant de plaisir ? J'adorais tellement la piloter que j'appréhendais les fins de course, parce que je savais que ça allait se terminer !

### Comment fallait-il conduire l'Alpine pour être efficace ?

Moi, j'attaquais ! Il ne fallait pas avoir peur de la mettre à l'équerre ! Même en essayant de conduire propre, c'était quand même très compliqué de ne pas être en dérive, mais c'était des sensations fabuleuses. Pour une 2 roues motrices, cette auto possédait une motricité fabuleuse. Elle était géniale à piloter sur la neige.

### De la neige, il y en a eu beaucoup lors de ta victoire au Monte-Carlo 1973 ?

A certains endroits dans l'Ardèche, il devait y avoir des murs de 3 mètres ! Je me souviens être sorti dans Saint-Bonnet. J'étais planté. Des spectateurs sont venus nous aider, mais ils ont mis une semaine pour arriver jusqu'à nous ! Finalement, on n'a pas perdu trop de temps et on a pu repartir.

### Le final a été très chaud avec Ove Andersson ?

A 4 spéciales de l'arrivée, dans le Turini, j'ai eu une crevaillon. Je pense qu'on m'a crevé le pneu au départ. Ce n'est pas possible autrement. J'ai alors fait l'erreur de ne pas m'arrêter tout de suite. Même si j'étais démoralisé, je n'ai pas laissé tomber. Je voulais tellement gagner ce Monte-Carlo ! Nous sommes parvenus à remonter et j'ai même signé un super temps dans la Madone que je n'aimais pas en faisant des trucs surnaturels sur la glace de la descente...

### Malgré cette victoire, pourquoi as-tu quitté Alpine ?

Je gagnais beaucoup de courses et je sentais qu'il y avait de la jalousie. Certains disaient que j'étais le préféré de Coco Mignotet et que j'avais toujours les meilleurs moteurs. C'était un homme fantastique qui disait souvent "quand j'ouvre un moteur, je sais lequel est celui de Jean-Claude, car il me rend toujours des moteurs neufs", ce qui rendait les autres malades. J'ai des défauts, mais pas l'hypocrisie. Ils ne pouvaient plus me supporter, car j'étais intouchable. C'était devenu invivable. Il valait mieux que je m'en aille.

\* Champion olympique de ski alpin en 1948

# INTERVIEW JEAN-CLAUDE ANDRUET

IL Y A DES PILOTES AVEC LESQUELS, AVANT MÊME QUE L'INTERVIEW NE DÉMARRE, LA CERTITUDE EST FORTE QU'ON VA PASSER UN GRAND MOMENT. ÉVOQUER LA PÉRIODE ALPINE AVEC JEAN-CLAUDE ANDRUET EST UN PUR BONHEUR TANT CE PASSIONNÉ A LA BERLINETTE DANS LA PEAU...

# L'IMPOSSIBLE SUCCESSION **ALPINE A310**

VOIR L'A310 V6 CALBERSON VIREVOLTER AVEC GUY FRÉQUELIN A DÉCLENCHÉ BIEN DES VOCATIONS. CES MOMENTS DE GLOIRE ONT CEPENDANT ÉTÉ RARES POUR CETTE ALPINE. S'IL N'EST JAMAIS FACILE D'EXISTER FACE À UNE GRANDE SCEUR À QUI TOUT RÉUSSIT, LE MANQUE D'IMPLICATION DE RENAULT DANS CE PROJET A AUSSI PESÉ LOURD.



Le bris d'une rotule de suspension inférieure a privé Jean Ragnotti de la victoire à l'Acropole 1976.





RAC 1976, Jean Ragnotti signe quelques bons temps mais est contraint à l'abandon.

©DPP/MCKLEIN

**A** la fin des années 60, Jean Rédélé, le patron d'Alpine, confie à Michel Belligond, Roger Prieur et Yves Legal la mission de créer une auto qui accompagnera l'exclusive Berlinette. Celle qui s'appellera A310 doit être un coupé 2+2 doté d'un empattement court, d'un moteur arrière et proposer un comportement routier proche d'une voiture de circuit. Le tout, sous une carrosserie marquant les esprits. Quand elle est présentée au Salon de Genève 1971, sa ligne fluide et son aérodynamisme très soigné ne déçoivent pas, contrairement à sa motorisation. Si Rédélé rêvait d'une GT capable de rivaliser avec Porsche ou Ferrari, le moteur 4 cylindres limite forcément les ambitions. Alors qu'Alpine a tant besoin des ventes pour sortir ses comptes du rouge, les premiers modèles écoulés sont très critiqués : tenue de route, finition, étanchéité... La réputation de l'A310 est entachée et ne s'en relèvera quasiment jamais. En effet, si les

millésimes suivants (moteur de la R16 TS, puis celui de la R17 Gordini) apportent des améliorations, la nouvelle Alpine peine à exister à côté de la Berlinette. Le rachat par Renault de la marque de Dieppe en 1973 puis le choc pétrolier de 1974 marquent aussi la destinée de cette belle GT française pour

laquelle le constructeur n'a peut-être pas tout mis en œuvre pour assurer son succès. Il faut attendre 1977 pour voir enfin l'A310 recevoir le moteur V6 digne de ses ambitions ainsi qu'une nouvelle coque. Les résultats resteront malgré tout moyens, à l'image de ce que cela a donné en compétition.



En 1976, les trois apparitions de Francis Vincent sur l'A310 en Mondial (ici au Sanremo) se soldent par des abandons.

©DPP/MCKLEIN



Pour sa première course au volant de l'A310, Jean-Luc Thérier monte sur le podium du Tour de Corse 1974.

©DPP/MCKLEIN

LA RÉPUTATION DE L'ALPINE A310 EST ENTACHÉE ET ELLE NE S'EN RELÈVERA QUASIMENT JAMAIS.

# SAUVÉE PAR LE "GRIZZLY"

Titrée en 73, Alpine voit la concurrence se rapprocher et veut préparer l'avenir. L'édition 74 de la Ronde Cévenole est l'endroit idéal pour faire débiter l'A310. Avec Jean-Pierre Nicolas joue la victoire, mais abandonne. Après quelques mois, Bernard Darniche lui offre son premier succès (Vercors-Vivaraïs). Toujours en 1974, Jean-Luc Thérier participe au Tour de Corse.

Si le Normand termine 3e, il est devancé par la Berlinette (100 kg de moins !) de Nicolas. En 1975, les apparitions de l'A310 se font plus nombreuses. Thérier confirme que la nouvelle Alpine possède du potentiel avec des succès à la Ronde Cévenole ou au Vercors-Vivaraïs. L'A310 ne parvient cependant pas à remplacer la Berlinette ! La Régie Renault ne semble pas mettre tous les moyens

nécessaires, un peu comme pour la série... En Mondial, lors du Monte-Carlo 76, les quatre voitures de Thérier, Nicolas, Andruet et Henry abandonnent. Plus tard, seul Jean Ragnotti obtient un bon résultat au Tour de Corse. A partir de 1977, les participations en Mondial n'émanent plus que d'initiatives privées et le nom d'Alpine disparaît progressivement des classements. C'est aussi

durant cette année que Guy Fréquelin régale le public français avec sa fabuleuse A310 (Groupe 4 ou Groupe 5), enfin devenue V6 ! A la force du poignet, le Grizzly gagne dix rallyes (Neige et Glace, Giraglia, Jean-Behra, Châtaigne, Cévennes, Var...) et décroche le titre ! La destinée de l'Alpine A310 s'arrête pourtant sur cette énorme performance, Renault préférant promouvoir la R5.

Malgré son abandon au Monte-Carlo, 1977 restera une bonne année pour Guy Fréquelin sacré Champion de France sur l'Alpine A310.

## FICHE TECHNIQUE

### MOTEUR

Type de moteur : V6 PRV à 90°  
Culasse et bloc : en alliage léger, (type 112-730)  
Emplacement : longitudinal, porte-à-faux arrière  
Cylindrée : 2 664 cm<sup>3</sup>  
Nombre de soupapes : 2 par cylindres  
Alésage de la course : 88 x 73 mm (série)  
Puissance maximale : 270 ch à 7 000 tr/min  
Couple (mkg) : 27 mkg à 6 000 tr/min  
Alimentation : un carburateur simple corps (Weber SC34) secondé par un double corps (Weber DC35)  
Rapport poids/puissance : 6,78 kg/ch (série)

### CHÂSSIS

Coupé 2 portes, monocoque en polyester stratifié  
Châssis poutre en acier

### TRANSMISSION

Transmission : propulsion  
Boîte de vitesses : manuelle à 5 rapports ZF (type 369-02)

### SUSPENSIONS

AV : roues indépendantes, à leviers triangulaires en trapèze et ressorts hélicoïdaux

AR : roues indépendantes, à leviers triangulaires en trapèze et ressorts hélicoïdaux, barre stabilisatrice

### FREINS/DIRECTION

AV & AR : disques ventilés double circuit hydraulique  
Direction : crémaillère

### PNEUMATIQUES

AV : 185/70VR13  
AR : 205/70VR13

### DIMENSIONS

Longueur : 4 180 mm  
Largeur : 1 980 mm  
Empattement : 2 270 mm  
Poids : 950 kg



# LES PILOTES DE L'ALPINE A310 EN MONDIAL



©DPPI

## JEAN-LUC THÉRIER

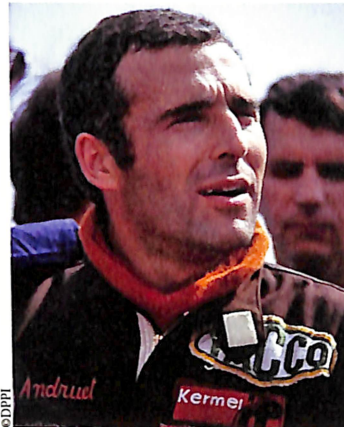
**Date de naissance :** 7 octobre 1945 à Neufchâtel-en-Bray (76)  
**Début en rallyes :** 1966 sur Renault 8 Gordini  
**Début en Mondial :** Monte-Carlo 1973 sur Berlinette (5e)  
**Nombre de rallyes en Mondial :** 46  
**Victoires en Mondial :** 5 (1ère au Portugal 1973 sur Berlinette)  
**Titres :** Champion de France 1973 (Berlinette) et 1982 (R5 Turbo). Vainqueur de la Coupe de France des rallyes sur terre 1979 et Champion de France des rallyes sur terre 1980 (Toyota Celica)  
**Courses avec l'Alpine A310 :** Auteur d'un podium pour sa première course avec l'A310 au Tour de Corse 74, il a ensuite moins de réussite avec des abandons aux Monte-Carlo 75 et 76. En France, il s'impose à la Ronde Cévenole 75 et au Vercors-Vivarais 75.

## JEAN-PIERRE NICOLAS

**Date de naissance :** 22 janvier 1945 à Marseille (13)  
**Début en rallyes :** 1964 sur Dauphine 1093  
**Début en Mondial :** Monte-Carlo 1973 sur Berlinette (3e)  
**Nombre de rallyes en Mondial :** 40  
**Victoires en Mondial :** 5 (1ère au Tour de Corse 1973 sur Berlinette)  
**Titre :** Champion de France 1971 (Berlinette)  
**Courses avec l'Alpine A310 :** Son apparition au Monte-Carlo 76 se solde par un abandon, tout comme au Tour Auto 76 ou au Var 81 sur la fameuse "Codec". Sa 5e place au Touraine 75 est une maigre consolation.



©DPPI



©DPPI

## JEAN-CLAUDE ANDRUET

**Date de naissance :** 13 août 1940 à Montreuil-sous-Bois (93)  
**Début en rallyes :** 1965 sur Renault 8 Gordini  
**Début en Mondial :** Monte-Carlo 1973 sur Berlinette (1er)  
**Nombre de rallyes en Mondial :** 29  
**Victoires en Mondial :** 3 (1ère au Monte-Carlo 1973 sur Berlinette)  
**Titres :** Champion d'Europe et de France 1970 sur Berlinette  
**Courses avec l'Alpine A310 :** Ses deux courses disputées en 1976 (Monte-Carlo et Tour de Corse) connaissent la même issue : deux abandons !

## FRANCIS VINCENT "L'INDIEN"

**Date de naissance :** 28 septembre 1949  
**Début en rallyes :** sur Renault 8 Gordini  
**Début en Mondial :** Monte-Carlo 1973 sur Alfa-Romeo (ab)  
**Nombre de rallyes en Mondial :** 17  
**Courses avec l'Alpine A310 :** Avec la malchance qui l'a souvent caractérisé, ses trois apparitions lors du Mondial 76 (Monte-Carlo, Sanremo, Corse) se terminent toutes de la même façon, par un abandon !



©DPPI

## DE RARES SATISFACTIONS

L'A310 n'a pas réussi à reprendre le flambeau de la Berlinette. Il faut dire que la barre avait été mise très haute ! Si l'A110 était performante et fiable, l'A310 s'est montrée fragile et pas assez rapide. Achim Warmbold (Monte-Carlo 75), Marie-Claude Beaumont (Monte-Carlo 76), Jacques Henry (Monte-Carlo 76) ou Bernard Béguin (Tour de Corse 77) ont été contraints à l'abandon et n'ont pas insisté. Il y a cependant quelques exceptions comme Béguin vainqueur du Mont-Blanc 77 et surtout Guy Fréguelin. En Mondial, le Grizzly a certes dû se retirer du Monte-Carlo 77, mais au terme d'une année de succès, il a décroché le titre en France. L'A310 a aussi bien convenu à Christine Dacremont qui

s'est imposée à deux reprises avec aux Ardennes 76 et à la Châtaigne 76. Pilotant auparavant des Lada, la Finlandaise Marketta Oksala est parvenue à finir 17e du Monte-Carlo 77 disputé avec Yvonne Mehta. Si Michèle Mouton n'a pas brillé au plus haut niveau avec cette Alpine (abandon, Corse 76), elle a tout de même réussi à finir 2e de l'Alpin 76. Jean-Pierre Manzagol (3e Tour de Corse 76), Paul Rouby (17e du Monte-Carlo 78) ou Thierry Lousteau (15e en 1981) ont aussi réussi à tirer leur épingle du jeu. Olivier Lamiraud est sans doute le pilote ayant le plus roulé en Mondial sur une A310, avec 2 Tour de Corse (80 et 81) et 4 Monte-Carlo (78 à 81). Son meilleur résultat est une 16e place à Monaco en 81.



©DPPI

# L'ALPINE A310 N'A PAS RÉUSSI À REPRENDRE LE FLAMBEAU DE LA BERLINETTE



# 3sdeveloppement

Conception - Restauration - Préparation

Vente pièces Origine et Compétition R5 Turbo  
Consultez notre site [www.3sdeveloppement.com](http://www.3sdeveloppement.com)



3sdeveloppement

235 bis Route de la Manda - 06670 Colomars

Tél : 04 89 05 59 33 Fax : 04 93 20 92 80

04 67 14 00 80

# RRS

rrs-direct.com

Rally®  
Racing  
Sport  
Equipment

Le N°1 du direct usine pour  
votre *passion*





## JEAN RAGNOTTI

**Date de naissance :** 29 août 1945 à Carpentras (84) **Début en rallye :** 1967 sur R8 Gordini **Début en Mondial :** Monte-Carlo 1973 sur R12 (15e) **Nombre de rallyes en Mondial :** 43 **Victoires en Mondial :** 3 (1ère au Monte-Carlo 1981 sur R5 Turbo) **Titres :** Champion de France 1980 (R5 Alpine et R5 Turbo), 1984 (R5 Turbo) **Courses avec l'A310 :** l'acrobate ne la pilote que durant la saison 76. 4e au Tour de Corse, il abandonne au Monte-Carlo, au Portugal, à l'Acropole, au RAC et au Bandama.

### As-tu participé au développement de l'A310 ?

Je n'ai pas fait d'essais avec la 4 cylindres, mais j'ai testé la V6. Je n'ai roulé qu'en 1976 avec l'A310.

### S'agissait-il d'un programme officiel ?

Non, c'est la Seita qui en était l'instigateur. Ma voiture était aux couleurs Gitanes. Après le Monte-Carlo 76 sur une Berlinette, je suis passé à l'A310. Renault n'avait qu'une implication limitée avec un fourgon et une R16 d'assistance rapide. On avait donc peu de mécaniciens.

### Quelles étaient les grandes différences entre une A310 et une Berlinette ?

La maniabilité. Dans le serré, la Berlinette est un véritable jouet. L'A310 était plus pataude. Mais dans les courbes larges et rapides, elle était bien plus neutre et stable. Je pense que, globalement, elle était plus efficace qu'une Berlinette.

### Quels souvenirs gardes-tu de cette Alpine ?

Au Portugal, par ma faute, nous n'avons pas dépassé l'ES2 ! Dans un virage sur une bosse, elle a décollé. En l'air, je savais qu'en retombant on ne se serait plus sur la route ! J'ai eu le temps de crier à mon copilote : "terminé" ! Une fois dans les rochers, il était tout surpris et ses lunettes avaient voltigé !

### A l'Acropole, tu es passé tout près de la victoire

L'Acropole était un rallye très difficile, plus encore que le Bandama. Les chemins étaient détruits. Les Stratos et les Toyota avaient abandonné. Tout en préservant au maximum la voiture, nous nous étions facilement hissés en tête devant les Datsun, mais, près de l'arrivée, une rotule de suspension inférieure a lâché. Mes performances ont impressionné l'importateur Renault. Léonidas a immédiatement acheté une A310. Il devait cependant plus martyriser sa voiture, car il n'a pas fini beaucoup d'épreuves et il a reproché à Patrick Landon de lui avoir vendu une mauvaise auto ! Durant ce rallye, Bob Neyret courait sur une Berlinette. Nous avons mis nos moyens en commun, ce qui nous a permis de voir une assistance plus souvent que prévu ! Après notre abandon, nous avons tiré la voiture jusqu'à Athènes avec la R16 ! J'ai pris l'avion pour Paris, j'ai récupéré mon break Ascona et j'ai foncé à Monaco pour les essais de la Formule Renault Europe. Après presque 3 jours sans dormir, j'ai roulé avec la visière un peu ouverte pour éviter de m'endormir !

### Il n'y a finalement qu'en Corse que tu es parvenu à terminer ?

Nous avons fini 4e derrière l'A310 de Jean-Pierre

Manzagol. A ce moment-là, les temps impartis entre les spéciales étaient très courts. Il fallait essayer de prendre un minimum de pénalités et nous roulions aussi fort sur les liaisons, dont nous avions aussi pris les notes ! Avec le journaliste Jacques Jaubert, nous avons mal évalué notre rythme et avons pris trop de pénalités.

### En 1976, il y avait une ES de 166 km ! Comment se comportait l'A310 dans des ES aussi longues ?

Assez légère et peu puissante, elle n'était pas éprouvante à piloter. Plus que l'usure des pneus, c'est l'endurance des freins qu'il fallait surveiller. Je crois que c'est le chrono le plus long que j'ai disputé en Europe. Il fallait même s'arrêter remettre de l'essence pour terminer ! On perdait quelques secondes, mais la spéciale était tellement longue que cela n'avait pratiquement pas d'incidence sur le temps\*. Dans cette ES, Jean-Claude Andruet s'est rendu compte que son baquet ne lui convenait pas ! A l'arrivée, il s'est allongé par terre et m'a demandé de lui masser le dos. J'étais pourtant au moins aussi fatigué que lui ! Mais c'était Jean-Claude !

### Comment s'est comportée l'A310 dans les forêts du RAC ?

Pour le RAC, je disposais du moteur plus puissant utilisé par Andruet en Corse. Malgré le système du parcours secret, j'ai signé quelques bons temps, mais j'ai abandonné.

### Faire le Bandama en A310 était une idée folle !

Bien moins que de le faire en R5 Alpine, dont la garde au sol et la puissance étaient inférieures à l'A310. S'il y avait quelques bourbiers et des passages très dégradés, l'épreuve proposait aussi de très belles spéciales, très rapides. Sans être très poussée, l'auto était bien préparée avec notamment un dessous style "carapace de tortue" ! On ricochait même parfois sur les obstacles !

### Qu'est-ce qui a provoqué ton abandon ?

Le moteur a avalé la poussière soulevée par les roues avant et elle est entrée par les aérations verticales arrière. On était déçu, car on pensait aller plus loin et surtout, car personne n'avait vu venir ce souci.

### Avec l'A310, tu as été Champion de France de rallycross 77...

Pour ce programme officiel, mon A310 Groupe 5 V6 ressemblait à la 4 cylindres. Souple à bas régime, le V6 était excellent pour la motricité. Efficace dans les trous et sur les bosses, l'A310 était très sympa à conduire. J'ai remporté six courses, mais pas celle de Dreux en Championnat d'Europe où Frank Wurz a gagné avec sa Stratos 3 l. Cela reste un très bon souvenir.

### Ta première course avec l'A310 V6 n'a pas duré longtemps !

Au Tour Auto 76, j'ai en effet perdu une roue dès l'ES1 à cause d'un mauvais traitement thermique des goujons.

### Renault a-t-il mis tout en œuvre pour assurer le succès de cette voiture en rallye ?

Renault pensait déjà aux 24 Heures du Mans ou à la F1. Le rallye n'était plus une priorité. Même si l'A310 possédait des qualités, il aurait fallu mettre plus de moyens pour qu'elle obtienne de meilleurs résultats.

### Dans ton classement de tes Renault préférées, en quelle position arrive l'A310 ?

Elle m'a laissé de bons souvenirs donc je la placerais en 4e position derrière la R8 Gordini, la Berlinette et la R5 Alpine.

\* Ndlr : Meilleur temps dans cette ES4 de 166 km entre Porto-Vecchio et Prunelli pour la Lancia Stratos de Bernard Darniche en 2h11min19s

INTERVIEW

# JEAN RAGNOTTI

DE LA R8 GORDINI À LA MÉGANE MAXI, L'ILLUSTRE JEAN RAGNOTTI EST UN PERSONNAGE INCONTOURNABLE DANS L'HISTOIRE DE RENAULT EN COMPÉTITION. LE TEMPS DE DEUX SAISONS, LE "NÉGOCIANT EN VIRAGES" A UTILISÉ DES ALPINE A310 QUI LUI ONT LAISSÉ DE TRÈS BONS SOUVENIRS.



SOUS LE SIGNE DU SCORPION

# AUTOBIANCHI A112 ABARTH

ABARTH ! A LUI SEUL, CE NOM ÉVOQUE LA COMPÉTITION, LES PETITES VOITURES SURVITAMINÉES AVEC DES BOUILLES CRAQUANTES CAPABLES DE TALONNER LES GROSSES CYLINDRÉES. PORTANT FIÈREMENT LE SIGLE DU SCORPION, L'AUTOBIANCHI A112 N'A PAS DÉROGÉ À LA RÈGLE, BIEN AIDÉE EN FRANCE PAR LA PASSION D'ANDRÉ CHARDONNET.



Au Monte-Carlo 1976, Christine Dacremont termine première féminine du team Aseptogyl (23e au scratch).





Sur la neige du Monte-Carlo 1978, au volant de l'A112 Abarth Groupe 2, Bruno Saby signait de très bons temps avant d'abandonner.

Créée en 1885 par Edoardo Bianchi, la marque du même nom se spécialise d'abord dans la production de deux roues avant de créer ses premières voitures à partir de 1902. Si elle parvient un moment à rivaliser avec Fiat, la petite société sort très affaiblie de 1939-45. Bianchi accepte alors un partenariat avec Fiat et Pirelli. Le 11 janvier 1955, Autobianchi apparaît officiellement. Si quelques modèles résultent de cette association, Fiat utilise de

plus en plus souvent cette marque comme un laboratoire pour y tester de nouvelles solutions. Afin de remplacer la Bianchina, un projet reprenant les innovations de la Primula (traction à moteur avant) est lancé. Alors que Fiat a totalement pris le contrôle

d'Autobianchi en 1968, l'A112 est présentée au Salon de Turin 69. Rapidement, elle connaît un dérivé sportif. Carlo Abarth propose une version développant 105 ch qui est rejetée par la maison mère qui la trouve trop puissante et difficile à conduire.

L'AUTOBIANCHI A112 ABARTH  
EST UNE VÉRITABLE VOITURE  
DE COURSE... DE SÉRIE

# L'A112 SELON CHARDONNET

Même si elle possède les atouts d'une voiture de course, l'Autobianchi A112 Abarth HP 58 est assez discrète en compétition. Ses 58 ch semblent un peu "justes" pour courir. André Chardonnet, qui est devenu importateur exclusif d'Autobianchi en France au dépend de Citroën, pousse pour que Fiat lance une version plus musclée. En 1975, sous la houlette d'Aurelio Lampredi, la puissance est portée à 70 ch. Convaincu qu'il est possible d'aller encore plus loin, Chardonnet sollicite son équipe technique. Il en découle une version Groupe 2 de 90 ch qui nécessite un bon amortissement et un châssis bien réglé pour pouvoir être exploitée. Parallèlement, à partir de 1978, le très dynamique Chardonnet met en place la Coupe Autobianchi, dont les Groupe 1 sont inscrites en Groupe 2

à cause de quelques modifications techniques. Afin de bénéficier de réductions et des primes, il est "conseillé" de courir avec une carrosserie "bleu céleste" et de participer à plusieurs manches. A l'issue de "bastons" dantesques, de nombreuses A112 resteront sur le carreau... Sous les couleurs du célèbre préparateur, Bruno Saby, Pierre Pagani ou encore Michèle Mouton auront aussi la chance de goûter au Mondial en A112. Pour rivaliser avec la Golf GTi notamment, Chardonnet demande à Charles Hoffmann une version 1 500 cm3. Équipée du moteur de la Ritmo, cette Groupe 5 développe 140 ch pour 690 kg. Après la destruction du premier exemplaire en test, elle court à quelques occasions comme au Bordeaux-Sud-Ouest 79 ou Jean-Luc Thérier s'impose. Cela n'incitera malheureusement pas Fiat à produire cette auto.

## APRÈS DE GROSSES BASTONS, PLUSIEURS A112 RESTENT SUR LE CARREAU

### FICHE TECHNIQUE

#### MOTEUR

Type de moteur : 4 cylindres en ligne refroidi par eau  
Emplacement : transversal avant  
Cylindrée : 1 050 cm3  
Compression : 10,4:1  
Nombre de soupapes : 8  
Alésage x course : 67,2 x 74 mm  
Puissance maximale : 70 ch à 6 600 tr/min  
Couple : 8,9 mkg à 4 200 tr/min  
Régime maxi : 7 000 tr/min  
Distribution : arbre à cames latéral  
Alimentation : carburateur double corps inversé Weber dmtr 30/32  
Rapport poids/puissance : 9,571 kg/ch  
Rapport puissance/litre : 66,667 ch/litres

#### CARROSSERIE

Coque : autoporteuse 2 portes en acier

#### BOÎTE DE VITESSES

Transmission : traction  
Boîte de vitesses : synchronisée 4 rapports (5 à partir de 1979)  
Embrayage : mono-disque à sec

#### SUSPENSIONS

AV : jambes élastiques, leviers transversaux inférieurs, stabilisateur transversal  
AR : leviers triangulés, jambes élastiques, ressorts à lames transversales, barre stabilisatrice  
Amortisseurs : télescopiques

#### FREINS/DIRECTION

AV : disques ventilés, étriers flottants  
AR : tambours  
Direction : crémaillère

#### PNEUMATIQUES

AV et AR : 155/70 SR13

#### DIMENSIONS

Longueur : 3 270 mm  
Largeur : 1 480 mm  
Hauteur : 1 360 mm  
Empattement : 2 040 mm  
Voie AV et AR : 1 250 mm  
Poids : 660 kg



Avec Pierre Pagani à ses côtés, le pistard Jean-Pierre Malcher prenait la 22e place du Monte-Carlo 1976.

"Le sorcier" revoit sa copie et, au Salon de Turin 1971, l'A112 Abarth est présentée. Celle qui a longtemps été la dernière à porter le célèbre scorpion, est une véritable voiture de course... de série ! Elle est en effet équipée d'indicateurs de température d'huile ou de pression d'huile inhabituels pour une telle auto. Son moteur de 58 ch dispose d'un vilebrequin nitrué, de pistons à segments chromés, de sièges de soupapes et d'un échappement modifiés. L'A112 Abarth possède de surcroît un carburateur double corps et un radiateur d'huile. Tout est réuni pour partir à l'assaut des spéciales.