



## L'éternelle berlinette

**L'Alpine A110 était à sa naissance, une petite voiture sportive, construite artisanalement sur la base de la 4cv Renault. Mais elle est très vite devenue une bête de sport et de course. Elle a marqué toute une génération de sportifs français, et permis à nombre d'entre eux de goûter aux joies de la compétition. Génèse de l'Alpine A110, « La berlinette » :**

Jean Rédélé ouvre une concession Renault à Dieppe en 1946. Très tôt, il s'attelle à la création d'une voiture de sport. Son idée, c'est de recourir aux organes d'une voiture de grande diffusion, d'origine Renault bien entendu, dans le but de créer un engin bon marché. Il mise sur une carrosserie en résine et fibre de verre, gage d'un poids très faible et donc de performances accrues. L'année 1955 voit tout à la fois la naissance de la marque Alpine, et de son premier modèle de série, l'Alpine A106.

L'auto est construite sur la plateforme de la 4cv, dont elle utilise la suspension à 4 roues indépendantes. Comme sur sa grande

sœur, le groupe motopropulseur est en porte-à-faux arrière, une disposition courante à l'époque et plus économique. Ainsi, l'A106 bénéficie d'éléments éprouvés puisqu'ils sont issus de la grande série.

Selon les versions qui voient le jour, et en dépit d'une puissance moteur culminant à 38 cv, son poids-plume (550 kg) lui permet de monter jusqu'à 150 km/h. Il s'agit là d'une vitesse de pointe tout à fait intéressante pour l'époque, et qui est à comparer à celle de la 4cv, qui se contentait elle de 110 km/h.

### **Naissance de l'enfant prodige**

La Dauphine succède bientôt à la 4cv chez Renault, Alpine suit l'évolution et adapte à sa voiture les éléments de la nouvelle venue. L'A108 apparaît ainsi au Salon 1958. Sa carrosserie est plus fine et sa silhouette bien plus basse. Les premiers exemplaires sont toujours équipés de la plateforme de la 4cv, mais un châssis de fabrication maison apparaît rapidement. Constitué d'une poutre centrale de forte section, sa rigidité et sa légèreté sont de nouveaux atouts, et

l'assemblage de l'auto est simplifié. L'A108 marque d'ailleurs la fin de l'artisanat qui était de mise pour l'A106, et le passage à une production plus industrielle.

La nouvelle voiture bénéficie maintenant d'un châssis moderne et d'un style digne d'une vraie voiture de sport. Tous les ingrédients du succès sont donc réunis, il ne manque plus qu'un moteur à la hauteur des performances attendues.

C'est chose faire avec la sortie de la R8, dont le nouveau moteur affiche une cylindrée de 956 cm<sup>3</sup> et une puissance de 55 cv. L'Alpine hérite donc de cette mécanique, mais aussi des suspensions, des 4 freins à disques et de la boîte de vitesses de la R8. La vitesse maxi atteint alors 170 km/h, mais ce n'est pas fini !! Le ton va en effet monter doucement, au fur et à mesure de l'augmentation de la cylindrée des moteurs Renault. C'est d'abord un 1100 qui vient équiper l'Alpine, avec différentes versions jusqu'au moteur de la toute nouvelle R8

pointe supérieure à 200 km/h ! Enfin, et pour couronner le tout, l'année 1969 voit l'apparition d'une Alpine A110 1600, qui s'étoffe elle aussi de plusieurs versions.

### La course dans le sang

De par son poids réduit et sa très petite taille, l'Alpine bénéficie d'une agilité sans pareil. Elle va donc naturellement se tourner vers la course, où elle se taille rapidement un palmarès conséquent. Ses terrains de prédilection sont évidemment le rallye et la course de côte, où ses qualités font merveille. De nombreux amateurs ne s'y trompent pas, et l'Alpine devient vite la voiture à battre dans les épreuves régionales. Il faut vraiment disposer d'une voiture beaucoup plus puissante pour envisager de ravir la victoire à un pilote Alpine.

Au niveau national, la voiture est très vite dans le ton. A compter de 1968, l'équipe Alpine se prénomme Alpine-Renault en course. Elle réunit tous les grands pilotes



Gordini 1100. Equipée de 2 carburateurs, l'A110 dispose à ce moment de 95 cv soit 5 de plus que la R8G, et se voit monter sur option la nouvelle boîte 5 vitesses de son aîné.

Puis arrivent les moteurs 1300, suivant là aussi les évolutions de la marque au losange. Les performances sont alors nettement en hausse, les 110 cv des 1300 les plus puissantes permettant dorénavant à la berlinette de revendiquer une vitesse de

français de l'époque, comme Gérard Larousse, Jean-Claude Andruet ou Jean-Pierre Nicolas, et les championnats de France 1968, 1969 et 1970 échoient aux pilotes "maison".

C'est Jean-Claude Andruet qui remporte le championnat de France 1970, mais aussi le championnat d'Europe la même année. Les Alpine vont en effet rencontrer de nombreux succès sur la scène internationale, bien aidées par l'homologation de versions spé-

# AUTOMOBILE

ciales dotées de moteurs 1800 cm<sup>3</sup>. Elles disposent alors d'une puissance de plus de 200 cv, et d'un poids inférieur à 750 kg.

En 1973, l'ancien championnat d'Europe des pilotes fait place au tout nouveau championnat du Monde des constructeurs. Séduit par la notoriété qu'un tel titre pourrait lui apporter, Renault jette alors toutes ses forces dans la bataille. Engagée dans la catégorie reine qu'est le groupe 4, l'Alpine-Renault A110 1800 décroche le titre mondial après avoir remporté 6 des 13 épreuves du championnat et fait l'impasse sur 2 d'entre elles !

La concurrence a conçu entretemps des voitures spécifiques pour le championnat du Monde. Après quelques autres victoires à haut niveau, l'A110 tire sa révérence, mais sa carrière va se poursuivre auprès des pilotes amateurs dont elle fera encore longtemps le bonheur.



**Construite à partir de la plus banale des voitures populaires, l'Alpine A110 est devenue au fil de son évolution une véritable voiture de sport, et l'une des voitures de course françaises les plus titrées. La berlinette est devenue une véritable icône automobile, et nombreux sont les amateurs qui se disputent aujourd'hui ses faveurs en collection.**

Franck Figuls