



Photos: Chiquello

Et si David avait été français ?

122

Je le reconnais sincèrement, je ne me doutais guère en essayant à l'automne 55 le minuscule scarabée réalisé par Jean Rédélé que ce test serait en quelque sorte historique, puisqu'il concrétisait la naissance d'une marque qui, en dépit de ses faibles dimensions, porterait au sommet le prestige sportif de l'industrie automobile française !

En ce temps là, Jean Rédélé était connu comme concessionnaire Renault (le plus jeune de France) à Dieppe et, mieux encore, comme un excellent conducteur sur routes, le meilleur sans doute de l'époque puisque, avec son ami Louis Pons, il avait remporté entre autres les 1 000 Miles 1952 puis 53 et 54 dans sa catégorie, cela sans oublier la Coupe des Alpes 54, tout cela avec une 4 CV Renault 1 063, la première berline française "de course" qui, dans ses bons jours, atteignait un vrai 140 !

Mais Rédélé rêvait d'une petite voiture plus spécialement adaptée à la compétition que la 4 CV et, dès 1952, il avait commandé au carrossier italien Michelotti un minuscule coupé qui, traduit par les frères Chappe, spécialistes français du plastique – la grande nouveauté de l'époque – devait devenir en 1955 la A 106 1 000 Miles, c'est-à-dire la première Alpine !

Pour ce premier essai, je pus essayer trois versions de cette voiture qui, comme toutes les Alpine jusqu'à la prise de possession totale de la marque par Renault, évoluera

techniquement sans cesse durant le cours entier de son existence. Mais, fin 55, une Alpine, qu'est-ce que c'était ? D'abord une plate-forme, un moteur et une boîte trois vitesses de 4 CV Renault de série. La carrosserie, longue de 3,7 mètres et haute de 1,27 mètre, était réalisée en stratifié de polyester, avec un gain de poids par rapport à la berline qui ne dépassait pas 20 kg. Toutefois, le maître-couple nettement plus faible amenait une amélioration des performances et, bien lancée, la A 106 atteignait 115 chrono, alors que les 21 ch SAE à 4 100 tr/mn du 747 cm³ de la 4 CV n'entraînaient guère la berline à plus de 105 km/h. Quant aux 1 000 mètres départ arrêté, je les avais couverts en 48 s 8/10èmes, alors que la 4 CV ne dépassait pas 52 s 2/10èmes. Mais Rédélé voulait également lancer une A 106 S, munie d'une tubulure Autobleu – le

Du cerf-volant à la fusée

must de l'époque en matière d'admission directe – coiffée bien entendu du fameux carburateur Solex 32 PBIC. Ainsi propulsé, je pus atteindre 125,6 km/h, avec un km départ arrêté couvert en 45 s 2/10èmes, ce qui était un progrès déjà appréciable.

Enfin, je pus faire connaissance de la version destinée aux véritables sportifs et à la compétition. Le petit monstre était animé – ô combien – par un moteur 1 063 accouplé à une boîte Claude 5 vitesses et, en dépit d'un rodage trop hâtif, je pus accrocher 141,5 km/h à Montlhéry et 39 s 8/10èmes aux 1 000 mètres départ arrêté, ce qui constituait une très belle performance pour l'époque... et pour la cylindrée !

Avec 21 ch, la voiture n'était pas difficile à conduire. Elle était peut-être même plus stable en ligne droite qu'une 4 CV mais elle nécessitait en virage une certaine connaissance de l'art, fort peu connu à l'époque, du dérapage contrôlé. La suspension n'était pas un miracle de confort, les freins étaient suffisants et la direction, quoique trop démultipliée, était assez précise.

L'habitabilité ne posait pas trop de problèmes en dessous d'une taille de 1,80 mètre mais les angles morts du pare-brise étaient importants et l'accessibilité nécessitait une souplesse certaine. Quant au prix, il n'était pas exagéré puisque Alpine proposait la A 106 à 824 000 francs et la A 106S à 889 000 francs, cela pour des engins beaucoup plus amusants à conduire qu'une 4 CV !...

Mais la A 106 ne fut que le prologue à la grande épopée, celle de la célèbre berlinette A 110 type Tour de France ! J'eus l'occasion de conduire plusieurs des innombrables versions de la berlinette, depuis la 956 cm³ 55 ch équipée en fait du moteur de la R8 de série jusqu'à une magnifique 1 600 S riche

RENAULT ALPINE A 106

- **Moteur** : Puissance fiscale 4 CV. Cylindrée 748 cm³. 4 cylindres en ligne 54,5 x 80. Un carburateur inversé Solex. Allumage par delco. Refroidissement à eau sous pression par pompe. Contenance du réservoir 27,5 litres. Taux de compression 7,25. Soupapes en tête. Arbre à cames latéral commandé par pignons. Puissance au frein 21 ch à 4 100 tr/mn. Couple maximum 4,6 mkg à 2 100 tr/mn.

- **Transmission** : Bloc moteur arrière. Boîte de vitesses mécanique 3 vitesses. Commande au plancher.

- **Châssis, suspension** : Suspension avant à roues indépendantes par ressorts hélicoïdaux. Suspension arrière à roues indépendantes par ressorts hélicoïdaux. Amortisseurs hydrauliques télescopiques.

- **Freins** : Hydrauliques sur les quatre roues. Frein à main mécanique sur les roues arrière.

- **Direction** : 4 crémaillères.

- **Pneumatiques** : 500 x 15 ou 135 x 400.

- **Carrosserie** : Poids à vide 560 kg.

- **Caractéristiques de performances** : Cylindrée à la tonne 1 335 cm³. Puissance au litre 28 ch. Rapport poids/puissance 26,6 kg/ch.

Modes
se his
l'influe

d'un mo
énormes
de 45 et
à 6 000
En vérité
goûts, p
certaine
cerfs-vo
sensatio
parler d
souvien
deux fo
ridiculis
ainsi qu
route en
Les poi
berlinet
stabilité
essuie-
climatis
accessi
constat
étaient
prix att
emprun
la série
s'accor
sensibl
Mais lo
réglées
adroit,
diaboli
rareme
bonnes
agréme
fantast
Au res
rattrap
puiss

Un
beau
ron
clac
ache



David français ?

ite voiture plus
mpétition que
commandé au
n minuscule
res Chappe,
tique -la
je- devait
00 Miles, c'est-

s essayer trois
comme toutes
possession
ult, évoluera

plant
cée

techniquement sans cesse durant le cours entier de son existence. Mais, fin 55, une Alpine, qu'est-ce que c'était ? D'abord une plate-forme, un moteur et une boîte trois vitesses de 4 CV Renault de série. La carrosserie, longue de 3,7 mètres et haute de 1,27 mètre, était réalisée en stratifié de polyester, avec un gain de poids par rapport à la berline qui ne dépassait pas 20 kg. Toutefois, le maître-couple nettement plus faible amenait une amélioration des performances et, bien lancée, la A 106 atteignait 115 chrono, alors que les 21 ch SAE à 4 100 tr/mn du 747 cm³ de la 4 CV n'entraînaient guère la berline à plus de 105 km/h. Quant aux 1 000 mètres départ arrêté, je les avais couverts en 48 s 8/10èmes, alors que la 4 CV ne dépassait pas 52 s 2/10èmes. Mais Rédélé voulait également lancer une A 106 S, munie d'une tubulure Autobleu - le

must de l'époque en matière d'admission directe - coiffée bien entendu du fameux carburateur Solex 32 PBIC. Ainsi propulsé, je pus atteindre 125,6 km/h, avec un km départ arrêté couvert en 45 s 2/10èmes, ce qui était un progrès déjà appréciable. Enfin, je pus faire connaissance de la version destinée aux véritables sportifs et à la compétition. Le petit monstre était animé - ô combien - par un moteur 1 063 accouplé à une boîte Claude 5 vitesses et, en dépit d'un rodage trop hâtif, je pus accrocher 141,5 km/h à Montlhéry et 39 s 8/10èmes aux 1 000 mètres départ arrêté, ce qui constituait une très belle performance pour l'époque... et pour la cylindrée ! Avec 21 ch, la voiture n'était pas difficile à conduire. Elle était peut-être même plus stable en ligne droite qu'une 4 CV mais elle nécessitait en virage une certaine connaissance de l'art, fort peu connue à l'époque, du dérapage contrôlé. La suspension n'était pas un miracle de confort, les freins étaient suffisants et la direction, quoique trop démultipliée, était assez précise. L'habitabilité ne posait pas trop de problèmes en dessous d'une taille de 1,80 mètre mais les angles morts du pare-brise étaient importants et l'accessibilité nécessitait une souplesse certaine. Quant au prix, il n'était pas exagéré puisque Alpine proposait la A 106 à 824 000 francs et la A 106S à 889 000 francs, cela pour des engins beaucoup plus amusants à conduire qu'une 4 CV !... Mais la A 106 ne fut que le prologue à la grande épopée, celle de la célèbre berlinette A 110 type Tour de France ! J'eus l'occasion de conduire plusieurs des innombrables versions de la berlinette, depuis la 956 cm³ 55 ch équipée en fait du moteur de la R8 de série jusqu'à une magnifique 1 600 S riche



Modeste à l'origine, la mécanique sut se hisser très haut, entre autres sous l'influence de l'ingénieur Mignotet.

d'un moteur R16 modifié, habillé de deux énormes carburateurs horizontaux Weber de 45 et développant quelque 125 ch à 6 000 tr/mn. En vérité, il y eut des A 110 pour tous les goûts, presque pour toutes les bourses et si certaines ne furent que de dangereux petits cerfs-volants, d'autres furent de sensationnelles voitures de sport, cela sans parler des voitures de rallye qui, on ne s'en souvient plus guère aujourd'hui, gagnèrent deux fois le championnat du monde et ridiculisèrent à maintes reprises les Porsche ainsi que les Lancia, reines officielles de la route en ce temps-là ! Les points noirs communs à toutes les berlinettes étaient patents : médiocre stabilité en ligne droite à grande vitesse, essuie-glaces et projecteurs très déficients, climatisation insuffisante (ah, la buée !...) et accessibilité discutable. Les défauts constatés en matière de comportement étaient dus au fait que, pour conserver des prix attractifs, les berlinettes de série empruntaient un grand nombre d'éléments à la série Renault qui, souvent, s'accommodaient mal de l'augmentation sensible des performances. Mais lorsque les suspensions étaient bien réglées, les pneus bien adaptés et le pilote adroit, la maniabilité en virage était diabolique et même si la voiture n'était que rarement en ligne, elle devenait en de bonnes mains d'une précision et d'un agrément de conduite absolument fantastiques ! Au reste, il fallait bien que les berlinettes rattrapent quelque part le lourd handicap de puissance dont elles souffraient le plus

LA COTE DE L'EXPERT

La petite Berlinette Alpine a beau posséder des caractéristiques mécaniques assez modestes, puisque empruntées à des Renault de grande diffusion, son fort beau palmarès sportif en fait néanmoins une voiture très appréciée et très recherchée, les versions 1 300 S et 1 600 S en particulier. Par les Japonais et les Allemands notamment... La cote de Christian Huet : 1 300 S/1 600 S de 150 000 à 200 000 F. Tendance à la hausse.

souvent en rallye, face aux puissantes étrangères, et la personnalité de la voiture était telle qu'elle forgea littéralement une génération de pilotes français dont le talent offrit à Rédélé un palmarès époustouffant : le plus grand peut-être, Jean-Luc Thérier et puis tous les autres, en vrac, Cheinisse (maintenant directeur du produit à la Régie), Andruet, Darniche, Piot, Nicolas, Vinatier, Hanrioud, Orsini, Larrousse, Saby (qui a conservé deux voitures) et que ceux que j'oublie me pardonnent. Le royaume de l'Alpine, son nom l'indiquait bien, c'était la montagne, aussi bien sur la terre que la neige ou la glace. Plus ça virait et plus la berlinette allait vite. Pourtant, la A 110 sut également se faire une belle place au soleil et ceux qui craignaient de voir la faible garde au sol de la berlinette l'empêcher de figurer au défunt -et regretté- rallye du Maroc furent bien étonnés lorsqu'ils virent les extraordinaires versions "désert" aux dessous complètement carénés qui, la vitesse aidant, étaient capables de s'offrir des glissades sur le ventre de plusieurs centaines de mètres de long. On a toujours eu tendance à parler à tort et à travers du génie d'improvisation français et de notre don du bricolage. Cette légende dissimule bien souvent une regrettable tendance au cafouillage désordonné mais, dans le cas de la berlinette, il y eut réellement un état de grâce, une lutte acharnée de l'intelligence artisanale contre la puissance industrielle... et une belle guirlande de victoires de David contre Goliath. Encore bravo, Jean Rédélé !

RENAULT ALPINE A 106

- **Moteur** : Puissance fiscale 4 CV. Cylindrée 748 cm³. 4 cylindres en ligne 54,5 x 80. Un carburateur inversé Solex. Allumage par delco. Refroidissement à eau sous pression par pompe. Contenance du réservoir 27,5 litres. Taux de compression 7,25. Soupapes en tête. Arbre à cames latéral commandé par pignons. Puissance au frein 21 ch à 4 100 tr/mn. Couple maximum 4,6 mkg à 2 100 tr/mn.
- **Transmission** : Bloc moteur arrière. Boîte de vitesses mécanique 3 vitesses. Commande au plancher.
- **Châssis, suspension** : Suspension avant à roues indépendantes par ressorts hélicoïdaux. Suspension arrière à roues indépendantes par ressorts hélicoïdaux. Amortisseurs hydrauliques télescopiques.
- **Freins** : Hydrauliques sur les quatre roues. Frein à main mécanique sur les roues arrière.
- **Direction** : 4 crémaillère.
- **Pneumatiques** : 500 x 15 ou 135 x 400.
- **Carrosserie** : Poids à vide 560 kg.
- **Caractéristiques de performances** : Cylindrée à la tonne 1 335 cm³. Puissance au litre 28 ch. Rapport poids/puissance 26,6 kg/ch.

Un chapelet de beaux cadrans ronds, d'un classicisme achevé.

